

(Regulamento técnico e Desportivo)

CAMPEONATO PAULISTA DE ARRANCADA – 2007

REGULAMENTO DESPORTIVO

O Campeonato Paulista de Arrancada -2007 é regido por este Regulamento e pelo Código Desportivo do Automobilismo, CDA, da CBA - Confederação Brasileira de Automobilismo.

ARTIGO 1º - É proibido andar em alta velocidade ou aquecer pneus nas pistas de rolamento em frente e atrás dos boxes.

Parágrafo 1º - Qualquer piloto que contrariar o disposto neste artigo será desclassificado automaticamente, podendo, inclusive, ser punido em outras provas, a critério dos comissários desportivos ou do diretor de Prova.

Parágrafo 2º - Toda e qualquer reclamação dos pilotos, deverá ser feita, por escrito, em formulário próprio, única e exclusivamente na Secretaria da Prova. Esta reclamação será encaminhada ao diretor de Prova que após emitir parecer a encaminhará aos comissários desportivos para as providências cabíveis, previstas neste regulamento particular bem como no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Parágrafo 3º - Não será permitida qualquer interferência de pilotos na organização da prova.

ARTIGO 2º - Todos os itens de segurança deverão ser respeitados, sob pena de desclassificação do piloto a critério dos comissários desportivos ou do diretor de Prova.

Parágrafo 1º - O tanque de combustível deverá estar muito bem fixado, possuir tampa, respiro e estar dentro das Normas de Segurança da Confederação Brasileira do Automobilismo.

Parágrafo 2º - Todo veículo deverá ter obrigatoriamente cinto de segurança de 3 (três) pontos ou de 4(quatro) pontos nos bancos tipo Concha, extintor de incêndio em lugar visível e bem preso. Nas categorias originais poderá ser utilizado o cinto original, mesmo que seja abdominal.

É obrigatório para todas as categorias Super, um extintor de incêndio de no mínimo quatro Kg. de pó químico seco, com linha de cobre direcionada para a linha do motor e tanque de combustível, com puxador externo do lado direito e, ainda, interno, ao alcance do piloto.

Com cinto afixado, o puxador interno fica liberado, desde que a alavanca do extintor esteja ao alcance do piloto, mesmo com o cinto de segurança devidamente afixado.

Parágrafo 3º - Todo piloto deverá usar capacete, observando-se o prazo de validade de fábrica e estar visivelmente em bom estado.

Parágrafo 4º - Os pilotos das categorias originais, devem usar calça comprida, camisa ou camiseta com mangas, tênis ou sapatos de amarrar, mesmo nos treinos.

Parágrafo 5º - Os pilotos das categorias Super, Força livre e Dragster, deverão usar macacão próprio para competições, tênis ou sapatilhas, mesmo nos treinos (salvo nos veículos montados ou de rua).

Parágrafo 6º - Todos os itens de segurança serão exigidos também nos treinos.

Parágrafo 7º - Os veículos só poderão descer à pista com o selo adesivo já colado no pára-brisa, identidade ou habilitação colocada no saco plástico.

Parágrafo 8º - Todo veículo que estiver com vazamento de óleo ou de combustível será proibido de competir ou treinar.

Parágrafo 9º – Todo veículo inscrito nas categorias Super e Força Livre (salvo nos veículo montados ou de Rua) deverá ter, instalada, uma chave geral externa.

Parágrafo 10º – Todas as alterações deverão ser aprovadas pelos comissários desportivos e pelo diretor de Prova (Ex. Caixas de ar internas, mudança de local da bateria, etc).

Parágrafo 11 – Todo veículo sem capota, deverá usar “santo-antônio”, homologado pela CBA e capacete fechado com viseira.

ARTIGO 3º - Uma etapa do Campeonato Paulista de Arrancada será realizada em dois dias, sábado e domingo, com 2 (duas) provas no sábado e 3 (três) provas no domingo. Poderão alinhar para a última bateria os 10 (dez) primeiros classificados de cada categoria, com o menor tempo valido em qualquer uma das quatro baterias anteriores.

Parágrafo único - Em caso de empate, o piloto que tiver marcado o menor tempo em qualquer outra bateria, será considerado o melhor classificado. Da mesma forma, em caso de empate no final do campeonato, será declarado vencedor da categoria o piloto que tiver obtido o menor tempo em qualquer das etapas.

ARTIGO 4º - das inscrições de carros e pilotos:

I - Somente os carros inscritos e seus respectivos pilotos poderão comparecer ao pré-alinhamento.

II - Poderão ser efetuadas trocas de inscrições de um carro para outro ou de um piloto para outro, desde que sejam efetivadas antes do início da prova. Caso o piloto ou o carro já tenha ido para o alinhamento ou participado de uma bateria na prova a troca estará automaticamente vetada.

III - Para que possa ser efetivada, a troca deverá ser solicitada ao diretor de Prova, ou na ausência deste, aos comissários desportivos.

IV - Fica proibido o mesmo piloto inscrever-se mais de uma vez na mesma categoria, mesmo com carros diferentes.

ARTIGO 5º - Caso o veículo tenha qualquer irregularidade e for passado para categoria super, o mesmo não poderá voltar à categoria anterior tendo que, obrigatoriamente, cumprir as baterias restantes na categoria para a qual foi designado.

ARTIGO 6º - O critério para o alinhamento da primeira bateria será aleatório e orientado pelos organizadores da prova. As 02 (duas) baterias restantes serão pela ordem do menor para o maior tempo obtido nas baterias anteriores. O piloto que se recusar ao alinhamento indicado será excluído dessa bateria. A seu juízo o diretor de Prova poderá alterar o critério acima.

ARTIGO 7º - A categoria que não conseguir o mínimo de 06 (seis) competidores, a critério do diretor de Prova, será unificada a uma outra categoria.

ARTIGO 8º - Qualquer mudança técnica, sem prévia autorização do diretor de Prova ou da Secretaria da Prova, implicará automaticamente na desclassificação do piloto.

ARTIGO 9º - Caso haja qualquer tipo de problema com cronometragem, este será comunicado ao piloto, que será chamado para retornar ao grid para nova arrancada. Caso o piloto não retorne, ficará sem tempo nessa bateria. Ficando estabelecido desde já a presença de 2 (dois) comissários no grid para alinhamento, podendo ficar um representante do piloto no alinhamento, junto aos comissários, com a devida autorização do diretor de Prova.

ARTIGO 10º - Em prova noturna será obrigatório, em todas as categorias, o uso de farol dianteiro (ou de milha) e lanterna traseira (no mínimo uma).

ARTIGO 11 - Em caso de chuva, não havendo possibilidade da continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos 2 (duas) puxadas, a etapa será considerada como concretizada. Caso não se consiga realizar uma bateria, esta prova será transferida para outra oportunidade, ficando as inscrições válidas para data a ser marcada.

Parágrafo 1º - Se a prova for paralisada com a realização de duas baterias, das cinco provas previstas, e será considerada como realizada, valendo como resultado final a melhor pontuação obtida nas "puxadas" realizadas, premiando e pontuando os classificados conforme o previsto no regulamento.

Parágrafo 2º - A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data.

Parágrafo 3º - O Campeonato terminará ao final do ano, independentemente do número de provas realizadas, declarando-se vencedor o piloto que, na sua categoria, obtiver a maior soma de pontos, sem descartes.

ARTIGO 12 - A promotora do evento não se responsabiliza por acidentes ocasionados na competição, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se os organizadores de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Parágrafo único: A Federação não se responsabiliza por danos, roubo, furto ou outro qualquer tipo de evento quando do pernoite nos boxes conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição para a prova.

ARTIGO 13 - Da pontuação e dos descartes:

I - Conforme o Código Desportivo do Automobilismo – CDA, a pontuação para as provas de arrancada obedecerá ao seguinte critério:

1º - 20 pontos	6º - 6 pontos
2º - 15 pontos	7º - 4 pontos
3º - 12 pontos	8º - 3 pontos
4º - 10 pontos	9º - 2 pontos
5º - 8 pontos	10º - 1 ponto

II - A contagem final da pontuação será realizada somando-se os pontos obtidos em todo o campeonato, não havendo descartes.

ARTIGO 14 – Para todas as categorias o percurso será de 201(duzentos e um) metros.

ARTIGO 15 - Qualquer dúvida a respeito dos pneus, será decidido pelos comissários desportivos e Direção de Prova.

ARTIGO 16 - Em caso de quebra ocorrida nos treinos ou antes da primeira passada, a secretaria da prova, mediante apresentação de documento emitido pela Vistoria Técnica, devolverá 50% da inscrição, em forma de crédito para a próxima prova, permitindo que o piloto continue utilizando-se das credenciais e do Box.

ARTIGO 17- Como a modalidade desportiva Arrancada é a única que não pode ser realizada com chuva ou mesmo pista úmida, quando uma destas possibilidades ocorrer, a etapa que não for realizada não será adiada, mas, simplesmente cancelada, sendo realizada pontuação dupla na etapa seguinte.

ARTIGO 18 – Para participar do Campeonato é obrigatória à filiação anual junto a CBA.

ARTIGO 20 - Os casos omissos serão resolvidos pelos comissários desportivos, sempre orientados pelo Código Desportivo do Automobilismo - CDA.

ARTIGO 21 - Todo veículo que for chamado para ser pesado e não obedecer, o tempo obtido na bateria será invalidado, salvo nos casos em que houver 2 inscrições na mesma categoria ao qual a pesagem será feita após a segunda passagem.

ARTIGO 22 - Nas categorias em que houver aquecimento dos pneus dos dois competidores, este deverá ser feito simultaneamente após o sinal do comissário responsável, sob pena de perda da puxada. O aquecimento deverá ser feito na área determinada pela organização.

ARTIGO 23 - Quando o veículo entrar na área de alinhamento, que está situada após a área de aquecimento dos pneus, este deverá estar pronto para a largada, não havendo qualquer possibilidade de desistência. Se por qualquer motivo, que não seja por solicitação da organização, o veículo não largar o mesmo perde o direito a esta arrancada, não tendo direito a uma nova chance.

ARTIGO 24 - Fica expressamente proibida ao piloto a retirada do capacete com o veículo em movimento (nos acessos a pista, na pista de retorno ao Box), caso tal procedimento seja constatado, o piloto perderá, automaticamente, seu melhor tempo.

ARTIGO 25 - A FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO, os Clubes e os Patrocinadores envolvidos nos eventos, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infrações cometidas ou acidentes causados durante treinos e provas. Essa responsabilidade será exclusivamente daquele(s) que a(s) tenha(m) cometido ou daquele(s) que tenha(m) se envolvido em acidente(s) ou ainda de seu(s) representante(s) legal(is).

DAS VISTORIAS TÉCNICAS

ARTIGO 26 - VALIDADE: Um carro poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes, durante e depois dos treinos e/ou da prova, por quem de direito, podendo ser impedido de participar no primeiro caso, excluído no segundo e desclassificado no terceiro. Os pilotos cujos carros estiverem em desacordo com as especificações técnicas de suas categorias sofrerão as penalidades pertinentes, previstas neste regulamento.

Parágrafo único - Qualquer exame procedido num carro não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, e que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

ARTIGO 27 - LACRE / IDENTIFICAÇÃO: Os Comissários Técnicos, conforme seus próprios critérios, poderão lacrar e / ou identificar os equipamentos, devendo esses ficar à disposição da Comissão Técnica até o término da vistoria final.

Parágrafo único - A violação, a quebra ou a adulteração dos lacres de identificação resultarão na desclassificação sumária do concorrente da tomada de tempo ou da prova.

ARTIGO 28 - PROCEDIMENTOS: A Comissão Técnica da prova procederá à verificação dos carros em local previamente determinado. A desmontagem das partes exigidas será feita por apenas um mecânico, devidamente identificado, indicado pelo piloto e sem nenhum ônus para o organizador, FAU ou CBA, na presença do Comissário Técnico. As peças deverão ser apresentadas em condições de serem conferidas e medidas.

Parágrafo 1º - Todas as peças que porventura forem encontradas em desacordo com o regulamento poderão ser retidas e somente devolvidas depois de esgotados todos os prazos de recursos.

Parágrafo 2º - O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. Em nenhum caso o carro será devolvido nas condições em que se encontrar ao término da prova, mas sim nas condições em que se encontrar ao final da vistoria.

Parágrafo 3º - Se porventura as irregularidades encontradas envolverem itens que vierem a exigir exames especializados de alta precisão ou desmonte de partes, o carro ou suas peças ficarão à

disposição da CBA ou FAU, conforme o caso, até que sejam conhecidos os resultados de tais verificações. Nesse caso, todas as despesas com esses exames correrão por conta do reclamante, que deverá efetuar o depósito prévio pertinente.

DAS RECLAMAÇÕES

ARTIGO 29 - PROCEDIMENTOS: As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito, até 30 minutos após a divulgação do resultado oficial da cronometragem, procedida através da sua distribuição pela secretaria.

Parágrafo 1º - A reclamação técnica deverá ser acompanhada do comprovante do pagamento da taxa de reclamação e da taxa relativa a cada item reclamado. O piloto reclamante terá o seu carro vistoriado nos mesmos itens do carro do piloto contra quem for impetrada a reclamação, conforme CDA.

a) Quando julgada procedente: os valores depositados pelo reclamante, e referentes às letras "A" e "B", do inciso II do artigo 72 do CDA serão devolvidos ao mesmo. Nesse caso, o reclamado será multado em R\$ 500,00 (quinhentos reais), independentemente de outras sanções previstas neste regulamento e no CDA, inclusive novas multas;

b) Quando julgada improcedente: o valor depositado pelo reclamante e referente à letra "B", do Inciso II do Artigo 72 do CDA será entregue ao concorrente contra quem tiver sido impetrada a reclamação;

Parágrafo 2º - As reclamações deverão ser consideradas pelos Comissários Desportivos, como sendo de urgência.

Parágrafo 3º - Não serão acolhidas quaisquer reclamações contra decisões dos juizes de largada e chegada, no exercício de suas funções.

ARTIGO 30 - TAXAS: A taxa de reclamação técnica será cobrada de acordo com o estipulado no CDA.

ARTIGO 31 - DIREITO DE APELAÇÃO: Todo concorrente tem o direito de apelar contra as decisões impostas pelos Comissários Desportivos de uma prova, junto a CBA ou FAU. Ele deverá, **sob pena de perda de direito**, notificar os Comissários Desportivos da prova, por escrito, dentro do prazo de uma hora a partir do momento do recebimento da notificação ou publicação oficial da penalidade, da sua intenção de apelar da decisão. Essa notificação deverá ser acompanhada da devida taxa, que não será devolvida mesmo que o autor venha a desistir da apelação, de acordo com o CDA.

ARTIGO 32 - RESULTADO: Todo e qualquer resultado de uma bateria ou de uma prova somente será considerado oficial depois de aprovado pelos Comissários Desportivos.

Parágrafo 1º - Em qualquer prova em que houver reclamação impetrada por algum piloto contra o resultado oficial, e indeferida pelos Comissários Desportivos, a premiação será entregue aos vencedores, mesmo havendo recursos a instâncias superiores. Nesse caso, a pontuação e a classificação ficarão "sub-júdice". Se o recurso interposto pelo piloto tiver decisão a ele favorável nas instâncias superiores, os organizadores da prova deverão lhe entregar a pre-miação a que tiver direito, e a sua pontuação e classificação serão retificadas nos relatórios oficiais da prova.

Parágrafo 2º- Se uma prova for realizada sob efeito de liminar judicial, o resultado ficará "sub-júdice". O pódio e a premiação serão suspensos até trânsito em julgado da sentença que julgar o mérito.

O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Paulista da FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA ou de suas filiadas.

REGULAMENTO TÉCNICO - 2007

DAS MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste Regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais. No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica.

Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento.

Quando este Regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de retrabalho, esta deverá ser mantida original. Nos casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final.

1- CATEGORIA STREET TRAÇÃO DIANTEIRA - STD - (TDO)

1.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Street Tração Dianteira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

1.2 - DEFINIÇÃO: Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, cupê, Sedan ou Pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.
Veículos de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

1.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será: veículos 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 (STD). 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. Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto na porta dianteira esquerda.

1.4 – HOMOLOGAÇÃO: Veículos de fabricação nacional, deverão ter sido produzidos ao menos 1000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros. Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

1.5 – PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será a seguinte:

- 890Kg (oitocentos e noventa quilos) para veículos equipados com cabeçote de 8 (oito) válvulas.
- 970Kg (novecentos e setenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de 16 (dezesseis) válvulas.
- 1.070Kg (mil e setenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de 20 (vinte) válvulas.

O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo. No caso da necessidade de uso de lastro, o mesmo deverá ser fixado no interior do habitáculo do piloto, sendo ainda possível sua lacração.

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.

No gol furgão é permitido a retirada da grade divisória do habitáculo.

1.6 – 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, bem como seus suportes.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio 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 Golf, Gol GTI e Audi para veículos Volkswagen série AP, o bloco do Vectra e Astra para veículos Chevrolet e bloco de Tempra, Uno, Stilo e Maréa 4 cil, para veículos Fiat.

1.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.
O número de velas não poderá ser alterado.
O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.
A caixa de ignição (módulo) é livre no seu tipo e marca.

1.8 – 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 acima.

1.9 – CABEÇOTE: O cabeçote deve ser obrigatoriamente o original do modelo 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 desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo.
O uso de cabeçotes de 20 válvulas é permitido desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo.
É liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

1.10 – ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão de combustível é livre, podendo ser retrabalhado ou substituído.
O aumento do número original de carburadores é permitido.
É permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
Nos veículos equipados com injeção eletrônica deve ser mantido o número original de bicos injetores, ou seja, 01 bico injetor por cilindro.
É proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares para veículos injetados ou carburados.
Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir.).
É permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

1.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

1.12 – SUSPENSÃO: Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.
É permitido o uso de suspensão regulável (rosca).
Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação.
Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.
O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.
O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais.
Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
Fica permitido o uso de barras antiafastamento, porém as mesmas devem ser fixadas nos pontos originais de suspensão.
É permitido o uso de barras de travamento fixadas entre as torres da suspensão dianteira e junto ao agregado dianteiro.
As formas de assentamento de molas para suspensão "McPherson" são livres.
Demais alterações não são permitidas.

1.13 – TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser retrabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa semi – automática, automática ou seqüencial.
É obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente e devendo ainda poder ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
É permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

1.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

1.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres

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.

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT, ser radiais, comercializados como pneus de passeio que normalmente equipam os veículos fabricados no Mercosul, ficando proibidos o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais.

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

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

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

1.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio deve ser original, no entanto as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance. 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 nos veículos que não o possuem originalmente.

1.17 – CARROCERIA E CHASSI: É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

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

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

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

É permitido para os veículos Gol, Saveiro, Santana e Parati, anterior aos modelos da geração II, o retrabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material. Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Essa bandeja deverá ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de câmbio, devendo possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

1.18 – HABITÁCULO: É proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

É permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes

É permitido a retirada da grade divisória, do habitáculo do gol furgão.

São autorizados apenas acessórios que não alterem 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

1.19 – SISTEMA ELÉTRICO:

A capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos.

A localização deve ser original, podendo apenas substituir o alternador por um de maior potência.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

1.20 – 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.

1.21 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre.

É permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente de o sistema ser mecânico ou elétrico.

Fica permitido o uso de 1 (uma) bomba elétrica e 1 (um) dosador.

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

O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo.

Fica permitido o uso de "catch tank".

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

1.22 – SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologado, válido e tênis de amarrar.

O cinto de segurança deve ter no mínimo 3 pontos de fixação, podendo ser de retração automática ou não.

É permitida a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, neste caso fica obrigatório o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.

O banco dianteiro direito pode ser substituído 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 original.

2 - CATEGORIA SUPER STREET TRAÇÃO DIANTEIRA – SSTD – (TDS)

2.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Super Street Tração Dianteira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

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

Veículos de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

2.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será: Veículos 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 / 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 mes-mos serão fixados.

2.4 – 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.

2.5 – 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.

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.

2.6 – 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, bem como seus suportes.

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 Golf, Gol GTI e Audi para veículos Volkswagenem série AP, o bloco do Vectra e Astra para veículos Chevrolet e bloco de Tempra, Uno, Stilo e Maréa 4 cil, para veículos Fiat.

2.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos de velas, limitador de giro, caixa de ignição (módulo), cabos de alta tensão e bobinas são livres. O número de velas não poderá ser modificado.

2.8 – 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.

2.9 – 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.

2.10 – 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 e 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.

2.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

2.12 – 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 os eixos ou para frente ou para trás.

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

Fica liberado o uso de "wheelie bars", desde que o comprimento máximo seja de 1,65m (um metro, sessenta e cinco centímetros) contados a partir da face externa traseira do veículo, até as rodas das barras.

Demais alterações são livres.

2.13 – TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual.

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.

2.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

2.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

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.

2.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

2.17 – 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.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de cambio. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

2.18 – HABITÁCULO: É permitido 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 2.22 (segurança). É obrigatório para veículos desmontados, a instalação de uma "gaiola de segurança" conforme item 2.22 (segurança).

Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação da "gaiola de segurança".

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.

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.

2.19 – 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.

2.20 – 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.

2.21 – 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.

2.22 – 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 capotagem. 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 nos carros conversíveis.

3 - CATEGORIA STREET TRAÇÃO TRASEIRA – STT – (TTO)

3.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Street Tração Traseira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

3.2 - DEFINIÇÃO: Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, nacional coupé ou sedan, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração traseira equipados com motores naturalmente aspirados.

3.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será: Veículos Street Tração Traseira.

Todos os veículos desta categoria devem fixar no pára-brisa dianteiro do lado direito, nas laterais do lado direito e esquerdo e na parte traseira, o número do carro e as iniciais da categoria (STT). 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. Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto na porta dianteira esquerda.

3.4 – 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), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros. Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

3.5 – PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será a seguinte:

- 820 Kg (oitocentos quilos) para veículos equipados com motor 4 (quatro) cilindros.

- 1.170Kg (mil cento e setenta quilos) para veículos equipados com motor 6 (seis) cilindros.

- 1.270Kg (mil duzentos e setenta quilos) para veículos equipados com motor 8 (oito) 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. No caso da necessidade de uso de lastro, o mesmo deverá ser fixado no interior do habitáculo do piloto, sendo ainda possível sua lacração.

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

3.6 – 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, bem como seus suportes.

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

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

Fica livre a troca do bloco original, por outro de reposição do mesmo modelo, devendo este, ser nacional e seguir as especificações.

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

3.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

O número de velas não poderá ser alterado.

O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.

A caixa de ignição (módulo) é livre no seu tipo e marca.

3.8 – 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 acima.

3.9 – CABEÇOTE: O cabeçote deve ser obrigatoriamente original e nacional, podendo ser substituído por outro de reposição, devendo este ser nacional e seguir as especificações do modelo do veículo, sendo permitido o seu retrabalho.

É permitida a substituição do comando de válvulas original.

3.10 - ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão de combustível é livre, podendo ser retrabalhado ou substituído.

O aumento do número original de carburadores é permitido.

É permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Nos veículos equipados com injeção eletrônica deve ser mantido o número original de bicos injetores, ou seja, 01 bico injetor por cilindro.

É proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares para veículos injetados ou carburados.

Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nítrico, turbo compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

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

3.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

3.12. SUSPENSÃO: Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços. Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação. Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais. O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio. O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais. Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados. O uso de barras antiafastamento ou barras de tração é permitido. Demais alterações não são permitidas.

3.13. TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, sendo permitido o retrabalho da relação original, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa semi-automática, automática ou seqüencial, exceto quando a caixa de cambio automática for original de fábrica (conforme indica o fabricante). É proibido o uso de engrenagens de dente reto. É obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda poder ser acionada através da alavanca de engate das marchas. É permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares. Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança com no mínimo 3 mm de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

3.14. EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

3.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

Os pneus montados nas rodas do eixo de tração devem ser nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo. Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT, ser radiais, comercializados como pneus de passeio que normalmente equipam os veículos fabricados no Mercosul, ficando proibidos o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros tipos como pneus especiais. Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro. Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas. É proibido o uso de pneus slick de qualquer tipo, bem como pneus recapados ou remoldados. É permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração. Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada

3.16. SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio deve ser original, no entanto as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance. Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem. Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

Traseiro: O tambor deverá estar presente, sendo permitida a retirada de: Lonas e seu sistema interno de acionamento, fica ainda permitida a retirada dos cabos de acionamento do freio de mão, porém será obrigatória a presença da alavanca. Nos casos dos veículos que utilizem sistema de freio a disco, será permitida a retirada das pastilhas e pinças de freio.

Dianteiro: É obrigatório seu uso, com sistema completo e no seu perfeito funcionamento.

3.17. CARROCERIA E CHASSI:

É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, ficando liberado o recorte ou retrabalho da lateral traseira externa, até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.

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.

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

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.

É proibido uso de entradas ou captações de ar de qualquer outro tipo que não as originais.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o

objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

3.18. HABITÁCULO: É proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio dos veículos.

É permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

São autorizados apenas acessórios que não alterem 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.

3.19. SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

É permitido substituir o alternador por um de maior potência.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original, podendo ser transferida a sua fixação para o porta-malas.

3.20. 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.

3.21. CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre.

É permitido alterar a pressão de sobre alimentação, independente de o sistema ser mecânico ou elétrico.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizadas no interior do habitáculo.

O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo.

Fica liberado o uso de "catch tank".

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

3.22. SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologado, válido e ténis de amarrar.

O cinto de segurança deve ter no mínimo 3 pontos de fixação, podendo ser de retração automática ou não.

É permitida a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, neste caso fica obrigatório o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.

O banco dianteiro direito pode ser substituído por banco de competição.

É obrigatória para veículos que não 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.

4. CATEGORIA SUPER STREET TRAÇÃO TRASEIRA – SSTT–A (4cc motor traseiro) (TTS-A)

4.1. NORMAS TÉCNICAS: A categoria Street Super Tração Traseira-A, deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

4.2. DEFINIÇÃO: Veículos de tração traseira, 4 cilindros com motor traseiro, naturalmente aspirado. Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê ou sedan, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

4.3. DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Street Super Tração Traseira - A. 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-A). 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.

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

4.5. PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será de 670 kg (seiscentos 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 50 Kg e este deverá ser solidamente fixado e localizado na parte traseira do veículo; o mesmo será lacrado quando da vistoria técnica.

4.6. MOTOR: A preparação do motor é livre.

O bloco do motor deve ser original ou da Auto Linea.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de cambio / diferencial não pode ser alterada. O recuo destes é proibido.

4.7. 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.

4.8. 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.

4.9. CABEÇOTE: O cabeçote deve ser original ou da Auto Linea, podendo ser retrabalhado.

O comando de válvulas é livre.

4.10. 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.

Não é permitido o uso de super alimentação - óxido nitroso etc.

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.

4.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

4.12. SUSPENSÃO: Livre, não podendo alterar a distância entre os eixos de rolagem, e quaisquer outras que recuem ambos para frente ou para trás. Tolerância máxima entre os eixos de rolagem 2,5 cm da medida que indica o fabricante.

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

4.13. 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 à 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 uma travessa metálica de segurança com no mínimo 3 mm de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

4.14. EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

4.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

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.

4.16. SISTEMA DE FREIO:

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

4.17. 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.

Não é permitida a retirada das longarinas, ou substituição das mesmas por estrutura tubular.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de câmbio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

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

É obrigatória para veículos desmontados a instalação de uma "gaiola de segurança" conforme item 4.22 (segurança).

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

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.

O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 4.22 (segurança).

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.

4.19. 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.

4.20. 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.

4.21. 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 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.

4.22. 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" 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 capotagem.

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 de 5 mm para conferência da espessura mínima de 2 mm para aço carbono e 1,2 mm para cromo molibdênio.

Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação da "gaiola de segurança", porém o uso do banco de competição e cinto é obrigatório.

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 obrigatória, 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.

5. REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA SUPER STREET TRAÇÃO TRASEIRA – SSTT-B(4,5,6 ou 8cc motor dianteiro) (TTS-B)

5.1. NORMAS TÉCNICAS:

A categoria Street Super Tração Traseira-B, 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, 4, 5, 6 ou 8 cilindros com motor dianteiro, naturalmente aspirado.

5.3. DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será Street Super Tração Traseira - B.

Todos os veículos desta categoria devem fixar no pára-brisa dianteiro do lado direito, nas laterais lado direito e esquerdo e na parte traseira, o número do carro e as iniciais da categoria (SSTT-B). 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.

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, 5, 6 ou 8 cilindros.

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

5.5. PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria será de:

800 kg (oitocentos quilos) para veículos com motor de 4 ou 5 cilindros

950 kg (novecentos e cinquenta quilos) para veículos com motor de 6 ou 8 cilindros

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 50 Kg e este deverá ser solidamente fixado e localizado na parte traseira do veículo; o mesmo será lacrado quando da vistoria técnica.

5.6. MOTOR:

A preparação do motor é livre.

O bloco do motor deve ser original.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de cambio / diferencial não pode ser alterada. O recuo destes é proibido.

Pode ser alterada a altura do motor, desde que usados os pontos de fixação originais do motor e do cambio.

5.7. 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.

5.8. 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.

5.9. CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser original, podendo ser retrabalhado.

O comando de válvulas é livre.

5.10. 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.

Não é permitido o uso de super alimentação - óxido nitroso etc.

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.

5.11. ESCAPAMENTO:

É livre o seu dimensionamento.

5.12. SUSPENSÃO:

Livre, não podendo alterar a distância entre os eixos de rolagem, e quaisquer outras que recuem ambos para frente ou para trás. Tolerância máxima entre os eixos de rolagem 2,5 cm da medida que indica o fabricante.

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.

5.13. 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 à 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 uma travessa metálica de segurança com no mínimo 3 mm de espessura, para que impeça o cardam de 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.

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.

5.16. SISTEMA DE FREIO:

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

5.17. 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.

Não é permitida a retirada das longarinas, ou substituição das mesmas por estrutura tubular.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de câmbio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

5.18. HABITÁCULO:

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

É obrigatória para veículos desmontados a instalação de uma "gaiola de segurança" conforme item 5.22 (segurança).

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

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.

O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 5.22 (segurança).

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.

5.19. 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.

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 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.

5.22. 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" 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 capotagem.

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 de 5 mm para conferência da espessura mínima de 2 mm para aço carbono e 1,2 mm para cromo molibdênio.

Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação da "gaiola de segurança", porém o uso do banco de competição e cinto é obrigatório.

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 obrigatória, 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.

6. CATEGORIA STREET TURBO TRAÇÃO TRASEIRA – STTT – (TBOT)

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

6.2. 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.

6.3. 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 sanguínea do piloto na porta dianteira esquerda.

6.4. 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.

6.5. PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria é de:

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

970 kg (novecentos quilos) para veículos 04 cilindros refrigerados a água;

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

1.170 kg (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.

6.6. 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.

6.7. SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres.

6.8. 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.

6.9. CABEÇOTE: 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.

6.10. 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.

6.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

6.12. 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.

Fica liberado o uso de qualquer barramento, desde que usado como base a suspensão original.

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

6.13. 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 cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança de no mínimo 3 mm de espessura, que impeça o cardam tocar o solo em caso de quebra.

6.14. EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

6.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

Para os veículos 4 cc e motor traseiro, os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT, ser radiais, ficando proibidos o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais.

Para os veículos com 4, 6 ou 8 cc e motor dianteiro, fica liberado o uso de pneus do tipo DOT de qualquer marca.

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 2 mm 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.

6.16. 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.

6.17. 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.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de cambio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

6.18. 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.

6.19. 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.

6.20. 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.

6.21. 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.

6.22. **SEGURANÇA:** É obrigatório o uso de capacete homologado e válido, e tênis de amarrar. É permitida a substituição dos bancos, por bancos 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 nos conversíveis.

7. CATEGORIA STREET TURBO TRACÇÃO DIANTEIRA (STTD A) (TURBO A) – (TBOD-TOP)

7.1. **NORMAS TÉCNICAS:** A categoria Street Turbo Tração Dianteira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

7.2. **DEFINIÇÃO:** Veículos de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo compressor, blower ou supercharger. Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

7.3. **DENOMINAÇÃO:** A denominação desta categoria será Street Turbo 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 (STTD A). 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 sanguínea 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) ou 5 (cinco) cilindros. Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

7.5. **PESO MÍNIMO:** O peso mínimo para carros desta categoria é de 910 kg (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de 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 rodas e triângulo de segurança.

No gol furgão, é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos só será permitido quando estes estiverem solidamente fixados ao veículo, e ainda devem passar por vistoria pelo departamento técnico.

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.

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 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 Tempra, Uno, Stilo, 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.

7.8. **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.
É proibido o uso de intercooler na parte externa do veículo. Sendo proibido o recorte de pára-choques, saia dianteira e grade.

7.9. CABEÇOTE: O cabeçote é liberado.
É permitida a substituição do comando de válvulas original.
É permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

7.10. ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão é livre.
O número de carburadores 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.

7.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento, sendo proibida saída de escapamento através da lataria do veículo.

7.12. SUSPENSÃO: Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.
A distancia entre eixos deve ser mantida conforme a indicada pelo fabricante com uma tolerância de 2,5 cm.
Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
Fica liberado o retrabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.
Ficam proibidos recortes, retirada ou acréscimo de material ou quaisquer soldas, que não as originais, nas torres e pontos de fixação superior ou inferior da suspensão.
É proibido o uso de rodas (wheelie bar) para apoiar o veículo.
Demais alterações são livres.

7.13. TRANSMISSÃO: 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 modificar o material de construção bem como o local de fixação dos suportes da caixa.
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.
Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT.
Os pneus dianteiros deverão ser radiais, ficando proibido o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais. Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.
Os pneus devem ser nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2 mm de sulco na superfície de contato com o solo, medido a partir do TWI.
É permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
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.
Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

7.16. 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 nos veículos que não o possuem originalmente.

7.17. CARROCERIA E CHASSI: É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

É permitido o levantamento do capô dianteiro, 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, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

É permitido para os veículos Gol, Saveiro, Santana e Parati, anterior aos modelos da geração II, o retrabalho da bor-da do páralama dianteiro, ate a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o obje-tivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de cambio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

7.18. HABITÁCULO: É proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

É permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

É permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

São autorizados apenas acessórios que não alterem 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.

7.19. SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos.

A localização deve ser original.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

É proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

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) li-tros.

7.21. CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre.

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

O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo.

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.

7.22. SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologado, válido e ténis de amarrar.

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

O banco dianteiro direito pode ser substituído por banco de competição.

É obrigatória, 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.

8. CATEGORIA STREET TURBO TRAÇÃO DIANTEIRA (STTD B) (TURBO B) – (TBOD LIGHT)

8.1. **NORMAS TÉCNICAS:** A categoria Street Turbo Tração Dianteira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

8.2. **DEFINIÇÃO:** Veículos de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo compressor, blower ou supercharger.

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

8.3. **DENOMINAÇÃO:** A denominação desta categoria será Street Turbo 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 (STTD B). 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.

8.4. **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) ou 5 (cinco) cilindros. Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

8.5. **PESO MÍNIMO:** O peso mínimo para carros desta categoria é de 910 kg (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de 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 rodas e triângulo de segurança.

No gol furgão, é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos só será permitido quando estes estiverem solidamente fixados ao veículo, e ainda devem passar por vistoria pelo departamento técnico.

8.6. **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 câmbio 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 Tempra, Uno, Estilo, Marea para veículos Fiat.

8.7. **SISTEMA DE IGNIÇÃO:** Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

A caixa de ignição deve ser original do veículo.

É proibido o uso de caixa de ignição (módulo) do tipo "MSD" ou similar.

É proibido o uso de ignição dupla, quando este sistema não for original do modelo do veículo.

8.8. **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 acima.

É proibido o uso de intercooler na parte externa do veículo. Sendo proibido o recorte de pára-choques, saia dianteira e grade.

8.9. CABEÇOTE: O cabeçote é liberado.

É permitida a substituição do comando de válvulas original.

É permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

8.10 - ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão de combustível deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser retrabalhado.

É permitido o uso de somente 01 (um) único corpo de borboleta.

O aumento do número original de carburadores não é permitido.

É permitido o uso de carburadores nacionais que equipavam originalmente carros nacionais, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

É proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

O uso de injeção eletrônica é permitido desde que seja mantido o número original de bicos injetores.

É proibido o uso de injeção mecânica.

Fica proibido o uso de óxido nítrico.

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

8.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento, sendo proibida a saída do escapamento através da lataria do veículo.

8.12. SUSPENSÃO: Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

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

Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

Fica liberado o retrabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

Ficam proibidos recortes, retirada ou acréscimo de material ou quaisquer soldas, que não as originais, nas torres e pontos de fixação superior ou inferior da suspensão.

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

Demais alterações são livres.

8.13. TRANSMISSÃO: 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 modificar o material de construção bem como o local de fixação dos suportes da caixa.

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

É proibido o uso de caixa automática, semi-automática ou seqüencial.

8.14. EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

8.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT.

Os pneus dianteiros deverão ser radiais, ficando proibido o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais. Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.

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

É permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

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.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

8.16. 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 nos veículos que não o possuem originalmente

8.17. CARROCERIA E CHASSI:

É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi / monobloco do veículo.

É permitido o levantamento do capô dianteiro, 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, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

É permitido para os veículos Gol, Saveiro, Santana e Parati, anterior aos modelos da geração II, o retrabalho da bor-da do pára-lama dianteiro, ate a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou reti-rada de material.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do carter do motor e da caixa de cambio. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada.

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

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

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, porém 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.

É permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

8.19. SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A localização deve ser original.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

É proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

8.20. 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.

8.21. CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre.

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

É permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

É permitido o uso de 1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca, modelo e procedência ou de até 03 (três) bombas da marca Bosch, com número da peça BO0580464070.

A(s) bomba(s) de combustível deverá estar localizada(s) no máximo no meio do veículo a contar da traseira do mes-mo.

As dimensões da tubulação de combustível do tanque até a(s) bomba(s) devem ser de no máximo meia polegada, ou seja, 12,7mm (doze milímetros e sete centésimos) de diâmetro interno.

As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo 8,0mm (oito milímetros) de diâmetro interno.

O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo e deverá possuir sua fixação original sendo proibido o seu rebaixamento.

Fica liberado o retrabalho no pescador do tanque de combustível.

Fica liberada a mudança do local do pescador de combustível.

Fica proibido o uso de "Catch Tank".

Fica definido como "Catch Tank", qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tan-que.

8.22. SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologado, válido e tênis de amarrar.

O banco dianteiro pode ser substituído por banco de competição.
É obrigatória, 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.

9 - CATEGORIA SUPER STREET TURBO TRAÇÃO DIANTEIRA – SSTTD - (TBSD)

9.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Super Street Tração Dianteira deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

9.2 - DEFINIÇÃO: Veículos de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados. Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

9.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Super Street Turbo 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 (SSTTD). 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.

9.4 – 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) ou 5 (cinco). Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

9.5 – PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será de 670Kg (seiscentos 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 50 Kg e este deverá ser solidamente fixado e localizado na parte traseira do veículo; o mesmo será lacrado quando da vistoria técnica.

9.6 – 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 câmbio 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 Tempra, Uno, Stilo, Marea para veículos Fiat

9.7 – 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.

9.8 – 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.

9.9 – CABEÇOTE: É permitido o seu retrabalho. É permitida a substituição do comando de válvulas original. É livre o uso de cabeçotes de 16 válvulas 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.

9.10 – 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.

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

9.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

9.12 – 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 (um metro e sessenta e cinco centímetros) contados a partir da face externa traseira do veículo, até as rodas das barras.

9.13 – 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.

9.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

9.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

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.

9.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

9.17 – 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.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de câmbio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

9.18 – 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 9.22 (segurança).

É obrigatória a instalação de uma "gaiola de segurança" conforme item 9.22 (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.

9.19 – 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.

9.20 – 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.

9.21 – 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.

9.22 – 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” (santo antonio) 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 capotagem. 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.

10. CATEGORIA IMPORTADOS - IMP

10.1. NORMAS TÉCNICAS A categoria Estruturada Import deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

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

10.3. DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Importados.

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 (IMP). 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 sanguínea do piloto na porta dianteira esquerda.

10.4. HOMOLOGAÇÃO: Veículos de turismo, deverão ter sido produzidos ao menos 1000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos. Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.

- 10.5. PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será:
820 kg (oitocentos e vinte quilos) para carros 4 (quatro) cilindros
1070 kg (mil e setenta quilos) para carros 6 (seis) cilindros.
1480 kg (mil quatrocentos e oitenta quilos) para carros 8 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 liberado o alívio de peso, ou retirada de componentes móveis do veículo.
- 10.6. MOTOR: Não é permitida a substituição do motor original por outro de outro fabricante.
O bloco de cilindros deve ser de linha de montagem do veículo.
Não é permitido o recuo do motor.
A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor/caixa de cambio/diferencial não pode ser alterada.
- 10.7. SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos livres.
- 10.8. 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.
- 10.9. CABEÇOTE: Livre.
- 10.10. 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.
É permitido o uso de turbo compressor, supercharger.
É permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.
- 10.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.
- 10.12. SUSPENSÃO: O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais.
- 10.13. TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre.
É permitido o sistema de engate rápido das marchas.
É obrigatória a existência da marcha à ré, e esta deve estar funcionando normalmente.
É permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.
É permitido 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.
- 10.14. EMBREAGEM: Livre.
- 10.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres.
Para veículos equipados com tração 4X4, é obrigatório o uso de pneus radiais do tipo DOT, sendo proibido os pneus do tipo slick e o tipo DOT das marcas MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais.
Para os demais veículos 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.
- 10.16. SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

10.17. CARROCERIA E CHASSI: É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

É permitido o levantamento do capô dianteiro, 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 liberado a construção de uma bolha no capô dianteiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de cambio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

10.18. HABITÁCULO: É proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção do item mencionado abaixo.

É permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico.

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.

10.19. SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada, no local original.

10.20. 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.

10.21. CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

O tanque de combustível pode ser substituído por outro tanque, obedecendo às normas de segurança.

As bombas de combustível e canalizações não podem estar localizadas dentro do habitáculo.

10.22. SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologado e válido.

É facultativa 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 capotagem. Esta gaiola, caso exista, deve ser revestida com espuma antichama.

Nesta gaiola de segurança deve haver um furo de 5 mm em cada cano para conferência da espessura mínima de 2 mm para aço carbono e 1,2 mm para cromo molibdênio.

É permitida a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, neste caso é obrigatório o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.

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

É obrigatório o uso de extintor de incêndio, com carga dentro do prazo de validade e fixado em local de fácil acesso.

Pode 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.

11 - CATEGORIA FORÇA LIVRE - FL

11.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Força Livre deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

11.2 - DEFINIÇÃO: Participam veículos que não se enquadrarem em outra categoria. Quando houver dupla interpretação ou dúvida, a definição será dos comissários desportivos.

11.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Força Livre.
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 (FL). 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. Em alguns carros pode ser dispensada parte das exigências acima.

11.4 – HOMOLOGAÇÃO: Veículos de fabricação nacional ou importado.
Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.

11.5 – PESO MÍNIMO: O peso nesta categoria é livre.

11.6 – MOTOR: O motor nesta categoria é livre.

11.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres.

11.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO: Nesta categoria é livre.

11.9 – CABEÇOTE: O cabeçote é livre.

11.10 – ALIMENTAÇÃO: É livre nesta categoria, respeitadas as condições de segurança.

11.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

11.12 – SUSPENSÃO: É livre nesta categoria, respeitadas as condições de segurança.

11.13 – TRANSMISSÃO: É livre nesta categoria, respeitadas as condições de segurança.
Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel metálico com 3mm de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

11.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

11.15 – RODAS E PNEUS: As rodas e pneus são livres.
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, remold ou similares.

11.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

11.17 – CARROCERIA E CHASSI: É livre nesta categoria, respeitadas as condições de segurança.
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.
Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.
Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do carter do motor e da caixa de câmbio.
A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

11.18 – HABITÁCULO: É livre nesta categoria, respeitadas as condições de segurança.

Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação da "gaiola de segurança".
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.
É obrigatório para veículos desmontados a instalação de uma "gaiola de segurança" conforme item 11.22 (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.

11.19 – 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.

11.20 – 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.

11.21 – 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 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.

11.22 – 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" 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 capotagem. 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 um furo de 5mm em cada cano para conferência de 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 de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.
É obrigatória, 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 nos carros abertos.

12 - CATEGORIA DRAGSTER 4 – DRAG 4

12.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Dragster 4 deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

12.2 - DEFINIÇÃO: Participam desta categoria veículos de competição de modelos protótipos com chassi de estrutura tubular, em que o motor deve obrigatoriamente ter 4 (quatro) cilindros.

12.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Drag 4.

12.4 – HOMOLOGAÇÃO: Veículos protótipos; a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção. Permitido o uso de veículos de 01 (um) lugar.

12.5 – PESO MÍNIMO: Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

12.6 – MOTOR: Livre, nacional ou importado.

12.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos livres.

12.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO: Livre.

12.9 – CABEÇOTE: Livre.

12.10 – ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão é livre.

É permitido o uso de carburadores/injeções 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.

É permitido 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.

É Permitido o uso de nitrometano ou similares, no percentual máximo de 10%.

Após cada largada é obrigatória a permanência de no mínimo 1 (um) Litro de combustível no tanque.

Este combustível poderá ser solicitado pelo comissário técnico para análise.

12.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

12.12 – SUSPENSÃO: Livre.

12.13 – TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre.

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 permitido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou seqüencial.

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

12.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

12.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

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, remold ou similares.

12.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

12.17 – CARROCERIA E CHASSI: Estrutura tubular, carenada ou não.

A "gaiola de proteção" deve fazer parte da estrutura do veículo, e o arco que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8,0Cm (oito) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

O banco do piloto deve ser de competição, homologado e o cinto de segurança deve ter, no mínimo, 4 (quatro) pontos.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, ou sistema tipo "fraldão", instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado e

conter as peças expelidas em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa. Este sistema deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do carter do motor e da caixa de cambio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

O fraldão deve ser constituído de material resistente e antichama.

12.18 – SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada.

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

12.19 – 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.

12.20 – 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.

12.21 – SEGURANÇA: É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologados e válidos.

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

É obrigatórios a utilização de banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.

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.

13 - CATEGORIA DRAGSTER 6 – DRAG 6

13.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Dragster 6 deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

13.2 - DEFINIÇÃO: Participam desta categoria veículos de competição de modelos protótipos com chassi de estrutura tubular, em que o motor deve obrigatoriamente tiver 6 (seis) cilindros.

13.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Drag 6.

13.4 – HOMOLOGAÇÃO: Veículos protótipos; a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção.

Permitido o uso de veículos de 01 (um) lugar.

13.5 – PESO MÍNIMO: Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

13.6 – MOTOR: Livre, nacional ou importado.

13.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos livres.

13.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO: Livre.

13.9 – CABEÇOTE: Livre.

13.10 – ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão é livre.
É permitido o uso de carburadores/injeções 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.
É permitido 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.
É Permitido o uso de nitrometano ou similares, no percentual máximo de 10%.
Após cada largada é obrigatória a permanência de no mínimo 1 (um) Litro de combustível no tanque.
Este combustível poderá ser solicitado pelo comissário técnico para análise.

13.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

13.12 – SUSPENSÃO: Livre.

13.13 – TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre.
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 permitido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou seqüencial.
Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de no mínimo 3 mm de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

13.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

13.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres.
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, remold ou similares.

13.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

13.17 – CARROCERIA E CHASSI: Estrutura tubular, carenada ou não.
A "gaiola de proteção" deve fazer parte da estrutura do veículo, e o arco que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8,0Cm (oito) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.
O banco do piloto deve ser de competição, homologado e o cinto de segurança deve ter, no mínimo, 4 (quatro) pontos.
Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, ou sistema tipo "fraldão", instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado e conter as peças expelidas em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa. Este sistema deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do carter do motor e da caixa de cambio.
A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.
O fraldão deve ser constituído de material resistente e antichama.

13.18 – SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
A bateria deve estar solidamente fixada.
A bateria deve ser recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a bateria esteja dentro do habitáculo do veículo.

13.19 – 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.

13.20 – 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.

13.21 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologados e válidos.

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

É obrigatórios a utilização de banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.

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.

14 - CATEGORIA DRAGSTER 8 – DRAG 8

14.1 – NORMAS TÉCNICAS: A categoria Dragster 8 deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

14.2 - DEFINIÇÃO: Participam desta categoria veículos de competição de modelos protótipos com chassi de estrutura tubular, em que o motor deve obrigatoriamente ter 8 (oito) cilindros.

14.3 – DENOMINAÇÃO: A denominação desta categoria será Drag 8.

14.4 – HOMOLOGAÇÃO: Veículos protótipos; a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção. Permitido o uso de veículos de 01 (um) lugar.

14.5 – PESO MÍNIMO: Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

14.6 – MOTOR: Livre, nacional ou importado.

14.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO: Marca e tipos livres.

14.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO: Livre.

14.9 – CABEÇOTE: Livre.

14.10 – ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão é livre.

É permitido o uso de carburadores/injeções 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.

É permitido 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.

É Permitido o uso de nitrometano ou similares, no percentual máximo de 10%.

Após cada largada é obrigatória a permanência de no mínimo 1 (um) Litro de combustível no tanque.

Este combustível poderá ser solicitado pelo comissário técnico para análise.

14.11 – ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

14.12 – SUSPENSÃO: Livre.

14.13 – TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre.

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 permitido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou seqüencial.

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

14.14 – EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

14.15 – RODAS E PNEUS: As rodas são livres.

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, remold ou similares.

14.16 – SISTEMA DE FREIO: O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

14.17 – CARROCERIA E CHASSI: Estrutura tubular, carenada ou não.

A "gaiola de proteção" deve fazer parte da estrutura do veículo, e o arco que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8,0Cm (oito) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

O banco do piloto deve ser de competição, homologado e o cinto de segurança deve ter, no mínimo, 4 (quatro) pontos. Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, ou sistema tipo "fraldão", instalada sob o motor e caixa de cam-bio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado e conter as peças expelidas em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa. Este sistema deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do carter do motor e da caixa de cambio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

O fraldão deve ser constituído de material resistente e antichama.

14.18 – SISTEMA ELÉTRICO: A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada.

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

14.19 – 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.

14.20 – 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.

14.21 – SEGURANÇA: É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologados e válidos.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.
É obrigatório a utilização de banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado.
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.

15. CATEGORIA HOT ROD - HOT

15.1. NORMAS TÉCNICAS: A categoria Hot Rod deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

15.2. DEFINIÇÃO: Participam dessa categoria veículos de tração dianteira ou traseira, nacionais ou importados, de grande produção em série até o ano de 1980 (inclusive). Estes deverão ser montados, para andarem na rua, porém poderão sofrer modificações. As carrocerias podem ser construídas em metal ou fibra, mas deve ser mantida a aparência do modelo e do ano.

15.3. DENOMINAÇÃO: A denominação dessa categoria será Hot.
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 (HOT). 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 sanguínea do piloto na porta dianteira esquerda.

15.4. HOMOLOGAÇÃO: Veículos de fabricação nacional e importada, que deverão ter sido produzidos ao menos 1000 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos.
Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.
Proibido veículo monoposto.

15.5. PESO MÍNIMO: O peso mínimo para carros desta categoria será de:
900 kg (novecentos quilos), para veículos equipados com motor 4(quatro) ou 5(cinco) cilindros, e
1.100 kg (hum mil e trezentos quilos), para veículos equipados com motor com 6(seis) ou mais cilindros.
O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

15.6. MOTOR: O motor poderá ser nacional ou importado, mas deverá ter mais de 3.500 cilindradas.
A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não poderá ser alterada.
Fica livre o retrabalho do bloco, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

15.7. SISTEMA DE IGNIÇÃO Marcas e tipo são livres.

15.8. SISTEMA DE ARREFECIMENTO Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e ventilador são livres.
É proibida a retirada do radiador, bomba d' água e das mangueiras que os ligam.

15.9. CABEÇOTE: Livre

15.10. ALIMENTAÇÃO: O coletor de admissão de combustível é livre, podendo ser retrabalhado ou substituído.
O aumento do número original de carburadores é permitido.
É permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
Pode ser usado injeção de combustível em substituição ao carburador.
Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir.).

15.11. ESCAPAMENTO: É livre o seu dimensionamento.

15.12. SUSPENSÃO: Livre, respeitando os padrões de segurança.
Pode ser usado qualquer tipo de barramento.

15.13. TRANSMISSÃO: A caixa de câmbio é livre.
É permitido o sistema de engate rápido das marchas.
É obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré, e esta deve estar funcionando normalmente e devendo ainda poder ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
É permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de no mínimo 3 mm de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.
É permitido o uso de caixa automática.

15.14. EMBREAGEM: Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

15.15. RODAS E PNEUS: As rodas são livres, podendo ser nacionais ou importados.
É permitido o uso de qualquer tipo de pneu, exceto pneus remoldados ou similares.
Os pneus não devem exceder o limite externo dos pára-lamas.

15.16. SISTEMA DE FREIO: É livre, mas deve estar funcionando com muita eficiência.

15.17. CARROCERIA E CHASSI: São permitidas alterações na carroceria ou chassi/monobloco, na condição de que sua forma original e a segurança do piloto sejam preservadas.
É permitida a retirada dos paralamas internos, desde que não interfira na aparência externa do veículo.
Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por outros de materiais mais leves.
Todos os veículos dessa categoria passarão por uma vistoria rigorosa de segurança.
Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa.
Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" a área do cárter do motor e da caixa de câmbio.
A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

15.18. HABITÁCULO: Não será permitida a retirada dos bancos dianteiros, forrações internas bem como painel e consoles.
O banco do motorista poderá ser substituído por outro de competição, devidamente homologado.
É permitida a retirada do banco traseiro, desde que o carro tenha acabamento, com tapeçaria no teto e demais laterais.
O acabamento do assoalho é livre.
É permitido a retirada do estepe e demais peças e acessórios desde que não comprometa a segurança do piloto.
Veículos sem vidros na porta do motorista devem possuir uma rede de contenção no lugar do vidro.
Volante de direção e manopla de câmbio é livre, exceto volante de madeira.
Os vidros podem ser substituídos por lexan, sendo proibido o uso de acrílico.
É permitido a substituição de peças da lataria, por peças de fibra de vidro.
Fica liberado da utilização de farol/lanternas dianteiras e traseiras, mas nos seus lugares deve haver acabamento sem re-cortes vazios.

15.19. SISTEMA ELÉTRICO: Capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
É permitido substituir o alternador por um de maior potência.
A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original, podendo ser transferida a sua fixação para outro local seguro, mas isolada por uma caixa plástica ou de alumínio.

15.20. 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.

15.21. CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL: O percurso da linha de combustível é livre. Bomba, filtros de combustíveis devem estar devidamente protegidos.
O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído de material zinco.
No caso do tanque ser colocado no habitáculo do veículo, deve ser feita uma parede de antichamas, para proteger o piloto em caso de possíveis vazamentos.

15.22. SEGURANÇA: É obrigatório o uso de capacete homologados e válidos.
Pode ser utilizado banco de competição homologado, e cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação homologado.
É obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte.
O uso de capacete aberto é proibido, nos carros abertos.

Alterações ao presente Regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua homologação.

São Paulo, 26 de fevereiro de 2007.

**REGULAMENTO APROVADO PELO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO PAULISTA
CTDP**