

#1 - CATEGORIA DIANTEIRA ORIGINAL - DO

#1.1 - DEFINIÇÃO:

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

#1.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

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

A denominação desta categoria será Dianteira Original.

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 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria **(DO)**, com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

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.

#1.3 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria será o seguinte:

- **890 kg** (oitocentos e noventa quilos) para veículos equipados com cabeçote de **8** (oito) válvulas.
- **970 kg** (novecentos e setenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de **16** (dezesseis) válvulas.
- **1070 kg** (um mil e setenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de **20** (vinte) válvulas.

Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo na razão de **72,0 %** (setenta e dois vírgula zero por cento) do peso, do veículo de competição com o piloto, na dianteira e **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) na traseira, independente do peso mínimo estabelecido para esta categoria.

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 partes e itens originais de fábrica.

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 da tampa de madeira do assoalho.

#1.4 – 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 dos 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.

#1.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipo 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.

#1.6 – 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.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

#1.7 – CABEÇOTE:

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



Permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) válvulas é permitido desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo, de acordo com o item 1.3.

O uso de cabeçotes de 20 (vinte) válvulas é permitido desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo, de acordo com o item 1.3.

Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

#1.8 – ALIMENTAÇÃO:

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

O aumento do número original de carburadores é permitido.

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

Proibido o uso de injeção mecânica de combustível.

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

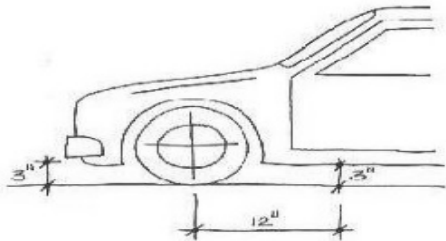
Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

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

#1.9 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#1.10 – 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.

A distância entre 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. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

Permitido o uso de suspensão regulável (rosca).

Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere o ponto de 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.

Fica permitido o uso de barras anti-afastamento, porém as mesmas devem ser fixadas nos pontos originais de suspensão.

Permitido o uso de barras de travamento fixadas entre as torres da suspensão dianteira e junto ao agregado dianteiro.

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.

As formas de assentamento de molas para suspensão "McPherson" são livres.

Demais alterações não são permitidas.

#1.11 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa semi – automática, automática ou seqüencial.

Obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.

Proibido o uso de trambulador/alavanca do tipo "in line" / "v-gate"

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

#1.12 – EMBREAGEM:

#1.13 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em **225** mm e mínima **185** mm.

Permitida a utilização de pneus importados do tipo “DRAG DOT RADIAL”, respeitada a medida máxima acima citada.

O tamanho dos aros utilizados no eixo dianteiro deve ser o mesmo utilizado no eixo traseiro.

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

Os pneus podem ser **nacionais ou importados**, estar em bom estado de conservação com no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medidos sobre o TWI.

Os pneus deverão ser radiais.

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.

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

#1.14 – 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.

#1.15 – CARROCERIA E CHASSI:

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

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

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

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

#1.16 – HABITÁCULO:

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

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.

Proibido o uso de volante de madeira.

#1.17 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos, devendo estar solidamente fixada em seu local original.

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

#1.18 – 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.

#1.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é **proibido** pelo interior do veículo.

Permitido o uso de somente **1 (um) dosador**.

Permitido o uso de **1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca, modelo e procedência ou de até 3 (três) bombas similares à bomba de gol GTI**.

É 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 localizados no interior do habitáculo.

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

Permitido o uso de “catch tank”.

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

#1.20 – 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, bem como o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação com 3” (três polegadas) de largura .

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

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

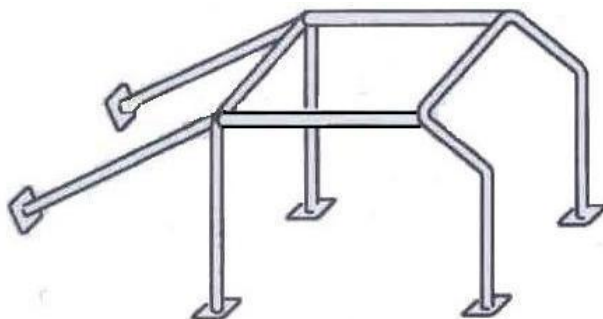
Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos.

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

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 de 38 mm (trinta e oito milímetros) 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 Automobilis mo - CBA