

7 - REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA SUPER STREET TRACÃO DIANTEIRA

7.1 – NORMAS TÉCNICAS:

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

7.2 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

7.3 – DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será Super Street Tração Dianteira

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 (SSTD). Os tamanhos dos números e letras devem ser de no mínimo 15 X 15 Cm cada um, e a cor deve ser contrastante com a cor do fundo da superfície onde os mesmos serão fixados. Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto na porta dianteira esquerda.

7.4 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, deverão ter sido produzidos ao menos 1000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 5 (cinco) ou 6 (seis) cilindros.

Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

7.5 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria será:

670Kg (seiscentos e setenta quilos) para carros equipados com cabeçotes de 8 (oito) válvulas.

770Kg (setecentos e setenta quilos) para carros equipados com cabeçote de 16 (dezesesseis) válvulas.

950Kg (novecentos e cinquenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de 20 (vinte) ou mais válvulas

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.

É obrigatório o peso mínimo de 150Kg (cento e cinquenta quilos) apoiado sobre o eixo traseiro.

O lastro máximo desta categoria será de 50 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:

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.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Fica livre o retrabalho do bloco **original**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Fica liberado o uso do bloco de:

- Bloco de Golf, Gol gti e Audi para veículos VW.
- Bloco de Vectra, Astra, para veículos GM
- Bloco de Temptra, Uno, Estilo, Marea para veículos Fiat

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 poderá 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 obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu retrabalho.

É permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 válvulas é permitido para todos os veículos.

O uso de cabeçotes de 20 ou mais válvulas somente é permitido em veículos equipados originalmente de fábrica com este tipo de cabeçote.

É permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

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.

Fica proibido o uso de óxido nitroso.

Fica proibido o uso de super alimentação: turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que 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:

Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo e a distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada, ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos eixos ou para frente ou para trás.

A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm.(distância entre eixo conforme indica o fabricante)

Demais alterações são livres.

Fica liberado o uso de “wheelie bars”, desde que o comprimento máximo seja de 1,65m (hum metro e sessenta e cinco centímetros) contados a partir da face externa traseira do veículo, até as rodas das barras. A altura mínima das rodas ao chão, com o veículo alinhado e pronto para largar, deverá ser de 5,0 Cm (cinco centímetros).

O uso de ajustes pneumáticos, hidráulicos, eletrônicos, etc. que modifiquem a altura das rodas em relação ao solo, é proibido.

As rodas não poderão ser feitas de material metálico.

7.13 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual.

É permitido o sistema de engate rápido das marchas.

É obrigatórias 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.

7.14 – EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

7.15 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 15”

É permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, slick de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de Arrancada.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

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

É proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.

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 permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 7.22 (segurança).

É obrigatória, a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 7.22 (segurança).

Veículos sem vidro na porta do piloto deverão ter rede de contenção no lugar do vidro.

O volante de direção e 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.

Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

A bateria deve ser recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a bateria esteja dentro do habitáculo do veículo.

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 2 (dois) 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 anti-chama deve ser construída de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser anti-chama.

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 anti-chama.

7.22 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

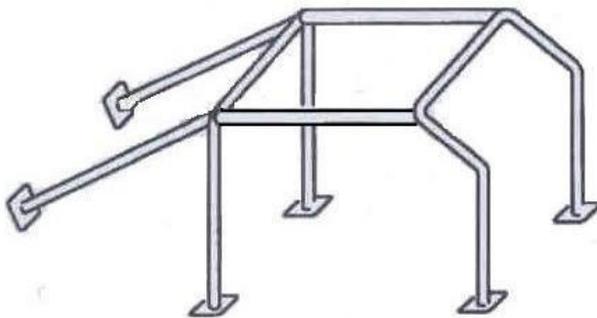
É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” (santantonio) na parte interna do veículo, de acordo com os modelos demonstrados neste regulamento, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma antichama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano um furo e 5mm para conferência da espessura mínima de 2mm para aço carbono e 1,2 mm para cromo molibdênio.

É obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 pontos de fixação.

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.



A figura ao lado representa a configuração mínima obrigatória para a construção do santantonio para esta categoria.

Curitiba, 30 de janeiro de 2007.

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurílio Gatti
Presidente