



CAMPEONATO INTERESTADUAL DE GOLD CLASSIC

REGULAMENTO TÉCNICO – 2022

ARTIGO 1: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

ARTIGO 2: CATEGORIAS

ARTIGO 3: CARROCERIA

ARTIGO 4: MOTORES

ARTIGO 5: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

ARTIGO 6: SISTEMA DE ESCAPAMENTO

ARTIGO 7: SISTEMA DE IGNIÇÃO

ARTIGO 8: SISTEMA DE ARREFECIMENTO

ARTIGO 9: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

ARTIGO 10: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

ARTIGO 11: SUSPENSÃO

ARTIGO 12: SISTEMA DE DIREÇÃO

ARTIGO 13: SISTEMA DE FREIOS

ARTIGO 14: RODAS

ARTIGO 15: PNEUS

ARTIGO 16: SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

ARTIGO 17: PESO

ARTIGO 18: HABITÁCULO

ARTIGO 19: DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

ARTIGO 20: CONSIDERAÇÕES GERAIS E EXCEÇÕES



O presente Regulamento Técnico abrange todos os veículos participantes da categoria Gold Classic e obedecerá às normas do Código Desportivo do Automobilismo (CDA), com supervisão da Federação Paranaense de Automobilismo e da Federação Paulista de Automobilismo. Eventuais alterações serão efetuadas através de Adendos que entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, salvo se tratar de questão de segurança, que entrarão em vigor na data da publicação.

1 – VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

1.1 - Este regulamento contempla todo e qualquer veículo com chassis e carroceria original, produzido e ou transformado para competição de automobilismo desde que obedeçam aos seguintes critérios:

1.1.1 - Veículos de 01(um) a 5(cinco) lugares. Os veículos devem ser originais de produção seriada com modificações para competição - limitados ao ano de modelo de 1993. A motorização é de livre cilindrada, preparação e adaptação (conforme artigo 4).

1.1.1.1 - Serão permitidos veículos protótipos desde que sejam ano modelo até 1993, denominados nesse documento como **protótipos de época**.

1.1.2 - Não será permitida a participação de veículos utilitários (picapes), tais como S10, Ranger, D20, F1000, Saveiro, Chevy entre outros.

1.1.3 - Os veículos deverão receber modificações (atualizações) em suas configurações conforme anexo J da FIA com o propósito de adequá-los e torná-los mais seguros para o uso em competição.

1.1.4 - Tudo o que não for especificamente permitido neste regulamento é proibido.

1.2 - Chassis

1.2.1 - Todos os veículos deverão ter chassi (ou monobloco) original, ou tipo plataforma da linha VW.

1.2.2 - Para a **DIVISÃO 2, 3 e PREMIUM** será permitida a substituição da parte traseira do chassi pelo sub-chassis da VW Kombi ou Variant 2 (sistema com junta homocinética).

1.2.3 - Veículos protótipos de época (com projeto anterior ao ano de 1993) são permitidos nas **DIVISÕES 3 e PREMIUM**. Para esses veículos tanto o chassi como as suspensões e seus pontos de ancoragem devem se manter totalmente fiéis aos projetos originais.

1.3 - Modificações permitidas

1.3.1 - Tudo que não constar deste regulamento é expressamente proibido (exceto artigo 20.2), sendo assim, todo item que não for contemplado neste regulamento deverá encontrar-se nas suas características originais.

1.3.2 - Em caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica.

1.3.3 - Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original, salvo quando for especificada para tal.

1.3.4 - Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

1.3.5 - As carrocerias poderão receber apenas pequenas modificações com o propósito de adequar os veículos e torná-los mais seguros para o uso em competição.

1.4 - Lay out e fixação do conjunto motriz

1.4.1 - Motor, Câmbio e Diferencial não podem ser deslocados, seja transversal ou longitudinalmente, em relação à fixação original.



1.4.2 - Os veículos VW, ou que adotem sua plataforma, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, deverão manter a inclinação original do veículo, ou a da VW Kombi.

1.4.3 - Para as categorias **DIVISÃO 3** e **DIVISÃO PREMIUM** é permitido mudança dos pontos de fixação da suspensão no monobloco ou chassis.

1.4.3.1 - Para os veículos protótipos de época não é permitido mudança dos pontos de fixação da suspensão no monobloco ou chassis.

1.4.3.1.1 - Permitido apenas a instalação de camber plate nas suspensões dianteiras.

1.4.4 - Obrigatória a manutenção da manga de eixo dianteira original do veículo.

1.4.5 - Manga de eixo traseira deve ser original de veículo de produção seriada com modificações livres, inclusive adição se solda e/ou material.

1.4.6 - Para as categorias **DIVISÃO 3** e **DIVISÃO PREMIUM** é permitida a mudança da posição do motor no monobloco ou chassis.

1.4.7 - Para a **DIVISÃO 2** é permitido que o veículo Chevette possa ter seu motor movido 15 cm para trás.

1.4.8 - Para a **DIVISÃO 4** é permitido que o motor seja movido 3 cm para trás.

1.5 - Dimensões

1.5.1 - Entre eixos: deve ser mantido o original do veículo com tolerância máxima de +/-7%.

1.5.1.1 - Para os veículos protótipos de época o entre eixos deve se manter original conforme ANEXO 1/2022 com tolerância de +/- 10mm.

1.5.2 - Largura máxima total do veículo será medida na linha dos eixos das rodas dianteiras e traseiras na superfície lateral externa dos Pneus:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	PREMIUM
Largura máxima	1700mm	1780mm	1800mm	1980mm	1980 mm

ARTIGO 2 – CATEGORIAS

DIVISÃO 1 – Veículos de produção seriada de 4 a 5 lugares até 1600cc.

DIVISÃO 1 TURISMO (T1): Veículo de 4 a 5 lugares com motor original de até 1600 cc. A palavra "original", no caso, não se refere ao tamanho e retrabalho do motor, mas sim ao modelo do carro (ou conforme artigo 20.2).

DIVISÃO 1 SPEED (S1): Veículo com plataforma original VW (fusca e seus derivados) motor de até 1600 cc, sendo válidos os motores à ar, AP e EA111 da Volkswagen.

DIVISÃO 2 – Veículos de produção seriada de 2 a 5 lugares até 2000cc.

DIVISÃO 2 TURISMO (T2): Veículo de 5 lugares com motor original de até 2000 cc. A palavra "original", no caso, não se refere ao tamanho e retrabalho do motor, mas sim ao modelo do carro (ou conforme artigo 20.2).

DIVISÃO 2 GRAN TURISMO (GT2): Veículo de 2 a 4 lugares com motor original de até 2000 cc. A palavra "original", no caso, não se refere ao tamanho e retrabalho do motor, mas sim ao modelo do carro (ou conforme artigo 20.2).



DIVISÃO 3 – Veículos de produção seriada de 2 a 5 lugares até 2000cc e protótipos de época com pneus slick.

DIVISÃO 3 TURISMO (T3): Veículos de produção seriada de 5 lugares com motor 4 cilindros aspirado até 2000 cc com suspensão e posicionamento do motor livres.

DIVISÃO 3 GRAN TURISMO E PROTÓTIPOS (GT3): Veículo de produção seriada de 2 a 4 lugares com motor 4 cilindros aspirado até 2000 cc com suspensão e posicionamento do motor livres. Permitido veículos protótipos de época. Proibido o uso de blocante.

DIVISÃO 4 – Veículos de produção seriada de 1 a 5 lugares até 5000cc.

DIVISÃO 4 (D4): Veículo de produção seriada com motor 6 ou 8 cilindros aspirado, cambio padrão H e pneu radial nacional.

DIVISÃO PREMIUM - Veículos de produção seriada de 1 a 5 lugares até 5000cc e protótipos de época.

DIVISÃO PREMIUM (PR): Veículo com motor 4,6 ou 8 cilindros aspirado e cambio padrão H.

3 – CARROCERIA

3.1 - Aparência

3.1.1 - A aparência externa deverá permitir que o veículo possa ser facilmente identificado pela sua marca e modelo, mantendo as características dimensionais principais do veículo. A carroceria deverá ser confeccionada no mesmo material que o original do veículo. Em veículos com chassis do tipo plataforma a carroceria pode ser opcionalmente confeccionada em fibra de vidro, chapa de aço ou outro material conforme aplicável e seguro.

3.1.1.1 - São consideradas características dimensionais principais do veículo: inclinação e dimensões das colunas A, B e C, inclinação do para-brisa, altura do teto, dimensões das caixas de ar sob as portas e a medida entre elas (largura da carroceria e/ou monobloco). Esses itens devem permanecer original com tolerância de +/- 10mm ou +/- 1 grau.

3.1.1.2 – Apenas para o Corcel II será permitido o teto rebaixado (80 mm) desde que utilizando o parabrisa original. Nesse caso para efeito de peso o veículo será enquadrado como Gran Turismo.

3.1.2 - Permitido escopo ou abertura na parte frontal para auxiliar o arrefecimento (radiadores de água ou óleo e sistema de freio).

3.1.3 - Permitida a substituição do capô do motor, tampa do porta-malas, portas e para-lamas por peças iguais feitas em fibra de vidro, alumínio ou qualquer outro material seguro.

3.2 - Aerofólios e apêndices aerodinâmicos

3.2.1 - Permitido colocar spoiler frontal que não ultrapasse, no máximo, 50 mm a largura das rodas no veículo. Quanto à altura, o carro com os quatro pneus murchos, o spoiler não deverá encostar-se ao chão.

3.2.2 - Permitido alargar os paralamas e caixas de roda a fim de que cubram as rodas.

3.2.2.1 - Não serão aceitas rodas e pneu expostos para fora da carroceria. A silhueta da carroceria do veículo deve cobrir as rodas e pneus quando visto de cima.

3.2.3 - Para as **DIVISÕES 3 e PREMIUM** é permitido aerofólio traseiro que não ultrapasse no máximo em 200 mm a altura da carroceria.

3.2.4 - Para as categorias **DIVISÕES 3 e PREMIUM** é permitido a utilização de saias laterais e extratores de ar.



3.2.5 - Para as categorias **DIVISÕES 1 e 2** é proibido o uso de assoalho ou fundo plano na parte inferior do veículo.

3.2.6 - Para as categorias **DIVISÕES 1 e 2** é proibido o uso de aerofólio traseiro.

3.2.6.1 – Permitidos acessórios de época ou reprodução exata de acessórios de época como os aerofólios do Gol GTI e GTS, Escort XR3, Kadett GS e também os acessórios desenvolvidos pelas empresas nacionais da época como Envemo, Sulam, Souza Rmos, etc.

3.3 - Para-choques

3.3.1 - É obrigatória, a retirada dos para-choques metálicos e dos sistemas de fixação (almas) naqueles veículos em que o para-choques for incorporado (evolvente). Será permitida a manutenção dos para-choques quando estes forem confeccionados em plástico ou fibra de vidro, ou outro composto facilmente destrutível, retirada a alma, mantendo, porém, o formato dos originais.

4 – MOTORES

A lista de motores, blocos e cabeçotes liberados para a Gold Classic 2022 está disponível no ANEXO 1/2022.

4.1 - O bloco do motor deve ser original do veículo com livre retrabalho.

4.1.1 - Liberado uso de motores AP para qualquer veículo nacional.

4.1.2 - Liberado uso de motores VW AP e GM 1.4 8v nacional para qualquer veículo importado.

4.1.3 - Liberado o bloco do motor VW EA111 para os veículos da **DIVISÃO 1 SPEED**.

4.1.4 - Protótipos Aldee somente podem usar motores VW AP;

4.1.5 - Protótipos Proton / Espron somente podem usar o motor original BMW M44B19 à gasolina com coletor de admissão, corpo de borboleta e centralina de injeção originais, ou o motor VW EA111 com preparação limitada pelo regulamento técnico, ou ainda o motor AP limitado a 2000cc com coletor de admissão original da marca e borboleta única de até 60mm.

4.1.6 - Os demais protótipos conforme listados no ANEXO 1/2022 podem usar apenas o motor AP limitado a 2000cc com coletor de admissão original da marca e borboleta única de até 60mm.

4.1.7 – Liberado o bloco do motor E.torQ 1.6 para os veículos FIAT.

4.2 - O virabrequim deve ser o original do motor, com o curso original. Retrabalho para alívio de peso e balanceamento é livre, desde que não altere o curso do pistão no bloco do motor.

4.2.1 - Apenas para a **DIVISÃO PREMIUM** fica liberada a utilização de virabrequim original da marca ou de fabricação nacional com curso livre nos motores VW AP 4 cilindros – exceto protótipos Proton, Espron e Heve.

4.2.2 - Apenas para os veículos da marca FORD de fabricação nacional na **DIVISÃO PREMIUM** fica liberada a utilização de virabrequim de origem nacional ou importada com curso máximo de 83mm para os motores V8.

4.2.3 - Para os veículos protótipos Aldee o curso do virabrequim fica limitado a 96mm.

4.3 - Taxa de compressão livre.

4.4 - É permitido trabalho em todas as partes móveis, bem como a substituição de bielas, pinos, pistões, volante do motor, polias e engrenagens do sistema de distribuição. Permitido bielas e pistões forjados.

4.4.1 - Para a categoria **DIVISÃO 1 SPEED** é permitido apenas a utilização de componentes internos originais da marca.



4.5 - É permitido o uso de roda fônica, porém é proibida a utilização de sensor de fase.

4.6 - Cilindrada

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2 e 3	DIVISÃO 4 e PREMIUM
Cilindrada máxima	1600cc	2000cc	5380cc

4.6.1 - Para os Dodge Polara com motor original Dodge 1800cc enquadrados na categoria **DIVISÃO 1** será mantida a cilindrada original, 1.800 cc.

4.6.2 - Para as **DIVISÕES 1, 2 E 3** a preparação não poderá superar a cilindrada original do motor, havendo, porém, uma tolerância de 1 mm na medida do pistão.

4.6.2.1 - Para os motores VW a ar permitido o uso de pistão até 88mm.

4.6.2.2 – Para os motores VW AP 2.0 liberado pistão até 84mm.

4.6.3 - Para a categoria **DIVISÃO 4** a preparação não poderá superar a cilindrada original do motor, havendo, porém, uma tolerância de 0,060” na medida do pistão.

4.6.4 - Para a categoria **DIVISÃO PREMIUM** o diâmetro do pistão é livre.

4.7 - Cabeçotes

4.7.1 - São permitidos apenas cabeçotes originais da marca ou motor.

4.7.2 - Para a categoria **DIVISÃO 1 SPEED** é proibido trabalhar o cabeçote. As válvulas deverão manter as dimensões originais dos motores até 1600 cc.

4.7.3 - Para a categoria **DIVISÃO 1 TURISMO** é permitido trabalhar o cabeçote, mas as válvulas deverão manter as dimensões originais dos motores até 1600 cc. Obrigatório manter a câmara de combustão no cabeçote.

4.7.4 - Para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e PREMIUM** é permitido trabalhar o cabeçote, assim como substituir válvulas. Obrigatório manter a câmara de combustão no cabeçote.

4.7.5 - Para a **DIVISÃO 1** é proibido cabeçotes com mais de duas válvulas por cilindro.

5 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

O sistema de alimentação poderá ser feito utilizando-se de carburador ou injeção eletrônica.

5.1 - Carburadores permitidos

5.1.1 - Quantidade e diâmetro das borboletas conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1 SPEED	DIVISÃO 1 TURISMO e DIVISÃO 2	DIVISÃO 3
Quantidade máxima de borboletas	Não permitido	4	4
Diâmetro máximo da borboleta		40mm	50mm

Categoria	DIVISÃO 4	DIVISÃO PREMIUM		
		4 cilindros	6 cilindros	8 cilindros
Quantidade máxima de borboletas	2	4	6	4
Diâmetro máximo da borboleta	44mm	50mm	44mm	46mm
Diâmetro máximo do difusor	36mm	livre	Livre	livre

5.1.2 - Poderão ser utilizados carburadores embuchados respeitando as câmaras das borboletas conforme tabela acima, sem tolerância.

5.1.3 - Não é permitido o uso de sistema de partida a frio.

5.1.4 - Coletor de admissão é livre para os sistemas a carburador.

5.1.5 - Apenas para os veículos com motor VW a ar fica liberada a utilização de carburador com 4 borboletas de até 40mm na categoria **DIVISÃO 1 SPEED**.

5.2 - Injeção eletrônica

5.2.1 - Sistema de Gerenciamento do Motor (Módulo de Injeção): Nacional livre, ou reprogramação do módulo original.

5.2.2 - Coletor de Admissão:

Categoria	DIVISÃO 1 SPEED	DIVISÃO 1 TURISMO e DIVISÃO 2	DIVISÃO 3 e PREMIUM
Uma borboleta	original da marca sem retrabalho	Original da marca com retrabalho livre	Livre
Multi borboleta	Proibido	Livre	Livre

5.2.2.1 - Para a DIVISÃO 2 é permitido o coletor da kombi diesel original ou cópias das marcas TNT e Santilli.

5.2.2.2 – Para os motores E.torQ 1.6 obrigatório utilização do coletor de admissão original sem retrabalho.

5.2.3 - Corpo de Borboleta (T.B.I.)- quantidade e diâmetro de acordo com a tabela abaixo:

Categoria		DIVISÃO 1 SPEED	DIVISÃO 1 TURISMO	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3
Corpo único		EA111: 50mm AP: 52mm	52mm	54mm	70mm
Multiborboletas	Quantidade	Não permitido	4	4	4
	Diâmetro máximo	Não permitido	40mm	40mm	45mm

Categoria		DIVISÃO 4	DIVISÃO PREMIUM		
			4 cilindros	6 cilindros	8 cilindros
Corpo único		Não permitido	70mm	90mm	
Multiborboletas	Quantidade	Não permitido	4	6	Não permitido
	Diâmetro máximo	Não permitido	45mm	40mm	Não permitido

5.2.3.1 – Para os motores E.torQ 1.6 obrigatório utilização de corpo de borboletas de corpo único com dimensão máxima de borboleta de 48mm.

5.2.4 - Sensores e Atuadores: O sensor de marcha lenta poderá ser substituído por regulador manual (tipo parafuso). Liberado o uso de sensores de Temperatura de água e Temperatura de ar de livre procedência.

5.2.5 - Tubo Distribuidor (Flauta): livre.

5.2.6 - Regulador de pressão de combustível (dosador): livre, do tipo mecânico. Proibido a regulagem em movimento. Proibido posicionar dentro do habitáculo.

5.2.7 - Bicos Injetores: Livres.



5.2.8 - Acelerador: Será Permitido apenas acelerador acionado através de sistemas mecânicos, não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

5.2.9 - Fica permitido o uso de roda fônica com livre adaptação.

5.2.10 - Liberado o uso de sistema de injeção sequencial apenas para a **DIVISÃO PREMIUM**.

5.3 - Demais componentes do sistema

5.3.1 - Condutores e canalizadores: É permitida a substituição da canalização original de combustível por outra de qualquer diâmetro. A passagem dessa tubulação por dentro do habitáculo somente será permitida com o uso de proteção adequada em acordo com o anexo J vigente ao anuário da FIA. Este item será passível de vistoria pelo comissário técnico, para verificar se apresenta as condições adequadas.

5.3.2 - Bomba de combustível: É permitido o uso de uma ou mais bombas de combustível, mecânica ou elétrica que deverão ser posicionadas fora do habitáculo do veículo, salvo se as bombas estiverem fixadas no tanque corretamente protegido por chapa corta-fogo.

5.3.3 - Tanque de combustível:

5.3.3.1 - Livre, fixado em lugar seguramente protegido, fora do habitáculo, segundo as normas de segurança da FIA. Sua fabricação deve ser de metal, borracha ou plástico (desde que original de um carro moderno ou específico para carro de corrida no referido modelo do carro imitando o original).

5.3.3.2 - Obrigatória a instalação de um dreno na parte inferior do tanque. Este dreno não poderá sobressair-se internamente ao fundo do tanque.

5.3.3.3 - Se originalmente instalado dentro do habitáculo, obrigatória a cobertura com uma chapa rígida de aço com 1,5mm ou alumínio com 3,0mm, estanque ao fogo e aos líquidos.

5.3.3.4 - Permitido a utilização de um Catch Tank com capacidade máxima de 3L, montado fora do habitáculo do veículo.

5.4 - Tipo de combustível

5.4.1 - Não é permitido o uso de Metanol, Gasolina de aviação ou qualquer outro combustível que não seja vendido comercialmente para automóveis de passeio.

5.4.2 - Poderá ser analisado o combustível, sendo qualquer alteração passível de desclassificação.

6 – SISTEMA DE ESCAPAMENTO

6.1 - Coletor: Livre.

6.2 - Tubo de escape: quanto à dimensão e conceito devem ser observando os seguintes itens:

6.2.1 - O tubo de escapamento deverá situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo.

6.2.2 - O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e não deverá de modo algum formar saliência em relação ao perímetro da carroceria e poderá ficar até 100,0 mm para dentro da mesma.

6.2.3 - Apenas para as **DIVISÕES 3 e PREMIUM** é permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape.



6.2.5 - O tubo pode dirigir-se para o centro do carro abaixo do assoalho obrigatoriamente passando da linha de entre eixos do veículo.

6.3 - Sonda lambda: É permitida a instalação de sondas lambda no escapamento, com o objetivo de medir a mistura do motor, podendo ser utilizado para a leitura da central de gerenciamento eletrônico, multímetro ou aparelho específico para este fim.

7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO

7.1 - Distribuidor: permitida a troca por um distribuidor do tipo “sensor hall”.

7.2 - Permitido gerenciador de ignição e módulo de ignição nacional.

7.3 - Permitido o uso de roda fônica.

7.4 - Bobina: originais ou do mercado paralelo nacional de autopeças. Mantendo se o número original do motor utilizado.

7.4.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** fica liberado o uso de bobinas de alta performance (Accel, MSD e etc.). A quantidade de bobinas nessas categorias é livre.

7.5 - Cabos de vela: Livre.

7.6 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** fica liberado o uso de “amplificador de centelha” (iBooster, MSD e etc.).

8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO

8.1 - Mangueiras: Para veículos com motor traseiro e/ou central , é permitida a passagem das mangueiras de óleo ou água pelo interior do veículo, dentro do túnel ou por baixo do veículo, porém sem emendas e bem fixadas, e com capa de proteção antichamas.

8.2 - Radiador: Livre quanto a conceito e número.

9 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

9.1 - Permitido o uso de radiador de óleo, com capacidade livre.

9.2 - Permitida a passagem de mangueiras de óleo ou água pelo interior do veículo, dentro do túnel ou por baixo do veículo, porém sem emendas, bem fixadas e encapadas.

9.3 - Proibido o sistema de cárter seco.

9.3.1 - Permitido o sistema de cárter seco apenas para os motores V8 na **DIVISÃO PREMIUM**.

10 – TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

10.1 - Caixa de câmbio

10.1.1 - Carcaça da marca do veículo ou do fabricante do motor com livre retrabalho.

10.1.2 - Carcaça da caixa de câmbio deve estar disponível no mercado de reposição antes de 1993.



10.1.2.1 - Permitido caixa de câmbio grande do Gol GTI 16v para os veículos de produção seriada com motor VW.

10.1.3 - Proibido câmbio com sistema automático, automatizado ou sequencial.

10.1.4 - Engrenagens: relações de marcha são livres.

10.1.4.1 - Número máximo de marchas: cinco à frente e uma ré.

10.1.4.1 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e PREMIUM** fica liberado o uso de engrenagens de dente reto.

10.1.4.2 - Apenas para a categoria **DIVISÃO 1 SPEED** a relação de marchas deve seguir a tabela abaixo:

Motor	1a	2a	3ª	4ª	Ré	Diferencial
AP	10/38	17/35	22/29	60/53 ou 27/24	14/21	8/33 ou 8/35
EA111	10/38	17/35	livre	Livre	livre	8/33 ou 8/31

10.1.5 - É obrigatório ter marcha ré funcionando.

10.1.6 - Os veículos VW que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, poderão optar pela caixa de câmbio do VW Kombi a diesel, ou das versões mais modernas refrigeradas a água.

10.1.7 - Permitida a utilização de flange para adaptar motores modernos na caixa de câmbio original quando assim for liberado por esse regulamento.

10.2 - Diferencial

10.2.1 - A caixa do diferencial deve ser original do veículo ou utilizada em algum outro carro da marca. São permitidas relações de engrenagens livres.

10.2.2 - Apenas para a categoria **DIVISÃO PREMIUM** fica liberado o uso de controle eletrônico de tração.

10.2.3 - Os veículos VW e os que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, poderão trazer parte do conjunto do VW com junta homocinética.

10.2.4 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e PREMIUM** é permitido o uso de bloqueante.

10.2.4.1 – Na **DIVISÃO 3** é proibida a utilização de bloqueante nos veículos de carroceria do tipo "Gran Turismo" bem como em veículos protótipos.

10.3 - Embreagem

10.3.1 - De procedência nacional, somente permitido o uso de embreagem monodisco confeccionada de cerâmica ou lona, fica proibido o uso de embreagens de material de carbono ou de seus derivados.

10.3.2 - Apenas para a categoria **DIVISÃO PREMIUM** a embreagem é livre.

11 – SUSPENSÃO:

11.1 - Conceito da suspensão: suspensão dianteira e traseira deverá ser original, não podendo ser modificada ou substituída por outro tipo de suspensão.

11.2 - Fixação: o tipo e fabricação das bandejas; o tipo do eixo traseiro e o tipo de suspensão e molas, não poderão ser modificados ou substituídos por outro. Os pontos de fixação das bandejas não poderão ser deslocados, seja no sentido longitudinal ou transversal.



11.2.2 - Poderá ser utilizada fixação superior com ajuste (Camber Plate).

11.3 - Apenas para as categorias **DIVISÃO 3 e DIVISÃO PREMIUM** a suspensão do veículo é de livre concepção e fabricação. Permitido alterar os pontos de fixação das bandejas e alterar o chassis. Exceto veículos prototipos conforme artigo 1.4.3.1.

11.4 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e PREMIUM** é permitida a substituição das buchas e articulações por sistemas em poliuretano e por rótulas de articulação (ball joint).

11.5 - Amortecedores:

11.5.1 - É livre a utilização de amortecedores quanto à marca, modelo e calibragem.

11.5.1.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** fica liberado amortecedores de procedência importada.

11.5.2 - Proibido amortecedor com reservatório externo de gás.

11.5.3 - Proibido link para amortecedores, ou seja, o amortecedor deve ser diretamente ligado à massa não suspensa.

11.5.4 - Para as **DIVISÕES 1 e 2** é proibido amortecedor com mola externa (coil over) para veículos não originalmente equipados.

11.5.4.1 - Apenas para os veículos FIAT UNO é permitido amortecedor com mola externa (coil over) na suspensão traseira.

11.5.5 - Para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** é liberado amortecedor com mola externa (coil over) para todos os veículos.

11.6 - Molas:

11.6.1 - É livre a utilização de molas quanto à marca, modelo e calibragem.

11.6.1.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** fica liberado molas de procedência importada.

11.6.2 - Fica permitido o retrabalho nos pratos de mola para acomodar molas do tipo "Formula".

11.6.3 - Permitido a usinagem de rosca nas torres e nos corpos dos amortecedores para ajuste de altura e distribuição de peso dos veículos;

11.6.4 - Permitido o uso de catraca na suspensão do VW a ar.

11.6.5 - Para os veículos FIAT UNO é permitido remover a mola original traseira e substituir pelo sistema de amortecedor com mola externa (coil over).

11.7 - Altura do veículo: nenhuma parte do veículo poderá tocar no solo quando dois pneus de um mesmo lado estiverem vazios, devendo esta constatação ser efetuada em uma superfície plana, com o piloto e seu equipamento a bordo.

12 - SISTEMA DE DIREÇÃO

12.1 - Original do veículo sem modificações. Obrigatoriamente deverão ser usados somente componentes nacionais de série e coluna de direção retrátil. O mesmo é válido para os veículos importados que, no entanto, deverão utilizar componentes de fabricação na origem.

12.1.1 - Apenas para as categorias **DIVISÃO 3 e DIVISÃO PREMIUM** é liberado o sistema original do veículo ou componentes de série com modificações livres. Caixa de direção é livre.

12.2 - É terminantemente proibido soldar o braço pitam, bem como qualquer outra peça do sistema de articulação.

13 – SISTEMA DE FREIOS

13.1 - O sistema de freios, dianteiro e traseiro, a disco ou a tambor, é livre. Entretanto os componentes do sistema devem ser de fabricação nacional, limitado a uma pinça de freio por roda. Pinça de freio dianteira e traseira: máximo 2 (dois) pistões.

13.1.1 - Veículos importados podem usar peças importadas desde que originais da marca ou similar.

13.1.2 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** é permitido o uso de discos e pinças de freios importados. O número máximo de pistões das pinças deve respeitar a tabela abaixo:

Pinça	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4 e PREMIUM
Dianteira	Máximo 4 pistões	Máximo 6 pistões
Traseira	Máximo 2 pistões	Máximo 4 pistões

13.2 - Os circuitos hidráulicos dianteiro e traseiro devem ser obrigatoriamente independentes. Permitido o uso de válvula reguladora, redutora ou proporcionadora de pressão. Permitido o uso de válvula modelo regulável nacional ou importada para ajuste do balanço de freio entre os circuitos.

13.2.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** é permitido o uso de sistemas dianteiro e traseiro completamente independentes, com dois cilindros mestres.

13.3 - Os discos devem ser de fabricação nacional e constituídos de material ferroso. Diâmetro máximo do disco de freio dianteiro: 360 (trezentos e sessenta) mm. Diâmetro máximo do disco de freio traseiro é livre.

13.4 - Proibido controle eletrônico de frenagem (ABS).

13.5 - Permitido o uso de tomadas de ar para ventilação dos freios dianteiros e traseiros.

13.6 - O sistema de freio de estacionamento (freio de mão) poderá ser retirado, sendo opcional.

14 – RODAS

14.1 - Dimensões máximas das rodas conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1		DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	DIVISÃO PREMIUM
	Speed	Turismo				
Diâmetro	14"	15"	15"	15"	16"	18"
Tala	7"	8"	8"	10"	7"	13"
Offset	Livre	Livre	Livre	Livre	Livre	Livre
Material	Aço ou alumínio					Livre

14.1.1 - As medidas das rodas serão feitas na parte interna do aro no encosto da cinta do pneu, ou usando um compasso especial conforme especificação do fabricante da roda.

14.2 - O uso de alargadores é livre.

14.3 - Parafusos de rodas: Podem ser substituídos por prisioneiros de livre concepção.

14.4 – Em caso de dúvidas sobre o material das rodas das **DIVISÕES 1, 2, 3 e 4** a conferência será realizada através do peso mínimo que se encontra no ANEXO 1/2022.



15 – PNEUS

15.1 - É permitido apenas o uso de pneus com a característica de passeio e fabricados no Mercosul, com risco aparente em toda a banda de rodagem, até o TWI. Dimensões dos pneus conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	DIVISÃO PREMIUM
Largura máxima	185	195	265	205	330
Altura mínima	60	livre	livre	55	livre

15.2 - É expressamente proibido o uso de pneus — RISCADOS, LIXADOS, RECAPADOS OU REMOLDADOS.

15.3 - Apenas para a **DIVISÃO 3** e para a categoria **DIVISÃO PREMIUM** é liberado o uso de pneus de competição (slick) nacional ou importado, bem como o uso de pneus radiais com fabricação livre em qualquer condição de pista.

15.4 - Apenas para a **DIVISÃO 3** os veículos protótipos de época (Aldee, Proton, Espron, e outros conforme ANEXO 1/2022) devem usar apenas pneus de fabricação nacional, seja radial ou slick.

15.5 - É proibido o uso de válvulas reguladoras eletrônicas de pressão.

15.6 - Permitido pneus importados das marcas Sunfull, Hifly e Kunho apenas no caso de pneus radiais com característica de passeio de banda entre 175mm e 185mm com perfil de altura 60 e aro 13”.

15.7 – Apenas para os veículos da **DIVISÃO 1** com rodas de 15 polegadas fica liberado pneu com largura máxima de banda de 195mm e altura mínima livre.

16 – SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

16.1 - Equipamento de iluminação: Faróis, lanternas dianteiras e traseiras, quando usados, deverão ser originais. Nos faróis de vidro deverá ser colocado um adesivo transparente tipo “contact” para evitar estilhaçamento em caso de colisões. Os faróis e lanternas dianteiras poderão ser retirados. Quando retirados, em seu lugar deverá ser colocada uma vedação feita de forma a não alterar a característica frontal do veículo. Quanto aos demais itens deverão permanecer em seus respectivos lugares originais. Recomendado acrescentar lanterna traseira dentro do habitáculo próximo ao vidro traseiro com finalidade de melhorar a visão em caso de chuva.

16.1.1 - Luzes de freio: Devem funcionar pelo menos dois pontos na traseira do veículo em qualquer momento da competição. Permitida a instalação de mais 2 (dois) pontos de lâmpadas na parte interna do habitáculo voltada para a parte traseira do veículo.

16.2 - Chaves do sistema elétrico: Chaves de modelo livre.

16.2.1 - É permitida a instalação de uma chave de acionamento da bomba de combustível e outra chave, para alimentação de 12 VDC da bateria para o chicote do motor.

16.2.2 - Proibido o uso de chave para ligar e desligar luzes de freio.

16.2.3 - É permitido o uso de chave para desligar a excitação do campo magnético do alternador.

16.3 - Componentes Diversos: Soquetes, terminais, conectores e abraçadeiras, são de livre procedência e tipo.

16.4 - Alternador: Livre.

16.5 - Motor de Partida: Livre

16.6 - Bateria: Permitido o uso de chumbo ácido, fabricada no Brasil, com capacidade de 12 volts de qualquer marca, tipo selada. A bateria deve ser instalada em um local seguro, bem fixada e protegida.

16.7 - Telemetria: Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** é permitida a instalação de um sistema de aquisição de parâmetros do motor (dataloggers). Esse sistema somente pode ser acessado presencialmente, mediante a conexão de um microcomputador diretamente ao veículo. Se o aparelho de datalogger permitir que se façam alterações no motor com o veículo na pista, esta função deve ser desabilitada. Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas.

16.7.1 - É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.

16.7.2 - É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas.

16.7.3 - É permitido o uso de aquisição de dados do motor, quando o veículo estiver parado.

17 – PESO

17.1 - O peso regulamentar mínimo do veículo mais piloto conforme tabelas abaixo:

DIVISÃO 1:

Categoria	Motor / Cilindrada	Alimentação	Rodas	Peso
SPEED	EA 111 1600	Injeção 1x50mm	14"	800 kg
	AP 1600	Injeção 1x52mm	14"	830kg
	Boxer a ar 1700	Carburador 4x40mm	14"	770 kg
TURISMO	1400cc	Carburador 2x36mm	13" ou 14"	700 kg
		Carburador 2x36mm	15"	725kg
		Injeção 1x52mm	13" ou 14"	760 kg
		Injeção 1x52mm	15"	785 kg
	1600cc / Dodge 1800cc	Carburador 2x36mm	13" ou 14"	780 kg
		Carburador 2x36mm	15"	805kg
		Injeção 1x52mm	13" ou 14"	850 kg
		Injeção 1x52mm	15"	875 kg
		Carburador 4x40mm	13" ou 14"	850 kg
		Carburador 4x40mm	15"	875 kg
		Injeção 4x40mm	13" ou 14"	875 kg
Injeção 4x40mm	15"	900 kg		

DIVISÃO 2:

Carroceria	Cilindrada	Cabeçote	Alimentação	Peso
TURISMO	1600	8 válvulas	Injeção 1x 54mm	720kg
			Carburador 4x40mm	720kg
			Injeção 4x40mm	745kg
		16 válvulas	Injeção 1x 54mm	850kg
			Carburador 4x40mm	850kg
			Injeção 4x40mm	875kg
	2000	8 válvulas	Injeção 1x 54mm	850kg
Carburador 4x40mm			850kg	
Injeção 4x40mm			875kg	
GRAN TURISMO	1600	8 válvulas	Injeção 1x 54mm	740kg
			Carburador 4x40mm	740kg
			Injeção 4x40mm	765kg

		16 válvulas	Injeção 1x 54mm	870kg
			Carburador 4x40mm	870kg
			Injeção 4x40mm	895kg
	1700 a ar	8 válvulas	Carburador 4x40	680kg
	2000	8 válvulas	Injeção 1x 54mm	870kg
			Carburador 4x40mm	870kg
Injeção 4x40mm			895kg	

DIVISÃO 3:

Carroceria	Motor/Cilindrada	Posição motor	Alimentação	Peso
TURISMO	2000	Dianteira/Traseira	Injeção 1x 70mm	800kg
			Carburador 4x50mm	800kg
			Injeção 4x45mm	825kg
		Central	Injeção 1x 70mm	830kg
			Carburador 4x50mm	830kg
			Injeção 4x45mm	855kg
GRAN TURISMO		Traseira	Injeção 1x 70mm	800kg
			Carburador 4x50mm	800kg
			Injeção 4x45mm	825kg
		Central	Injeção 1x 70mm	830kg
			Carburador 4x50mm	830kg
			Injeção 4x45mm	855kg
PROTÓTIPO Aldee	2000	Frontal Longitudinal	Injeção 1x 70mm	800kg
			Carburador 4x50mm	800kg
			Injeção 4x45mm	825kg
		Frontal Transversal	Injeção 1x 70mm	830kg
			Carburador 4x50mm	830kg
			Injeção 4x45mm	855kg
		Traseiro Transversal	Injeção 1x 70mm	830kg
			Carburador 4x50mm	830kg
			Injeção 4x45mm	855kg
		Traseiro Longitudinal	Injeção 1x 70mm	900kg
			Carburador 4x50mm	900kg
			Injeção 4x45mm	925kg
PROTÓTIPO Espron / Proton	EA 111	Central original	Injeção 1x50mm	650kg
	BMW Gasolina		Injeção original 52x35mm	730kg
PROTÓTIPO Outros conforme ANEXO 1/2022	2000	Original	Injeção 1x60mm	800kg

DIVISÃO 4:

Motor	Modelo	Curso virabrequim	Peso
6 cilindros	Suspensão eixo rígido traseiro	Original	1150kg
	Suspensão traseira independente		1250kg
8 cilindros	Suspensão eixo rígido traseiro		1250kg
	Suspensão traseira independente		1350kg

DIVISÃO PREMIUM:

Motor	Modelo	Curso virabrequim	Peso
4 cilindros	Veículos produção seriada	Original	750kg
		Livre	775kg
	Aldee frontal longitudinal	Original	800kg
		Livre	825kg
	Aldee frontal transversal	Original	800kg
		Livre	825kg
	Aldee traseiro transversal	Original	800kg
		Livre	825kg
	Aldee traseiro longitudinal	Original	900kg
Livre		925kg	
Proton / Espron	Original	770kg	
Protótipos outros conforme ANEXO 1/2022	Original	800kg	
6 cilindros	Avalone	Original	1100kg
	Veículos nacionais com suspensão eixo rígido traseiro	Original	1150kg
	Veículos nacionais com suspensão traseira independente	Original	1250kg
	Veículos importados com suspensão eixo rígido traseiro	Original	1250kg
	Veículos importados com suspensão traseira independente	Original	1350kg
8 cilindros	Veículos nacionais com suspensão eixo rígido traseiro	Original	1250kg
		Modificado até 83mm	1300kg
	Veículos nacionais com suspensão traseira independente	Original	1350kg
		Modificado até 83mm	1400kg
	Veículos importados com suspensão eixo rígido traseiro	Original	1350kg
	Veículos importados com suspensão traseira independente	Original	1450kg

17.2 - Lastro: Caso o veículo necessitar de adição de peso, esta deverá ser feita utilizando lastro de chumbo ou aço. A fixação dos lastros deve ser realizada em acordo com o anexo J vigente ao anuário da FIA, em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

17.3 - Balança: O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

17.4 - Procedimento de pesagem: Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado com o piloto mais leve e seu equipamento a bordo. O carro será pesado, com o piloto, com lubrificantes do motor e câmbio, fluido de freio e combustível nos níveis em que terminarem as competições e as tomadas de tempo acima referidas, não podendo ser adicionado nenhum dos líquidos e fluidos acima. Não será drenado o tanque de combustível. No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este (s) componente (s) não poderá (ao) ser colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso, ou seja, o veículo terá seu peso aferido nas exatas condições em que terminou as competições e as tomadas de tempo oficiais. Qualquer material encontrado solto, em qualquer lugar do veículo, será retirado antes da aferição do peso.



17.5 - O piloto que se apresentar para a pesagem com o macacão molhado deverá substituí-lo para a devida pesagem.

17.6 - Alívio de peso:

17.6.1- É facultada a retirada das seguintes peças complementares:

- Chapa protetora do motor;
- Reforços metálicos das laterais de portas, capô e tampa traseira;
- Proteção antiferrugem;
- Painel de instrumentos;
- Painel de acabamento do porta pacotes;
- Componentes de acionamento dos vidros;
- Trilhos dos bancos dianteiros;
- Lâmpadas internas;
- Buzinas;
- Frisos estéticos;
- Borrachas e guarnições aplicadas aos veículos em geral;
- Conjuntos desembaladores e sistema de aquecimento interno;
- Tambor de chaves (fechaduras das portas).

17.6.2 - Obrigatório retirar:

- Placa de licença e suporte;
- Banco dianteiro, lado direito;
- Assento e encostos traseiros;
- Todos os painéis de acabamento agregados ao interior do veículo;
- Tapetes;
- Forro do teto, bem como o sistema de fixação;
- Revestimentos fonoabsorventes;
- Roda e pneu reservas;
- Macaco e chave de roda;
- Triângulo de segurança;
- Cintos de segurança (todos os originais) e suas fixações;
- Suporte e extintor de incêndio (originais);
- Acendedor de cigarros;
- Calotas das rodas;
- Forrações acústicas
- Demais materiais inflamáveis.

18 – HABITÁCULO

18.1 - Pedaleiras: originais do veículo.

18.1.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e PREMIUM** o conjunto de pedaleiras é livre.

18.2 - Painel de instrumentos: Permitido retirar, modificar, substituir e ou acrescentar, de livre procedência, tipo e sistema (digital ou analógico, elétrico ou mecânico).

18.3 - Volante: permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira.

18.3.1 - Permitida também a colocação de cubo de remoção rápida.

18.4 - Manopla da alavanca: Livre.



18.5 - Trava de direção: É obrigatória sua retirada.

19 – DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

19.1 - Recuperador de óleo: É obrigatória a instalação de um recuperador de óleo de material resistente a altas temperaturas, com uma capacidade mínima de 2(dois) litros, sendo recomendado 3 (três) litros, dentro do cofre do motor, lado oposto ao escapamento. Todos os respiros do motor e câmbio deverão ser dirigidos para o recuperador de óleo.

19.2 - Travas de segurança: Pelo menos duas travas de segurança acionáveis no exterior do carro são obrigatórias para o capô dianteiro e para a tampa traseira. O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido.

19.3 - Extintor: Obrigatória a instalação de um extintor de incêndio com capacidade mínima de 4,0 kg de produto químico não líquido (pó), rigidamente fixado a estrutura do veículo na posição vertical. Obrigatória a instalação de canos de metal com diâmetro de 10 mm dirigidos para o compartimento do motor e do tanque de combustível. No percurso dentro do habitáculo, os canos deverão apresentar um sistema de furação que permita a pulverização do produto químico antichama próximos ao piloto (evitar dirigir diretamente ao rosto do piloto). O extintor deverá ainda, ser acionado por meio de cabos providos de argolas com diâmetro de 50 (cinquenta) mm. Uma argola deverá estar ao alcance do piloto sentado e preso com o cinto de segurança e outra deverá estar situada do lado externo do veículo. Ambas devem estar sinalizadas por uma letra "E" vermelha, localizada num disco branco, com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

19.4 - Banco do piloto: Obrigatória a instalação de um banco para piloto, homologado pela FIA / CBA / SFI. A instalação do banco deve seguir o anexo J vigente ao anuário da FIA.

19.4.1 - Apenas para as **DIVISÕES 1 e 2** será permitido o uso de trilhos conforme anexo J vigente ao anuário da FIA.

19.4.2 - Veículos monopostos e bipostos com parede corta-fogo imediatamente atrás do banco do piloto podem usar bancos de alumínio e/ou fibra de vidro, carbono ou kevlar de fabricação livre, porém em acordo com o Anexo J da FIA, artigo 259-14.

19.5 - Cintos de segurança: É obrigatória a instalação de um cinto de segurança de largura mínima de 3" (75 mm), com no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação, específicos para competição e devidamente homologados pela FIA / CBA. Os cintos deverão ser fixados ao assoalho do veículo conforme anexo J vigente anuário FIA.

19.6 - Arco de segurança: (conforme Anexo "J" 253) No veículo deverá ser instalado um arco de segurança (Santo Antônio), que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo.

19.6.1 - O Santo Antônio deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio.

19.6.2 - O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço carbono ou cromo molibdênio, com dimensões mínimas de 38,0mm de diâmetro externo e parede mínima de 2,5mm de espessura, ou, 40,0mm de diâmetro externo por parede mínima de 2,0mm de espessura, ou, 44,80mm de diâmetro externo por 2,35mm de parede mínima de espessura.

19.6.3 - Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada montante, com uma espessura mínima igual à parede do tubo referido, sobre a qual estiver fixada. Deverá ser instalada ainda, igual número de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura mínima e 35 (centímetros quadrados) de área, (ex: 7x5cm), solidamente fixados a carroceria por meio de no mínimo 4 (quatro) parafusos de 8 mm de diâmetro em cada apoio, arruelas, porcas e contra-porcas. É permitido soldar o arco de segurança na carroceria do veículo.



19.6.4 - É obrigatório um furo, não passante, com diâmetro de 6 mm em todas as barras para verificação da espessura mínima especificada.

19.6.5 - Barras de reforço: É permitido o prolongamento das barras longitudinais do Santo Antônio até os pontos de montagem da suspensão dianteira e traseira na carroceria, sendo que sua fixação poderá ser efetuada por meio de cavilhas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão ou molas. Permitido instalar na frente, barra de reforço entre os pontos de montagem da suspensão na carroceria, para impedir a separação e/ou convergência, a fixação destas barras poderá ser efetuada por meio de cavilhas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão. Essas barras também podem ser instaladas nos pontos de montagem da suspensão traseira.

19.7 - Espelhos retrovisores: obrigatório o uso dos espelhos retrovisores externos esquerdo e direito quando o veículo foi produzido com estes, sendo liberado o uso de qualquer marca e modelo. Recomendada a utilização de espelho interno.

19.8 - Alças de reboque: obrigatório a colocação de alça de reboque na dianteira e na traseira do veículo, firmemente fixado. Sistemas que venham a romper-se causam a impossibilidade do resgate do veículo. A alça de reboque deverá ser metálica de diâmetro mínimo 6,3 mm, identificado por cor contrastante com a cor do veículo para facilitar a localização, fixados com no mínimo dois parafusos de 8 mm. Opcionalmente pode ser usada cinta de reboque. Quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria; quando flexíveis (cabo de aço) não haverá restrições.

19.9 - Para-brisas: é obrigatória a manutenção do para-brisa em vidro laminado com a mesma dimensão e formato do original, assim como a sua inclinação. Permitido substituir por policarbonato (mínimo de 3 mm). Proibido vidro temperado.

19.9.1 - Vidros: Obrigatório a substituição dos vidros das portas, vigias laterais e tampa traseira por placas de policarbonato ou acrílico transparente, com uma espessura mínima de 2,0 (dois) mm. Os acrílicos deverão permanecer nos lugares dos vidros, através de um eficiente sistema de fixação. É permitida a instalação de aberturas para ventilação nas placas de acrílico instaladas no lugar dos vidros das portas, vigias laterais e tampa traseira, sendo que a abertura da janela da porta esquerda é obrigatória e deverá ser suficiente para a passagem do braço do piloto, sentado e atado ao cinto de segurança. É recomendado o uso de uma tela de proteção tipo Nascar no lugar do vidro da porta do piloto.

19.10 - Chave geral: É obrigatória a instalação de uma chave geral do sistema elétrico ao alcance do piloto, desde seu banco, com cinto de segurança afivelado e também de outra do lado externo do veículo indicado por um triângulo azul e um sinal específico vermelho (raio). Ao ser desligada em qualquer das posições aqui determinadas, deverá de imediato cortar o sistema elétrico do veículo, interrompendo seu funcionamento total.

19.11 - Limpador de para-brisas: Obrigatória a instalação de limpador de para-brisas com palhetas de fabricante e /ou material livre.

19.12 - Geral: Todos os outros equipamentos de segurança deverão seguir as normas constantes do Anexo "J" da FIA e do Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

20 – CONSIDERAÇÕES GERAIS E EXCEÇÕES

20.1 - Os casos omissos serão resolvidos de acordo com tradução do anexo "J" da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e da Confederação Brasileira de Automobilismo. Eventuais alterações específicas poderão ser aplicadas na busca de equiparação de desempenho entre os veículos participantes.



20.2 - Este regulamento específico tem como princípio contemplar todo e qualquer veículo clássico, mesmo que nele não esteja descrito. Portanto, caso algum veículo não estiver de acordo com algum (s) artigo (s) ou item (s), será avaliada pelo Comissário Técnico e solicitada ao Comissário Desportivo, com amplos e irrestritos poderes no evento/etapa, para que imediatamente acatar ou não a demanda. Sendo que esta, para o bom andamento do campeonato/etapa terá efeito imediato e será inapelável após publicação oficial imediata. Isto definirá ou não ajustes no veículo ou remanejamento de categoria tendo como base seu desempenho.

20.3 - Para fins de equalização de potência / desempenho entre os diversos modelos da categoria – caso seja necessário e a qualquer momento nos eventos oficiais – a Organização, juntamente com os Comissários Técnicos, poderá solicitar a qualquer veículo a inclusão de uma placa restritora na admissão. Essa medida deve ser imediatamente aplicada podendo ser exclusivamente para o veículo selecionado ou para todos os veículos desse determinado modelo / marca / motor. A divulgação dessa informação será feita diretamente ao piloto do(s) referido(s) veículo(s) via Documento Técnico que será afixado na secretaria da prova contendo o número do(s) veículo(s) envolvido(s) e a devida medida da placa restritora.

20.4 - A placa restritora, quando adotada, deverá ser apresentada aos comissários técnicos em conjunto com a Organização da categoria para que possa ser medida e instalada. As dimensões da placa restritora assim como o local de instalação devem ser descritas no Documento técnico .

Este Regulamento foi analisado e aprovado pelo Presidente da Federação em:

São Paulo/SP e Curitiba/PR, 22 de novembro de 2021.

Federação de Automobilismo de São Paulo

Federação Paranaense de Automobilismo

Élcio de São Thiago

Rubens Maurilio Gatti

Anexo 01/2022

Blocos de motores e cabeçotes liberados Gold Classic 2021:

Ford	Fiat	BMW	VW	GM	Mercedes	Dodge
CHT	Sevel 8 válvulas	M43B19	AP bloco baixo 8 válvulas	OHC chevette	M119 V8	318 CID
4.9l	Fiasa 8 válvulas	M44B19	AP bloco alto 8 válvulas	Familia 1		1800cc Polara
292 CID	Sevel 16 válvulas até 2002.		EA111	Familia 2 8 válvulas		
302 CID	E.torQ 1.6 16v		Boxer a ar	250 CID		
			APK 2.0 8 válvulas	151 CID		

Nota:

Novos blocos podem ser acrescentados nessa lista desde que nacionais antes de 1993 ou importados antes de 1993 se assim montado originalmente no veículo. Em dúvida, por favor consulte a organização.

Veículos protótipos liberados Gold Classic 2021:

Aldee	Heve	Avalone	Protom	Espron
Divisão 3	Divisão 3	Premium	Divisão 3	Divisão 3
Premium	Premium		Premium	Premium

Nota:

Outros veículos protótipos podem ser incluídos desde que com projetos nacionais e com data anterior ao ano de 1993. Em dúvida, por favor consulte a organização.

Peso mínimo rodas com pneus (exceto categoria Premium):

Banda do pneu	13"	14"	15"	16"
175	12kg			
185	12kg	13,5kg		
195			14,5kg	
200	12kg			
225	11 kg			15,5kg
235	11,5kg			
240	13 kg			
265	12,5 kg			

São Paulo/SP e Curitiba/PR, 22 de novembro de 2021.

Federação de Automobilismo de São Paulo

Federação Paranaense de Automobilismo

Élcio de São Thiago

Rubens Maurilio Gatti