

5 - REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA STREET TURBO TRACÇÃO TRASEIRA

5.1 – NORMAS TÉCNICAS:

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

5.2 - 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 traseira equipados com motores **superalimentados** por meio de turbo compressor, blower ou supercharger.

5.3 – DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será Street Turbo 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 (STTT). Os tamanhos dos números e letras devem ser de no mínimo 15 X 15 Cm cada, 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.

5.4 – 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) cilindros, 5 (cinco) cilindros, 6 (seis) cilindros ou 8 (oito) cilindros.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

5.5 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria é de:

820Kg (oitocentos e vinte quilos) para veículos 04 cilindros refrigerados a ar;

900Kg (novecentos quilos) para veículos 04 cilindros refrigerados a água;

1.070 Kg (um mil e setenta quilos) para veículos 05 cilindros;

1.170Kg (um mil cento e setenta quilos) para veículos 06 cilindros;

1.270 Kg (um mil duzentos e setenta quilos) para veículos 08 cilindros.

O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo.

Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de suas partes e itens originais de fábrica.

É permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

5.6 – 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.

O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação devem permanecer originais.

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

Fica livre a substituição do bloco **original**, por outro de reposição do mesmo modelo, devendo este ser nacional e seguir todas as especificações técnicas. Fica livre o retrabalho e o aumento do volume do mesmo.

Obs. : A peça de reposição deverá ter uma produção mínima de 10.000 unidades ano.

5.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres.

5.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

É proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

É proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados.

5.9 – CABECOTE:

O cabeçote deve ser original, podendo este ser substituído por outro de reposição, devendo este ser nacional e seguir todas as especificações. Fica livre o seu retrabalho.

Obs.: A peça de reposição deverá ter uma produção mínima de 10.000 unidades ano.

É permitida a substituição do comando de válvulas original.

5.10 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

É 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.

É autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

É proibido o uso de injeção mecânica.

Fica proibido o uso de óxido nitroso.

É permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

5.11 – ESCAPAMENTO:

É livre o seu dimensionamento.

5.12 – SUSPENSÃO:

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 distancia entre eixos deve ser mantida conforme a indicada pelo fabricante com uma tolerância de 2,5 cm.

Fica liberado o retrabalho nas longarinas traseiras, desde que as condições de segurança sejam mantidas. Estas alterações passarão por vistoria rígida e estarão sujeitas a aprovação do comissário técnico.

É proibido o uso de rodas (wheelie bar) para apoiar o veículo.

5.13 – TRANSMISSÃO:

Livre, porém com carcaça de fabricação nacional.

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

É permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

É liberado uso de caixa de câmbio automática, desde que a mesma seja original de fabrica.

Não será permitido o uso de:

- Trans Brake ou semelhante.
- Caixa automática não original, semi-automática ou seqüencial.

Os veículos dotados de eixo cardã deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança de no mínimo 3mm de espessura, que impeça o cardã tocar o solo em caso de quebra.

5.14 – EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

5.15 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14" e máximo 17".

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 295mm e mínima 185mm.

Os pneus deverão ser radiais, ficando proibidos o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER e outros mais tidos como pneus especiais de arrancada.

Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.

Os pneus podem ser **nacionais ou importados**, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo, medido a partir do TWI.

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

É proibido o uso de pneus slick de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.

5.16 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo.

Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente.

5.17 – CARROCERIA E CHASSI:

É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco que descaracterize o modelo do veículo, ficando liberado o recorte ou retrabalho da lateral traseira externa, ate o limite máximo do inicio da caixa de rodas interna. Fica liberada também a alteração da lateral traseira interna e assoalho traseiro respeitando-se a estrutura do veículo.

É permitido o levantamento do capô dianteiro / traseiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0 Cm, medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

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

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

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

5.18 – HABITÁCULO:

É proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens permitidos.

São autorizados apenas acessórios que não afetem de qualquer forma o rendimento mecânico do veículo.

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

O volante de direção e a manopla do câmbio são livres – exceto volante de madeira.

É permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

5.19 – SISTEMA ELÉTRICO:

A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

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

É proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

5.20 – 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.

5.21 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

O tanque de combustível original deve estar presente, porem pode ser usado um tanque adicional, mas somente um deles pode ser usado como fonte de fornecimento de combustível.

Fica permitido retrabalho no tanque original, inclusive o “catch tank”.

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

5.22 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, capacete homologado e válido, sapatilha ou tênis de amarrar.

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

É obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo de 04 pontos de fixação.

É permitida a substituição do banco do lado direito por banco de competição.

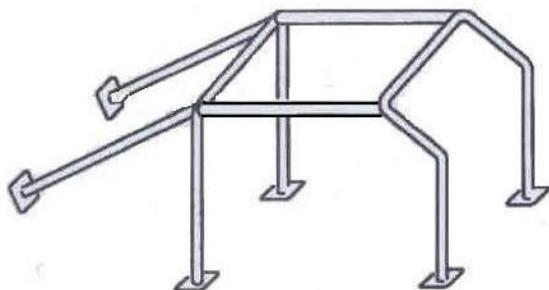
É obrigatório, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

É obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte.

O uso de capacete aberto é proibido.

Fica obrigatório o uso de santantônio ou gaiola de sobrevivência, de acordo com os modelos demonstrados neste regulamento, para todos os veículos que baixarem do tempo de **11.000s ou que atingirem velocidade igual ou superior a 190 km/h ao final dos 402 m**. O santantônio deve ter a cada cano um furo de 5 mm para conferencia da espessura mínima de 2mm para aço carbono e 1,2 mm para cromo molibdênio.

Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das pick-up's para possibilitar a colocação do quinto e sexto pontos de fixação do santantonio.



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

Curitiba, 30 de janeiro de 2007.
Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurílio Gatti
Presidente