

CAMPEONATO PARANAENSE DE VELOCIDADE NA TERRA

REGULAMENTO TÉCNICO – 2026

“OLD CHEV”

ESPECÍFICO PARA VEÍCULOS DAS CATEGORIAS:

5.1 - OLD CHEV – GT:

- MOTOR VW AP 1.6 - CARBURADO
- MOTOR VW AP 1.6 - INJETADO
- MOTOR GM OHC 1.6 - INJETADO
- MOTOR GM VHC 1.4 - INJETADO

5.2 - OLD CHEV – A:

- MOTOR GM OHC 1.6 - CARBURADO

5.3 - OLD CHEV – LIGTH:

- MOTOR GM OHC 1.4 E 1.6 – CARBURADO

ARTIGO 1º- INTRODUÇÃO

Na Categoria “**OLD CHEV – “GT”, OLD CHEV – “A” e OLD CHEV – “LIGHT”**”, serão admitidos somente Automóveis da marca GM Chevrolet, dos Modelos Chevette 1.4 / 1.6 (Sedan, Hatch, Chevy e Perua Marajó) à Etanol Carburante Hidratado Comercial Incolor, para participação nas provas do CAMPEONATO PARANAENSE DE VELOCIDADE NA TERRA.

ARTIGO 2º – MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos deverão encontrar-se nas suas características originais.

No caso de dúvidas, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica. Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento.

Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que peça ou componentes possam receber algum tipo de retrabalho, estas deverão ser mantidas originais.

Nos casos em que deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final.

ARTIGO 3º – CARROCERIA

As linhas e formas características da carroceria, dimensões originais e outros elementos estéticos característicos devem ser respeitados e mantidos de forma a permitir o imediato reconhecimento dos modelos originais do veículo.

Serão admitidos os monoblocos originais dos modelos; Chevette, Chevette Hatch, Chevy e Marajó.

Facultativa a utilização de paralamas, capô dianteiro, capô traseiro e saia frontal, fabricados em fibra. Utilizando os mesmos pontos de fixação e traços do veículo em peças avulsas e separadas.

Livre o uso de spoiler e aerofólio.

3.1 – ALIVIAMENTO DE PESO:

Facultativa a retirada das seguintes peças complementares: chapa protetora do motor; proteção anti-ferrugem (todas as partes); habitáculo do pneu estepe; revestimentos e forros absorventes; banco dianteiro, lado direito; assentos e encostos traseiros; painéis de acabamento do interior do Veículo; substituição do volante de direção que pode ser Livre quanto à marca e procedência, **sendo Obrigatório retirar** a trava de direção; painel de acabamento da porta pacotes; tapetes, cinto de segurança original e seus sistemas de fixação; forro do teto; molas e borrachas da tampa do porta-malas; componentes de acionamento dos vidros dianteiros; placa de licença e suporte; trilhos e assentos dianteiros; roda e pneu reserva; macaco e chave de roda; triângulo de segurança; lâmpadas de iluminação internas; buzina; barra estabilizadora; calotas das rodas; borrachas e frisos do para-brisa, vigias laterais e traseira; borrachas e guarnições aplicadas ao veículo; conjunto desembaçador e sistema de aquecimento interno; auxiliar a vácuo do freio; tambor de fechaduras das portas.

Obs.: Proibido o uso de vidro originais nas portas e vigias laterais.

3.2 - PESO MÍNIMO:

O Peso Mínimo dos Veículos: Chevette Sedan, Chevette Hatch, Chevy e Marajó mais o Piloto, não deve ser inferior a **850 (oitocentos e cinquenta) Kilos**.

A verificação do peso do veículo e todos os itens que exijam medição e/ou pesagem serão efetuados em ordem de marcha, isto é, na condição em que o carro parou, sem adicionar combustível, líquidos, fluido de freio, lubrificantes e sem repor peças, equipamentos e acessórios que eventualmente tenham sido perdidas durante a prova ou treino cronometrado e sem sofrer qualquer tipo de manutenção.

Obs.: Não há tolerância para estes casos mesmo que esta represente CINCO GRAMAS.

3.3 - LASTRO:

É permitido ajustar o peso com Lastros, que devem ser blocos sólidos, fixados eficientemente por meio de parafusos, localizados no assoalho do habitáculo do piloto no lugar do banco dianteiro direito, e que permitam a lacração e fácil vistoria a qualquer momento pelos Comissários.

Os lastros devem ser fixados no monobloco/carroceria com contra placas, através de parafusos M8, classe 8.8 no mínimo, de acordo com os desenhos **253 do anexo J do CDI/FIA**.

A área de contato mínima entre monobloco/carroceria e contra placas é de 40 (quarenta) cm² para cada ponto de fixação.

3.4 – BANCO:

Obrigatório a instalação de um banco especial de competição para o piloto, sem trilho, homologado pela CBA/FIA, de qualquer tipo, formato e procedência e deve estar de acordo com as especificações de fixação segundo o Art. 253, **desenho 253-65B do Anexo “J” do CDI/FIA, preferencialmente** dentro da validade estipulada pelo fabricante, sendo que o banco do piloto deverá ser solidamente fixado a estrutura do veículo.

É obrigatório o uso de encosto de cabeça no banco.

Não é permitido o uso do suporte original (trilho) do banco.

Proibido uso do banco de Kart ou similar.

Exemplos de Modelos de Bancos Homologados pela CBA/FIA:



3.5 – JANELAS – VIDROS:

Fica obrigatório a retirada dos Vidros das Portas e Vigias laterais originais e facultativo a retirada de seus componentes dos sistemas de acionamento. Obrigatório a instalação de películas quando a utilização do vidro no para-brisa e traseira, pode se utilizar placas de acrílico e ou policarbonato transparente com espessura de 3 (três) mm nas vigias laterais e traseira. Na janela do piloto fica facultativo o uso de Tela de Proteção tipo “NASCAR” flexível e removível pelo piloto com somente uma mão caso necessário. Fica expressamente proibido o uso de grade metálica e/ou fixa. Fica proibido o uso de película espelhada e/ou muito escuro que impossibilite a visão de fora para dentro do piloto, no

Para-brisa, no Vidro lateral dianteiro esquerdo e direito e no Vidro traseiro.

É permitida a instalação de aberturas nas placas para ventilação, sendo obrigatório que haja uma abertura na Janela do Piloto, suficiente para a passagem do braço do Piloto sentado e com o Cinto de Segurança atado.

O Para-brisa deve ser de Vidro Laminado, sendo permitidas fixações suplementares para melhorar a segurança.

3.6 – GRADE DIANTEIRA: Livre.

3.7 – ESPELHOS RETROVISORES:

É obrigatória a utilização de Espelhos Retrovisores, interno e externos do lado direito e esquerdo, de Livre Marca e Procedência.

3.8 – ALÇA DE REBOQUE:

É obrigatória 2 (duas) **alças de reboque flexíveis**; com espessura entre 3 (três) e 5 (cinco) mm, montadas, uma na parte dianteira e outra na parte traseira do carro, não podendo ultrapassar o perímetro do veículo em mais de 5 (cinco) cm. deverão ser facilmente visíveis.

3.9 – TRAVAS DE SEGURANÇA:

São obrigatórias pelo menos 2 (duas) travas de segurança acionável do exterior do carro para cada capô (motor e porta-malas).

As travas originais poderão ser mantidas, desde que acionáveis por fora do veículo e próximas ao capô.

3.10 – LIMPADOR DE PARA-BRISA:

É obrigatório o uso do sistema original e completo, sendo que pelo menos a palheta do lado do piloto deverá funcionar.

3.11 – LUZ DE FREIO:

Os Veículos devem estar equipados com Luzes de Freio eficientes, sendo o mínimo de 02 (duas) nas Lanternas Traseiras e 02 (duas) atrás do Vidro Traseiro.

É obrigatório que ao sair do parque fechado o veículo possua pelo menos 02 (duas) lâmpadas de freio em perfeito funcionamento.

É permitida a instalação de luzes de freio adicionais dentro do habitáculo, voltadas para a traseira do veículo e com potência igual ou inferior aos originais.

3.12 – SISTEMA DE FREIO:

Dianteiro a disco, rígido e pinça original do veículo.

Facultativa a utilização de pinça da GM dos veículos Corça ou Celta.

Proibido a utilização de disco ventilado.

Traseiro a tambor, original do veículo.

Flexível dianteiro e traseiro, original do veículo. Facultativo a utilização de aeroquip.

ARTIGO 4º – SEGURANÇA E PILOTOS

São proibidas construções perigosas tais como as que apresentem arestas, cantos vivos, partes que possam desprender-se, deformar ou serem projetadas em direção ao piloto em caso de colisão grave.

Os veículos devem ser construídos e mantidos em condições rigorosas de segurança.

Obs.: Fica expressamente proibido:

Alma de aço na dianteira e na traseira em todas as categorias.

Qualquer tipo de suporte (cambão) na dianteira dos veículos, que possam oferecer riscos aos outros pilotos, os mesmos devem ser retirados para participar de qualquer categoria, seja em dia treino, tomada de tempo ou corrida.

A utilização da alma de aço nos para choques, ou outro suporte que caracterize um para choque, seja de tubo, perfil ou chapas, inclusive fixado sobre ou por dentro do painel dos faróis.

Exemplo: no caso para proteção do radiador.

E por dentro do porta-malas. Os veículos que assim não se apresentarem oferecendo riscos ao piloto ou a terceiros, serão impedidos de participar das competições.

Importante: Somente no Hatch fica permitido a utilização de tubos no porta-malas, devido à proximidade do tanque ao painel traseiro.

4.1 – EXTINTOR DE INCÊNDIO:

Os veículos deverão estar equipados com extintor de incêndio de produto químico, não líquido, completos e dentro do prazo de validade, com capacidade mínima de **4 (quatro) kg** ou de **2 (dois) kg** de gás Halon, rigidamente fixados à estrutura do habitáculo e acionáveis pelo piloto sentado em seu banco com o cinto de segurança atado, e por uma alça externa.

A fixação do extintor de incêndio deve ser rígida e resistente, e deve permitir fácil visualização do manômetro de carga pelo comissário técnico.

O acionamento externo deverá ser feito por meio de um sistema de cabos de comprovada eficiência, provido de uma argola ou puxador de bitola de **50 (cinquenta) mm** do lado externo do veículo. Este sistema deverá ser sinalizado pela letra “E” em cor contrastante com a do veículo e estar localizado próximo à base lateral direita do para-brisas dianteiro.

E local de fácil verificação do Manômetro de Carga pelo Comissário Técnico.

4.1.1 – Tubulação do Produto Químico:

Tubo de cobre, com medida ou diâmetro igual ou acima de 3/8” (0,952cm), que permita uma vazão ideal do produto químico.

4.1.2 – Fixação da Tubulação ao extintor:

O extintor deverá ter duas saídas com rosca externa no mesmo diâmetro da porca com rosca interna para conexão do tubo de cobre.

Fazer os flanges nos tubos de cobre antes de fixar as porcas com rosca interna nas duas saídas da válvula do extintor, conforme exemplo abaixo.



Será facultativo o uso de conexão com uma parte de mangueira com arame interno, o suficiente para as conexões com as duas saídas do extintor fixadas, com braçadeiras de aço.

Obs.: Não será permitido o uso de Tubo de alumínio e de plástico (Mangueira com ou sem o arame interno), pois podem derreter em contato com as chamas.

4.1.3 – Fluxo do Produto Químico:

Direcionado para o Motor/Carburador, para o Tanque de combustível no porta mala ou onde o mesmo estiver fixado, sendo facultativo o direcionamento para o piloto.

4.2 – CHAVE GERAL:

É obrigatória a instalação de 2 (duas) chaves-gerais do sistema elétrico, sendo uma ao alcance do piloto sentado em seu banco e com o cinto de segurança afivelado e a outra, do

lado externo do veículo próximo à base lateral direita do para-brisas dianteiro, indicada por um triângulo azul com um raio vermelho, conforme o **anexo "J" da CDI/FIA**.

Além de todo o sistema elétrico, a chave-geral deve cortar a ignição do motor e desligá-lo quando o mesmo estiver ligado.

Externamente a chave geral e a alça do extintor poderão ser instaladas do lado do piloto ou do carona, com sinalização adequada.

4.3 – ARCO DE SEGURANÇA “SANTO ANTONIO”:

É obrigatória a instalação de arco de segurança, construído e instalado de maneira sólida e segura, e que permita fácil acesso e saída do Piloto do interior do veículo.

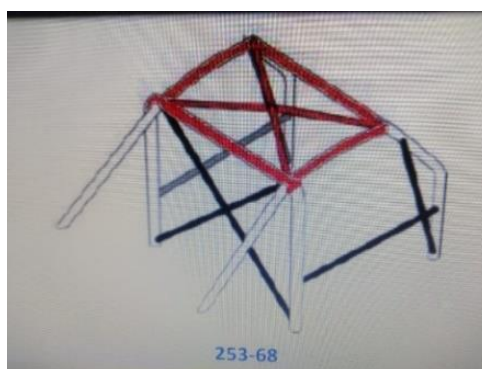
O arco de segurança deve seguir as normas adequadas, e possuir um mínimo de 6 (seis) pontos de apoio sobre o monobloco.

O material empregado deverá ser tubo de aço e deverão ser instalados reforços nos pontos de apoio do arco de segurança, fabricados de chapas de aço e solidamente fixados à carroceria por solda ou parafusos no mínimo de 8 mm de diâmetro.

Deverá haver uma barra transversal abaixo do painel de instrumentos e é obrigatória a presença de barras laterais nas portas.

A barra transversal abaixo do painel de instrumentos, as barras laterais e os reforços, se houverem, deverão seguir a dimensão mínima de 2,0 (dois) mm de parede dos tubos.

O Arco de Segurança deve estar de acordo com o **Art. 253, desenho 253-68B do Anexo J do CDI/FIA**, conforme exemplo abaixo.



4.4 – CINTO DE SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de cinto de segurança homologado e específico para competição de no mínimo 4 (quatro) pontos. A fixação poderá ser feita no arco de segurança (Santo Antonio) ou no assoalho. É proibida a fixação no assento.

Largura - - Medidas Mínimas permitidas.

- Ombro: 7,0 cm
- Cintura: de 5,0 a 7,0 cm

4.5 – VESTUÁRIO:

Uso obrigatório de macacão com tecido resistente, de pernas e mangas longas, uso de luvas, sapatilha tipo competição e capacete fechado com viseira.

Hans ou protetor cervical, também são obrigatórios, conforme exemplos abaixo.

Estes itens devem estar em ótimas condições de uso, preferencialmente com o selo Inmetro, ou com a etiqueta interna de identificação.

Obs.: Caso o capacete seja sem viseira, é obrigatório o uso de óculos de proteção de competição estilo “motocross”.

Proibido o uso de tênis ou outro calçado fechado, que não seja a sapatilha tipo competição para automobilismo.

EXEMPLO DE MODELOS DE PROTETOR CERVICAL



4.6 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL:

Será permitida a utilização do tanque original e/ou a adaptação de um tanque de metal, alumínio, inox e/ou tanque de plástico desde que seja homologado para competição, que deverá ser fixado do eixo traseiro do veículo para frente, sem vazamentos.

Obs.: Fica proibida a utilização de tanque de plástico (Galão).

4.7 – COMBUSTÍVEL:

Somente é permitido o uso de Etanol Carburante Hidratado Comercial Incolor e com seu odor característico e sem qualquer aditivo (com graduação alcoólica entre 95,1% e 96,0%). Fica expressamente proibido uso de Etanol Anidro (o mesmo que é utilizado à gasolina com graduação alcoólica menor do que 99,6%), Nitro metano, Metanol, Gasolina (Comum e Aditivada), Gasolina de Aviação (Gasolina Azul) ou ainda o uso de óxido nitroso ou ainda turbo compressor em qualquer categoria.

A direção de prova se reserva no direito de retirada de combustível para análise, sendo qualquer alteração passível de desclassificação.

4.7.1 - Tubulação de Combustível:

Deve ser específica para o uso com combustíveis. Quando a tubulação passar pelo interior do habitáculo, a mesma deverá ser metálica (Tubo de cobre) em toda a sua extensão.

4.8 – PILOTOS:

O Campeonato Paranaense de Velocidade na Terra é para pilotos de competição, portadores de cédula desportiva expedida pela CBA, válidas para o corrente ano.

4.9 – PENALIDADES:

Será de acordo com o estabelecido no CAPÍTULO XVI do Código Desportivo do Automobilismo – CDA, emitido pela Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA, para o ano vigente.

ARTIGO 5º – CATEGORIAS

(REGULAMENTO ESPECIFICO PARA VEICULOS COM ESSAS MOTORIZAÇÕES)

5.1 - OLD CHEV – “GT” - MOTOR VW AP 1.6 – CARBURADO E INJETADO:

5.1.1 - MOTOR: 1.600cc, correspondente ao emprego de pistões com diâmetro **STD de 81** (oitenta e um) **mm.** e curso original de **77,4** (setenta e sete, quatro) **mm.**

- Permitido o uso de pistões sobre medida de até **0,50** (zero, cinquenta) **mm.** desde que sejam originais do veículo, mesmo que sua aplicação resulte em aumento de cilindrada.

5.1.2 - BLOCO: Será utilizado o bloco original dos **modelos 1.6 e 1.8**, sendo permitida a usinagem e/ou encamisamento dos cilindros.

- Permitido também o aplainamento da face superior somente para acerto da taxa de compressão.

5.1.3 - PISTÕES: Deverão ser **originais** ou **MAHLE, KS, ML** ou **SULOY, Rocatti, AFT** e comercializado na rede de concessionárias e distribuidores de peças, ficando liberado o uso apenas dos pistões normais de produção dos motores **AP-600 e AP-1600**, ou pistões do motor AP -MI FLEX e gasolina.

- Permitido rebaixar a face superior (cabeça do pistão) e sua face deverá ficar plana idêntica à original.

- Permitido equalizar o peso dos pistões, respeitando o peso do pistão mais leve e que

este não poderá ter nenhum retrabalho além do rebaixo da cabeça. Sua posição de montagem deverá ser a original, ou seja, contrapeso para o lado do volante do motor.

5.1.4 - ANÉIS: Os anéis deverão ser originais do motor, de marca e procedência livres, comercializados nas redes de concessionárias e autopeças.

- Permitido sobre medida e ajuste das pontas para acerto da folga.

- A montagem deverá ser conforme o padrão original.

- São proibidos anéis especiais de competição e tipo **TOTAL SEAL**.

5.1.5 - BIELAS: Deverão ser originais do motor, com peso mínimo de **600** (seiscentos) **gr.** considerando sem as bronzinas.

- Permitidas bielas com furo de lubrificação na haste. parafusos e porcas livres.

5.1.6 - BRONZINAS: Originais ou similares do motor, sem retrabalho, obedecendo a montagem original.

5.1.7 - VIRABREQUIM: Original do motor ou similar da marca “**Susin**”, sendo o desta marca com peso mínimo de **10.600** (dez mil e seiscentos) **gr.** sem retrabalho, sendo permitido balanceamento do conjunto virabrequim/volante/embreagem/polia.

- Permitido retificar desde que não altere o curso original.

5.1.8 - POLIA DO VIRABREQUIM: É permitida a substituição por outra polia de material e dimensões livres.

5.1.9 - VOLANTE DO MOTOR: Somente o original, sendo permitido o seu balanceamento. Peso mínimo de **7.600** (sete mil e seiscentos) **gramas**.

5.1.10 - CABEÇOTE DO MOTOR: Deverão ser usados cabeçotes originais dos **modelos 1.6 e 1.8** litros a álcool ou gasolina.

- Não é permitido cabeçote com tucho hidráulico, somente tucho mecânico. Não é permitido retrabalho nos dutos e na câmara de combustão.

- Permitido aplainar a face inferior (rebaixar) com a finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo permitido o rasqueteamento na câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas provenientes da usinagem.

- Permitido substituir e colocar um anel de trava nas guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais. Sendo que a medida da guia até o acento do prato da mola deverá manter as medidas originais mínimas.

- Permitido obstruir a circulação de água quente para o coletor de admissão, sendo

permitido adicionar material para esta finalidade.

- Permitido alterar a furação da fixação do esticador da correia dentada do comando de válvulas.
- Proibido jatear, lixar, ou qualquer outro tipo de retrabalho.
- Permitida a substituição dos parafusos por prisoneiros e porcas de livre escolha.
- Permitido recuperar um (1) câmara /duto.

5.1.11 - GUIAS DE VÁLVULAS:- Deverão permanecer originais.

- O comprimento mínimo é de **42,5** (quarenta e dois, cinco) **mm.** com tolerância de **0,5** (zero, cinco) **mm.** - Permitido usar anel trava nas guias de válvulas. (parte superior).
- A guia de admissão deverá ter no máximo **9,3** (nove, três) **mm.** medida a partir do apoio da mola até a ponta da guia sem o retentor de válvulas.
- A guia de escapamento deverá ter no máximo **9,7** (nove, sete) **mm.** medida a partir do apoio da mola até a ponta da guia sem o retentor de válvulas.

5.1.12 - SEDE DE VÁLVULA: Livre, mantendo-se as medidas externas originais.

- O ângulo de assento das válvulas nas sedes deve ser de **45°** (quarenta e cinco) **graus**, com tolerância de +/- **1°** (hum) **grau.**
- A medida da altura máxima da sede, medida a partir da câmara de combustão é de **10** (dez) **mm.** O diâmetro interno e **retrabalho** das sedes são livres.
- Diâmetro externo admissão até **42** (quarenta e dois) **mm.** e escape até **37** (trinta e sete) **mm.**

5.1.13 - VÁLVULAS: Originais ou similares do mercado de reposição (não é permitido o uso de titanium ou inox).

- Permitido retificar a borda da válvula **3,5** (três, cinco) **mm.** permanecendo o assento, que deverá ter ângulo único **45°** (quarenta cinco) **graus**; com tolerância de +/- **1°** (hum) **grau**; e retificar as pontas para facilitar a regulagem. Diâmetros máximos: admissão até **38,1 mm.** e escape até **33,2 mm.** **Permitido retificar válvulas para diâmetro 38.1mm.**

5.1.14 - MOLAS DAS VÁLVULAS: Originais do motor. - Permitido o uso de até **2** (duas) **molos por válvula**, sendo as mesmas originais da marca, com retrabalho livre. Permitido calçar as molas.

5.1.15 - PRATOS DAS MOLAS, DE VÁLVULAS E CHAVETAS: Deverão

permanecer originais, da marca e modelo, podendo ser retrabalhado a parte superior do prato.

5.1.16 - TUCHOS DE VÁLVULAS: - Original da marca ou similar.

5.1.17 - COMANDO DE VÁLVULAS E SUA ENGRENAGEM: O comando de válvulas deverá ser original, nacional da marca, sem retrabalho, com o número de código estampado na peça, os únicos comandos permitidos são os de número **nº. 53.1 (053109101.1); 49G ou Indeco nº 10.06.053 e cópia fiel dos mesmos e cópia fiel da marca ROCATTI.**

- É Permitido adaptar uma saída para o cabo de conta giro mecânico. É permitida somente a utilização de polia original do modelo, sendo permitida adaptação de reguladores para o enquadramento do comando de válvulas, mantendo-se originais a coroa dentada externa.

- É permitido o conserto do anel de encosto no 5º (quinto) mancal.

5.1.18 - TAXA DE COMPRESSÃO: Livre.

5.1.19 - JUNTAS DO MOTOR: Livre, com exceção a junta do coletor de admissão que não poderá exceder **5 (cinco) mm.** de espessura.

5.1.20 - VELAS: Livre.

5.1.21 - TREM DE FORÇA - TRANSMISSÃO

5.1.22 - EMBREAGEM (DISCO, PLATÔ E ROLAMENTO): Original da marca (GM), comercializada na rede de concessionárias e distribuidores de autopeças, de qualquer marca que forneça para a montadora, como **Sachs, Luk e Valeo.** - Permitido utilizar as embreagens importadas, que forem incorporadas no mercado. Permitido o uso de disco pastilhado. Proibido o uso de embreagem MULTI DISCO.

5.1.23 - CABO DE ACIONAMENTO DA EMBREAGEM: Livre, mantendo o sistema original.

5.1.24 - CAIXA DE CÂMBIO: A caixa de câmbio, originais do veículo de 04 e 05 marchas, e do GM Omega, modelos 2.0 e 2.2.

5.1.25 - DIFERENCIAL: Braseixo e Dana 26, original GM Chevette, Marajó ou Chevy, relações 3:90 ou 4:10.

- Proibido o uso do diferencial com relação 4:88.

- Proibido o uso de qualquer tipo de blocante.

- Para os veículos enquadrados na categoria “OLD CHEV GT” fica permitido o uso de discos de freio traseiros, maciços.

5.1.26 - RODAS E PNEUS.

5.1.27 - RODAS: De aço, originais da marca ou de alumínio “13, 14 E 15 x 6”, medidas máximas, sendo permitido consertar e pintar. As rodas devem ser intercambiáveis entre si, quanto à furação de flange e cubo de rodas. As rodas, somente originais com retrabalho e/ou esportivas nacionais, respeitando o limite do paralamas. O aro não pode sobressair ao pneumático quando a este estiver montado.

5.1.28 - PNEUS: – Os pneumáticos poderão ser de qualquer nacionalidade, 165/70/13, 175/70/13, 185/70/13, 165/60/14, 175/70/14, 185/70/14, Pneu aro 15 limitado até 195/55/15, radiais e deverão estar em bom estado (com os frisos bem aparentes em toda sua banda de rodagem), fica facultativo a utilização de câmeras de ar. - **Obs.:** Fica proibida a utilização de pneus Sherpa.

Parágrafo Único: As rodas, desde que estejam de acordo com o **Art. 9.1**, poderão ser utilizadas em “pares”, ou seja, **2 (duas) rodas** de cada modelo, de livre escolha, conforme regulamento específico da categoria.

5.1.29 - ALARGADORES DE RODAS: - Permitido o uso, com medidas livres. Quando utilizados os alargadores as rodas deverão ser fixas por meio de prisioneiros, que não poderão sobressair às rodas por mais de **15 (quinze) mm**.

5.1.30 - Não é permitido o uso de pneus Remold. - Não é permitido o uso de válvulas reguladoras e de alívio da pressão dos pneumáticos.

- É permitida a instalação de prisioneiros nos cubos das rodas para utilizar porcas de fixação em lugar de parafusos. Não poderão ficar salientes para fora da porca em mais de **15 (quinze) mm**.

5.1.31 - ALTURA LIVRE DO SOLO: - Nenhuma parte do veículo, com exceção dos pneus ou rodas, pode estar em contato com o solo quando os pneus situados do mesmo lado do veículo estiverem vazios.

5.1.32 – Obs.: - Esta verificação deverá ser realizada em uma superfície plana, com o piloto posicionado em seu lugar, trajando seu equipamento completo.

5.1.33 - SISTEMAS DO VEÍCULO

5.1.34 - SISTEMA ELÉTRICO:

5.1.35 - FARÓIS E LANTERNAS: Os faróis originais deverão ser retirados e em seu lugar deverão ser instaladas placas de fibra de vidro ou alumínio, respeitando-se os contornos e formas dos faróis e lanternas originais. Essas chapas que substituem os faróis poderão ser vazadas para melhor refrigeração do motor. Lanternas traseiras são de uso obrigatório.

5.1.36 - LUZ DE FREIO: Os veículos devem estar equipados com luzes de freio eficientes, sendo o mínimo de **02 (duas)** nas lanternas traseiras (externas) e **02 (duas)** atrás

do vidro traseiro (internas). É obrigatório que ao sair do parque fechado o veículo possua pelo menos **02** (duas) lâmpadas de freio em perfeito funcionamento. É permitida a instalação de luzes de freio adicionais dentro do habitáculo, voltadas para a traseira do veículo e com potência igual ou superior às originais. Em caso de ocorrer qualquer problema com as luzes de freio o carro poderá ser vistoriado ao final do treino classificatório e/ou prova. Se for constatado problema inerente à vontade do piloto e equipe fica o mesmo livre de qualquer punição. Constatado qualquer ato ilícito que caracterize má fé, o mesmo será desclassificado do treino classificatório e/ou prova.

Parágrafo Único: - O acionamento da luz de freio deverá ser através de “interruptor de pressão de óleo” instalado na tubulação de freio. É proibido o uso de interruptor elétrico de contato no pedal.

5.1.37 - INSTRUMENTOS DO PAINEL: É permitido retirar, modificar, substituir ou acrescentar instrumentos de livre procedência, digital ou analógico, permitido o uso do **Data Logger** de marca livre, utilizado para leitura e armazenamento de informações do funcionamento do motor através de **sonda**.

- Não é permitido o uso de telemetria ou outro equipamento que transfira informações de dados do carro para o boxe ou vice-versa. Autorizado os usos de rádios comunicadores entre piloto e boxe. Não há restrições quanto ao uso de conta-giros “dedo duro”.

5.1.38 - Permitido o uso de Lap Hot, Alfano e GPS. - Componentes Diversos: Chave de ignição e partida, interruptores, reles, soquetes, terminais, conectores, etc., livre procedência e tipo.

5.1.39 - CHICOTE ELÉTRICO: O chicote elétrico poderá ser modificado, porém deverá ser protegido por conduíte plástico.

5.1.40 - BATERIA: A capacidade e tipo de bateria são livres, sendo permitida somente **1** (uma).

5.1.41 - ALTERNADOR: - Uso obrigatório, fixado ao motor.

5.1.42 - MOTOR DE PARTIDA: Livre.

5.1.43 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO (CARBURADO E INJETADO).

5.1.44 - OLD CHEV – “GT” – MOTOR VW AP 1.6 – CARBURADO:

5.1.45 - CARBURADOR: Carburador marca **Wecabras**, **Weber** ou **Mecar** número **450401**, duplo mini progressivo a álcool e H34 a álcool.

Obs.: Só será permitido retrabalho no carburador nos itens abaixo relacionados.

5.1.46 - MECANISMO DE ACIONAMENTO DAS BORBOLETAS:

5.1.47 - Poderá ser modificado, sendo permitido o acionamento simultâneo das

borboletas por sistema mecânico ou a vácuo.

5.1.48 - AFOGADOR: É permitida a retirada da borboleta do afogador e seu mecanismo de acionamento.

5.1.49 - CENTRADORES: Permitido o uso de centradores da linha de carburadores **450 Weber**, álcool e gasolina. Permitido livre retrabalho na parte inferior.

5.1.50 - GICLÊS (GICLEUR): Livre da marca ou similares, sendo permitido refurar giclês e calibradores de passagem de ar e combustível. É permitido retrabalho na tampa do carburador para facilitar somente a troca do giclê do ar.

5.1.51 - CANETAS: Permitido o uso das canetas **Weber B3, B4, B6, B11 e B12** sem retrabalho, para o carburador mini progressivo.

5.1.52 - FLANGES: Originais sem retrabalho.

5.1.53 - TELA PROTETORA DO CARBURADOR: É opcional seu uso sendo que, para sua instalação, o carburador não poderá sofrer qualquer alteração. Não é permitido que, quando instalada, a tela protetora no carburador venha a exercer qualquer função que não seja de proteção. Nenhum artefato ou suporte poderá sustentar a tela protetora do carburador, que deverá ser fixada com os prisioneiros existentes e que originalmente fixam o conjunto do filtro de ar.

5.1.54 - COLETOR DE ADMISSÃO: Deverá ser original do motor, sem retrabalho. Proibido a retirada do defletor de aquecimento (espinho). Proibido jatear para limpeza. É permitido obstruir a circulação de água quente para o coletor, com livre adição de material para esta finalidade. É permitido utilizar suporte para melhor fixação do coletor de admissão. Este suporte deverá ser entre o coletor e cabeçote.

5.1.55 - ACELERADOR: Será permitido apenas acelerador acionado através de cabos mecânicos, não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

5.1.56 - DIRECIONAMENTO DE AR: Não é permitido o direcionamento de ar forçado, de gases ou qualquer tipo de aquecimento dirigido à boca do carburador. Não é permitido usar sistema de aquecimento elétrico.

5.1.57 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser mecânica, original ou similar, marca livre, no mesmo sistema original, ficando facultativo o uso de bombas de combustível elétricas.

5.1.58 - FILTRO DE COMBUSTÍVEL: Livre.

Obs.: O filtro não poderá localizar-se no interior do habitáculo.

5.1.59 - TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL: Deve ser específica para o uso com combustíveis. Quando a tubulação passar pelo interior do habitáculo, a mesma deverá ser metálica em toda a sua extensão.

5.1.60 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Original com livre retrabalho e fixação, devendo permanecer na posição original. O bocal de abastecimento do tanque de combustível deve permanecer original, podendo-se apenas alterar o respiro, com mangueira metálica, dirigida ao exterior do veículo. É obrigatório o uso de válvula antivazamento e parafuso/bujão para drenagem, na parte mais baixa do tanque.

5.1.61 - OLD CHEV – “GT” -MOTOR VW AP 1.6 - INJETADO:

5.1.62 - CORPO DE BORBOLETA: Original do motor **1.6 MI**, com diâmetro máximo de **52** (cinquenta e dois) **mm.** de borboleta, não sendo permitido qualquer tipo de retrabalho no corpo, borboleta e eixo. Batente de final de curso e regulagem de marcha lenta livre e acionamento livre original.

5.1.63 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO MOTOR (MÓDULO DE INJEÇÃO): FULTECH FT250, FT300, FT350, FT 450 com seu devido **Driver** (Wide Band Controller 3 Out) não sendo permitida a reprogramação nem a troca do Flash **Epron** original do modelo. Proibido a utilização de quaisquer módulos de amplificação de faísca, como também de qualquer equipamento instalado entre a bobina e os bicos injetores.

- Permitido o uso do **Sistema de Gerenciamento do Motor (Módulo de Injeção) INJEPRO**, dos modelos: Toda a linha “S” até os modelos da linha “T” - modelo “**5 K**”.

- **Não poderá usar sequencial de forma alguma**, proibido o uso de ponto por cilindro; proibido usar o sensor de fase; proibido qualquer tipo de tração;

5.1.64 - DISPLAY CONTROLE-LEITURA: O display de controle/leitura do módulo de injeção deverá estar posicionado **obrigatoriamente no painel.**

5.1.65 - VÁLVULAS INJETORAS DE COMBUSTÍVEL (BICOS): Deverão ser obrigatoriamente nacionais. Livre o retrabalho.

5.1.66 - TUBO DISTRIBUIDOR (FLAUTA): Deverá ser original do veículo ou similar de fabricação nacional, sem retrabalho.

5.1.67 - REGULADOR DE PRESSÃO: Livre.

5.1.68 - ACELERADOR: Será permitido apenas acelerador acionado através de cabos mecânicos, não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

5.1.69 - COLETOR DE ADMISSÃO: Deverá ser original do motor **1.600cc** com injeção multiponto, sem retrabalho. Proibido jatear para limpeza. É permitido utilizar suporte para melhor fixação do coletor de admissão. Este suporte deverá ser entre o coletor e cabeçote. A junta a ser utilizada não poderá exceder **5** (cinco) **mm** de espessura.

- **Permitido fazer solda externa no coletor devido a trincas ou quebras.**

5.1.70 - FILTRO DE AR: É facultativa a utilização do filtro de ar, porém se for usado, deverá ser original ou do mercado paralelo, do mesmo material do original, sendo

permitido o retrabalho sem acréscimo de material. Podendo usar filtro da marca Inflow referência HPF9933, deverá ser fixado em uma mangueira ou mangote com no máximo 70 cm de comprimento e 3 polegadas de diâmetro.

5.1.71 - DIRECIONAMENTO DE AR: Não é permitido o direcionamento de ar forçado, de gases ou qualquer tipo de aquecimento dirigido à boca do corpo de borboleta.

5.1.72 - BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Deverá ser bomba de combustível elétrica de uso interno ou externo do tanque de combustível, com no máximo 2 bombas. Marca livre.

5.1.73 - FILTRO DE COMBUSTÍVEL: Livre.

- O filtro não poderá localizar-se no interior do habitáculo.

5.1.74 - TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL: Deve ser específica para o uso com combustíveis. Quando a tubulação passar pelo interior do habitáculo, a mesma deverá ser metálica em toda a sua extensão.

5.1.75 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Original com livre retrabalho e fixação.

5.1.76 - SISTEMA DE ESCAPAMENTO:

- Válido para todas as motorizações do regulamento “**OLD CHEV - GT**”.

5.1.77 - COLETOR DE ESCAPE: poderá ser original ou dimensionado, porém somente modelo **4x1**, obedecendo às normas a seguir:

- É facultativo o uso de coletor de inox, manta térmica ou similar.

- Após o coletor de escape, os tubos do escapamento são livres quanto às dimensões e conceito.

- Permitida saída para trás ou pela lateral. Na saída pela lateral não poderá exceder mais de 15cm para fora do veículo. A saída, tanto para trás como pela lateral, devem ser situadas pela metade do entre - eixos para trás do veículo.

Nenhuma parte do sistema de escapamento pode tocar o solo quando **2 (dois) pneus** do mesmo lado da saída do escapamento estiverem totalmente vazios.

- Após o término dos treinos classificatórios e baterias o escapamento deverá estar fixado e acoplado no coletor dando passagem dos gases em toda sua extensão e obedecendo suas medidas citadas acima no regulamento.

- Se no final dos classificatórios ou baterias o escapamento estiver desacoplado ou não obedecer às medidas citadas acima o piloto levará 30 (trinta segundo) de punição.

5.1.78 - JUNTAS DE ESCAPE: Livres. - É proibido direcionar o roteiro do

escapamento pelo interior do habitáculo.

5.1.79 - SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

5.1.80 - BOMBA DE ÓLEO: Modelo original, livre marca e procedência.

- Permitido alterar a pressão do óleo através de retrabalho na mola da bomba de óleo, substituindo, cortando ou calçando a mola reguladora de pressão.

5.1.81 - CÁRTER: Original do motor com livre retrabalho.

- Permitido o uso de defletor, mesmo que para isso haja acréscimo de material.

5.1.82 - FILTRO DE ÓLEO: Livre. - É permitida a instalação de um radiador de óleo de livre marca e procedência, bem como os dispositivos necessários para sua fixação e ligação. Sua conexão só poderá ser através de um flange entre o filtro de óleo e o suporte deste.

5.1.83 - SISTEMA DE ARREFECIMENTO

5.1.84 - BOMBA D'ÁGUA: É obrigatório o uso de Bomba d'água original ou similar, sendo permitido apenas travar o cubo da polia não sendo permitidos outros retrabalhos.

5.1.85 - RADIADOR: Nacional, de livre marca e modificação. É permitido instalar tela protetora do radiador na parte interna da grade dianteira.

Permitido diminuir a área de refrigeração do radiador acrescentando material Livre nas aberturas de entrada de ar, sem modificar as linhas, formas e aparência do veículo.

- Nos modelos com embreagem eletromagnética ou ventilador elétrico, o uso deste sistema é facultativo, porém, se utilizado, deverá ser original, sendo permitido instalar um controle de acionamento manual.

5.1.86 - VÁLVULA TERMOSTÁTICA: Livre marca e tipo, sendo facultativo o seu emprego.

5.1.87 - KIT DE PROTEÇÃO DE PAPELÃO PARA RADIADOR: Livre.

5.1.88 - MANGUEIRA DE ÁGUA DO SISTEMA DE ARREFECIMENTO: Livre.

5.1.89 - TUBOS E MANGUEIRAS DE LIGAÇÃO: Os tubos e mangueiras complementares do sistema de água quente para o coletor de admissão, radiador de ar quente, reservatório de expansão, etc., poderão ser retirados e/ou modificados.

5.1.90 - SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

5.1.91 - IGNIÇÃO: Original da marca, podendo ser distribuidor ou roda fônica, se for utilizado distribuidor o ajuste interno é livre. Se for utilizado roda fônica fica liberado o uso do sistema original ou outro de livre procedência.

5.1.92 - BOBINA: Original da marca ou similar. Obrigatória utilização da bobina dupla de linha de montagem ou simples do (M I).

5.1.93 - VELAS E CABOS DE VELAS: Livres, marca e procedência.

5.1.94 - ALTERNADOR: Original da marca ou similar, sendo permitida modificações. É permitida a instalação de uma chave manual para ligar e desligar a excitação do campo magnético.

5.1.95 - BATERIA:

- Permitido modificar a posição e o sistema de fixação da bateria.

- Permitido fixar dentro do habitáculo e deverá ser protegida por um suporte metálico com uma cinta fixa com 2 (dois) pontos de tal forma que não haja vazamento.

5.1.96 - CHICOTE ELÉTRICO DO MOTOR: Livre.

5.1.97 - JUNTAS DO CABEÇOTE E DE VEDAÇÃO: Livres de marca e procedência. É permitido o uso de “Oring” em substituição ou com a utilização da junta do cabeçote.

5.1.98 - CORREIAS: Livres de tipo marca e comprimento, desde que mantenham os sistemas originais.

5.1.99 - ÁRVORE INTERMEDIÁRIA: Deverá permanecer original, sendo permitido somente o tratamento térmico e nitretação.

5.1.100 - FIXAÇÃO DO MOTOR: É permitido mudar a posição ou a altura do motor. Os coxins do motor são livres.

5.1.101 - SISTEMA DE DIREÇÃO: O sistema de direção deve ser original do modelo, mantendo peças, componentes e fixações originais.

- Proibido o uso de caixa de direção hidráulica e seus componentes.

5.1.102 - CAIXA DE DIREÇÃO:

- Deve ser original do modelo, sendo proibido mudar seus pontos de fixação.

- Permitido o uso de limitadores de curso.

5.1.103 - BARRAS, PONTEIRA E PINOS DA DIREÇÃO:

- Barras de direção livres da marca, podendo ser usada as **2** (duas) barras (esquerda e direita) com regulagens em seus terminais externos. As buchas dos terminais internos devem ser originais.

- Vistoria com **4** (quatro) voltas, partindo de centro **2** (duas) para a direita e **2** (duas) para a esquerda. Para a vistoria será solto o suporte do amortecedor de direção.

5.1.104 - SISTEMA DE FREIO

5.1.105 - FREIOS:

- Original da marca, sendo permitida a remoção dos defletores do freio dianteiro.

5.1.106 - PASTILHAS E LONAS: Livres.

5.1.107 - FREIOS DE ESTACIONAMENTO:

- Permitida a remoção total do conjunto.

5.1.108 - SERVO-FREIO:

- É facultativo seu uso, podendo ser retirado ou utilizado o conjunto original da marca. Quando retirado o servo-freio, livre a fixação e acionamento do cilindro-mestre.

5.1.109 - PINÇAS DE FREIO E DISCOS:

- Permitido usar pinças de freio dos Celta, Prisma ou similar.

- Permitido retrabalho no cavalete para adequar aos discos ventilados.

- Permitido a utilização das pinças que tem pastilhas para disco ventilado. Discos originais da marca e/ou similar nacional.

- Permitido o uso de discos ventilados.

5.1.110 - CILINDROS DE FREIO TRASEIROS: Nacional livre da marca GM. – Permitido o uso de freio à disco no diferencial traseiro, disco sólido.

5.1.111 - AÇÃO DO FREIO: A ação do pedal do freio deve atuar normalmente sobre as 4 (quatro) rodas. Em caso de vazamento em qualquer ponto da canalização ou avaria no sistema, a ação do pedal deverá atuar em pelo menos 2 (duas) rodas, sendo 1 (uma) de cada lado do veículo.

5.1.112 - PEDALEIRA: - Livre da marca sem modificar o sistema.

- É permitido substituir ou modificar o eixo de apoio e a montagem das pedaleiras, livre travas, anéis de encosto, contrapino, rosca.

- Permitido adicionar mola de retrocesso do pedal.
- Permitido adaptar e/ou modificar apoio dos pés nos pedais, livre procedência e tipo.

5.1.113 - TOMADA DE AR PARA O FREIO: É permitido instalar uma tomada de ar para o freio de cada roda, com direcionamento do ar através de mangueira livre. É autorizada a abertura, no para choque ou na carroceria sem ultrapassar os limites deste, de um furo circular com diâmetro de até 10,0 (dez) cm. ou de qualquer forma com área máxima de 78,6 (setenta e oito, seis) cm². Os suportes e condutores necessários são livres. Não é permitida a instalação de sistema de regulação manual de balanço da pressão do freio.

5.1.114 - TUBULAÇÃO DO FREIO E FLEXÍVEIS: Livres.

5.1.115 - OLHEV “GT”: - MOTOR GM OHC 1.6 - INJETADO

5.1.116 - MOTOR – Fica permitido, MOTOR OHC com blocos e virabrequins original do veículo 1.4 ou 1.6 e bielas original nacional do veículo, livre de retrabalhos e cilindradas.

5.1.117 - PISTÕES – Permitida a troca de pistões de outros veículos e retrabalho.

- Proibidos pistões forjados e/ou importados.

- Permitida usinagem para cava de válvula.

5.1.118 - DIÂMETRO PISTÃO: Medida máxima permitida de 84,80 mm.

- Curso 1.4cc: 66,20 mm e 66,40 mm.

- Curso 1.6cc: 75,70 mm.

5.1.119 - RADIADOR DE ÓLEO – Fica facultativo o uso.

5.1.120 - ARREFECIMENTO – Poderá ser original com ventoinha mecânica ou ventoinha elétrica de qualquer tipo/modelo.

Obs.: Fica facultativo o uso de radiador do Opala.

5.1.121 - CABEÇOTE – Retrabalho livre, taxa, válvulas e polimento.

5.1.122 - JUNTA DO CABEÇOTE: Fica facultativo o uso de junta de aço.

- Permitido o uso de calço de mola, para evitar flutuação.

5.1.123 - COMANDO – comando de válvulas até 286 graus, com levante máximo de admissão e de escape de até 7,50 mm.

- Permitido o uso de lubrificação externa por aeroquip, para melhor lubrificação.

5.1.124 - VELAS – Livre.

5.1.125 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO (INJEÇÃO).

5.1.126 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO MOTOR (MÓDULO DE INJEÇÃO): FULTECH FT250, FT300, FT350, FT 450 com seu devido **Driver** (Wide Band Controller 3 Out) não sendo permitida a reprogramação nem a troca do Flash **Epron** original do modelo.

- Proibido a utilização de quaisquer módulos de amplificação de faísca, como também de qualquer equipamento instalado entre a bobina e os bicos injetores.

- Permitido o uso do **Sistema de Gerenciamento do Motor (Módulo de Injeção) INJEPRO**, dos modelos: Toda a linha “S” até os modelos da linha “T - modelo T 5 K”.

Obs.: Fica expressamente proibido o Knock Meter, ou ainda outros sistemas de Ignição que possa trazer benefício e vantagem a qualquer carro e piloto.

5.1.127 - BORBOLETA - Corpo de borboleta, limitado a 52 mm.

5.1.128 - BICO INJETOR - Limitado a 4 furos, mantendo a originalidade da furação.

- Pressão imitada ao no máximo 42 libras (proibido retrabalho).

5.1.129 - IGNIÇÃO - Bobina única de 4 (quatro) saídas.

Obs.: Fica facultativo o uso de uma bobina por cilindro original GM, sem qualquer tipo de potencializador.

5.1.130 - DEMAIS ITENS:

- **Motor Parcial.**

- Será o mesmo ao da Categoria OLD CHEV A - CARBURADO.

- **Trem de Força – Transmissão.**

- Será o mesmo desde o **item 5.1.21**, até **Motor de Partida**, do **Item 5.1.42. Da OLD CHEV “GT’ MOTOR VW AP 1.6 - INJETADO.**

- **Corpo da Borboleta.**

- Será o mesmo desde do **Item 5.1.62** até **Tubo do Freio e Flexível** do **Item 5.1.114. Da OLD CHEV “GT’ MOTOR VW AP 1.6 – INJETADO.**

5.1.131 - OLHEV “GT”:- MOTOR GM VHC 1.4 – INJETADO

- Será permitido o uso do motor GM VHC 1.4, **ORIGINAL, LIMITADO** a injeção, com equivalência à FUEL TECH, até a 450.

Obs.: Fica expressamente proibido o Knock Meter, ou ainda outros sistemas de Ignição que possa trazer benefício e vantagem a qualquer carro e piloto.

5.1.132 - DEMAIS ITENS:

- Motor Parcial.

- Será o mesmo ao da Categoria OLD CHEV A - CARBURADO.

- Trem de Força – Transmissão.

- Será o mesmo desde o **item 5.1.21**, até **Motor de Partida**, do Item **5.1.42**. Da OLD CHEV “GT” MOTOR VW AP 1.6 - INJETADO.

– Corpo da Borboleta.

– Será o mesmo desde do **Item 5.1.62** até **Tubo do Freio e Flexível** do **Item 5.1.114**. Da OLD CHEV “GT” MOTOR VW AP 1.6 – INJETADO.

5.2 - OLD CHEV “A”:- MOTOR GM OHC 1.6 – CARBURADO

5.2.1 - MOTOR – Fica permitido, MOTOR OHC com blocos e virabrequins original do veículo 1.4 ou 1.6 e bielas original nacional do veículo, livre de retrabalhos e cilindradas.

5.2.2 - PISTÕES - Permitida a troca de pistões de outros veículos e retrabalho.

- Proibidos pistões forjados e/ou importados

- Permitida usinagem para cava de válvula.

5.2.3 - DIÂMETRO PISTÃO: - Medida máxima permitida de 84,80 mm.

- Curso 1.4cc: 66,20 mm e 66,40 mm.

- Curso 1.6cc: 75,70 mm.

5.2.4 - RADIADOR DE ÓLEO – Fica facultativo o uso.

5.2.5 - ARREFECIMENTO – Poderá ser original com ventoinha mecânica ou ventoinha elétrica de qualquer tipo/modelo.

- Fica facultativo o uso de radiador do Opala.

5.2.6 - CABEÇOTE – Retrabalho livre, taxa, válvulas e polimento.

5.2.7 - JUNTA DO CABEÇOTE: Fica facultativo o uso de junta de aço. - Permitido o uso de calço de mola, para evitar flutuação.

5.2.8 - COMANDO – comando de válvulas até 286 graus, com levante máximo de admissão e de escape de até 7,50 mm.

- Permitido o uso de lubrificação externa por aeroquip, para melhor lubrificação.

5.2.9 - **VELAS** – Livre.

5.2.10 - **CARBURAÇÃO** – Será simples ou dupla com retrabalho livre, da linha de montagem limitando à: - 35-PDSI (Brosol), 34-SEIE (Brosol), 2E7 (Brosol), CHT 460 (Weber), Mini Progressivo 450 (Weber).

5.2.11 - **BASE DO CARBURADOR** – Altura e diâmetro livre. Qualquer tipo de material.

Obs.: Fica proibido o uso de injeção eletrônica, do carburador original DFV, carburação importada, e outros carburadores que não seja da linha de montagem.

5.2.12 - **BORBOLETA** – Original do veículo, limitado à 34 mm.

5.2.13 - **IGNIÇÃO** – Permitido a utilização de distribuidor de dois e três fios e bobina original nacional livre. Permitido o uso de bobina MI (2 fios) do motor AP.

- Facultativo o uso de distribuidor sistema Hall.

Obs.: Fica expressamente proibido a utilização do sistema roda fônica, bobinas individuais e/ou Knock Meter ou ainda outros sistemas de Ignição que possa trazer benefício e vantagem a qualquer carro e piloto.

5.2.14 - **SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO** – Bomba original mecânica.

Obs.: Fica facultativo o uso de bomba elétrica e dosador de qualquer tipo/modelo.

5.2.15 - **SUSPENSÃO** – Original livre de retrabalho de molas, buchas, barra estabilizadora Panhard e amortecedores nacional livre.

5.2.16 - **PNEUS / RODAS** – Os pneumáticos poderão ser de qualquer nacionalidade, 165/70/13, 175/70/13 ou 185/70/13, radiais e deverão estar em bom estado (com os frisos bem aparentes em toda sua banda de rodagem), fica facultativo a utilização de câmeras de ar. As rodas, somente originais com retrabalho e/ou esportivas nacionais, respeitando o limite do paralamas.

Obs.: Fica proibida a utilização de pneus Sherpa.

5.2.17 - **ESCAPAMENTOS** – Coletores originais e ou esportivos tubulares. - (Exemplo: Modelo 4x1). Facultativo o uso de coletor de aço inox.

Obs.: Fica facultativo o uso do revestimento do mesmo com qualquer material.

- Exemplo: manta térmica, amianto, etc. Permitido furar para adaptação de sonda.

5.2.18 - **DIFERENCIAL E CARDAN** - Original conforme relacionados no quadro abaixo.

- Fica proibido qualquer tipo de alteração no diferencial (como: bloquear, semibloquear e/ou usar mais de duas planetárias).

- **Fica Proibido, este diferencial abaixo:**

4,880:1	39	8	92/93	93213166	Braseixo
---------	----	---	-------	----------	----------

- **Permitido somente estes abaixo:**

RELAÇÃO	PINHÃO	COROA	ANO	PEÇA N°	MODELO
3,900:1	39	10	82/94	94625982	Braseixo
3,900:1	39	10	84/94	94637965	Dana
4,110:1	37	9	84/94	94637966	Dana
4,100:1	41	10	87/94	07329361	Braseixo

5.2.19 - CARDAN – Uso obrigatório de Corrente ou cinta para Reboque.

- **Motivo:** - Pra evitar acidente no caso do Cardan venha a se desprender.

5.2.20 - CAMBIO - Original nacional do veículo. (4 ou 5 marchas), sem retrabalho conforme tabela abaixo.

Obs.: Permitido a utilização do câmbio do Chevette Junior (1.0).

- Facultativo o uso da caixa de câmbio do GM Omega, modelos 2.0 e 2.2.

MARCHA	1.6	1.0
1ª	3,746:1	4,280:1
2ª	2,157:1	2,310:1
3ª	1,378:1	1,480:1
4ª	1,000:1	1,000:1
5ª	0,840:1	0,900:1

5.3 – OLD CHEV “LIGTH”:- MOTOR GM OHC 1.4 E 1.6. – CARBURADO.

5.3.1 - MOTOR – Fica permitido MOTOR GM OHC com o uso de blocos e virabrequins originais 1.4 ou 1.6 e bielas original nacional do veículo. Sem retrabalho.

5.3.2 - PISTÕES – Com diâmetros de linha de **montagem (GM)** sem retrabalho.

- Fica proibido, forjados e/ou importados, proibido retrabalho e/ou usinagem para cava de válvula.

5.3.3 - **DIÂMETRO PISTÃO:** (STD) 82,00 mm até (1,0mm) de chevette - Curso 1.4cc: 66,20 mm e 66,40 mm. - Curso 1.6cc: 75,70 mm.

5.3.4 - **RADIADOR DE ÓLEO** – Fica facultativo o uso.

5.3.5 - **ARREFECIMENTO** – Poderá ser original com ventoinha mecânica ou ventoinha elétrica de qualquer tipo/modelo.

Obs.: Fica facultativo o uso de radiador do Opala.

5.3.6 - **CABEÇOTE** – Retrabalho livre com taxa livre.

- Proibido polir/lixar/expandir dutos e trocar válvulas.

5.3.7 - **JUNTA DO CABEÇOTE:** Fica facultativo o uso de junta de aço.

Obs.: Permitido o uso de calço de mola, para evitar flutuação.

5.3.8 - **DIÂMETRO VÁLVULA DE ADMISSÃO:** 39,00 mm – Haste: 7,98 - 8,05 mm. - Diâmetro Válvula de Escape: 32,00 mm – Haste: 7,96 mm.

5.3.9 - **SEDE DE VÁLVULA** - Válvula de Admissão (até 10 mm).

- A medida da altura máxima da sede, medida a partir da câmara de combustão é de até 10 (dez) mm.

- Da face da válvula para dentro, será considerado sede e não será considerado duto.



5.3.10 - **COMANDO** - Comando de válvulas linha Chevette sem retrabalho de número original **94.604.433 (GMB 716)** ou similar desde que com as mesmas graduações e levantes, a ser comprovado.

Obs.: Permitido o uso de lubrificação externa por aeroquip, para melhor lubrificação.

5.3.11 - **COMANDO DE VÁLVULAS, MEDIDAS PARA CONFERÊNCIA:**

- Eixo do comando permitido 36,00 mm x 30,00 mm, com levante (Lift) de no máximo 6,00 mm.

5.3.12 - Faixa de tolerância do eixo e do levante permitida devido a desgaste, etc... até: - (-) 0,20 mm. Ou seja até, 35,80 x 29,80 mm e levante até 5,80 mm.

Obs.: Proibido o uso de comando de válvulas esportivo de qualquer marca/modelo com graduação ou levante diferente do original.



5.3.13 - POLIA DO COMANDO – Original do veículo.

Obs.: Fica facultativo o uso de polia regulável.

5.3.14 - VELAS – Deverá ser da linha original álcool ou gasolina marca/modelo:

- Bosch: H7B+ ou H4B+. - NGK: BPR8FS ou BPR6FS ou BP8FS ou BP6FS.

Obs.: Liberado original nacional.

5.3.15 - CARBURAÇÃO – Será simples ou dupla sem retrabalho, da linha de montagem limitando à:

- H35-PDSI (Brosol/Solex), H34-SEIE (Brosol), sem retrabalho livre.

- Podendo somente mudar os **Giclês (Gicleur)** e Venturi.

- Base do Carburador – Altura e diâmetro livre. Qualquer tipo de material.

Obs.: Fica proibido o uso de injeção eletrônica, do carburador original DFV, carburação importada ou qualquer outra marca/modelo.

5.3.16 - BORBOLETA – Original do veículo, limitado à 34 mm.

5.3.17 - IGNIÇÃO – Permitido a utilização de distribuidor original com bobina original nacional livre.

- Permitido o uso de bobina MI (2 fios) do motor AP.

- Fica facultativo o uso de distribuidor sistema Hall.

Obs.: Fica expressamente proibido a utilização do sistema roda fônica, bobinas

individuais e/ou Knock Meter ou ainda outros sistemas de Ignição que possa trazer benefício e vantagem a qualquer carro e piloto.

5.3.18 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO – Bomba original mecânica.

Obs.: Fica proibido o uso de bomba elétrica / dosador de qualquer tipo/modelo.

5.3.19 - SUSPENSÃO – Original livre de retrabalho de molas, buchas, barra estabilizadora Panhard e amortecedores nacional livre.

5.3.20 - PNEUS / RODAS – Os pneumáticos poderão ser de qualquer nacionalidade, 165/70/13, 175/70/13 ou 185/70/13, radiais e deverão estar em bom estado (com os frisos bem aparentes em toda sua banda de rodagem), fica facultativo a utilização de câmeras de ar.

- As rodas, somente originais sem retrabalho e/ou esportivas nacionais, respeitando o limite do paralamas.

Obs.: Fica proibida a utilização de pneus Sherpa.

5.3.21 - ESCAPAMENTOS – Coletores originais e ou esportivos tubulares.

- (Exemplo: Modelo 4x1). Proibido coletor de aço inox.

Obs.: Fica facultativo o uso de revestimento do mesmo com qualquer material. - Exemplo: manta térmica, amianto, etc.

- Permitido furar para adaptação de solda lambda.

5.3.22 - DIFERENCIAL E CARDAN

- Original conforme relacionados no quadro abaixo.

- Fica proibido qualquer tipo de alteração no diferencial (como: bloquear, semibloquear e/ou usar mais de duas planetárias).

- Ficam Proibidos, estes abaixo:

3,900:1	39	10	84/94	94.637.965	Dana
4,110:1	37	9	84/94	94.637.966	Dana

- Permitido somente estes abaixo:

RELAÇÃO	PINHÃO	COROA	ANO	PEÇA N°	MODELO
3,900:1	39	10	82/94	94.625.982	Braseixo
4,100:1	41	10	87/94	07.329.361	Braseixo

5.3.23 - CARDAN – Uso obrigatório de Corrente ou cinta para Reboque.

- Motivo - Pra evitar acidente no caso do Cardan venha a se desprender.

5.3.24 - CAMBIO - Original nacional do veículo. (4 ou 5 marchas), sem retrabalho conforme tabela abaixo.

- Obs.: Permitido a utilização do câmbio do Chevette Junior (1.0).

MARCA	1.6	1.0
1ª	3,746:1	4,280:1
2ª	2,157:1	2,310:1
3ª	1,378:1	1,480:1
4ª	1,000:1	1,000:1
5ª	0,840:1	0,900:1

Art. 6º ACRÉSCIMO DE MATERIAL - (PARA TODAS AS CATEGORIAS)

6.1 - É proibido qualquer acréscimo de material ou partes, a menos que seja especificamente permitido pela regulamentação internacional do Grupo N, através de adendo específico ou acréscimo de material por solda tendo em vista a recuperação de uma peça original, sendo terminantemente proibida qualquer alteração das medidas e do sistema original.

6.2 - No caso de peça do motor, qualquer conserto que diga respeito às partes que possam influir no rendimento não será aceito. De qualquer forma, somente será permitida a utilização desta peça (tanto do motor como da caixa de câmbio) quando seu uso for autorizado especificamente, por Autorização Prévia e por escrito, fornecida com detalhes, pelo Comissário Técnico, com cópia à FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO.

Art. 7º PORCAS, PARAFUSOS E CAVILHAS

Em todo o carro, é permitida a substituição de qualquer porca, parafuso ou cavilha por outra porca, parafuso ou cavilha.

Art. 8º CONDUTORES E CANALIZADORES

É permitido aumentar o diâmetro dos condutos e canalizadores de combustível, sendo sua localização e disposições livres. Quando os mesmos tiverem passagem pelo habitáculo, deverão ser metálicos em toda sua extensão.

Art. 9º VERIFICAÇÕES E LACRES

9.1 - O fato da inscrição de um piloto para concorrer com um veículo constitui uma

declaração implícita de que este veículo se encontra em perfeita conformidade com o presente regulamento.

9.2 - Os Veículos poderão ser verificados pelo Comissário Técnico quanto a sua elegibilidade, segurança e conformidade com este Regulamento Técnico, a qualquer momento da Competição a pedido dos Comissários Desportivos.

9.3 - A não observância e o desrespeito a este regulamento, a recusa a submeter-se à verificação Técnica ou o não comparecimento ao Parque Fechado após as provas e treinos cronometrados acarretarão penalizações impostas pelos Comissários Desportivos.

9.4 - A qualquer momento da competição, qualquer componente, peça ou conjunto de qualquer veículo poderá ser lacrado pelo Comissário Técnico. A não apresentação de lacre em algum item lacrado anteriormente implicará em penalizações aos infratores, impostas pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 10º – GENERALIDADES

10.1 - Toda modificação é proibida se não for expressamente autorizada pelo regulamento específico do grupo no qual o veículo está classificado. Os componentes do veículo devem manter sua função original.

Parágrafo Primeiro - Em todas as categorias será obrigatório o número do carro e a categoria **adesivado** no para-brisa, vidro traseiro e portas ou vigia traseiro lado direito e esquerdo com altura mínima de 30 (trinta) cm e a espessura mínima dos traços de cada algarismo deverá ser de 07 (sete) cm.

Parágrafo Segundo - Em caso o número do carro já exista numa mesma categoria, prevalecerá o carro do município ou o mais antigo da competição ou ainda o primeiro cadastrado na OLD CHEV.

Parágrafo Terceiro - Em todas as categorias será obrigatório o nome do piloto e tipo sanguíneo na parte superior das portas e/ou nos vidros e/ou teto lado direito e esquerdo. Em todas as categorias será obrigatório o suporte de sensor para cronometragem de tamanho normal (não suporte mini), fixado atrás e lado do piloto, preferencialmente no vigia traseiro.

Parágrafo Quarto - Toda modificação é proibida se não for expressamente autorizada pelo regulamento específico do grupo no qual o veículo está classificado. Os componentes do veículo devem manter sua função original.

Parágrafo Quinto - Qualquer item técnico em desacordo com o presente regulamento desclassificará automaticamente da prova o piloto do referido veículo.

Parágrafo Sexto - Onde não for especificado “tolerância”, os itens referentes a pesos e/ou medidas, serão considerados os determinados no regulamento específico da

categoria - “mínimo e/ou máximo”.

Parágrafo Sétimo - Se um veículo não estiver de acordo com o regulamento técnico, a ausência de vantagens de desempenho não será considerado, em qualquer hipótese, como elemento de defesa.

Parágrafo Oitavo - Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

Parágrafo Nono - Nas provas em que o regulamento técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

Parágrafo Décimo - O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

Parágrafo Décimo Primeiro - Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria e, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

Parágrafo Décimo Segundo – Os veículos de categorias “inferiores” que se inscreveram nas categorias “superiores” serão submetidos aos seus regulamentos Técnicos das suas categorias de origem nos itens que por ventura forem divergentes da categoria “superior”.

ARTIGO 11º - MODELO DE VEÍCULO

Veículo pertencente a uma série de fabricação que se distingue por um conceito e uma linha exterior determinados da carroceria e por uma mesma execução mecânica do motor e da transmissão às Rodas.

ARTIGO 12º – CASOS OMISSOS

12.1 - Os Casos Omissos serão julgados de acordo com a interpretação dos Comissários Desportivos e Técnicos da Federação Paranaense de Automobilismo – FPRA.

12.2 - O presente Regulamento foi elaborado pela comissão Técnica e aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo da Federação Paranaense de Automobilismo – FPRA.

ARTIGO 13º – DAS ALTERAÇÕES

Qualquer alteração, substituição ou modificação neste Regulamento, deverá ser em forma de adendo, dando ciência ao piloto com antecedência de no mínimo 10 dias da realização da prova.

ARTIGO 14º – DA VIGÊNCIA

Este regulamento entrará em vigor na data de sua publicação, alterando e/ou substituindo o anterior, e terá força de Lei Desportiva.

ARTIGO 15º - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Atentem para as mudanças no uso de cintos e bancos esportivos, ao fim do uso de “**combão**” já citado acima, durante os treinos e corridas e ao uso obrigatório de capacete fechado com viseira ou óculos e macacão de mangas longas e calçado fechado (sapatilhas ou tênis), sob pena de ser impedido de participar da prova.

ARTIGO 16º - VISTORIA TÉCNICA

Comissário Técnico.

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

Curitiba, 07 de abril de 2026

Rubens Maurílio Gatti

Presidente