



7 - CATEGORIA SUPER STREET TRAÇÃO TRASEIRA - SSTT

#7.1 - 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 traseira, 4 (quatro) cilindros refrigerado a água/ar, 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros equipados com motores naturalmente aspirados.

#7.2 - 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) cilindros refrigerados a ar, 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

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

A denominação desta categoria será Super Street Tração Traseira.

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 das letras que identificam a categoria (**SSTT**), 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.

#7.3 - PESO MÍNIMO:

- Veículos com 4 (quatro) cilindros refrigerados a ar: **590 kg** (quinhentos e noventa quilos)
- Veículos com 4 (quatro) cilindros refrigerados a água: **740 kg** (setecentos e quarenta quilos)
- Veículos com 6 (seis) cilindros: **890 kg** (oitocentos e noventa quilos)
- Veículos com 8 (oito) cilindros: **940 kg** (novecentos e quarenta quilos).

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

Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

Em caso de necessidade, o lastro deverá ser solidamente fixado, sendo o mesmo lacrado quando da vistoria técnica.

#7.4 - MOTOR:

Fica livre a substituição do bloco **original**, por outro do mesmo fabricante, com o mesmo número de cilindros, devendo este, ser nacional e seguir as especificações técnicas .

Fica livre o trabalho e o aumento do volume do mesmo.

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

O recuo destes é proibido.

#7.5 - 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.

#7.6 - SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

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

Permitida a retirada do radiador, bomba d'água e das mangueiras que os ligam.



#7.7 – **CABEÇOTE:**

O cabeçote deve ser nacional fornecido pela fábrica do motor do veículo, podendo ser trabalhado.
Para veículos originalmente refrigerados a ar, é permitido o uso de cabeçote importado.
O comando de válvulas é livre.

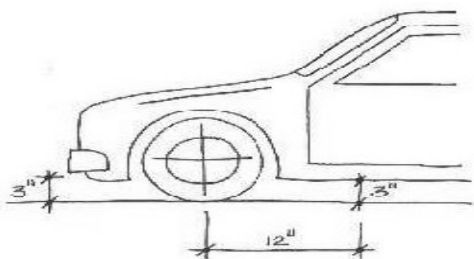
#7.8 – **ALIMENTAÇÃO:**

O coletor de admissão é livre.
Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.
O número de carburadores é livre, sendo permitido ainda, modificar seus os elementos ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.
Proibido o uso de injeção mecânica de combustível.
Não é permitido o uso de super alimentação - óxido nitroso, etc.
Proibido o uso de turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.
Permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

#7.9 – **ESCAPAMENTO:**

Livre.

#7.10 – **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.
Proibida a alteração da 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 (dois vírgula cinco centímetros) da medida que indica o fabricante.
Fica liberado o trabalho 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. Demais alterações são livres.

#7.11 – **TRANSMISSÃO:**

A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual.
A caixa de câmbio pode ser nacional ou importada.
Permitido o sistema de engate rápido das marchas.
Obrigatória a existência da marcha a ré e esta deverá estar funcionando normalmente.
Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o mesmo em autoblocante.
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 (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

#7.12 – **EMBREAGEM:**

Livre.

#7.13 – **RODAS E PNEUS:**

As rodas são livres.
Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, "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.
Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.



#7.14 – SISTEMA DE FREIO:

Livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

#7.15 – CARROCERIA E CHASSI:

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 substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

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 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.

#7.16 – HABITÁCULO:

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

Obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 7.20 (segurança).

O banco do motorista **deverá** ser substituído por outro de competição conforme item 7.20 (segurança).

Proibido o uso de volante de madeira.

O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.

Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

Proibido o uso de acrílico.

#7.17 – SISTEMA ELÉTRICO:

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

A bateria deve estar solidamente fixada e pode ser deslocada do seu local original.

#7.18 – 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.

#7.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

No caso do tanque estar localizado no habitáculo do veículo, bem como bombas de combustível, filtros, dosadores e canalizações, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

#7.20 – 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.

Obrigatório uso de banco de competição homologado e de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

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 rápidas.

Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico ou halon com capacidade de 4 kg (quatro quilos), solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. Este sistema deve ser composto ainda, de um disparador externo marcado com uma letra “E” vermelha em um círculo branco com borda vermelha, com diâmetro mínimo de 10 cm (dez centímetros) na parte interna e externa do veículo.

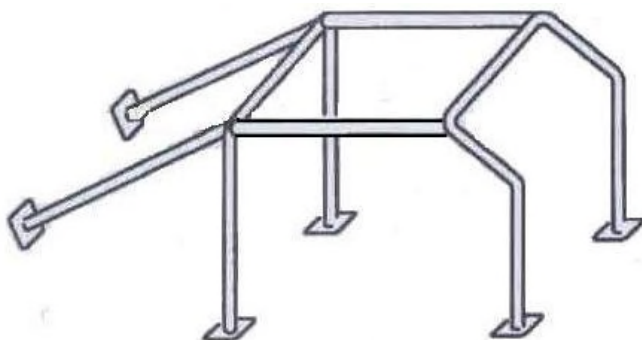


Obrigatório o uso de duas **chaves gerais de corte**, uma interna e outra externa, à prova de faísca. Estas chaves devem possibilitar o desligamento de todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor). Deverão estas chaves ficar claramente indicadas por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de no mínimo 12 cm (doze centímetros) de base.

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.