

#3 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "B" - DT-B

#3.1 – 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.

#3.2 – 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 ou mais.

A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "B"

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 das letras que identificam a categoria (**DT- B**), 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.

#3.3 – 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.

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.

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

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.

#3.4 – 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

#3.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

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

Liberado o uso de caixa de ignição (módulo) do tipo "MSD", FirePro, SparkPro, Fire4S ou similar.

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

#3.6 – 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.

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

O "icecooler" deverá estar localizado no assoalho até o início do banco dianteiro do passageiro ou dentro do cofre do motor.

#3.7 – CABEÇOTE:

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

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

Proibido o uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) ou mais válvulas.

Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

#3.8 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão de combustível deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado.

Permitido o uso de somente 1 (um) único corpo de borboleta.

O aumento do número original de carburadores não é permitido.

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

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.

Proibido o uso de injeção mecânica de combustível.

Fica proibido o uso de óxido nítrico.

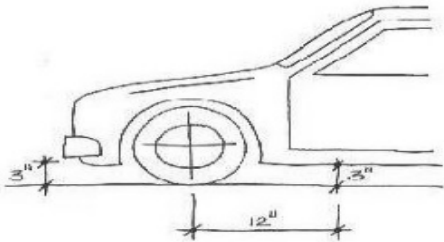
Permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

#3.9 – ESCAPAMENTO:

Livre seu dimensionamento, sendo proibida a saída do escapamento através da lataria do veículo.

Ex.: Escapamento saindo pelo pára-lama do veículo.

#3.10 – 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 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.

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

Liberado o uso de "camber plate"

Demais alterações são livres.

#3.11 – TRANSMISSÃO:

O trabalho nas engrenagens e 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 o transforme em autoblocante.

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

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

Liberado o uso de trambulador do tipo "h-pattern".

#3.12 – EMBREAGEM:



#3.13 – 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.

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.

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 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 refrisados, recapados, remoldados ou similares.

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

#3.14 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio deve ser original, e todos os seus 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

#3.15 – 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 (de z 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, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

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

#3.16 – HABITÁCULO:

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

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.

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.

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

Proibido o uso de volante de madeira.

#3.17 – SISTEMA ELÉTRICO:

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

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

#3.18 – 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.

#3.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é **proibido** pelo interior do veículo. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

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**.

A(s) bomba(s) de combustível deverá(ão) estar localizada(s) no máximo **no meio** do veículo a contar da traseira do mesmo.

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

As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo **8,0 mm** (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.

Liberado o trabalho no pescador do tanque de combustível.

Liberada a mudança do local do pescador de combustível.

Liberado o uso de "Catch Tank".

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

#3.20 - 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, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

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

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

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 ou travas.

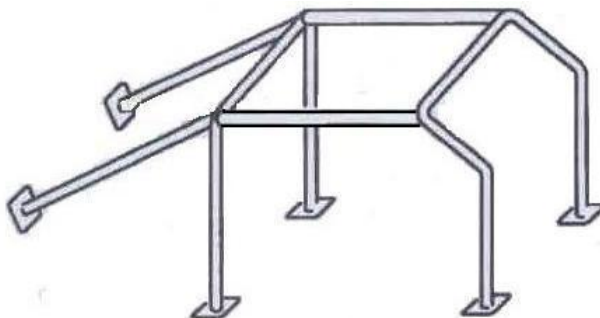
Obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte.

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 **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.

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 antônio.

O uso de capacete aberto é proibido.



A figura ao lado representa a configuração mínima obrigatória para a construção do santo antônio 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