

CAMPEONATO PARANAENSE DE ARRANCADA NO PREP 2026

REGULAMENTO TÉCNICO

CATEGORIAS IMPORT

Todo o piloto deverá ter a cédula da modalidade Arrancada do ano corrente para participar do campeonato ou prova.

DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam destas categorias veículos bipostos nacionais e importados, turismo de produção em série, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas de tração dianteira, traseira ou integral (4x4), equipados com motores naturalmente aspirados ou ainda superalimentados por meio de turbo-compressor, blower, supercharger ou Óxido nítrico.

HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos de turismo, de rua ou ainda de competição.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.

ART. 4 – O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.

ART. 5 – A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

ART. 6 – A denominação desta categoria será IMPORT.

ALÍVIO DE PESO:

ART. 7 – É proibido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, desde que não comprometa a estrutura e segurança do veículo.

ART. 8 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este for rígido e estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico. Proibido qualquer embalagem com areia.

ART. 9 – Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

MOTOR:

ART. 10 – Livre.

ART. 11 – Permitido o recuo do motor.

ART. 12 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial pode ser alterada.

SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRÔNICO:

ART. 13 – Marca e tipo livres.

SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 14 – Livre.

CABEÇOTE:

ART. 15 – Livre.

ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:

ART. 16 – Sistema de alimentação livre.

ART. 17 – Permitida a superalimentação com óxido nítrico, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir

ESCAPAMENTO:

ART. 18 – Livre. Vide Regras Gerais.

SUSPENSÃO:

ART. 19 – Proibida a suspensão rígida.

ART. 20 – Demais alterações livres.

TRANSMISSÃO:

ART. 21 – Caixa de câmbio é livre.

ART. 22 – Os veículos dotados de eixo cardan deverão possuir obrigatoriamente cinto de segurança para árvore de transmissão. Ver Regulamento Técnico Geral.

EMBREAGEM:

ART. 23 – Livre.

RODAS E PNEUS:

ART. 24 – As rodas são livres.

ART. 25 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneu, nacional ou importado, de qualquer tipo ou ainda pneus específicos para uso em competições.

Para os veículos com a tração só na dianteira ou só na traseira, os pneus serão livres.

Para os veículos com a tração integral, permitido somente com pneu radial nacional ou importado, sendo PROIBIDO o pneu tipo semi Slick.

ART. 26 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 27 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 28 – É proibido o uso de pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

SISTEMA DE FREIO:

ART. 29 – O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

ART. 30 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CARROCERIA E CHASSI:

ART. 31 – Não são permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo.

ART. 32 – As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.

HABITÁCULO:

ART. 33 – Veículos sem vidro ou “lexan” (polycarbonato) na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar. Ver Regulamento Técnico Geral, tela de proteção tipo “NASCAR”.

Permitido a retirada do banco de passageiro e o traseiro, bem como, a substituição do banco do motorista pelo banco de competição.

SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 34 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 35 – A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo. Ver Regulamento Técnico Geral.

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 36 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 37 – No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrendo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.

ART. 38 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 39 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 40 – Bomba e filtros de combustível são livres.

SEGURANÇA

ART. 41 – Vide Regras Gerais.

ART. 42 – Em carros onde a potência é elevada ou ainda em carros de competição é 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. Estão liberados desta exigência os câmbios com homologação “SFI” (ex. marca Lenco, Browell, etc).

ART. 43 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

ART. 44 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “PSI”/“SCREW”, bem como da capa de material tipo “cordura” ou balístico.

Curitiba / março / 2026.

Rubens Maurílio Gatti
Presidente