

CAMPEONATO PARANAENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2016

7- REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA SUPER STREET TRAÇÃO TRASEIRA

7.1 – NORMAS TÉCNICAS:

A categoria Super Street Tração Traseira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

7.2 – DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupé ou sedan, de 2, 3, 4 ou 5 portas. Veículos de tração traseira, 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros equipados com motores naturalmente aspirados ou com superalimentação de óxido nítrico.

7.3 – DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será: Super Street Tração Traseira. Todos os veículos desta categoria devem fixar no pára-brisa dianteiro do lado direito, nas laterais lados direito e esquerdo e na parte traseira, o número do carro e as iniciais da categoria (SSTT). Os tamanhos dos números / letras devem ser de no mínimo 15 X 15 Cm, e a cor deve ser contrastante com a cor do fundo da superfície onde os mesmos serão fixados.

7.4 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de turismo, deverão ter sido produzidos ao menos 1000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros refrigerados a ar ou água.

7.5 – PESO MÍNIMO:

Para veículos que não utilizam sistema de injeção de óxido nítrico deverá seguir a seguinte tabela:

- Veículos com 4 cilindros: 590 Kg (quinhentos e noventa quilos)
- Veículos com 6 ou 8 cilindros: 890Kg (oitocentos e noventa quilos).

Para veículos que utilizam sistema de injeção de óxido nítrico deverá seguir a seguinte tabela:

- Veículos 4 cilindros: 670 Kg (seiscentos e setenta quilos)
- Veículos com 6 ou 8 cilindros: 970Kg (novecentos e setenta quilos).

O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo. É liberado o alívio de peso através da retirada de componentes móveis do veículo. O lastro máximo desta categoria será de 150 Kg e este deverá ser solidamente fixado e localizado na parte traseira do veículo; o mesmo será lacrado quando da vistoria técnica.

7.6 – MOTOR:

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial não pode ser alterada. Fica livre o retrabalho do bloco do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

7.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres. O número de velas não pode ser modificado.

7.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres. É permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

7.9 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser o original fornecido pela fábrica do motor, podendo ser retrabalhado. O comando de válvulas é livre.

7.10 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre. É permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados. O número de carburadores é livre. Sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível. Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos. É permitido o uso de super alimentação - óxido nitroso de acordo com a tabela de pesos do item 7.5. É proibido o uso de turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir. É permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

7.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

7.12 – SUSPENSÃO: Livre.

7.13 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual. A caixa de câmbio pode ser nacional ou importada. É permitido o sistema de engate rápido das marchas. É obrigatória a existência da marcha a ré, e esta deve estar funcionando normalmente. É permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante. É proibido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou seqüencial. Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel de segurança que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

7.14 – EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

7.15 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres. É permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado. Os pneus devem estar em bom estado de conservação, podendo ser retrabalhado. Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada. É proibido o uso de pneus recapados e biscoito.

7.16 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

7.17 – CARROCERIA E CHASSI:

É

permitido alterar a carroceria ou chassi / monobloco do veículo, na condição de que o peso mínimo seja respeitado e a segurança do piloto seja preservada. Todos os componentes móveis da carroceria podem ser retirados ou substituídos por material mais leve. Veículos que tenham recorte de material do monobloco passarão por uma rigorosa vistoria de

segurança, e a aceitação ou não do veículo na competição será critério exclusivo dos comissários da prova.

7.18 – HABITÁCULO:

É permitido a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles. Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação da “gaiola de segurança”, porém o uso do banco de competição e cinto é obrigatório. Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação do sistema de extinção de 3 pontos, mas é obrigatório o uso de extintor carregado, válido e fixado em seu suporte original. O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 10.22 (segurança). É obrigatório para veículos desmontados a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 10.22 (segurança). Veículos sem vidro na porta do piloto deverão ter rede de contenção no lugar do vidro. O volante de direção e a manopla do câmbio são livres – exceto volante de madeira. O pára-brisa só poderá ser substituído por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixado. Proibido o uso de acrílico.

7.19 – SISTEMA ELÉTRICO:

A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos. A bateria deve estar solidamente fixada. A bateria pode ser deslocada do seu local original, porém se instalada no habitáculo deverá possuir uma proteção contra derramamento de líquido e seus contatos deverão estar protegidos.

7.20 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre. Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros.

7.21 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos. O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com material de zinco. No caso do tanque estar colocado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser antichama. As bombas de combustível e canalizações devem estar recobertas de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na proteção deve ser antichama.

7.22 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologado e válido. É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma antichama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. É obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado. É obrigatório, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo. Deve ser construído sistema de extinção de incêndio composto de um extintor de pó químico ou halon com capacidade de 4 (quatro) Kg, solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. O uso de capacete aberto é proibido.



Curitiba, 10 de Fevereiro de 2016.

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubéns Maurílio Gatti
Presidente