



CAMPEONATO INTERESTADUAL DE GOLD CLASSIC

REGULAMENTO TÉCNICO – 2026

ARTIGO 1: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

ARTIGO 2: CATEGORIAS

ARTIGO 3: CARROCERIA

ARTIGO 4: MOTORES ADMITIDOS E SUAS MODIFICAÇÕES

ARTIGO 5: ALIMENTAÇÃO DOS MOTORES

ARTIGO 6: SISTEMA DE ARREFECIMENTO DOS MOTORES

ARTIGO 7: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

ARTIGO 8: SISTEMA DE ESCAPAMENTO

ARTIGO 9: SISTEMA ELÉTRICO

ARTIGO 10: SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

ARTIGO 11: SUSPENSÃO

ARTIGO 12: SISTEMA DE DIREÇÃO

ARTIGO 13: RODAS

ARTIGO 14: PNEUS

ARTIGO 15: SISTEMA DE FREIOS

ARTIGO 16: COMBUSTÍVEL

ARTIGO 17: PESO E CONDIÇÕES PARA SUA COMPLEMENTAÇÃO

ARTIGO 18: SISTEMAS DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

ARTIGO 19: SISTEMA DE RESGATE

ARTIGO 20: INDUMENTÁRIA EXIGIDA

ARTIGO 21: OUTRAS INFORMAÇÕES



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

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

1 – VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

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

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

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

Aldee	Berga	Heve	Protom	Espron	JFP
DIVISÃO 3					
DIVISÃO 5	DIVISÃO 5				DIVISÃO 5

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

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

1.1.4 - Os limites de modificações e reparações permitidas estão especificados nos respectivos artigos, itens e subitens. Porém, sempre que neste Regulamento for citada a palavra "Livre" sem ressalvas complementares, fica englobado e assim permitido o retrabalho, trabalho, adição ou remoção de material, modificação e substituição por outro componente, desde que cumpra sua função elementar no sistema. Conforme "CDA 2026, Anexo "I", Termos Técnicos".

1.1.5 - O termo original da marca quando utilizado nesse regulamento se refere a peças originais do fabricante ou do mercado de peças de reposição paralelo desde que com as mesmas características das peças originais.

1.2 - Chassis

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

1.2.2 - Para a **DIVISÃO 2, 3 e 5** será permitida a substituição da parte traseira do chassi pelo sub-chassis da VW Kombi ou Variant 2 (sistema com junta homocinética).

1.2.3 - Para a **DIVISÃO 2, 3 e 5** será permitida a adaptacão da suspensão e diferencial traseiro do Chevrolet Omega para os veículos Chevrolet Chevette.



1.2.4 - Veículos protótipos de época (com projeto anterior ao ano de 1993) são permitidos nas **DIVISÕES 3 e 5**. Para esses veículos tanto o chassi como as suspensões e seus pontos de ancoragem devem se manter totalmente fiéis aos projetos originais.

1.2.5 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 1** com plataforma VW (Fusca e derivados exceto VW Brasília) estão especificados na ficha técnica 2025-01 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.6 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 1** com motor dianteiro estão especificados na ficha técnica 2025-02 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.7 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 1** do modelo VW Brasília estão especificados na ficha técnica 2025-03 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.8 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 4**, modelo Opala / Caravan/ Omega / Suprema 6 cilindros estão especificados na ficha técnica 2025-04 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.9 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 4**, modelo Opala / Caravan 4 cilindros estão especificados na ficha técnica 2026-01 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.10 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 3 e 5**, marca Aldee e Berga estão especificados na ficha técnica 2025-05 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.11 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 3 e 5**, marca JFP estão especificados na ficha técnica 2025-06 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.12 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 5**, modelo Opala / Caravan / Omega / Suprema 6 cilindros estão especificados na ficha técnica 2026-02 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.2.13 - Detalhes referentes aos veículos da **DIVISÃO 2, 3 e 5**, modelo Honda Civic LSI estão especificados na ficha técnica 2026-03 – que se sobrepõe ao regulamento técnico em caso de divergências.

1.3 - Modificações permitidas

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

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

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

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

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

1.3.5.1 - Permitida a modificacão do túnel da carroceria para acomodação da caixa de marchas quando se tratar das adaptacões previstas nesse regulamento técnico.

1.4 - Lay out e fixação do conjunto motriz

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

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

1.4.3 - Para as categorias **DIVISÃO 3 e 5** é permitido mudança dos pontos de fixação da suspensão no monobloco ou chassis.

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

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

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

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

1.4.6 - Para as categorias **DIVISÃO 3 e 5** é permitida a mudança da posição do motor no monobloco ou chassis.

1.4.7 - Para a **DIVISÃO 2 e 5** é permitido que o veículo Chevette possa ter seu motor movido 150 mm para trás.

1.4.8 - Para a **DIVISÃO 4** é permitido que o motor seja movido 30 mm para trás.

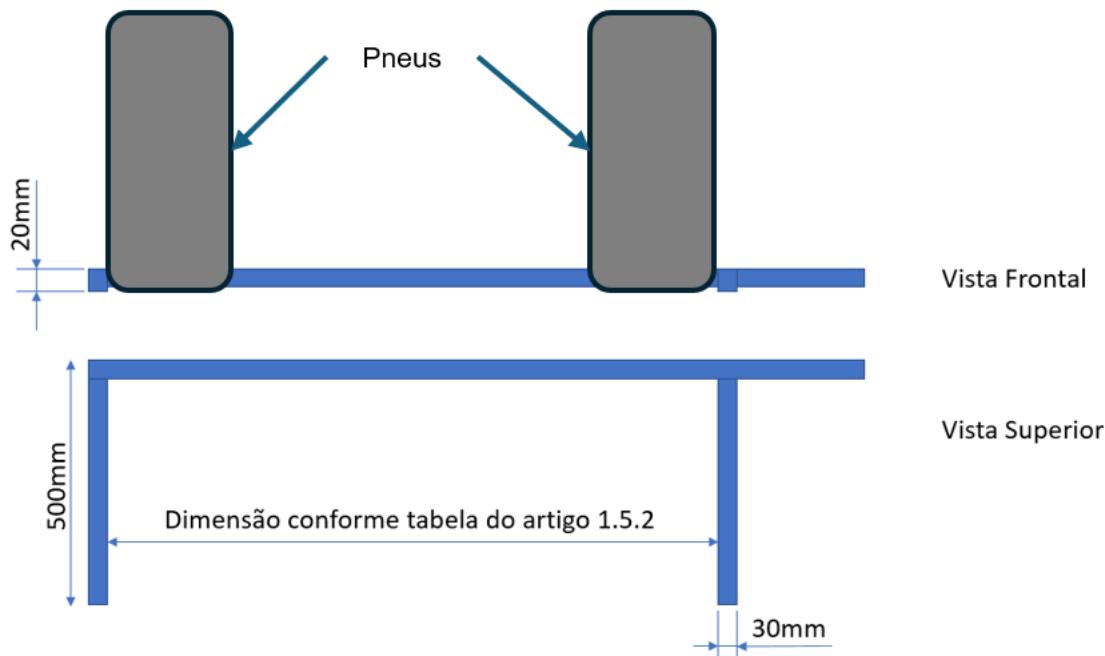
1.5 - Dimensões

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

1.5.1.1 - Para os veículos protótipos de época relacionados no artigo 1.1.1.1 o entre eixos deve se manter original com tolerância de +/- 10mm.

1.5.2 - Largura máxima dos eixos dianteiro e traseiro: em conformidade com a tabela abaixo. Procedimento de medição: utilizando gabarito do tipo passa/não passa consistente de duas barras de secção transversal retangular nas medidas 30x20mm espaçadas conforme as medidas da tabela. A medição será realizada ao nível do solo.

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	DIVISÃO 5	
					4 cilindros	6 cilindros
Largura máxima	1700mm	1780mm	1800mm	1800mm	1800mm	1870mm



ARTIGO 2 – CATEGORIAS

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

DIVISÃO 1 (D1): Veículo de 4 a 5 lugares com motor original de até 1600 e cambio H. A palavra "original", no caso, não se refere ao tamanho e retrabalho do motor, mas sim ao modelo do carro. Ficha técnica 2025-01, 2025-02 e 2025-03.

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

TURISMO (T2): Veículo de 5 lugares com motor original de até 2000 cc. A palavra "original", no caso, não se refere ao tamanho e retrabalho do motor, mas sim ao modelo do carro. Ficha técnica 2026-03.

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

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

TURISMO (T3): Veículos de produção seriada de 5 lugares com motor 4 cilindros aspirado até 2000 cc. Ficha técnica 2026-03.

GRAN TURISMO E PROTÓTIPOS (GT3): Veículo de produção seriada de 2 a 4 lugares com motor 4 cilindros aspirado até 2000 cc. Permitidos veículos protótipos de época conforme fichas técnicas 2025-05 e 2025-06.

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

DIVISÃO 4 (D4): Veículo de produção seriada com motor 4, 6 ou 8 cilindros aspirado, cambio padrão H e pneu radial nacional. Fichas técnicas 2025-04 e 2026-01.

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

DIVISÃO 5 (D5): Veículo de produção seriada com motor 4 ou 6 cilindros aspirado, cambio padrão H e pneu radial conforme ficha técnica. Fichas técnicas 2025-05, 2025-06, 2026-02 e 2026-03.

3 – CARROCERIA

3.1 - Aparência

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

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

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

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

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

3.2 - Aerofólios e apêndices aerodinâmicos

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

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

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

3.2.3 - Para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** é permitido aerofólio traseiro que não ultrapasse no máximo em 200 mm a altura da carroceria.

3.2.4 - Para as categorias **DIVISÕES 3 e 5** é permitido a utilização de saias laterais e extratores de ar.

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

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

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

3.2.6.2 - Apenas para o veículo GM Chevette na **DIVISÃO 1 e DIVISÃO 2** permitido aerofólio traseiro que não ultrapasse no máximo em 250 mm a silhueta da carroceria, conforme imagem abaixo:



3.3 - Para-choques

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

3.4 - Habitáculo

3.4.1 - Pedaleiras: originais do veículo.

3.4.2 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** o conjunto de pedaleiras é livre.

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

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

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

3.4.6 - Manopla da alavanca: Livre.

3.4.7 - Trava de direção: É obrigatória sua retirada.

4 – MOTORES ADMITIDOS E SUAS MODIFICAÇÕES

A lista de motores, blocos e cabeçotes liberados para a Gold Classic está disponível na tabela abaixo:

Ford	Fiat	BMW	VW	GM	Merkedes	Dodge
CHT	Sevel 8 válvulas	M44B19	AP bloco baixo 8 válvulas	OHC chevette	M119 V8	318 CID
4.9l	Fiasa 8 válvulas		AP bloco alto 8 válvulas	Família 1		1800cc Polara
292 CID			EA111	Família 2 8 válvulas		
302 CID			Boxer a ar	250 CID		
			APK 2.0 8 válvulas	151 CID / 153 CID		

Nota:

Novos blocos podem ser acrescentados nessa lista desde que nacionais antes de 1993 ou importados antes de 1993 se assim montado originalmente no veículo e se solicitado à organização do evento com antecedência mínima de 60 (sessenta) dias.

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

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

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

4.1.2.1 - Liberado o uso de motores GM 2.0 8v nacional para os veículos Honda Civic conforme ficha técnica 2016-03.

4.1.3 - Liberado uso do motor GM 151/153 para o Chevette na **DIVISÃO 2, 3 e 5 mesmo que isso acarrete em cilindrada do motor acima de 2000cc.**

4.1.4 - Protótipos Aldee, Berga e JPF somente podem usar motores VW AP;

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

4.1.6 - Os demais protótipos conforme listados no artigo 1.1.1.1 podem usar apenas o motor AP limitado a 2000cc com coletor de admissão original da marca e borboleta única de até 60mm.

4.1.7 - Liberada a utilização de respiro do motor no bloco para todos os motores.

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

4.3 - Taxa de compressão livre.

4.4 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** É permitido trabalho em todas as partes móveis, bem como a substituição de bielas, pinos, pistões, volante do motor, polias e engrenagens do sistema de distribuição. Permitidos bielas e pistões forjados.

4.5 - Pistões e cilindros

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

4.5.2 - Para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** a preparação não poderá superar a cilindrada original do motor, havendo, porém, uma tolerância de 1 mm na medida do pistão.

4.5.2.1 - Para os motores VW AP 2.0 liberado pistão até 84mm.

4.5.2.2 - Apenas para os motores VW AP 2.0 nos veículos TURISMO e GRAN TURISMO na **DIVISÃO 3** liberado pistão até 85mm.

4.6 - Cabeçotes

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

4.6.2 - Para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** é permitido trabalhar o cabeçote, assim como substituir válvulas. Obrigatório manter a câmara de combustão no cabeçote.

4.6.3 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** o comando de válvulas é livre.

4.6.3.1 - O comando de válvulas deve seguir a concepção original do motor no que se refere à montagem (bloco ou cabeçote), acionamento (por correia, engrenagem ou corrente) e ao acionamento do tucho ou balanceiro.

4.6.3.2 - Proibido comando desmodrômico e acionamento pneumático e/ou hidráulico das válvulas.

4.6.4 - Tucho é livre de dimensões – obrigatório em aço.

4.6.4.1 - A localização das pastilhas no sistema de regulagem de folga de válvulas por pastilhas é livre, podendo as pastilhas estarem por baixo ou por cima do tucho.

4.6.4.2 - Apenas para a **DIVISÃO 5** é permitido o uso de tucho roletado nos motores com comando no bloco.

4.7 - Balanceiro: original da marca.

4.7.1 - Permitido o uso de balanceiro roletado em aço ou alumínio nos motores com comando no bloco GM, Ford e Dodge.

5 – ALIMENTAÇÃO DOS MOTORES

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

5.1 - Carburadores permitidos

5.1.1 - Quantidade e diâmetro das borboletas conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4
Quantidade máxima de borboletas	Ver ficha técnica	4	4	Ver ficha técnica
Diâmetro máximo da borboleta		40mm	50mm	
Diâmetro máximo do difusor		Livre	Livre	

Categoria	DIVISÃO 5	
	4 cilindros	6 cilindros
Quantidade máxima de borboletas	Nao Permitido	2
Diâmetro máximo da borboleta		44mm
Diâmetro máximo do difusor		38mm

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

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

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

5.2 - Injeção eletrônica

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

5.2.2 - Coletor de Admissão:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	DIVISÃO 5
Uma borboleta	Ver ficha técnica	Original da marca com retrabalho livre	Livre	Ver ficha técnica	Livre Nacional
Multi borboleta		Livre	Livre		Livre Nacional

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

5.2.2.2 - Para os motores GM na **DIVISÃO 2** é permitido o coletor livre de fabricação nacional.

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

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4
Corpo único	Ver ficha técnica	54mm	70mm	Ver ficha técnica
Multiborboletas		4	4	
		40mm	45mm	

Categoria	DIVISÃO 5	
	4 cilindros	6 cilindros
Corpo único	70mm	N/A
Multiborboletas	Não Aplicável	2 40mm

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

5.2.5 - Tubo Distribuidor (Flauta): livre.

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

5.2.7 - Bicos Injetores: Livres.

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

5.2.9 - Liberado o uso de sistema de injeção sequencial apenas para a **DIVISÃO 5**.

5.3 - Placa restritora

5.3.1 - A placa restritora deve ser confeccionada em material metálico com espessura entre 2mm e 6mm e deve conter cantos vivos na superfície do diâmetro de passagem do ar.

5.3.2 - O diâmetro máximo da placa restritora deve estar em acordo com a tabela publicada no regulamento particular da prova. Caso não haja publicação de regulamento particular da prova a tabela abaixo é válida:

Veículo	DIVISÃO	Admissão	Placa restritora
Aldee e Berga conforme ficha 2025-05	DIVISÃO 3	Todos	1x 42mm
Aldee e Berga conforme ficha 2025-05	DIVISÃO 5	Todos	1x 42mm

5.3.3 - Para motores monoborboletas a placa restritora deve ser instalada antes do corpo de borboleta ou a uma distância não superior a 30mm do centro do eixo da borboleta. Caso necessário usar espaçador entre o

corpo de borboletas e a placa restritora esse deve ser de formato cilíndrico com o diâmetro interno igual ou superior ao do corpo de borboletas. Proibido qualquer outro dispositivo montado entre o corpo de borboletas e a placa restritora que não seja o espaçador cilíndrico.

5.3.4 - Para motores multiborboletas deve ser confeccionado um plenum com volume maximo de 2 (duas) vezes a capacidade cubica do motor. Todo o sistema do plenum deve ser vedado de forma a nao permitir a entrada de ar por outro orificio que nao seja a placa restritora. A verificao sera realizada fechando a passagem de ar atravez da placa restritora com o motor em funcionamento em marcha lenta. O motor deve apagar em até 3 (três) segundos.

5.4 - Demais componentes do sistema:

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

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

5.4.3 - Tanque de combustível:

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

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

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

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

6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO DOS MOTORES

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

6.2 - Radiador: Livre quanto a conceito e número.

7 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

7.1 - Carter: cárter original do motor, sendo permitido aumentar sua capacidade usando material similar. O aumento deverá ser soldado, sendo proibida sua fixação com parafusos. Opcional o uso de respiros suplementares, soldados no cárter do óleo ou conexões na tampa de válvula e local original da bomba mecânica de combustível, devendo terminar obrigatoriamente no recuperador do óleo. Permitido o uso de defletoores no cárter, para limitar a ação centrífuga do óleo

7.2 - Bomba de óleo: livre marca e procedência, desde que fixada ao bloco do motor, coberta pelo cárter e



de acionamento via eixo do distribuidor ou outra forma que seja original do motor do veículo.

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

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

7.5 - Proibido o sistema de cárter seco.

7.6 - Apenas para **DIVISÃO 4 e 5**: permitido o uso de bomba e radiador de óleo para o diferencial.

8 – SISTEMA DE ESCAPAMENTO

8.1 - Coletor: Livre.

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

8.2.1 - O tubo de escapamento deverá situar-se de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo.

8.2.2 - O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e poderá formar saliência de no máximo 30mm em relação ao perímetro da carroceria.

8.2.3 - Apenas para as **DIVISÕES 3 e 5** é permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape.

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

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

9 – SISTEMA ELÉTRICO

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

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

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

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

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



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

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

9.4 - Alternador: Livre.

9.5 - Motor de Partida: Livre

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

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

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

9.9 - Permitido o uso de roda fônica com livre adaptação.

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

9.11 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** fica liberado o uso de bobinas de alta performance (Accel, MSD e etc.). A quantidade de bobinas nessas categorias é livre.

9.12 - Cabos de vela: Livre.

9.13 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** fica liberado o uso de “amplificador de centelha” (iBooster, MSD e etc.).

9.14 – Sistema de aquisição de dados: permitida a instalação de um sistema de aquisição de parâmetros do motor (dataloggers). Esse sistema somente pode ser acessado presencialmente, mediante a conexão física via cabo de um microcomputador diretamente ao veículo. Se o aparelho de datalogger permitir que se façam alterações no motor com o veículo na pista, esta função deve ser desabilitada. Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas.

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

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

9.14.3 - Quando solicitada deverá ser entregue a Organização do Evento uma cópia dos arquivos de dados do módulo de controle do motor (ECU), sistema de cronometragem do veículo ou qualquer outro dado adquirido pelos sistemas do veículo durante o decorrer da etapa.

10 –SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

10.1 - Caixa de câmbio

10.1.1 - Carcaça da marca do veículo, do fabricante do motor ou utilizado na linha de produto nacional da marca com livre retrabalho.

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

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

10.1.2.2 - Apenas para as **DIVISÕES 4 e 5** é permitida a caixa de câmbio EATON FSO 2405 para todos os veículos com tração traseira.



10.1.2.3 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** é permitida a utilização das caixas de câmbio GETRAG R25 e R28 nos veículos de tração traseira nacional ou importados.

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

10.1.4 - Engrenagens: quando não especificado na ficha técnica as relações de marcha são livres porem sendo obrigatória a utilização somente de engrenagens originais do fabricante da transmissão.

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

10.1.4.2 - Apenas para as **DIVISÕES 2 e 3** fica liberado o uso de engrenagens livres de fabricante e relações podendo ser inclusive confeccionadas no modelo de dente reto.

10.1.5 - É obrigatório ter marcha ré funcionando.

10.1.5.1 – Para veículos que originalmente não possuem marcha a ré a instalação é facultativa, ex. Espron.

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

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

10.2 - Diferencial

10.2.1 - A caixa do diferencial deve ser original do veículo ou utilizada em algum outro carro da marca.

10.2.1.1 - Quando não especificado na ficha técnica são permitidas relações de engrenagens livres porem sendo obrigatória a utilização somente de engrenagens originais do fabricante do diferencial.

10.2.1.2 - Apenas para as **DIVISÕES 2 e 3** fica liberado o uso de engrenagens livres de fabricante e relação.

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

10.2.3 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e 5** é permitido o uso de blocante.

10.2.4 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3 e 5** é permitida a adaptacão do diferencial traseiro do Chevrolet Omega nos veículos de tracão traseira.

10.3 - Embreagem

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

11 – SUSPENSÃO:

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

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

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



11.3 - Apenas para as categorias **DIVISÃO 3 e 5** a suspensão do veículo é de livre concepção e fabricação. Permitido alterar os pontos de fixação das bandejas e alterar o chassis. Exceto veículos protótipos conforme artigo 1.4.3.1.

11.4 - Apenas para as **DIVISÕES 2, 3, 4 e 5** é permitida a substituição das buchas e articulações por sistemas em poliuretano e por rótulas de articulação (ball joint).

11.5 - Amortecedores:

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

11.5.1.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** fica liberado amortecedores de procedência importada.

11.5.2 - Proibido amortecedor com reservatório externo de gás.

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

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

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

11.5.5 - Para as **DIVISÕES 3, 4, e 5** é liberado amortecedor com mola externa (coil over) para todos os veículos.

11.5.6 - Os veículos com eixo de tração do tipo rígido podem substituir a barra lateral original do tipo "Panhard" por uma do tipo "Z-link" com fabricação livre.

11.6 - Molas:

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

11.6.1.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** fica liberado molas de procedência importada.

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

11.6.2.1 - Apenas para os veículos FIAT UNO é permitido modificar a balança e carroceria para adaptação de mola tipo "Fórmula" na suspensão traseira.

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

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

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

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

12 – SISTEMA DE DIREÇÃO

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



12.1.1 - Apenas para as categorias **DIVISÃO 3 e 5** é liberado o sistema original do veículo ou componentes de série com modificações livres. Caixa de direção é livre.

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

13 – RODAS

13.1 - Dimensões máximas das rodas conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 2	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4	DIVISÃO 5	
Diâmetro	15"	15"	13"	17"	15"	18"
Tala	8"	8"	10"	7,5"	8"	10"
Offset			Livre			
Material			Livre			

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

13.2 - O uso de alargadores é livre.

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

13.4 - O peso mínimo do conjunto roda e pneu deve a tabela abaixo:

Banda do pneu	13"	14"	15"	16"	17"	18"
175	12kg					
185	12kg	13,5kg	14kg			
195	11kg		14,5kg			
200/205	12kg		14,5kg	15,5kg	15,5kg	
215/225	11kg					
235	11,5kg					19kg
240	13kg					
265	12,5kg					
295						20kg

14 – PNEUS

14.1 - É permitido apenas o uso de pneus com a característica de passeio, com risco aparente em toda a banda de rodagem, até o TWI. Dimensões e fabricantes dos pneus conforme tabela abaixo:

Categoria	DIVISÃO 1	DIVISÃO 4	DIVISÃO 3
Largura máxima	185	205	250
Altura mínima	60	50	livre
Fabricante	Livre desde que fabricado nos países do Mercosul.		Livre



Categoria	DIVISÃO 2						
Largura máxima	195						
Altura mínima	Livre						
Fabricante	Sailun	Itaro	Speedmax	Zestino	Toyo	Yokohama	Livre desde que fabricado nos países do Mercosul.
Modelo	Atrezzo	Suzuka	X-Arrow	GREDGE 07R	R888	Neova AD09	

Categoria	DIVISÃO 5						
	4 cilindros				6 cilindros		
Largura máxima	195				295	235	235
Altura mínima	50				30	40	40
Fabricante	Sailun	Itaro	Speedmax	Zestino	Dunlop	Sailun	Zestino
Modelo	Atrezzo	Suzuka	X-Arrow	GREDGE 07R	Direzza	Atrezzo	GREDGE 07R

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

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

14.3.1 - Quando utilizados pneus de competição (slick) é limitada a quantidade de 6 (seis) pneus por etapa. Cada equipe deve fornecer aos comissários técnicos o código de barras dos 6 (seis) pneus que serão usados pelo respectivo carro durante o evento.

14.3.2 - No caso de pneus de competição para chuva (biscoito) a quantidade é livre.

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

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

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

15 – SISTEMA DE FREIOS

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

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

15.1.2 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** é permitido o uso de discos e pinças de freios importados. O número máximo de pistões das pinças deve respeitar a tabela abaixo:

Pinça	DIVISÃO 3	DIVISÃO 4 e 5
Dianteira	Máximo 4 pistões	Máximo 6 pistões



Traseira	Máximo 2 pistões	Máximo 4 pistões
----------	------------------	------------------

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

15.2.1 - Apenas para as **DIVISÕES 3, 4 e 5** é permitido o uso de sistemas dianteiro e traseiro completamente independentes, com dois cilindros mestres.

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

15.4 - Proibido controle eletrônico de frenagem (ABS).

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

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

16 – COMBUSTÍVEL

16.1 - Tipo de combustível

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

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

17 – PESO E CONDIÇÕES PARA SUA COMPLEMENTAÇÃO

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

DIVISÃO 1:

Carroceria	Motor / Cilindrada	Alimentação	Rodas	Peso
FUSCA e DERIVADOS	EA 111 1600	Injeção 1x52mm	14"	790 kg
	AP 1600	Injeção 1x52mm	14"	820kg
	Boxer a ar 1700	Carburador 4x40mm	14"	760 kg
MOTOR DIANTEIRO E VW BRASILIA	1400 cc	Injeção 1x52mm	13" ou 14"	750 kg
	1600cc / Dodge 1800cc	Injeção 1x52mm	13" ou 14"	840 kg
		Injeção 1x52mm	15"	875 kg
		Carburador 4x40mm	13" ou 14"	860 kg
		Carburador 4x40mm	15"	895 kg



DIVISÃO 2:

Carroceria	Cilindrada	Tracao	Suspensão traseira	Alimentação	Peso
TURISMO	1600	Todas	Todas	Injeção 1x 54mm	760kg
				Carburador 4x40mm	760kg
				Injeção 4x40mm	785kg
	2000	Dianteira	Todas	Injeção 1x 54mm	850kg
				Carburador 4x40mm	850kg
				Injeção 4x40mm	875kg
		Traseira	Eixo rígido	Injeção 1x 54mm	850kg
				Carburador 4x40mm	850kg
				Injeção 4x40mm	875kg
GRAN TURISMO	1600	Todas	Todas	Injeção 1x 54mm	780kg
				Carburador 4x40mm	780kg
				Injeção 4x40mm	805kg
	1700 a ar	Todas	Todas	Carburador 4x40	680kg
				Injeção 1x 54mm	870kg
		Todas	Todas	Carburador 4x40mm	870kg
				Injeção 4x40mm	895kg

DIVISÃO 3:

Carroceria	Motor/Cilindrada	Posição motor	Alimentação	Peso
TURISMO	2000	Dianeira/Traseira	Todas conforme Art.5	800kg
		Central	Todas conforme Art.5	830kg
TURISMO	AP 2000 com pistão 85mm	Dianeira/Traseira	Todas conforme Art.5	825kg
		Central	Todas conforme Art.5	855kg
GRAN TURISMO	2000	Traseira	Todas conforme Art.5	825kg
		Central	Todas conforme Art.5	855kg
	AP 2000 com pistão 85mm	Traseira	Todas conforme Art.5	850kg
		Central	Todas conforme Art.5	880kg
PROTÓTIPO Aldee	2000	Frontal Longitudinal	Todas conforme Art.5	830kg
		Frontal Transversal	Todas conforme Art.5	860kg
		Traseiro Transversal	Todas conforme Art.5	860kg
		Traseiro Longitudinal	Todas conforme Art.5	900kg
		Traseiro Transversal	Todas conforme Art.5	900kg
Protótipo JPF	EA 111	Central original	Injeção 1x50mm	650kg
			Injeção original 52x35mm	730kg
PROTÓTIPO Outros conforme artigo 1.1.1.1	2000	Original	Injeção 1x60mm	830kg



DIVISÃO 4:

Motor	Modelo	Peso
4 cilindros	Suspensão eixo rígido traseiro	1050kg
	Suspensão traseira independente	1100kg
6 cilindros	Suspensão eixo rígido traseiro	1150kg
	Suspensão traseira independente	1250kg
8 cilindros	Suspensão eixo rígido traseiro	1250kg
	Suspensão traseira independente	1350kg

DIVISÃO 5:

Motor	Carroceria	Modelo	Transmissões e relações	Peso
4 cilindros	Aldee	frontal longitudinal	Escalonamento livre com engrenagens originais dos câmbios PVB, PS, PV, PX, PVD, PR, EFK ou AUB	830kg
	Aldee / Berga	frontal transversal		830kg
	Aldee	Aldee traseiro transversal		860kg
	Aldee	Aldee traseiro longitudinal		900kg
	TURISMO	Motor Dianteiro/Traseiro	Escalonamento livre com engrenagens originais da marca	800kg
		Motor Central		830kg
	GRAN TURISMO	Motor Traseiro		825kg
		Motor Central		855kg
6 cilindros	Protótipo JPF	Motor Traseiro Transversal	Conforme ficha técnica	900kg
	TURISMO FABRICACAO NACIONAL	Suspensão eixo rígido traseiro	MV3000 / FSO 2405 B/D/Stock Car	1150kg
		Suspensão eixo rígido traseiro	CL2215 / CL2205	1190kg
		Suspensão traseira independente	MV3000 / FSO 2405 B/D/Stock Car	1250kg
		Suspensão traseira independente	CL2215 / CL2205	1290kg

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

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

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

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

17.6 - Alívio de peso:

17.6.1- É facultada a retirada das seguintes peças complementares:

- Chapa protetora do motor;

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

17.6.2 - Obrigatório retirar:

- Placa de licença e suporte;
- Banco dianteiro, lado direito;
- Assento e encostos traseiros;
- Todos os painéis de acabamento agregados ao interior do veículo;
- Tapetes;
- Forro do teto, bem como o sistema de fixação;
- Revestimentos fonoabsorventes;
- Roda e pneu reservas;
- Macaco e chave de roda;
- Triângulo de segurança;
- Cintos de segurança (todos os originais) e suas fixações;
- Suporte e extintor de incêndio (originais);
- Acendedor de cigarros;
- Calotas das rodas;
- Forrações acústicas
- Demais materiais inflamáveis.
- Teto solar que deve ser substituído por fibra de vidro, chapa de aço, alumínio ou outro material conforme aplicável e seguro.

17.7 - Permitido furar a carroceria original com o objetivo de reduzir o peso do veículo desde que essa modificação não acarrete em prejuízo a segurança do veículo

18 –SISTEMAS DE SEGURANÇA DOS VEÍCULOS

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

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

18.3 - Extintor: Obrigatória a instalação de um extintor de incêndio com capacidade mínima de 4,0 kg de produto químico não líquido (pó), rigidamente fixado a estrutura do veículo na posição vertical. Obrigatória a instalação de canos de metal com diâmetro de 10 mm dirigidos para o compartimento do motor e do



tanque de combustível. No percurso dentro do habitáculo, os canos deverão apresentar um sistema de furação que permita a pulverização do produto químico antichama próximos ao piloto (evitar dirigir diretamente ao rosto do piloto). O extintor deverá ainda, ser acionado por meio de cabos providos de argolas com diâmetro de 50 (cinquenta) mm. Uma argola deverá estar ao alcance do piloto sentado e preso com o cinto de segurança e outra deverá estar situada do lado externo do veículo. Ambas devem estar sinalizadas por uma letra "E" vermelha, localizada num disco branco, com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

19 – SISTEMA DE RESGATE

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

20 – INDUMENTÁRIA EXIGIDA

20.1 - Durante toda a prova, os pilotos deverão estar equipados com indumentária apropriada, homologada pela FIA ou CBA, com no mínimo macacão, luvas, sapatilhas, capacete, balaclava e dispositivo de proteção do pescoço (HANS).

20.2 - Os Comissários Técnicos ou Desportivos terão total autonomia para vetar qualquer item da indumentária que julgarem em mau estado.

21 – OUTRAS INFORMAÇÕES

21.1 - Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e do Código Desportivo Internacional (CDI). Eventuais alterações específicas poderão ser aplicadas na busca de equiparação de desempenho entre os veículos participantes.

21.2 - Para fins de equalização de potência / desempenho entre os diversos modelos da categoria – caso seja necessário e a qualquer momento nos eventos oficiais – a Organização, juntamente com os Comissários



Técnicos, poderá solicitar a qualquer veículo a inclusão de uma placa restritora na admissão. Essa medida deve ser imediatamente aplicada podendo ser exclusivamente para o veículo selecionado ou para todos os veículos desse determinado modelo / marca / motor. A divulgação dessa informação será feita diretamente ao piloto do(s) referido(s) veículo(s) via Documento Técnico que será afixado na secretaria da prova contendo o número do(s) veículo(s) envolvido(s) e a devida medida da placa restritora.

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

21.4 - 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.

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

Curitiba/PR, São Paulo/SP, Porto Alegre/RS e Florianópolis/SC, 20 de Dezembro de 2025

Federação de Automobilismo de São Paulo

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Federação Paranaense de Automobilismo

Rubens Maurilio Gatti
Presidente

Federação de Automobilismo de Santa Catarina

Admir Gelsemino Chiesa
Presidente

Federação Gaúcha de Automobilismo

Arlindo Signor
Presidente

FICHA TÉCNICA 2025-01

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 1 FUSCA E DERIVADOS

Ficha técnica válida a partir de 01/01/2025

1 Definições

- 1.1 Fabricante: VW, Willys, Renault e outros com motor traseiro.
- 1.2 Denominação Comercial: VW 1600, Fusca, SP2, Karmann guia, réplicas com chassis plataforma VW ou adaptações (Gordini com parte traseira do chassis plataforma VW).
- 1.3 Tipo de Construção: chassis plataforma VW com carroceria em chapa de aço ou fibra de vidro

2. Motor

- 2.1 Localização: traseiro longitudinal em posição original conforme tabela abaixo:

	Boxer à ar	VW AP	VW EA111
Bloco	Original VW ou Autolinea	Original 1.6 ou 1.8	Original VW EA111
Virabrequim	Original da marca com retrabalho para balanceamento apenas		
Curso máximo	69mm	77,4mm	86,9mm
Pistão	Original da marca com retrabalho para balanceamento apenas. Permitido facear cabeça para acerto de taxa de compressão.		
Diâmetro máximo do cilindro	88,1 mm	82,1mm	77,6mm
Biela	Original da marca com retrabalho para balanceamento apenas		
Volante	Original da marca com retrabalho para balanceamento apenas		

- 2.1.1 Permitida cava para válvulas de admissão e escapamento nos pistões dos motores EA111 com profundidade máxima de 3mm.
- 2.1.2 Permitida cava para válvulas de admissão e escapamento nos pistões dos motores Boxer a ar com profundidade máxima livre.

- 2.2 Cabeçote: conforme tabela abaixo:

	Boxer à ar	VW AP	VW EA111
Modelo		original VW	
Material		aluminio, original VW	
Retrabalho		Proibido qualquer retrabalho	
Altura mínima	Livre	Livre	134 mm
Valvula ADM	35,5mm	38mm	34,5mm
Valvula ESC	30 mm	33mm	28mm
Diâmetro haste de valvula	7.95mm	6.95 mm tucho hidráulico 7.95 mm tucho mecânico	5.95mm
Guias		original da marca	
Sedes		original da marca	
Tuchos	original da marca sólido	original da marca hidráulico ou sólido com pastilha por cima proibido modificar, proibido travar tucho originalmente hidráulico	original da marca hidráulico, proibido modificar, proibido travar tucho originalmente hidráulico

- 2.3 Comando de Válvulas:

Motor	Boxer a ar	VW AP	VW EA111
Duração máxima		296°	310°
Levante máximo	Livre	12,7 mm	7,2 mm
Círculo base mínimo		36 mm	35 mm



F FAUESC
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA



2.4 Admissão: conforme tabela abaixo:

Coletor	livre	original VW AP Mi	Original VW EA111
sistema de alimentação	carburador	injeção	injeção
Quantidade máxima de borboletas	4	1	1
Diâmetro máximo das borboletas	40mm	52mm	52mm

3. Caixa de transmissão

3.1 Fabricante / modelo: VW

3.2 Número de velocidades: 4 marchas a frente e uma ré

3.3 Relação: conforme tabela abaixo

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

3.4 Localização no veículo: central, longitudinal, acoplada ao motor.

3.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho

FICHA TÉCNICA 2025-02

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 1 MOTOR DIANTEIRO

Ficha técnica válida a partir de 01/01/2025

1. Definições

1.1 Fabricante: VW, Fiat, General Motors, Ford e outros com motor dianteiro

1.2 Denominação Comercial: todos com motor dianteiro

1.3 Tipo de Construção: monobloco

2. Motor

2.1 Localização: dianteiro longitudinal ou transversal em posição original conforme tabela abaixo:

	Fiat Sevel	VW AP	GM 1.6 OHC	Outros
Bloco	Original da marca com livre retrabalho.			
Virabrequim	Original da marca com retrabalho para alivio de peso e balanceamaneto			
Curso máximo	67,4mm	77,4mm	75,7mm	original
Pistão	Original da marca com retrabalho livre. Permitido forjado.			
Diâmetro máximo do cilindro	87,5	82,1mm	83,1mm	original
Bielas	Original da marca com retrabalho livre. Permitido forjado.			
Volante	Original da marca com retrabalho livre. Permitido em aço.			

2.2 Cabeçote: conforme tabela abaixo:

Modelo	Fiat Sevel	VW AP	GM	Outros
Material	Original da marca.			
Retrabalho	Retrabalho livre sem adição de material.			
Valvula ADM	39,5mm	38mm	39mm	original da marca
Valvula ESC	31mm	33mm	33mm	original da marca
Diâmetro haste de valvula	8mm	7mm ou 8mm	7mm ou 8mm	original da marca
Guias	original da marca	original da marca	original da marca	original da marca
Sedes	original da marca	original da marca	original da marca	original da marca
Tuchos	original da marca hidraulico ou sólido com pastilha por cima ou por baixo, permitido travar tucho hidraulico			

3. Comando de Válvulas

	Fiat Sevel	VW AP	GM 1.6	Outros
Duracão máxima	288°	296°	310°	Original da marca
Levante máximo	11,3 mm	12,7 mm	8 mm	Original da marca
Circulo base mínimo	26 mm	36 mm	28 mm	Original da marca

3.1 Admissão: conforme tabela abaixo:

	Admissão	Fiat Sevel	VW AP	GM 1.6	Outros
Opção A	Coletor	original FIAT Sevel	original VW AP Mi	Livre	original da marca
	sistema de alimentação	injeção	injeção	injeção	injeção
	Quantidade máxima de borboletas	1	1	1	1
	Diâmetro máximo das borboletas	52mm	52mm	52mm	52mm
Opção B	Coletor	livre	livre	livre	livre
	sistema de alimentação	carburador	carburador	carburador	carburador
	Quantidade máxima de borboletas	4	4	4	4
	Diâmetro máximo das borboletas	40mm	40mm	40mm	40mm

4. Caixa de transmissão

4.1 Fabricante / modelo: original da marca

4.2 Número de velocidades: 5 marchas a frente e uma ré



4.3 Relação: livre porem com engrenagens originais do fabricante do câmbio.

4.4 Localização no veículo: dianteira, longitudinal ou transversal, acoplada ao motor.

4.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho.

FICHA TÉCNICA 2025-03

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 1 VW BRASILIA

Ficha técnica válida a partir de 01/01/2025

1. Definições

1.1 Fabricante: VW

1.2 Denominação Comercial: BRASILIA

1.3 Tipo de Construção: chassis plataforma VW com carroceria em chapa de aço

2. Motor

2.1 Fabricante / modelo: VW EA827 (AP)

2.2 Localização: traseiro longitudinal inclinado 20° a esquerda.

2.3 Bloco: original da marca com livre retrabalho

2.4 Virabrequim: original da marca com retrabalho para alivio de peso e balanceamento

2.4.1 Curso máximo: 77,4mm

2.5 Pistão: Original da marca com retrabalho livre. Permitido forjado

2.5.1 Diâmetro máximo: 82,1mm

2.5.2 Biela: Original da marca com retrabalho livre. Permitido forjado.

2.5.3 Volante: Original da marca com retrabalho livre. Permitido em aço.

2.6 Cabeçote: Original da marca

2.6.1 Retrabalho: Livre porem sem adição de material

2.6.2 Diâmetro máximo da Válvula de Admissão: 38mm

2.6.3 Diâmetro máximo da Válvula de Escapamento: 33mm

2.6.4 Diâmetro da haste da válvula: mínimo 7mm

2.6.5 Guias: Originais da marca

2.6.6 Sedes: Originais na marca

2.6.7 Tuchos: Original da marca hidráulico ou sólido com pastilha por cima ou por baixo, permitido travar tucos hidráulicos.

2.7 Comando de Válvulas: livre.

2.8 Admissão: conforme tabela abaixo:

Admissão	VW AP
Coletor	original VW AP Mi
sistema de alimentação	injeção
Quantidade máxima de borboletas	1
Diâmetro máximo das borboletas	52mm

3. Caixa de transmissão

3.1 Fabricante / modelo: VW

3.2 Número de velocidades: 4 marchas a frente e uma ré

3.3 Relação: conforme tabela abaixo

1a	2a	3ª	4ª	Ré	Diferencial
10/38	17/35	livre	Livre	14/21	8/33 ou 8/31

3.4 Localização no veículo: central, longitudinal, acoplada ao motor.

3.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho

FICHA TÉCNICA 2025-04

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 4 OPALA / CARAVAN / OMEGA / SUPREMA 6 CILINDROS

Ficha técnica válida a partir de 01/01/2025

Foto A

Lateral



Foto B e C

Frente



1. Definições

- 1.1 Fabricante: General Motors do Brasil
- 1.2 Denominação Comercial: Chevrolet Opala, Chevrolet Caravan, Chevrolet Omega ou Chevrolet Suprema.
- 1.3 Tipo de Construção: monobloco com sub-chassis ou monobloco.
- 1.4 Carroceria e apêndices aerodinâmicos conforme fotos acima.

2. Dimensões

2.1 Comprimento:

- 2.1.1 Opala / Caravan: 4800mm
- 2.1.2 Omega / Suprema: 4730mm

2.2 Entre-eixos:

- 2.2.1 Opala / Caravan: 2667mm +/- 15mm
- 2.2.2 Omega / Suprema: 2730 +/- 15mm

2.3 Aerofólio traseiro: permitido modelo livre respeitando as dimensões da carroceria (largura, altura e comprimento)

2.4 Saias laterais: proibido

2.5 Extrator traseiro: proibido

3. Motor

3.1 Localização: dianteiro longitudinal em posição original podendo ser recuado em ate 30mm.

3.2 Fabricante / modelo: Chevrolet

3.3 Bloco: 250 CID

3.4 Virabrequim: Obrigatório o uso da árvore de manivelas original do Opala ou Ômega com curso de 89,7 mm com tolerância de 0,1 mm. Não é permitido qualquer retrabalho nos contrapesos a não ser furos para o balanceamento. Permitido o balanceamento e nitretação. Permitido



furar a ponta da árvore, para única e exclusivamente colocação de um parafuso de fixação do cubo da polia.

3.5 Diâmetro máximo do cilindro: 100,05mm

3.5.1 Pistão: livre de fabricante e origem. Permitido pistão forjado.

3.5.2 Pinos de pistão: livre de fabricante e origem

3.5.3 Anéis de cilindro: livre de fabricante e origem. Obrigatório a manutenção de 3 anéis.

Proibido anéis do tipo Gapless ® da fabricante Totalseal ou similar.

3.6 Biela: livre 5,7 ou 6 polegadas.

3.7 Volante: em aço, fabricação nacional, com peso mínimo de 9 (nove) kg. Obrigatório o uso de 3 pinos guias para encaixe no virabrequim. É proibido o uso de flexplate. Permitido o volante original do motor desde que seja instalada uma cinta protetora sobre a região do volante.

3.8 Embreagem: Permitido o modelo original ou cerâmica. É proibido o uso de embreagem multidisco. Permitida a utilização de acionamento hidráulico

3.9 Cabeçote

3.9.1 Fabricante: GM original em ferro fundido

3.9.2 Modelo: original dos motores 4.1 Opala ou Ômega

3.9.3 Material: ferro fundido

3.9.4 Retrabalho permitido nos dutos de admissão e escape após a medida mínima de 30 (trinta) mm a partir das portas do cabeçote. Os 30 (trinta) mm iniciais, bem como as portas, devem permanecer originais sem retrabalho. Proibido o uso de jato de areia. Proibido "lump-port". Câmera de combustão pode ser usinada com a finalidade única de equalização dos volumes. Proibido alterar o formato da câmara de combustão no cabeçote.

3.9.5 Válvulas: inox com 44mm da admissão e 38mm no escapamento

3.9.6 Guias: originais, permitido o embuchamento guia de bronze.

3.9.7 Sedes: originais

3.10 Comando de válvulas: Iskenderian 231526 (525B) ou Crower F23055 conforme tabela abaixo:

	Iskenderian 231526	Crane F23055
Duração máxima da admissão @ 0,050" do tucho	238º +/- 1º	238º +/- 1º
Duração máxima do escape@ 0,050" do tucho	238º +/- 1º	238º +/- 1º
Lobe Separation	109º +/- 0,5º	109º +/- 0,5º
Levante máximo	7,60 +/- 0,05mm	7,60 +/- 0,05mm

3.10.1 Engrenagem do comando e virabrequim: livre.

3.11 Balanceiro: 1.75 fabricante livre. Permitido o uso de prisioneiros dos balancins, rosqueados no cabeçote, respeitando seu eixo de centro e ângulo de inclinação originais. Permitido o uso de pinos / parafusos para travar os prisioneiros de balancim prensados no cabeçote, respeitando sempre seu eixo de centro e ângulo de inclinação originais

3.12 Tuchos: É permitido o uso de tuchos mecânicos, livre marca e procedência, sendo seu diâmetro igual à 21,39mm com tolerância máxima de 0,1mm. É proibido o uso de tuchos com diâmetro da base maior que o diâmetro do topo. É proibido uso de tuchos roletados.

3.13 Admissão

3.13.1 Coletor: livre nacional. Permitido espaçador máximo de 1" entre coletor e carburador.

3.13.2 Controle de ar: Carburador do modelo Weber 44 IDF de livre procedência.

3.13.3 Diâmetro máximo da borboleta: 2 x 44mm.

3.13.4 Diâmetro máximo do difusor: 2 x 36 mm.

3.14 Escapamento:

3.14.1 Coletor: livre de marca e procedência.

4. Caixa de transmissão

4.1 Fabricante / modelo: Clark, Eaton ou Mazda

4.2 Número de velocidades: 5

4.3 Relação: conforme tabela abaixo

	CL2215	CL2205	MV3000	FSO 2405 B	FSO 2405 D	FSO 2405 Stock car
	Relação	Relação	Relação	Relação	Relação	Relação
1a	3,923	3,923	3,49	4,079	4,473	3,48
2a	2,278	2,278	2,16	2,289	2,458	2,09
3a	1,431	1,431	1,4	1,472	1,472	1,3
4a	1	1	1	1	1	1
5a	0,839	0,839	0,78	0,809	0,809	0,81

4.4 Localização no veículo: dianteira, longitudinal, acoplada ao motor.

4.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho

4.6 Diferencial:

4.6.1 Opala / Caravan:

4.6.1.1 Dana 30. Permitido blocante.

4.6.1.2 Relação do diferencial: 3,73:1, ou 3,54:1

4.6.2 Omega / Suprema:

4.6.2.1 Original do veículo, permitido blocante.

4.6.2.2 Relação do diferencial: 3,70:1

4.7 A árvore de transmissão (CARDAN): deverá obrigatoriamente ser totalmente em aço, pintada na cor branca e com peso mínimo de 6.0 kg. As juntas (cruzetas) deverão ser de aço, de livre procedência e seu sistema de fixação é livre.

FICHA TÉCNICA 2025-05

FICHA TÉCNICA ALDEE E BERGA

Ficha técnica válida a partir de 01/01/2025

1 Definições

- 1.1 Fabricante: Aldee – Almir Donato Equipamentos Esportivos ou Berga.
- 1.2 Denominação Comercial: Aldee RFL, RFT (ou Berga), RTL e RTT
- 1.3 Tipo de Construção: Chassis tubular reforçado com fibra de vidro. Carroceria unitária.

2 Dimensões

2.1 Comprimento:

Aldee RFL	4010mm +/- 50mm
Aldee RFT e Berga	4010mm +/- 50mm
Aldee RTL	4115mm +/- 50mm
Aldee RTT	4010mm +/- 50mm

2.2 Entre eixos:

Aldee RFL	2358mm +/-50mm
Aldee RFT e Berga	2358mm +/-50mm
Aldee RTL	2462mm +/-50mm
Aldee RTT	2358mm +/-50mm

3 Motor

3.1 Localização: conforme tabela abaixo:

Aldee RFL	dianteiro, longitudinal 20 graus à direita
Aldee RFT e Berga	dianteiro, transversal 20 graus para trás
Aldee RTL	entre eixos traseiro, longitudinal 20 graus para a direita.
Aldee RTT	entre eixos traseiro, transversal 20 graus para trás

3.2 Fabricante / modelo: VW EA827 (AP)

3.3 Cabeçote:

3.3.1 Material: alumínio

3.3.2 Válvulas: 8

3.3.3 Modelo: unilateral ou crossflow

4 Caixa de transmissão

4.1 Fabricante / modelo: VW

4.1.1 Localização no veículo: compartimento do motor.

4.1.2 Localização da alavanca de marchas: assoalho.

5 Suspensão para Aldee RFL, RFT, Berga e RTT

5.1 Dianneira:

5.1.1 Tipo: MacPherson

5.1.2 Molas: helicoidais

5.1.3 Barra estabilizadora: sim, diâmetro e construção livre.

5.1.4 Amortecedor: telescópico, hidráulico. Permitido auxilio a gás. Proibido reservatório externo.

5.2 Traseira:

5.2.1 Tipo: MacPherson

5.2.2 Molas: helicoidais

5.2.3 Barra estabilizadora: sim, diâmetro e construção livre.

5.2.4 Amortecedor: telescópico, hidráulico. Permitido auxilio a gás. Proibido reservatório externo.

6 Suspensão para Aldee RTL

6.1 Dianteira:

6.1.1 Tipo: Duplo A com amortecedores internos, posição vertical

6.1.2 Molas: helicoidais

6.1.3 Barra estabilizadora: sim, diâmetro e construção livre.

6.1.4 Amortecedor: telescópico, hidráulico. Permitido auxilio a gás. Proibido reservatório externo.

6.1.5 Manga de eixo: original Aldee fabricada sobre a torre original do VW Gol ou Santana até 1993.

6.2 Traseira:

6.2.1 Tipo: Duplo A com amortecedores inclinados a 45 graus +/- 5 graus.

6.2.2 Molas: helicoidais

6.2.3 Barra estabilizadora: sim, diâmetro e construção livre.

6.2.4 Amortecedor: telescópico, hidráulico. Permitido auxilio a gás. Proibido reservatório externo.

6.2.5 Manga de eixo: original Aldee fabricada sobre a torre original do VW Gol ou Santana até 1993.

7 Freios

7.1 Sistema de frenagem: duplo circuito, hidráulico

7.2 Número de cilindros mestres: 1 ou 2.

7.3 Número de pinças por roda: 1.

7.4 Número de pistões por pinça de roda: máximo 4.

8 Sistema de direção para Aldee RFL, RFT, Berga e RTT

8.1 Caixa de direção: VW Gol ou Santana com retrabalho livre. Auxílio hidráulico, eletro-hidráulico ou elétrico permitido.

8.2 Braços de direção: VW Gol ou Santana com retrabalho livre.

9 Sistema de direção pra Aldee RTL

9.1 Caixa de direção: Fiat Uno. Sem auxílio elétrico, hidráulico ou eletro-hidráulico.

9.2 Braços de direção: Fiat Uno com modificação livre.

10 Fotos suspensões Aldee RFL

10.1 Dianteira:



10.2 Traseira:



11 Fotos suspensões Aldee RFT e Berga

11.1 RTL Dianteira



11.2 Traseira



12 Fotos suspensões Aldee RTL

12.1 Dianteira:



12.2 Traseira:



13 Fotos das suspensões Aldee RTT:

13.1 Dianteira:



13.2 Traseira:



FICHA TÉCNICA 2025-06

FICHA TÉCNICA JPF

Ficha técnica válida a partir de

01/01/2025

Foto A

Lateral



Foto B e C

Frente



Trás



1 Definições

1.1 Fabricante: José Ferraz (Português)

1.2 Denominação Comercial: JFP protótipo / Ferraz Competições

1.3 Tipo de Construção: plataforma VW (Fusca) modificado suspensão e posição do motor

1.4 Carroceria e apêndices aerodinâmicos conforme fotos acima.

2 Dimensões

2.1 Comprimento: 4500mm

2.2 Entre-eixos: máximo 2360mm

2.3 Bitola dianteira: 1680mm

2.4 Bitola traseira: 1720mm

2.5 Largura da carroceria medida externamente entre as caixas de ar: 1670 mm próximo ao eixo dianteiro e 1810 mm próximo ao eixo traseiro.

2.6 Aerofólio traseiro: permitido modelo livre respeitando as dimensões da carroceria (largura, altura e comprimento)

2.7 Saisas laterais: conforme imagem acima

2.8 Extrator traseiro: conforme imagem acima

3 Caixa de transmissão

3.1 Fabricante / modelo: VW / Audi 02J

3.2 Número de velocidades: 5

3.3 Relação: original

3.4 Localização no veículo: traseira transversal, acoplada ao motor.

3.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho

4 Suspensão

4.1 Dianteira

4.1.1 Tipo: original VW Fusca

4.1.2 Molas: espirais do tipo coil over

4.1.3 Barra estabilizadora: sim, conforme fotos.

4.1.4 Amortecedor: de competição com regulagem de altura (rosca)

4.2 Traseira

4.2.1 Tipo: Multilink

4.2.2 Molas: espirais do tipo coil over

4.2.3 Barra estabilizadora: sim, conforme fotos

4.2.4 Amortecedor: de competição com regulagem de altura (rosca)

5 Sistema de direção

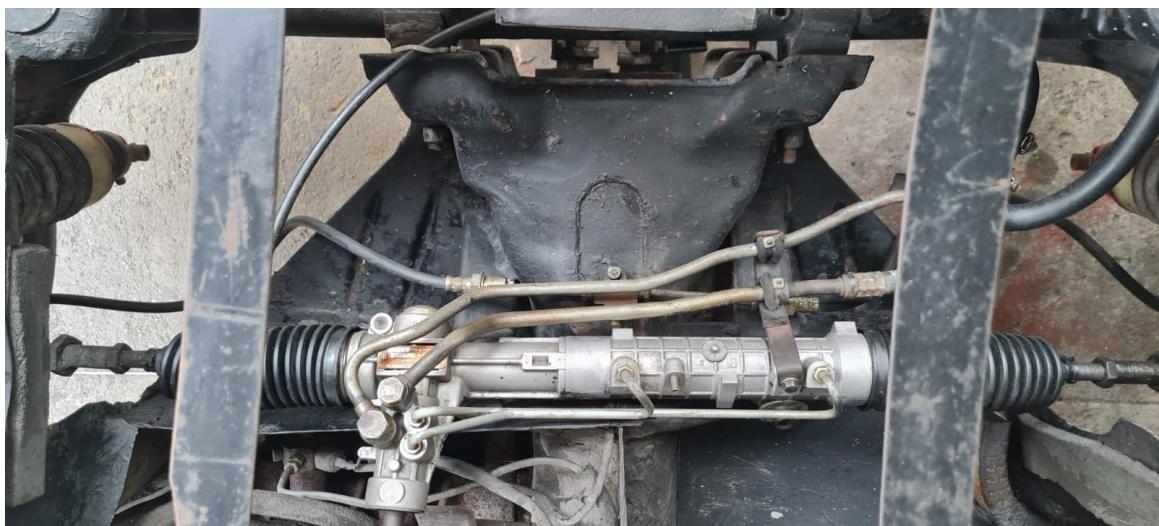
5.1 Caixa de direção: hidráulica do Fiat Palio

5.2 Braços de direção: Fiat Palio modificados

6 Fotos

6.1 Suspensão dianteira:





6.2 Suspensão traseira:



FICHA TÉCNICA 2026-01

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 4 OPALA / CARAVAN 4 CILINDROS

Ficha técnica válida a partir de

01/01/2026

Foto A

Lateral



Detalhe



Foto B e C

Frente



Trás



1. Definições

1.1 Fabricante: General Motors do Brasil

1.2 Denominação Comercial: Chevrolet Opala ou Chevrolet Caravan

1.3 Tipo de Construção: monobloco com sub-chassis

1.4 Carroceria e apêndices aerodinâmicos conforme fotos acima.

2. Dimensões

2.1 Comprimento: 4800mm

2.2 Entre-eixos: 2667mm +/- 15mm

2.3 Aerofólio traseiro: permitido modelo livre respeitando as dimensões da carroceria (largura, altura e comprimento)

2.4 Saias laterais: proibido

2.5 Extrator traseiro: proibido

3. Motor

3.1 Localização: dianteiro longitudinal em posição original

3.2 Fabricante / modelo: Chevrolet

3.3 Bloco: GM 4 cilindros (151 ou 153 CID)

3.4 Virabrequim: original GM curso máximo: 82,6mm

3.5 Diâmetro máximo do cilindro: 102,7 mm

3.5.1 Pistão: livre de fabricante e origem. Permitido pistão forjado.

- 3.5.2 Pinos de pistão: livre de fabricante e origem
- 3.5.3 Anéis de cilindro: livre de fabricante e origem. Obrigatório a manutenção de 3 anéis.
Proibido anéis do tipo Gapless ® da fabricante Totalseal ou similar.
- 3.6 Biela: livre, distância entre furos entre 5,7 e 6,2 polegadas
- 3.7 Volante: original da marca.
- 3.8 Embreagem: original da marca.
- 3.9 Cabeçote: original da marca com livre retrabalho em dutos e câmaras.
- 3.9.1 Fabricante: General Motors
- 3.9.2 Modelo: original dos motores 151 e 153 CID.
- 3.9.3 Material: ferro fundido
- 3.9.4 Válvulas: inox com 50mm da admissão e 40mm no escapamento
- 3.9.5 Guias: original da marca com retrabalho livre
- 3.9.6 Sedes: original da marca.
- 3.10 Comando de válvulas: livre, fabricação nacional.
- 3.10.1 Engrenagem do comando e virabrequim: livre.
- 3.11 Balanceiro: 1.75 fabricante livre. Permitido modelo roletado.
- 3.12 Tuchos: livre marca e procedência. Permitido modelo roletado.
- 3.13 Admissão
- 3.13.1 Controle de ar: Carburador do modelo Weber 45 DCOE de livre procedência
- 3.13.2 Diâmetro máximo da borboleta: 4 x 45mm
- 3.13.3 Diâmetro máximo do difusor: 4 x 36mm
- 3.14 Escapamento:
- 3.14.1 Coletor: livre de marca e procedência.

4. Caixa de transmissão

- 4.1 Fabricante / modelo: Clark CL2205
- 4.2 Número de velocidades: 5
- 4.3 Relação: conforme tabela abaixo

	CL2205
	Relação
1a	3,404
2a	2,157
3a	1,378
4a	1
5a	0,837

- 4.4 Localização no veículo: dianteira, longitudinal, acoplada ao motor.
- 4.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho
- 4.6 Diferencial: Braseixos ou Dana 30.
- 4.6.1 Relação do diferencial: 3.54:1 ou 4.10:1
- 4.7 A árvore de transmissão (CARDAN): deverá obrigatoriamente ser totalmente em aço, pintada na cor branca e com peso mínimo de 6.0 kg. As juntas (cruzetas) deverão ser de aço, de livre procedência e seu sistema de fixação é livre.

FICHA TÉCNICA 2026-02

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 5 OPALA / CARAVAN / OMEGA / SUPREMA 6 CILINDROS

Ficha técnica válida a partir de

01/01/2026

Foto A

Lateral



Foto B

Frente



1. Definições

1.1 Fabricante: General Motors do Brasil

1.2 Denominação Comercial: Chevrolet Opala, Chevrolet Caravan, Chevrolet Omega ou Chevrolet Suprema.

1.3 Tipo de Construção: monobloco com sub-chassis ou monobloco.

1.4 Carroceria e apêndices aerodinâmicos conforme fotos acima.

2. Dimensões

2.1 Comprimento:

2.1.1 Opala / Caravan: 4800mm

2.1.2 Omega / Suprema: 4730mm

2.2 Entre-eixos:

2.2.1 Opala / Caravan: 2667mm +/- 15mm

2.2.2 Omega / Suprema: 2730 +/- 15mm

2.3 Aerofólio traseiro: permitido modelo livre respeitando as dimensões da carroceria (largura, altura e comprimento)

2.4 Saias laterais: liberado conforme fotos acima.

2.5 Extrator traseiro: liberado conforme fotos acima.

3. Motor

3.1 Localização: dianteiro longitudinal em posição livre.

3.2 Fabricante / modelo: Chevrolet

3.3 Bloco: 250 CID

3.4 Virabrequim: Obrigatório o uso da árvore de manivelas original do Opala ou Ômega com curso de 89,7 mm com tolerância de 0,1 mm. Não é permitido qualquer retrabalho nos contrapesos a não ser furos para o balanceamento. Permitido o balanceamento e nitretação. Permitido furar a ponta da árvore, para única e exclusivamente colocação de um parafuso de fixação do cubo da polia.

3.5 Diâmetro máximo do cilindro: 100,05mm

3.5.1 Pistão: livre de fabricante e origem. Permitido pistão forjado.

3.5.2 Pinos de pistão: livre de fabricante e origem

3.5.3 Anéis de cilindro: livre de fabricante e origem. Obrigatório a manutenção de 3 anéis. Proibido anéis do tipo Gapless ® da fabricante Total Seal ou similar.

3.6 Biela: livre 5,7 ou 6 polegadas.

3.7 Volante: em aço, fabricação nacional. Permitido o volante original do motor desde que seja instalada uma cinta protetora sobre a região do volante.

3.8 Embreagem: Permitido modelo original mono disco ou mutidisco. Origem e fabricação do conjunto de embreagem é livre. Material de atrito permitido somente cerâmica ou lona, sendo proibido o uso de embreagens de material de fibra de carbono ou de seus derivados. Permitida a utilização de acionamento hidráulico.

3.9 Cabeçote

3.9.1 Fabricante: GM original em ferro fundido

3.9.2 Modelo: original dos motores 4.1 Opala ou Ômega

3.9.3 Material: ferro fundido

3.9.4 Retrabalho livre no cabeçote porém sem adição de material.

3.9.5 Válvulas: livre

3.9.6 Guias: originais, permitido o embuchamento guia de bronze.

3.9.7 Sedes: originais

3.10 Comando de válvulas: livre

3.10.1 Engrangem do comando e virabrequim: livre.

3.11 Balanceiro: 1.75 fabricante livre. Permitido o uso de prisioneiros dos balancins, rosqueados no cabeçote, respeitando seu eixo de centro e ângulo de inclinação originais. Permitido o uso de pinos / parafusos para travar os prisioneiros de balancim prensados no cabeçote, respeitando sempre seu eixo de centro e ângulo de inclinação originais

3.12 Tuchos: É permitido o uso de tuchos mecânicos e/ou roletados, livre marca e procedência.

3.13 Admissão:

3.13.1 Carburador:

3.13.1.1 Coletor: livre nacional. Permitido espaçador máximo de 1" entre coletores e carburador.

3.13.1.2 Controle de ar: Carburador do modelo Weber 44 IDF de livre procedência.

3.13.1.3 Diâmetro máximo da borboleta: 2 x 44mm.

3.13.1.4 Diâmetro máximo do difusor: 2 x 38 mm.

3.13.2 Injeção Eletrônica:

3.13.2.1 Coletor: livre nacional.

3.13.2.2 Controle de ar: um corpo de borboletas duplo.

3.13.2.3 Diâmetro máximo da borboleta: 2 x 40mm.

3.13.2.4 Módulo: Livre desde que nacional. Permitida injeção e ignição sequencial.

3.14 Escapamento:

3.14.1 Coletor: livre de marca e procedência.

4. Caixa de transmissão

4.1 Fabricante / modelo: Clark, Eaton ou Mazda

4.2 Número de velocidades: 5

4.3 Relação: conforme tabela abaixo

	CL2215	CL2205	MV3000	FSO 2405 B	FSO 2405 D	FSO 2405 Stock car
	Relação	Relação	Relação	Relação	Relação	Relação
1a	3,923	3,923	3,49	4,079	4,473	3,48
2a	2,278	2,278	2,16	2,289	2,458	2,09
3a	1,431	1,431	1,4	1,472	1,472	1,3
4a	1	1	1	1	1	1
5a	0,839	0,839	0,78	0,809	0,809	0,81

4.4 Localização no veículo: dianteira, longitudinal, acoplada ao motor.

4.5 Localização da alavanca de marchas: central no assoalho

4.6 Diferencial:

4.6.1 Opala / Caravan:

4.6.1.1 Dana 30. Permitido blocante.

4.6.1.2 Relação do diferencial: 3,73:1, ou 3,54:1

4.6.2 Omega / Suprema:

4.6.2.1 Original do veículo, permitido blocante.

4.6.2.2 Relação do diferencial: 3,70:1

4.7 A árvore de transmissão (CARDAN): deverá obrigatoriamente ser totalmente em aço, pintada na cor branca e com peso mínimo de 6.0 kg. As juntas (cruzetas) deverão ser de aço, de livre procedência e seu sistema de fixação é livre.

FICHA TÉCNICA 2026-03

FICHA TÉCNICA DIVISÃO 2, 3 e 5 HONDA CIVIC LSI

Ficha técnica válida a partir de

01/01/2026

Foto A

Lateral



Foto B e C

Frente



Trás

**1. Definições**

1.1 Fabricante: Honda

1.2 Denominação Comercial: Civic LSI

1.3 Tipo de Construção: Monobloco original com adaptação para os coxins do motor GM 2.0 8V.

1.4 Carroceria e apêndices aerodinâmicos: conforme fotos acima. Capô do motor modificado para abrigar o motor GM 2.0 8V.

2. Dimensões

2.1 Comprimento: 4080 mm

2.2 Entre-eixos: 2570 mm

2.3 Largura da carroceria medida externamente entre as caixas de ar: original

2.4 Largura máxima total do veículo medida na linha dos eixos das rodas dianteiras e traseiras na superfície lateral externa dos Pneus: original.

2.5 Aerofólio traseiro: conforme imagens acima.

3. Motor

3.1 Localização: Dianteiro transversal

3.2 Fabricante / modelo: GM – 2.0 8V

3.3 Bloco: original GM ferro fundido.

3.4 Virabrequim: Original GM 2.0 curso 86 mm

3.5 Cabeçote:

3.5.1 Fabricante: GM Original

3.5.2 Modelo: Fluxo Cruzado 8V

3.5.3 Material: Alumínio

4. Caixa de transmissão

4.1 Fabricante / modelo: Original GM F18

4.2 Número de velocidades: 5 Velocidades

4.3 Relação: Original GM F18

4.4 Localização no veículo: Dianneiro Transversal

4.5 Localização da alavanca de marchas: Alavanca e trambulador original GM adaptados no túnel central do monobloco.

5. Suspensão

5.1 Dianneira:

5.1.1 Tipo: Original Independente – Double Wishbone.

5.1.2 Amortecedor: Originais trabalhados com rosca para mola (coil over).

5.2 Traseira:

5.2.1 Tipo: Original Independente – multilink.

5.2.2 Amortecedor: Originais trabalhados com rosca para mola (coil over).

6. Sistema de direção

6.1 Caixa de direção: Original.

6.2 Braços de direção: Original.

7. Fotos suspensões

7.1 Dianneira:



7.2 Traseira:





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

Curitiba/PR, São Paulo/SP, Porto Alegre/RS e Florianópolis/SC, 20 de Dezembro de 2025

Federação de Automobilismo de São Paulo
Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurilio Gatti
Presidente

Federação de Automobilismo de Santa Catarina
Admir Gelsemino Chiesa
Presidente

Federação Gaúcha de Automobilismo
Arlindo Signor
Presidente