



## **#12 - CATEGORIA HOT ROD**

### **#12.1 – DEFINIÇÃO:**

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, até o ano de 1980 (hum mil novecentos e oitenta) inclusive, nacionais ou importados, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas. Veículos de **tração traseira**, equipados com motores 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

### **#12.2 – HOMOLOGAÇÃO:**

Veículos de fabricação nacional ou importados, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

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

A denominação desta categoria será Hot Rod.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 15 cm (quinze centímetros) de altura e 4 cm (quatro centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (**HOT**), com as mesmas dimensões especificadas acima.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

### **#12.3 – PESO MÍNIMO:**

O peso mínimo para carros desta categoria é de:

- **1100 kg** (um mil e cem quilos) para carros naturalmente aspirados;
- **1600 kg** (um mil e seiscentos quilos) para carros equipados com turbo (uma turbina), blower ou nitro. Não será permitido o uso de mais de um tipo de super alimentação.

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

### **#12.4 – MOTOR:**

O motor poderá ser substituído por de outro fabricante, mas 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.

Fica livre o trabalho do bloco do motor, permitindo-se o aumento do volume do mesmo para no máximo 400 c.i. (quatrocentas polegadas cúbicas).

Permitido o recuo do motor desde que não seja central.

### **#12.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:**

Livre.

### **#12.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:**

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

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

### **#12.7 – CABEÇOTE:**

Livre.



### #12.8 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão de combustível é livre, podendo ser trabalhado ou substituído.

O aumento do número original de carburadores é permitido.

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

Permitido o uso de injeção eletrônica.

Permitido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nítrico, turbo compressor – 1 (uma) turbina, blower – tamanho máximo 8.71, superchargers e outros mais que possam surgir).

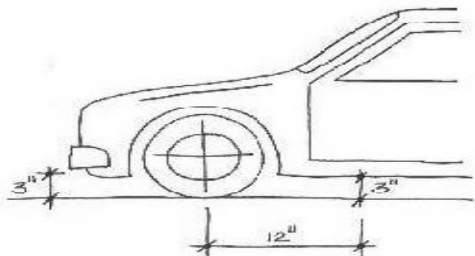
Não é permitido o uso de mais de um dispositivo de superalimentação.

Permitido somente o uso de combustível líquido, **sem** o uso de aditivos.

### #12.9 – ESCAPAMENTO:

Livre.

### #12.10 – SUSPENSÃO:



Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3" (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12" (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Demais alterações são livres, respeitados os padrões de segurança.

### #12.11 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre, podendo ser de acionamento mecânico, automático ou semi-automático.

Obrigatória a existência da marcha a ré, e esta deve estar funcionando normalmente.

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

Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel metálico com 3 mm (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

### #12.12 – EMBREAGEM:

Livre.

### #12.13 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres.

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

### #12.14 – SISTEMA DE FREIO:

Livre, porém obrigatório no mínimo nas rodas dianteiras.

### #12.15 – CARROCERIA E CHASSI:

A carroceria poderá ser em metal ou fibra de vidro, devendo neste caso ser mantida a aparência do modelo e do ano do veículo.

Todos os componentes móveis da carroceria poderão ser substituídos por outros de material mais leve, porém não poderão ser simplesmente retirados.

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 cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.



#### **#12.16 – HABITÁCULO:**

Fica autorizada a retirada de acabamentos internos, porém devem ser mantidas as laterais de porta e forração de teto. O acabamento do assoalho é livre desde que dentro das normas de segurança. O uso do banco dianteiro direito é obrigatório, podendo ser substituído por outro de competição. Painel de instrumentos pode ser substituído ou alterado de forma a melhor acomodar os equipamentos de medição. Os vidros podem ser substituídos por “lexan” ou similar. Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão utilizar em seu lugar rede de contenção. Proibido o uso de acrílico.

#### **#12.17 – SISTEMA ELÉTRICO:**

A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos. A bateria deve estar solidamente fixada. Permitido substituir o alternador por um de maior potência.

#### **#12.18 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:**

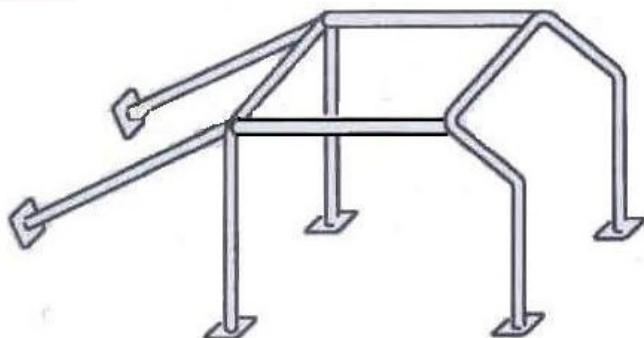
O sistema de lubrificação é livre. Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 4 (quatro) litros.

#### **#12.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:**

O percurso da linha de combustível é livre. Permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente do 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 é livre, não podendo ser construído em chapa de zinco.

#### **#12.20 – SEGURANÇA:**

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido. No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo. Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, bem como o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação e homologado. O banco dianteiro direito pode ser substituído por banco de competição. Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel / cabo para reboque na parte dianteira do veículo. As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou travas rápidas. Obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte. Obrigatório o uso de **cinta de proteção na capa seca do câmbio**, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura. Obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama 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 (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio. O uso de capacete aberto é proibido.



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

**Esta configuração pode ser complementada de acordo com os modelos existentes no anexo "J" da FIA disponível no site da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**

O presente regulamento foi elaborado pelo Kart Clube Metropolitano e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA).

Kart Clube Metropolitano  
Jhonny Bonilla  
Presidente

Federação Gaúcha de Automobilismo  
Nestor Valduga  
Presidente

Porto Alegre, 13 de novembro de 2007.