

CAMPEONATO PARANAENSE DE VELOCIDADE NA TERRA

CATEGORIA – OLD FUSCA VELOCIDADE

REGULAMENTO TÉCNICO – 2026

CAPITULO 1 - CARROCERIA

1: A carroceria:

As linhas e formas características da carroceria dimensões originais e outros elementos estéticos característicos devem ser respeitados e mantidos de forma permitir o imediato reconhecimento do modelo original veículo VW.

2: Alívio de peso:

Opcional a retirada das seguintes peças complementares: chapa protetora do motor, proteção antiferrugem (todas as partes), habitáculo do pneu estepe, revestimentos e forros absorventes, banco dianteiro do passageiro, assento e encosto traseiro, painéis de acabamentos do interior do veículo, substituição do volante de direção que pode ser livre quanto a marca e procedência (exceto de madeira), sendo OBRIGATÓRIO retirar a trava de direção, painel de acabamento da porta pacotes, tapetes, cinto de segurança original e seus sistemas de cinto fixação, forro do teto molas e borrachas da tampa do porta-malas, vidro das portas, vigias laterais, vigia traseira e seus componentes de acionamento, placa da licença e suporte, trilhos e assentos dianteiros, roda e pneu estepe, 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 traseiro, borracha e guarnições aplicadas ao veículo com junto desembaçador e sistema de aquecimento interno, tambor de fechadura das portas.

3: Janelas e vidros:

Fica OBRIGATÓRIO a retirada dos vidros das portas, vigias laterais e traseiras, bem como os sistemas de acionamento. Pode se utilizar placas de acrílicos e/ou policarbonato transparente com espessura de 3 mm nas vigias laterais e traseiras. É permitida e instalação de aberturas nas placas para ventilação, sendo obrigatório que haja uma abertura na janela do piloto, suficiente para passagem do braço do piloto sentado e com o cinto de segurança atado.

4: Para-brisa:

Na categoria “fusca” é obrigatório dos vidros, obrigatório uma rede de proteção de aço no local do para-brisa, essa malha de rede de proteção deve ser igual ou inferior a 50 mm de largura e confeccionados com arame de aço de no mínimo 3 mm de diâmetro, rígido. Obrigatório a colocação de uma faixa na parte superior do para-brisa com uma altura mínimo de 100 mm. Liberado faixa inferior.

5: Tela de proteção:

Na janela do lado do piloto é proibido o uso de policarbonato, porém obrigatório uso de tela de proteção tipo “NASCAR”, flexível e removível pelo piloto somente com uma mão caso necessário. Lado passageiro é proibido o uso de acrílico ou tela tipo “NASCAR”, deverá ficar aberto. Fica expressamente proibido o uso de grade metálica e/ou fixa em ambos os lados.

6: Santo Antônio:

Na categoria “fusca velocidade” fica obrigatório a retirada dos para-choques dianteiros e traseiros bem como seus respectivos suportes, mas deverá ser usado na parte traseira do veículo uma estrutura tubular com finalidade de proteger o motor, sem cantos vivos, esta estrutura deverá ser fixada diretamente nos elementos estruturais dos veículos (chassis, Santo Antônio...), não podendo ser fixada na lataria do veículo. Ainda para a categoria fusca velocidade é obrigatória a colocação de proteção lateral para os pneus traseiros, sem cantos vivos, colocando entre o eixo, sem exceder a linha imaginária entre o pneu dianteiro e traseiro.

Facultativo a inclusão de reforços entre o chassi e suspensão dianteiro (cabeçote) com 4 apoios, 2 superior e 2 inferiores, mediante mancal de fixação. (proibida solda e retirada de parafusos)

7: Suporte cambão:

Fica expressamente proibido qualquer tipo de suporte (CAMBÃO) na dianteira dos veículos, que possam oferecer riscos aos outros pilotos, os mesmos devem ser retirados, para participar de treinos, tomadas de tempos e/ou corridas.

8: Espelho retrovisores:

Obrigatório a utilização de retrovisores, internos e externos do lado direito, de livre marca e procedência, sendo fixo, (proibido ficar solto).

9: Alça de reboque:

É obrigatório duas alças de reboque flexíveis com espessura mínima de 3 mm usando cabo de aço, montadas uma na parte dianteira e outra na parte traseira do carro, não podendo ultrapassar o perímetro do veículo em mais de 5 cm. Deverão ser facilmente visíveis e preferencialmente próximos colado adesivos tipo flecha para localização das alças.

10: Da carroceria “fusca”:

A carroceria deverá manter a forma e aparência dos carros originais, inclusive a altura e o túnel do chassi, podendo recortar a carroceria livremente em sua parte traseira, para facilitar o acesso ao motor.

11: para-lamas:

Obrigatório a utilização, porem quando for utilizado poderá ser livremente recortado, largura mínima 20 cm.

12: Portas laterais:

Deverão funcionar como originalmente podendo ser recortada e soldada a parte inferior, desde que permita acesso livre ao interior do veículo. É OBRIGATÓRIO colocar tranca adicional, fica proibido o uso de fibra para a porta esquerda, e liberada a porta do lado direito de fibra.

13: O assoalho:

Deverá ser fechado, sendo permitido apenas furos para escoamento, exceto na área do piloto. (Perfeito estado).

14: Os instrumentos de painel poderão ser livremente substituídos com acréscimos de ordem e de marca, devendo ser totalmente isolados de porta-malas por chapa de aço ou por alumínio com espessura mínima de 1,0 mm.

15: Retirada de elementos:

Será permitido o alívio interno das portas laterais assim como a retirada total do capô traseiro.

16: Capô dianteiro:

Deverá ter seu formato original, bem como a caixa de estepe, com material lata. (liberado fibra).

17: Peso:

O peso mínimo do carro mais piloto será de **850 kg**, em que a verificação do peso do veículo e de todos os itens que exijam medição e/ou pesagens serão efetuadas em ordem de marcha, isto é, na condição que o carro parou, sem adicionar combustível, líquidos, fluido de freio, lubrificantes e sem repor peças, equipamentos e acessórios que eventualmente tenham sido perdidos durante a prova ou treino cronometrado e sem sofrer qualquer tipo de manutenção. Esse item só será verificado caso o Automóvel Clube disponibilizar de balança no evento.

18: Suporte de sensor:

É obrigatório suporte de sensor para cronometragem de tamanho normal (não suporte mini), fixada atrás do lado do piloto na parte externa traseira do veículo, preferencialmente no vigia ou carroceria.

19: Motor central:

Proteção de chapa atrás do banco do piloto para uma quebra de motor. Motor pendurado, chapa para proteção do cinto por queima do material, com chapa de 03mm.

20: Teto do Fusca:

Proibido rebaixar, segue original.

CAPITULO 2 – BANCO E CINTO DE SEGURANÇA

1: Banco:

Obrigatória substituição do banco original por um banco especial de competição tipo “concha” homologado. O banco deve ser solidamente fixado a estrutura do veículo. Não permitindo o uso de suporte original do banco. Quando usado parafusos passantes para fixar o banco, estes devem estar sob chapa de ferro fazendo um “sanduíche” do banco, não sendo permitidas somente arruelas, mesmo que largas na fixação dos parafusos com o banco. Proibido a fixação no assoalho. Banco que estiver em péssimas condições não poderá participar da Etapa.

2: Cinto de segurança:

É obrigatório o uso do cinto de segurança específico para competição, de no mínimo 5 pontos **obrigatório**. A fixação poderá ser feita no arco de segurança ou usando os pontos de fixação dos cintos originais. É proibido a fixação no assento, com correntes, cabos de aço e fixar na caixa de ar, permitido cinto de no mínimo 5cm homologado.

CAPITULO 3 – ARCO DE SEGURANÇA E CHASSI

1: Arco de Segurança (Santo Antônio):

É obrigatório a instalação de arco de segurança, construído e instalado de maneira solida e segura, e que permita fácil acesso e saída do piloto do interior do veículo. O arco de segurança deve seguir as normas do Art.253 do anexo J do CDI/FIA, e possuir o mínimo 8 pontos de apoio sobre o monobloco e chassi. O material empregado deverá ser tubo de aço ou carbono, com chassís dimensões mínimas de 38,0 mm x 2,5 mm, ou 40,0 mm x 2,0 mm. Deverá ser estalado uma placa de fixação integrada a base de cada montante, com espessura mínima igual à da parede do referido tubo. Deverão ser estalados reforços nos pontos de apoio do arco de segurança, fabricados em chapa de aço de no mínimo 2,0 mm, de espessura e 35,0 cm² de área, solidamente fixado a carroceria por solda ou parafusos no mínimo de 8 mm de diâmetro (m8-8.8, qualidade 8.8 conforme ISO), em número mínimo de 3 por placa de apoio. De haver uma barra transversal a baixo do painel de instrumentos e é obrigatória a presença de barras laterais nas portas. A barra transversal a baixo do painel de instrumentos, as barras laterais e os reforços, se houverem, deverão seguir a dimensão mínima de 2,0 mm de parede dos tubos. Todas as barras do arco de segurança deverão ter um furo não passante, com diâmetro de 6,0 mm para verificação de espessura mínima especificada.

2: Chassi:

Deverá ser original VW, liberado o uso estruturas tubulares. Permitido colocar chapa de ferro de 8 cm de largura, espessura de 1/8 polegadas, ligando túnel ao cabeçote com intuito de reforçar o chassi.

CAPITULO 4 - SUSPENSÃO

1: Medidas:

A largura máxima total do veículo deverá ser no máximo de 1,80 m (medido na altura dos eixos rodas, incluindo os pneus).

2: Facão:

Poderá ser simples ou duplo, neste caso um deverá ser original e segundo facão será torneado para acoplar no original sendo fixada com solda. (Sendo obrigatório).

3: Suspensão dianteira:

Sistema original de fábrica. Feixe de barras de torção original VW podendo **retirar molas do feixe** os elementos da suspensão e direção. É permitido o uso de catraca ou similar, bem como o quadro virado, é permitido cortar o suporte do batente no eixo. Permitido o uso de manga de eixo deslocada, de procedência nacional ou importada. Proibido qualquer tipo de retrabalho nas peças originais.

4: Suspensão traseira:

Barra de torção original do fusca, da Kombi fabricante original, alojamento, sendo permitido qualquer tipo de mancal ou buchas. É permitido reforçar as capas de semieixos e cortar suporte de amortecedores original. (permitida barra Ancona do Brasil). Batentes de suspensão livre.

5: Amortecedores:

A fixação é livre, sendo proibido o uso de molas espirais acopladas aos amortecedores. Os amortecedores deverão ser de linha de produção nacional, sem nenhum retrabalho, permitida apenas a retirada da capa de proteção das hastes. Permitido a utilização de UNIBOL só na ponta superior do amortecedor (HASTE), sendo proibido no corpo do amortecedor. Proibido amortecedor recondicionado.

6: Direção, Braço Pittman:

A caixa de direção será livre de modelo, desde que seja de fabricação nacional e livre a sua fixação. No caso de caixa de direção original VW, barras e terminais são livres, desde que nacionais, é permitido soldar a caixa de direção no eixo ou colocar travas, Braço Pitmann, modelo original permitido o alongamento e reforço, que deverá ter o limite máximo de 40 mm, maior que o original, respeitando-se a mesma espessura do original no alongamento.

7: Estabilizadores:

Livres, proibidos correntes e cabo de aço ou qualquer item que traga riscos aos demais pilotos.

8: Pivô:

Livres, nacional fabricante fusca.

CAPITULO 5 – MOTOR

5.1: MOTORES PERMITIDOS

- a) Permitido somente a utilização dos motores de fabricação nacional a álcool, com até 1,600 cc de capacidade, com sistema de arrefecimento a água, cuja os limites de preparação deverão seguir o presente regulamento técnico.
- b) Para motores 1,6 litros AP o diâmetro interno do cilindro STD de 81,0 mm em curso original 77,4 mm.
- c) O motor e seus componentes deverão ser peças originais ou similares. Somente poderão ser utilizados não originais quando esse regulamento permitir.

5.2: BLOCO DO MOTOR

- A. Permitido a retifica dos cilindros até 0,50 mm.
- B. Permitido encamisar os cilindros, para reaproveitamento do bloco. Somente permitido camisa da linha nacional.
- C. Proibido qualquer tipo de tratamento, como banho de cromo duro, níquel, silício ou material cerâmico.

- D. Permitido o “brunimento” dos cilindros. Permitido rebaixar a face superior do bloco para trabalho de taxa.
- E. Permitido a colocação do redutor de pressão do óleo para o cabeçote.

5.3: Pistões, pinos, bielas e anéis.

- A. Liberado o uso de pistão nacional VW sem retrabalho, sendo livre o posicionamento para montagem dos pistões. (Seguindo peso em gramas). Opcional o uso de pistão forjado 81 mm, 0,50 mm, ou seja, 81,48 mm, modelo AFP ULTRA LIGHT e ROCATTI, conforme regulamento do marcas e pilotos da categoria asfalto. Permitido: Nacional, pistões serie/ 1.6 ou 1.8 injetado flex., gasolina ou álcool, 402gr/ 1.8 injetado álcool, 416gr/ 1.6 álcool carburado, 440gr/ 1.8 álcool carburado, 426gr, sendo pesados todos os conjuntos, anéis, pinos, travas, pistão.
- B. Permitido o balanceamento do conjunto pistão, pino e biela.
- C. Permitindo o aplainar/faceamento da cabeça do pistão para acerto de taxa, porém fica proibido usinagem para cava de válvula e qualquer outro tipo de retrabalho. (Proibido solda).
- D. Anéis: originais do motor álcool ou gasolina sendo livre a folga entre duas pontas, permitindo-se a sobre medida, sendo livre o posicionamento para a montagem dos anéis.
- E. No motor AP 8V é permitido o uso da biela de 22 mm +/- 0.05 mm de tolerância ou seja “21,950 mm de tolerância mínima”. Proibido o polimento ou cromo dos materiais. Único trabalho permitido é o faceamento para 22 mm, substituição da bucha do pino do pistão devido ao desgaste natural, e fazer o ferro da capa com a intenção de acerta o aperto das bronzinas.
- F. Bielas: retrabalho livre, peso de 600 gramas no peso mínimo (linha VW fabricante) (Motor AP), **sendo permitido parafuso forjado.**

5.4: Virabrequim

Proibido qualquer trabalho, sendo permitido á retifica dos colos de mancal e de bielas, até 1 mm, porem o curso do virabrequim deverá permanecer original de fábrica VW.

Permitido o balanceamento do conjunto: polia/virabrequim/volante/embreagem.

5.5: Bronzinas:

Nacionais ou importada originais do motor (sem trabalho).

5.6: Polia do eixo de manivela livre.

5.7: Volante do motor:

Original do motor, com peso mínimo 7200kg.

5.8: Embreagem:

O conjunto platô/ disco de embreagem é de livre escolha, sendo que esses deverão ser originais de quaisquer veículos de fabricação em série da linha de montagem, não podendo modificar o material de atrito. Podendo 1.6/1.8/2.0 original ou reconicionados.

5.9: Bomba de óleo:

Original do motor, sem trabalho, sendo permitido calçar a mola “BY PASS” ou troca-la por outra de maior tensão. Permitido modificar a posição e reforçar o pescador de óleo, nacional VW.

5.10: Carter:

O Carter tem que ser original ou similar desde que o material de sua construção seja de chapa de aço. Permitido retrabalho interno com chapas.

5.11: Fixação motor e câmbio chapas/cintas de ferro/ sendo soldadas ou parafusadas.

5.12: Juntas motor livre nacional.

5.13: Polia do comando:

É permitido com regulagem mecânica (margarida).

5.14.1: Polia do comando auxiliar:

É permitido uso de polia de alumínio.

É permitido uso de comando auxiliar roler para eliminar bucha de comando/livre.

5.15: Tensor da correia dentada:

Livre, permitido retrabalho no furo para reposicionar o tensor.

5.16: Correia:

Original de linha de montagem, permitido o uso da correia dentada do motor Fiat.

5.17: Filtro de óleo:

Livre nacional, facultada a instalação de um filtro de óleo no circuito. É permitido o uso de trocador de calor no filtro de óleo e resfriador de óleo (arrefecedor de óleo).

5.18: Bomba D'água:

Original do motor, sem trabalho, devendo permanecer o número de aletas originais. Polia livre nas dimensões originais.

5.19: Válvula termostática:

Permitida a remoção da válvula termostática, localizada na bomba D'água.

5.20: Respiro do motor:

Terá recipiente fixado para armazenar óleo do motor, mínimo 500 ml com tampa, respiro livre.

5.21: Cabo de acelerador e pedaleiras livres.

CAPITULO 6 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

6.1 - CARBURADOR

6.1.1: Filtro de ar:

A carcaça e o elemento do filtro de ar são livres. Proibido direcionamento de ar.

6.1.2: Coletor de admissão:

Deverá ser original do motor, liberado retrabalho nos dutos de admissão. Liberado a retirada do defletor de aquecimento (espinho). Proibido jatear para limpeza. É permitido obstruir a circulação de água quente para o coletor, com livre adicionamento de material para esta finalidade.

6.1.3: Flanges:

Originais sem retrabalho, baquelite permitido 1 ou 2, proibido sem baquelite.

6.1.4: Calabrês:

Permitido o uso das canetas permitido weber b3, b4, b6, b11, e b12 sem retrabalho, mínimo no calabrês 0,95 (furo).

Máximo no calabrês 1,05 (furo lateral) proibido furo na parte de baixo das canetas (desclassificação de etapa).

6.1.5: Giclês (gicleur):

Livre de 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 de giclê do ar.

6.1.6: Centradores:

Permitido o uso de centradores da linha de carburadores 450 weber, álcool e gasolina, permitido livre retrabalho na parte inferior.

6.1.7: Afogador:

É permitido a retirada da borboleta do afogador e seu mecanismo de acionamento.

6.1.8: Mecanismo de acionamento das borboletas:

Poderá ser modificado, sendo permitido o acionamento simultâneo das borboletas por sistema mecânico ou a vácuo, devendo manter os eixos e as borboletas originais, permitido utilizar reforço externo de apoio ao eixo da borboleta.

6.1.9: Carburador:

Marca wecabras, weber número 450401, duplo mini progressivo ou similar, a álcool com Venturi de medida de 21 mm (vinte e um milímetros) e 22 mm (vinte e dois milímetros), ou podendo ser também o 21 mm (vinte e um milímetros) e 24 mm (vinte e quatro milímetros), 24 mm (vinte e quatro milímetros) e 24 mm (vinte e quatro milímetros) ou podendo ser também o original, permitido utilizar bucha de borboleta na fixação do carburador. Só será permitido retrabalho no carburador nos relacionados a cima.

6.2 - INJEÇÃO

1.1 - Corpo de borboleta: Original do Motor 1.6 MI ou Flex, com diâmetro máximo de 52 (cinquenta e dois) mm de borboleta, proibido qualquer tipo de retrabalho no corpo, borboleta e eixo. Batente de final de curso e regulagem de marcha lenta livre e acionamento livre original.

1.2 - Sistemas de Gerenciamento do Motor Módulo de Injeção Deverá ser das Marcas Fueltech, Modelos RACEPRO-1Fi, FT200; FT250; FT300, FT350 ou FT450 com seu devido Driver (Wide Band Controller 3 Out), sendo permitida a utilização de outra marca exemplo (Injepto e Pandoo) que seja compatível e não sendo superior aos modelos acima de referências, 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.

1.3 - Display Controle-Leitura: O display de controle/leitura do módulo de injeção deverá estar posicionado obrigatoriamente no painel.

1.4 - Válvulas Injetoras de Combustível (Bicos): Deverão ser obrigatoriamente nacionais. Livre o retrabalho.

1.5 - Tubo Distribuidor (Flauta): Deverá ser original, sendo permitido o retrabalho para fixação dos bicos.

1.6 - Regulador de Pressão: Livre 15

1.7 - Acelerador: Será Permitido apenas acelerador acionado através de Cabos Mecânicos, não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

- 1.8 - Coletor de Admissão: Deverá ser Original do Motor 1.600CC. 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. **Liberado retrabalho nos dutos.**
- 1.9 - 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.
- 1.10 - 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.
- 1.11 - Bomba de Combustível: Poderá ser mecânica ou elétrica, sendo permitido uma unidade em funcionamento e outra reserva instalada na mesma linha de combustível. A ligação deverá obedecer ao mesmo padrão do original. Marca livre. Sua instalação deverá ser feita em local seguro e se for dentro do habitáculo deverá ser protegido por chapa de aço de 1,5 mm ou de alumínio de 3 mm de espessura. É permitido o uso da bomba de combustível dentro do tanque.

2 - Sistema Elétrico do Motor:

- 2.1 - 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.
- 2.2 - Bobina: Original da marca ou similar. Obrigatória utilização somente da bobina BOSCH F 000 ZSO 104 (original do VW 1.0-8 v). Bobina para distribuidor. BOSCH F 000 ZSO 210 VW032905106B (original Golf, Gol, Polo, Polo, Fox) Bobina para Roda Fônica.

3 – Sensores:

- 3.1 Sensores permitidos: temperatura, óleo, combustível, tps e de velocidade (apenas um sensor e em uma roda dianteira apenas).

CAPITULO 7 - ESCAPE

1: Escape:

- A. Permitido o uso de qualquer tipo de escapamentos (livre), podendo ser 4x1 ou 4x2x1. Sendo 1,30 MT do 4º cilindro até a ponta no mínimo.
- B. Proibido escapamento de aço inox ou outro material que não seja aço carbono.
- C. MOTOR CENTRAL: O comprimento do tubo do escapamento não poderá ultrapassar a linha da estrutura do chassi do veículo. MOTOR TRASEIRO: A saída do escapamento livre desde que, o banco e o cinto estejam isolados com a chapa antichamas. (OBRIGATORIO).
- D. Fica opcional o uso de abafador comercializado no mercado, com no mínimo 25 cm (vinte e centímetros). Sem lâ de vidro, permanecendo cano central original do fabricante com furos.

2: Sonda lambda e Datalogger:

Para todas as categorias é permitido o uso de sonda lambda de qualquer banda e/ou sistema “Datalogger. Livre o número de sondas.

CAPITULO 8 – CABEÇOTE MECÂNICO E HIDRÁULICO

1: Cabeçote mecânico.

O cabeçote deve ser o modelo original do motor sendo de produção em série. Comando de válvulas original VW ou 0,27.7 cópia Stumpf, molas, pratos das molas não é permitido retrabalho. Permitido polimento e redimensionamento dos dutos. (Dutos livres).

A Taxa de compressão livre.

Permitido obstruir com adição de material, o duto de água localizado no cabeçote motor AP 08 válvulas, que se comunica com coletor de admissão, como também elimina as mangueiras do circuito de água nos motores AP 08 válvulas.

É permitido obstruir com a adição de qualquer material os dutos de água usados para o sistema de aquecimento interno do veículo.

É permitido à utilização de prisioneiros na fixação do cabeçote.

Juntas do cabeçote e de vedação: livre de marca sendo linha de fábrica VW.

Permitido embuchar os alojamentos dos tuchos.

Sedes de válvulas admissão: livre nacional de aço, proibido sede de cobre berílio, mantendo-se as medidas externas no máximo 42,00 mm, o assentamento das válvulas nas sedes deve ser de 45° (quarenta e cinco) graus, com tolerância de +/- 1° grau (um grau). Desde que não pegue a ferramenta na parte inferior da sede.

Sede de escape: livre nacional de aço, proibido sede de cobre berílio, mantendo-se as medidas externas 33,70 mm, sendo que o assentamento das válvulas na sede deve ser em 45° graus com tolerância de +/- 1° grau; a medida da altura da sede 6,25 mm medida a partir de câmara dos gases combustão, sendo proibido tocar com ferramentas a câmara.

Diâmetro válvula escape 33,00 mm +/- 0,10 mm de tolerância, sem retrabalho (proibido).

Diâmetro válvula de admissão 38,00 mm +/- 0,10 mm de tolerância, sem retrabalho (proibido).

Válvula admissão e escape: Original do motor, permitido o uso de válvula marca: TRW, MAHLE, KS, METAL LEVE, sendo permitido retificar o assentamento as válvulas em 45° graus sendo único com tolerância +/- 1° grau. Sendo válvula original sem retrabalho, (com ângulo de 30° graus livre com 45° graus) (extensão de 4,5 mm) ponta válvula.

Molas, pratos e chavetas: Originais da VW, sendo permitido o uso até 2 molas por válvulas, é permitido calçar as molas, sendo a medidas molas externas de 40,25 mm sem retrabalho. Molas internas 33,65 mm ou 40,40 mm original Fiat Fiasa, sem retrabalho, sendo de fabricação nacional, pratos das molas original 8 mm, sendo 1.6 ou 1.8 AP, proibido retrabalho.

Chavetas sendo permitido o uso original VW ou GM original Monza 1.8 8v, nas chavetas é proibido qualquer tipo de trabalho para fixar na haste da válvula.

Tuchos de válvula, mecânico sendo permitido original sem retrabalho, com medidas 34,95 mm externo, altura 26,65 mm e interno 32,18 seguindo as características originais.

Guias de válvula: devem permanecer original, comprimento mínimo para cabeçote AP 1.6, sendo as medidas originais dentro da câmara mais alta onde fixados as guias 6,8 mm como admissão e escape, sendo haste 8 mm, nenhum outro trabalho, permitido colocar trava na superior para não descer a guia, permitindo encamisar as guias de válvulas, e segue o alojamento do tucho original VW, sendo admissão e escape.

Haste válvula: proibido qualquer retrabalho, admissão e escape.

Vedadores originais nacional.

Comando de válvula livre sendo original VW ou liberado cópia 27.7 comprada na Stumpf. modificado.

Mancal do comando, proibido retrabalho.

Retentor original nacional.

Canaleta de óleo no cabeçote proibido retrabalho

Polia do comando, é permitido o uso da polia regulável mecânico ou (margarida).

Tensor da correia dentada livre, ou retrabalho no furo pra fixação.

Correia dentada, permitido VW original, Fiat Fiasa original.

Solda; sendo proibido enchimento na face do cabeçote, sendo permitido solda só onde tem corrosão.

2: Cabeçote hidráulico

O cabeçote deve ser o modelo original do motor sendo de produção em série. Comando de válvulas original VW ou 0,27.7 cópia Stumpf, molas, pratos das molas não é permitido retrabalho. Permitido polimento e redimensionamento dos dutos. (Dutos livres)

Taxa de compressão livre.

Permitido obstruir, com adição de material, o duto de água localizado no cabeçote motor AP 08 válvulas, que se comunica com coletor de admissão, como também elimina as mangueiras do circuito de água nos motores AP 08 válvulas.

É permitido obstruir, com a adição de qualquer material os dutos de água usados para o sistema de aquecimento interno do veículo.

É permitido à utilização de prisioneiros na fixação do cabeçote.

Juntas do cabeçote e de vedação: livre de marca sendo linha de fábrica VW.

Permitido embuchar os alojamentos dos tuchos.

Sedes de válvulas admissão: livre nacional de aço, proibido sede de berílio, mantendo-se as medidas externas no máximo 42,00 mm, o assentamento das válvulas nas sedes deve ser de 45° (quarenta e cinco) graus, com tolerância de +/- 1° grau (um grau). Desde que não pegue a ferramenta na parte inferior da sede.

Sede de escape: livre nacional de aço, proibido sede de berílio, mantendo-se as medidas externas 33,70 mm, sendo que o assentamento das válvulas na sede deve ser em 45° graus com tolerância de +/- 1° grau; a medida da altura da sede 6,25 mm medida a partir de câmara dos gases combustão, sendo proibido tocar com ferramentas a câmara.

Diâmetro válvula escape: 33,00 mm +/- 0,10 mm de tolerância, sem retrabalho (proibido).

Diâmetro válvula de admissão: 38,00 mm +/- 0,10 mm de tolerância, sem retrabalho (proibido).

Válvula admissão e escape: Original do motor, permitido o uso de válvula marca: TRW, MAHLE, KS, METAL LEVE, sendo permitido retificar o assentamento as válvulas em 45° graus sendo único com tolerância +/- 1° grau.

Sendo permitido o retrabalho de 3,5 mm a partir da borda da válvula. Molas, pratos e chavetas: Originais da VW, sendo permitido o uso até 2 molas por válvulas, é permitido calçar as molas, sendo a medidas molas externas de 44.85 mm sem retrabalho. Molas internas 33,65 mm ou 40,90 mm sem retrabalho, sendo de fabricação nacional, pratos das molas original 7 mm ou 8 mm, sendo 1.6 ou 1.8 AP, proibido retrabalho.

Chavetas sendo permitido o uso original VW ou GM original Monza 1.8 8v, nas chavetas é proibido qualquer tipo de trabalho para fixar na haste da válvula.

Tuchos de válvulas hidráulicas sendo permitido trabalho para travar o tucho, proibido colocar qualquer tipo de material que não seja do tucho, seguindo medidas externas 34,98 mm, sendo altura 25,87 mm, e interno 33,53 mm sendo assim tucho travado, seguindo as características originais VW. Permitido trabalhar o tucho hidráulico para mecânico, mantendo características originais.

Guias de válvula: devem permanecer originais, comprimento mínimo para cabeçote AP1.6, sendo as medidas de dentro da câmara mais alta onde fixado as guias 6,8 mm como admissão e escape, sendo 7 mm ou 8 mm, e nenhum outro trabalho. Permitido colocar trava na parte superior para não descer a guia, permitido encamisar as guias de válvula, e segue o alojamento do tucho original VW, sendo admissão e escape.

Hastes de válvulas: proibido qualquer retrabalho, admissão e escape.

Vedadores originais nacionais

Comando de válvula original VW ou liberado cópia 027.7, proibido retrabalho, liberado cópia comprada na Stumpf.

Mancal do comando proibido retrabalho.

Retentor original linha nacional.

Canaleta de óleo no cabeçote proibido retrabalho.

Polia do comando, é permitido o uso da polia regulável mecânica ou (margarida)

Correia dentada, permitido VW original, Fiat Fiasa original.

Solda; sendo proibido enchimento na face do cabeçote, sendo permitido solda só onde tem corrosão.

CAPITULO 9 – CÂMBIO

TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

9.1 – TRANSMISSÃO PERMITIDA:

- a) Permitido somente caixa de mudança 4 marchas a frente e uma ré dos veículos VW a ar ou da Kombi Diesel.
- b) Permitido o uso de flange, com espessura máxima de 30mm, para o motor AP 1.6 quando utilizada a caixa do VW a ar. É permitido o trabalho na carcaça, para acomodar o motor de partida, porém, deverá ser mantido original o grau de inclinação do motor. Em caso de uso de flange, permitido recorte na carcaça do câmbio para acoplar motor de partida.
- c) Para o uso de flange, permitido utilização de bucha no lugar do rolamento do eixo piloto.
- d) Permitida a utilização de diferencial original (coroa e pinhão) com a relação original conforme estabelecido neste regulamento.
- e) Permitida instalação de uma segunda chaveta ou solda no eixo do pinhão para travar a engrenagem da quarta marcha.
- f) Flange da fixação do pinhão, livre.
- g) Permitida utilização de eixo, engrenagens, cubos, luvas e anéis sincronizadores forjados, porém obrigatória a utilização das relações especiais de competição mencionadas no item 7.2, onde são permitidos somente os fabricantes nacionais “Multgear”, “Sapinho Câmbios Especiais” e “BF Câmbios”. Não é permitida utilização de engrenagens de outro fabricante além dos mencionados neste Regulamento.
- h) Proibido o uso de engrenagem com dente reto. As engrenagens deverão ser do tipo “helicoidal”, com ângulo mínimo de inclinação dos dentes das engrenagens de 10°.
- i) Permitido o uso de sistema de engrenagens com engate rápido (sem anéis sincronizadores).
- j) Garfo e engrenagem livres.
- k) A espessura e o diâmetro da engrenagem são livres.
- l) A suspensão traseira deverá permanecer com o sistema de barra de torção da linha VW à ar.
- m) Diâmetro da barra de torção livre.
- n) Permitida utilização de rolamento do câmbio linha AP na engrenagem da 3ª.
- o) É permitida a realização de ranhuras no eixo satélite, no semieixo e na face posterior das pastilhas com a finalidade específica de melhorar a lubrificação.
- p) Liberado ponta de eixo forjada com homocinética interna.

9.2 - RELAÇÕES DE TRANSMISSÃO:

Descrição técnica das transmissões de uso obrigatório, por fabricante:

MARCHA	MULTGEAR	SAPINHO CAMBIOS	BF CÂMBIOS
1ª	3,200	3,200	3,250
2ª	1,846	1,857	1,846
3ª	1,462	1,467	1,462
4ª	1,125	1,125	1,125

CAIXA DE MUDANÇA			
CATEGORIA FUSCA VELOCIDADE			
OPCIONAL CATEGORIA I OU C			
MARCHA	RELAÇÃO	PRIMARIA	SECUNDARIA
1ª	3,80:1	10	38
2ª	2,06:1	17	35
3ª	1,32:1	22	29
4ª	0,89:1	27	24
4ª	0,88:1	60	53

RÉ 14/21 dentes Relação 3,88: 1

Diferencial, coroa e pinhão: 8/35 dentes Relação 4,375:1

9.3 - FRESAMENTO: Permitido o fresamento de todas ou quaisquer marchas e luvas.

9.4 – RETÍFICA, SOLDA E USINAGEM:

- a) Permitido a retífica das planetárias, das pastilhas e das pontas do semieixo, com a finalidade de reaproveitar alguma peça. No caso de desgaste do conjunto “ponta do semieixo e planetária”, para seu reaproveitamento, será permitido o enchimento com solda na ponta do semieixo, com o objetivo de eliminar folga, devendo manter as características originais das peças após a sua retífica. Permitido ainda, a realização de ranhuras de lubrificação nas extremidades do semieixo e nas paredes internas e externas da planetária.
- b) Permitido o enchimento por solda e usinagem somente dos garfos seletores das marchas.
- c) Permitido travar os garfos com pino elástico.
- d) Permitido a soldagem da 1ª, 2ª, 3ª e 4ª marchas, entre o alojamento do anel sincronizador e a engrenagem.
- e) Permitido fazer cavas na lateral das engrenagens, no alojamento das planetárias, para melhorar a lubrificação.
- f) Caixa Satélite, livre retrabalho, **liberado retrabalho da caixa satélite com acréscimos de mais planetárias.**
- g) Sistema de Trava do semieixo, Livre
- h) **Liberado o uso de bloqueante.**
- i) Permitido abrir um furo na carcaça do câmbio para arrefecimento da embreagem. Permitido acréscimo de um suspiro no câmbio.
- j) O garfo seletor de marchas “dentro da tampa traseira” é livre.
- k) Permitido o embuchamento da carcaça de câmbio somente com o objetivo de corrigir o desgaste excessivo na haste dos garfos seletores da 3ª e 4ª marchas.
- l) Permitida utilização da arruela da linha GM na 4ª marcha.
- m) Espaçador da 3ª e 4ª marchas livres.
- n) Alojamento do retentor do eixo piloto livre.

7.5 – TRAMBULADOR:

Tanto a alavanca seletora de marchas como o acionamento à caixa de marchas são livres, de fabricação nacional ou importada, inclusive ser reforçada com solda.

CAPITULO 10 – PNEUS E RODAS

1: Pneus:

Em todas as categorias fica proibida a utilização de pneu tipo “sherpa”, “biscoito”, “fronteira” ou similares, o pneu deve ser de fabricação nacional e MERCOSUL com desenho original, não podendo ser frisado e/ou aumentando os sucos de qualquer maneira, mesmo novos ou usados. **Liberado** o uso de pneu tipo cidade/campo **nas seguintes medidas:**

1.1 – PNEUS

- a) livre de marca
- b) É expressamente proibido “lixar” os pneus ou usar de artifícios com intuito de vantagens aos concorrentes;
- c) É expressamente proibido pneus recapados ou remold

- d) Medidas pneu RODA 13 (175/70 e 185/70) **liberados traseira ou dianteira.**
- e) Medidas pneu RODAS 14 175 a 195 – banda de 60 a 70
- f) Medidas pneu RODA 15 (195/55)
- g) Liberado Pneu 205/60 R15 e 195/55 R15 livre marca e modelo

1.2 – RODAS:

- a) PERMITIDO O USO DE RODAS 13,14,15 Polegadas, podem ser de ferro ou alumínio.

3: Eixo dianteiro e traseiro:

Obrigatório o uso de rodas de ferro nacionais, tala livre aro 13, 14 e 15 polegadas, sendo os pneus radiais convencionais de livre marca.

4: Fixação das rodas:

Parafuso ou prisioneiro, **liberado o uso de rodas 4/100.**

5: Cubos de roda:

Original dianteiro e traseiro, proibido a construção caseira ou similar, permitido de fusca/ Variant/ Brasília / TL.

CAPITULO 11 – FREIOS

1: Eixo dianteiro e traseiro:

Poderão ser montados freios a disco ou a tambor, de procedência nacional, original VW, proibido de outras linhas, totalmente ABS, importados. Permitida linha FUSCA/GOL/VOYAGE/ (dianteiro e traseiro).

2: Circuito:

O circuito de freio é opcional para o cilindro mestre duplo, um ou dois cilindros mestre simples. Sistema de pedaleira livre. O cilindro de freio mestre deverá ser original VW. Permitido a utilização de válvula de alívio de pressão de linha de produção nacional, cilindro gol original VW (mestre).

3: Freio de mão:

Livre, poderá ser retirado. Acionamento mecânico quando estiver existente poderá ser com uma ou com duas alavancas, para acionamento separado das rodas, porém suas peças deverão ser de procedência nacional.

4: Cilindro das rodas:

É permitido o intercâmbio de diâmetros internos, desde que originais VW.

5: Refrigeração:

É permitido o direcionamento de ar para o resfriamento dos Freios.

6: Permitido o uso de AEROQUIP, tubos e flexíveis livre.

7: Pastilhas e Lonas. Livre nacional.

CAPITULO 12 – IGNIÇÃO

1: Bobina elétrica:

Linha nacional Original da marca ou similar ou a BOSCH F-000 Z S O 104 (original do VW 1.0- 8V) MI., proibido importado e retrabalhada, permitido duas bobinas (uma de uso e outra reserva).

2: Caixa ignição elétrica:

Linha nacional original, proibido importado e retrabalha permitido duas caixas ignição (uma de uso e outra reserva).

3: Ignição:

Permitido a utilização de distribuidor de 2 e 3 fios e também a substituição da bobina original, por uma bobina do motor AP mi. Fica expressamente proibido a utilização do sistema roda fônica, bobinas individuais e/ou KNOCK METER ou ainda outros sistemas de ignição que possa trazer qualquer benefício carro e piloto.

4: Chicote elétrico:

Livre desde que passe pelos chassis externo ou interno, pelo Santo Antônio no teto, PROIBIDO passar pelas laterais das postas.

5: Distribuidor:

Original do motor AP, retrabalho interno livre, é proibido aumentar o número de platinados, é permitido o uso de ignição eletrônica, com caixa de controle eletrônico de reserva, porém de comprovada procedência nacional.

6: Cabos de velas, cabos da bobina: livres.

7: Velas: livres.

8: Alternador e motor de arranque:

É proibido a retirada do induzido do alternador, bem como as outras partes inteiras do motor de arranque. Permitido o uso de chave para desligar a carga do alternador. Permitido o uso do motor de partida do fusca ou motor AP.

CAPITULO 13 – RADIADOR

1: Radiador de água:

Permitido 01 radiador de livre modelo, sendo fixado em local seguro para evitar queimaduras no piloto, bem como o direcionamento de ar forçado para o mesmo.

2: Ventoinha elétrica livre nacional.

CAPITULO 14 – LUZ FREIO / EXTINTOR / CHAVE GERAL

1: Luz de freio:

Os veículos devem estar equipados com luzes de freio obrigatoriamente na cor vermelha, lâmpadas de potência suficientemente visíveis durante o dia, sendo mínimo duas luzes de freio. É obrigatório na vistoria que as luzes estejam funcionando. A direção de prova pode a qualquer momento recolher um veículo para manutenção caso não esteja com pelo menos duas lâmpadas funcionando ou ineficiente (difícil visualização ou demasiado sujo). É permitido a instalação de luzes de freios adicionais, voltada para traseira do veículo, de cor azul, led ligação alerta, toda extensão da prova. (Led para freio com tamanho 5 cm por 10cm. Proibido somente fita de led.

2: Extintor de incêndio:

Os veículos deverão estar equipados com extintor de incêndio com validade dentro do prazo. A fixação do extintor de incêndio deve ser rígida e resistente, em local de fácil verificação do manômetro de carga pelo comissário técnico, e fácil remoção pelo piloto quando sentado com o cinto fixado. O extintor de 4kg com carga ABC e acionamento externo e interno é recomendado. O acionamento do extintor externo deve estar fixado na lata, proibido na grade superior e na lateral do veículo. Acionamento do extintor será com dois puxadores, 01 ao alcance do piloto sentado no banco e com o cinto atado e 01 externo ao lado direito próximo a coluna do veículo com limpador. (OBS: Os puxadores deverão ser fixos na lata, proibido na grade frontal superior).

3: Chave geral:

Obrigatória instalação de uma chave geral do sistema elétrico do carro, pelo lado de fora no lado direito preferencialmente próximo ao para-brisa. Além de todo sistema elétrico, a chave geral deve cortar a ignição do motor e desligá-lo quando mesmo estiver ligado (chave geral deve desligar o motor), obrigatório uma chave geral interna.

4: Baterias:

Livre de 45/55/60/65/70 AMPS fixação de ferro parafusado no Santo Antônio ou chassi, proibido fixar no assoalho.

CAPITULO 15 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL

1: Tanque de combustível:

Será permitido a utilização do tanque original (metal ou plástico) ou a adaptação de um tanque de metal, alumínio, inox, ou ainda tanque de plástico se homologado Pela FIA e/ou CBA. Fica proibido a utilização de tanque de plástico “galão” ou quaisquer vazamento de combustível.

2: Chapa corta-fogo:

É obrigatório a instalação de uma chapa de aço de 1,5 mm ou de alumínio 3,00 mm de espessura rígida que seja resistente ao fogo e líquidos, separando o habitáculo do reservatório de combustível.

3: Filtro de combustível:

Livre marca e formato. Sua instalação deverá ser feita em local seguro e se for dentro do habitáculo deverá ser protegido por chapa de aço de 1,5 mm ou de alumínio de 3 mm de espessura.

4: Tubulação de combustível:

Deve ser específica para o uso com combustível. Permitido o uso de mangueiras de injeção eletrônica, quando a tubulação passar pelo interior do habitáculo, a mesma deverá passar pelo lado ou interior dos chassis, sendo PROIBIDO passar por outro local.

5: Tanquinho de partida a frio:

Proibido qualquer tipo de injeção de combustível auxiliar, seja para partida a frio ou para qualquer outra finalidade. Levar qualquer recipiente e qualquer outro combustível no veículo é expressamente proibido.

6: Drenagem de combustível:

O tanque de combustível deve possuir dispositivo para drenagem TOTAL, este deve ser de acesso externo ao veículo e livre de vazamentos. Normalmente feito através de parafuso de latão com porca soldada ao tanque ou uso de “CASH TANQUE”. Obrigatório.

7: Será obrigatório isolar completamente o porta-malas do habitáculo do piloto, com material inflamável.

8: Combustível:

O combustível será somente álcool hidratado comercial sendo levado pelos próprios pilotos nos treinos livres ou sendo sorteado tomada de tempo ou primeira ou segunda bateria com combustível do evento no mínimo 20lt. Sua equipe ficara responsável por incêndios ou danos de queimaduras. Sendo obrigatório de cada equipe ter extintor, ou balde D'água com sabão e cobertor no BOX.

9: Combustível ou comburente:

É obrigatório o uso de álcool hidratado sendo permitido ar aspirado com comburente, fica PROIBIDO o uso de qualquer aditivo ao combustível, PROIBIDO qualquer artifício que vise direcionar para aumentar a pressão ou velocidade ao ar aspirado pelo motor.

10: Bomba de combustível:

Poderá ser mecânica ou elétrica, sendo permitido uma ou duas unidades no caso da bomba elétrica. A ligação deverá obedecer ao mesmo padrão do original. Marca livre. Sua instalação deverá ser feita em local seguro e se for dentro do habitáculo deverá ser protegido por chapa de aço de 1,5 mm ou de alumínio de 3 mm de espessura.

11: Canalizadores de combustível:

É permitido aumentar o diâmetro dos condutores e canalizadores de combustível sendo sua localização e disposição livres.

12: Regulador de pressão: livre.

CAPITULO 16 – ASSISTÊNCIA TÉCNICA

1: Assistência exterior, corte de percurso:

Qualquer assistência externa no percurso é proibida durante os treinos e as provas. Somente o piloto e, excepcionalmente, os oficiais de prova e agentes de competição, devidamente autorizados pelos comissários desportivos e/ou técnicos, poderão mexer em carros parados na pista para garantir a segurança ou piloto.

Liberado o uso de rádio comunicador

Ver código disciplinar.

2: Qualquer reparo fora do Box ou parque fechado, poderá ser executado somente pelo piloto. Não havendo risco ao piloto.

3: Na linha de chegada:

O piloto não poderá empurrar seu carro ao longo da pista, ou assim proceder para ultrapassar a linha de chegada.

4: Se um piloto por qualquer motivo técnico, ou por consequências de acidente for obrigado a parar seu carro, esse deverá ser retirado da pista o mais rapidamente possível, afim que sua presença não torne perigoso o desenrolar dos treinos ou da prova. Se o piloto se achar impossibilitado de retirar o carro do local onde passa a apresentar risco para os outros participantes, os comissários de pista poderão desde que autorizados pelos comissários desportivos e/ou técnicos, dar assistência necessária para a remoção. Neste caso, se o piloto conseguir por seus próprios meios e/ou por assistência e autorização dos comissários desportivos e/ou técnicos, colocar seu carro em movimento, ele poderá prosseguir na prova sem ser excluído ou piloto guardará dentro do carro até o socorro chegar.

Código Desportivo e disciplinar, conforme Regulamento da categoria. Os itens relacionados à segurança, grid, disciplina, punição, procedimento de largada, box, pitstop, casos omissos, seguem o REGULAMENTO DESPORTIVO DA CATEGORIA.

Os casos omissos serão resolvidos de acordo com o CDA/CBA publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Tudo o que não estiver escrito neste regulamento é PROIBIDO.

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

Curitiba, 17 de março de 2026

**Rubens Maurílio Gatti
Presidente**