



5 - CATEGORIA STREET SUPER TURBO TRACÇÃO DIANTEIRA **(TURBO "A")**

#5.1 – DEFINIÇÃO:

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

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

A denominação desta categoria será Street Super Turbo Tração Dianteira

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 (**STTD-A**), 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.

#5.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

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

#5.3 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria é de:

- **910 kg** (novecentos e dez quilos) para veículos equipados com cabeçotes **8** (oito) válvulas;
- **1030 kg** (um mil e trinta quilos) para veículos equipados com cabeçote **16** (dezesesseis) válvulas;
- **1070 kg** (um mil e setenta quilos) para veículos equipados com cabeçotes **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.

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

Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo na razão de **72 %** (setenta e dois por cento) do peso, do veículo de competição com o piloto, na dianteira e **28%** (vinte e oito por cento) na traseira, independente do peso mínimo estabelecido para esta categoria.

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

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

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

#5.4 – 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.

Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso de blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#5.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

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

#5.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

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

ECPA – Rodovia SP 135 Km 13,5 – Tupi – Piracicaba – SP – 13428-000 – www.ecpa.com.br – ecpa@ecpa.com.br

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

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados.

Proibido o uso de "intercooler" na parte externa do veículo. Sendo proibido ainda, em razão disso, o recorte de pára-choques, saia dianteira e grade.

#5.7 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) válvulas somente é permitido conforme item 5.3.

O uso de cabeçotes de 20 (vinte) válvulas somente é permitido conforme item 5.3.

Também é permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado em veículos equipados com 8 (oito) válvulas. (Modelo Golf 2.0)

#5.8 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

O número de carburadores é livre.

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.

Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

Proibido o uso de injeção mecânica de combustível.

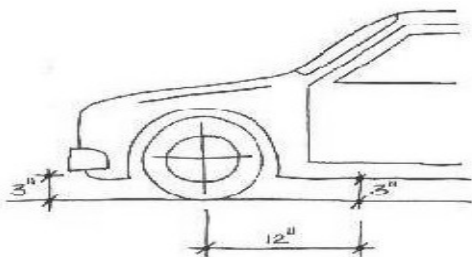
Proibido o uso de óxido nitroso.

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

#5.9 – ESCAPAMENTO:

Livre, sendo proibida saída através da lataria do veículo.

#5.10 – 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.

Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), 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 (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante.

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

Fica liberado o trabalho 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.

Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

Demais alterações são livres.

#5.11 – TRANSMISSÃO:

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

Permitido modificar o material de construção bem como o local de fixação dos suportes da caixa.

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

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

#5.12 – EMBREAGEM:

Livre.



#5.13 – RODAS E PNEUS:

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

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em **215** mm e mínima **185** mm.

Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, estando isentos da medida mínima.

Os pneus dianteiros deverão ser radiais, ficando proibido o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER 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 (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medido a partir do TWI.

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.

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.

#5.14 – 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.

#5.15 – CARROCERIA E CHASSI:

Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), 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.

Permitido para os veículos Gol, Saveiro, Santana e Parati, anterior aos modelos da geração II, o trabalho 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 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 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#5.16 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

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

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 permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

Proibido o uso de volante de madeira.

#5.17 – SISTEMA ELÉTRICO:

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

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

#5.18 – 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 2 (dois) litros.

#5.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

Bomba, dosador e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

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

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

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

#5.20 – 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, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

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

Obrigatória, para veículos que não o 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.

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

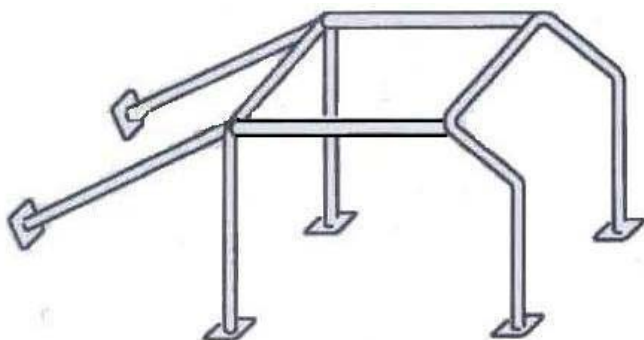
Obrigatório o uso de **cinta de proteção na capa seca do câmbio**, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

Obrigatória a instalação de santo antônio ou gaiola de segurança, 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.

O santo antônio deve ter a 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.

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

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 Esporte Clube Piracicabano de Automobilismo.

Piracicaba, 24 de dezembro de 2007.

ECPA – Rodovia SP 135 Km 13,5 – Tupi – Piracicaba – SP – 13428-000 – www.ecpa.com.br – ecpa@ecpa.com.br

REGULAMENTO TÉCNICO – CAMPEONATO ECPA DE ARRANCADA 2008