



5 - CATEGORIA STREET SUPER TURBO TRACÃO 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.

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.

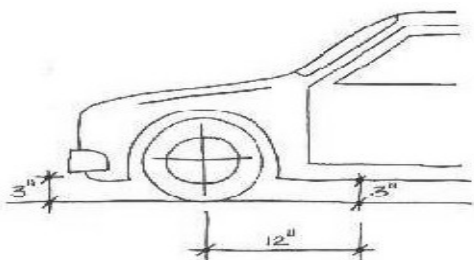
Proibido o uso de óxido nitroso.

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 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.

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 sequencial.



#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 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.

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.

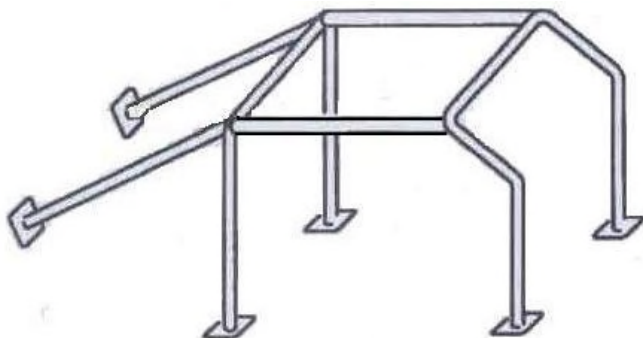
Obrigatório o uso de **cinta de proteção na capa seca do câmbio**, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

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 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



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.