

CAMPEONATO PARANAENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2024

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA TURBO TRASEIRA (TT)

DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração traseira equipados com motores superalimentados por meio de turbo-compressor, blower, supercharger ou Oxido nitroso. (permitida apenas a utilização de um superalimentador ou supercomburente em cada carro. Exemplo: turbo + Blower, turbo + nitro. São proibidos).

HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos de fabricação nacional com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 8 (oito) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Turbo Traseira.

PESO MÍNIMO:

ART. 5 – Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

MOTOR:

ART. 7 – O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

ART. 8 – O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação dos suportes no motor devem permanecer originais.

ART. 9 – Nos veículos Volkswagen Fusca e derivados fica liberada a alteração na altura de fixação do motor em três polegadas.

ART. 10 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 11 – Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo, respeitando o mesmo número de cilindros do original.

ART. 12 – Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos de motor da marca “Auto Línea” modelo Hiper Case, podendo ser trabalhado.

ART. 13 – Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

ART. 14 – Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, Dodge Polara, Fusca e derivados, a troca do motor original pelos motores GM Família II 8 (oito) e 16 (dezesesseis) válvulas e GM Opala 4 cil, VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.

ART. 15 – Para veículos equipados com motor traseiro, fica liberado a confecção de um duto de ar para a boca da turbina. Para os veículos com motor dianteiro que optarem por fazer o duto, o mesmo deverá ser feito na parte frontal do carro através da grade do motor, para-choque ou painel frontal (mini frente).

SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipos livre.

SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 17 – Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 18 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 19 – Proibida a retirada do radiador e mudança no seu local de fixação.

ART. 20 – Liberado, para veículos refrigerados a ar, a remoção ou a substituição do ventilador original por outro modelo.

ART. 21 – Permitido a substituição da bomba d’água e seu local de fixação por elétrica ou similar.

CABEÇOTE:

ART. 22 – É permitido o SWAP de cabeçote por outros modelos, devendo este ser proveniente do mesmo fabricante do motor.

ART. 23 – Fica livre o seu trabalho.

ART. 24 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 25 – É permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que seja fabricado em alumínio fundido (proibido o uso de cabeçotes do tipo billet).

ALIMENTAÇÃO:

ART. 26 – O coletor de admissão é livre.

ART. 27 – O número de carburadores ou corpos de injeção é livre.

ART. 28 – Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

ART. 29 – Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

ART. 30 – Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.

ART. 31 – Combustível livre

ESCAPAMENTO:

ART. 32 – Livre. Vide Regras Gerais.

SUSPENSÃO:

ART. 33 – Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo na suspensão dianteira, podendo ser alterados na suspensão traseira, respeitando-se a estrutura do veículo. A distância entre eixos deve ser mantida conforme a indicada pelo fabricante com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros).

ART. 34 – Todos os componentes da suspensão dianteira devem estar presentes nos seus lugares originais.

ART. 35 – Fica liberado o trabalho nas longarinas traseira.

ART. 36 – Liberado o uso de rodas (wheelie bar) somente para veículos com motor traseiro com comprimento máximo de 1,30 metros medido do centro do eixo traseiro até o final das rodinhas.

ART. 37 – Proibido o uso de “four link”, exceto quando este for a suspensão original de fábrica, porém não pode ser substituída por um four link de competição. (Ex: suspensão original do Opala)

ART. 38 – Liberado o uso de “ladder-bar”.

ART. 39 – Liberado o uso de amortecedores do tipo “coil-over”.

ART. 40 – Liberado a retirada da barra estabilizadora.

TRANSMISSÃO:

ART. 41 – Livre, nacional ou importado.

ART. 42 – O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

ART. 43 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

ART. 44 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.

ART. 45 – Não será permitido o uso de alavanca/trambulador “in line”/“v gate”/seqüencial.

ART. 46 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 47 – Obrigatório o uso de alavancas em H (“h pattern”).

ART. 48 – Proibido o uso de câmbios “clutchless” mesmo que estejam equipados com alavanca em H.

ART. 49 – Os veículos dotados de eixo cardã deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança, de no mínimo 3,0mm (três milímetros) de espessura, que impeça o cardã tocar o solo em caso de quebra.

EMBREAGEM:

ART. 50 – Livre, porém não pode ser automática.

ART. 51 – Permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir).

RODAS E PNEUS:

ART. 52 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 18”.

ART. 53 – Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225 mm e mínima 165 mm.

ART. 54 – Liberado o uso de pneus do tipo “DRAG DOT RADIAL”, com as medidas acima citadas descritas na lateral do mesmo.

ART. 55 – Os pneus deverão ser de construção tipo radial.

ART. 56 – Os pneus podem ser nacionais ou importados, estar em bom estado de conservação.

ART. 57 – Permitido o uso, nas rodas dianteiras, de pneus do tipo “Front Runners” com especificações para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0”(quinze polegadas).

ART. 58 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 59 – Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.

ART. 60 – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

ART. 61 – Será permitido o uso de somente 1(um) jogo de pneus da tração para realizar todas as largadas válidas da etapa. Os pneus serão lacrados pela vistoria técnica logo após a primeira largada válida realizada. Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

ART. 62 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

SISTEMA DE FREIO:

ART. 63 – O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.

ART. 64 – Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.

ART. 65 – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

ART. 66 – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

ART. 67 – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

ART. 68 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

ART. 69 – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

ART. 70 – Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.

ART. 71 – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CARROCERIA E CHASSI:

ART. 72 – Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, exceto as aqui especificadas.

ART. 73 – Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para instalação de equipamentos de performance.

ART. 74 – O assoalho e painel corta-fogo deve permanecer original.

ART. 75 – As caixas de ar devem permanecer originais até o limite interno do assoalho ou início da caixa de roda traseira.

ART. 76 – Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna. Para os veículos Volkswagen Fusca, fica liberado o alargamento dos para-lamas.

ART. 77 – Liberada a substituição das longarinas traseiras por estrutura em aço com a finalidade de acomodar os pneus e a suspensão traseira. A tolerância para o tubo de apoio da suspensão traseira é de no máximo 15cm após a coluna B. A tolerância para o tubo de apoio da suspensão traseira é de no máximo 15cm após a coluna B (no sentido do painel de instrumentos do veículo).

ART. 78 – Liberada a substituição das caixas de roda traseira para acomodação dos pneus por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.

ART. 79 – Liberado a substituição do fundo do porta-malas e fundo do assento traseiro por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.

ART. 80 – Liberado o trabalho no túnel do veículo para acomodação do eixo-cardã, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.

ART. 81 – Permitido o levantamento do capô dianteiro / traseiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.

ART. 82 – São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

ART. 83 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 84 – Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro ou traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

ART. 85 – Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.

ART. 86 – As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém as maçanetas externas devem estar presentes.

ART. 87 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 88 – Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.

ART. 89 – Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

HABITÁCULO:

ART. 90 – Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

ART. 91 – Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

ART. 92 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 93 – Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros

dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente. As máquinas de levantamento dos vidros traseiros (se for o caso) podem ser retiradas.

ART. 94 – Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

ART. 95 – Permitida a retirada do console central.

ART. 96 – Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

ART. 97 – Proibida a instalação de turbinas, “wastegates”, “blowoff” ou qualquer outro componente gerador de calor, gases ou líquido inflamável dentro do habitáculo do veículo.

ART. 98 – Permitido a instalação de intercoolers e tanques de água dentro do habitáculo do veículo, desde que os mesmos estejam solidamente fixados.

ART. 99 – Qualquer alteração executada ou “fechamento” interno do veículo deverá ser de aço e estar permanentemente soldado.

SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 100 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 101 – A bateria deve estar solidamente fixada, sendo permitida a sua transferência para o porta-malas do veículo.

ART. 102 – Proibida a retirada do motor de arranque.

ART. 103 – Permitida a retirada do alternador.

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 104 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 105 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 106 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 107 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 108 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 109 – O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

ART. 110 – Permitido o uso de “catch tank”.

ART. 111 – Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

SEGURANÇA:

ART. 112 – Vide Regras Gerais.

ART. 113 – Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

Curitiba / fevereiro / 2024.

Rubens Maurílio Gatti
Presidente