



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL COMISSÃO NACIONAL DE RALLY

COPA PEUGEOT 2007 RALLY de VELOCIDADE

REGULAMENTO TÉCNICO 2007

PRELIMINARMENTE

Este Regulamento respeita as regras do Código Desportivo Internacional (CDI) publicado pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA), as Descrições Gerais aplicáveis aos Campeonatos de Rally da Codasur, o Código Desportivo do Automobilismo (CDA) da CBA, os Regulamentos Gerais da CBA, completos ou modificadas para as necessidades específicas da **Copa Peugeot 2007 – Rally de Velocidade**.

Não existe qualquer responsabilidade do Organizador e do Promotor da(s) entidade(s) supervisora(s), relativa a eventuais acidentes em que se envolvam os pilotos.

Artigo 1: VEÍCULO

1.1. Se utilizará exclusivamente o veículo Peugeot 206 Rally, motor TU5JP4, de 1600 cc, 16V de três portas, definido, modificado e vendido pronto para correr, sem garantia, pelo Promotor.

1.2. Placa do construtor e Identificação do veículo: nenhuma marca nem elementos de identificação do veículo poderão ser retirados, trocados de lugar ou modificados e deverão ser conservados sem retoques nem correções.

Artigo 2: MANUTENÇÃO

2.1. Motor

Considera-se o motor uma unidade selada sobre a qual não é autorizado nenhum tipo de intervenção, seja para manutenção, regulagem, acerto ou conserto por parte da equipe do participante e/ou concorrente.

São exceções ao descrito acima: troca de velas, óleo, filtros, correia do alternador e limpeza dos bicos injetores.

Uma estrutura para receber os motores avariados, lacrados e equipados com sistemas de admissão e escapamento (desde a borboleta até o coletor inclusive) chicote do motor, calculador, inter-cambiador de calor, filtro de óleo e velas será responsável pela manutenção e reparos destas unidades

O objetivo é o de realizar análises de desgaste; investigar e corrigir falhas de funcionamento; perícia técnica/administrativa ou reparo/conserto total.

Em todos os casos se substituirá o motor problemático por um motor lacrado com as mesmas características e dentro dos parâmetros exigidos, despersonalizado e confiável.

Os custos são de responsabilidade dos participantes.

IMPORTANTE:

Os motores são entregues lacrados não poderão ser de maneira alguma trocados ou alterados pelos participantes.

É proibida a troca de motores entre veículos

2.1. 1 Manutenção do Motor.

Os veículos da Copa Peugeot 206 que tiverem seu motor substituído, devido a quebra, avaria ou necessidade de manutenção, deverão pagar uma taxa no valor de R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), pagos a Peugeot Citroen do Brasil Automóveis Ltda.

Fica autorizada a aplicação de um isolante térmico, podendo ser amianto, nos canos e mangueiras do motor que estejam localizados próximos do coletor de escapamento.

2.2. Módulo de Injeção

Considera-se o módulo de injeção uma unidade selada sobre a qual não é autorizado nenhum tipo de intervenção, seja para manutenção, alteração, acerto ou conserto por parte da equipe do participante e/ou concorrente.

O promotor poderá em uma ou mais provas, sortear o módulo de injeção entre os cinco primeiros colocados no campeonato para garantir a sua competitividade.

2.3. Velas

Deverão ser utilizadas as velas originais especificadas no manual de manutenção para o Peugeot 206.

2.4. Filtro de Ar

Destaca-se a obrigatoriedade do uso do sistema de admissão e do elemento filtrante fornecido pela Peugeot Sport.

2.5. Pastilhas de Freio

É obrigatório o uso de pastilhas de freio originais. As únicas autorizadas são as peças cuja referência Peugeot são nº 425276 (dianteira) e nº 425271 (traseira). Será de responsabilidade de cada participante manter as marcas identificadoras que trazem elementos escritos.

2.5.1. Freio de mão

O bloqueio / catraca do freio de mão pode ser eliminado.

2.6. Para efeito de colaborar com a manutenção das unidades, estas serão entregues com uma ficha técnica de homologação e manual do proprietário do veículo.

2.6.1. As operações de manutenção e reparo devem respeitar o recomendado nos manuais de manutenção dos Automóveis Peugeot. Caso seja necessária a substituição de alguma peça, deverão ser utilizadas peças originais idênticas às utilizadas na montagem inicial da versão para competição, disponíveis junto ao Promotor.

2.6.2. O parágrafo anterior é válido também para o sistema completo de escapamento e seus elementos de fixação.

2.6.3. Em princípio, e por não ter sido expressamente autorizado, ficam proibidos quaisquer tipos de modificações. Isto significa que não está autorizada nenhuma transformação ou modificação, seja de qual for sua natureza, como por exemplo: mecanização, soldagem, alteração de forma, mudança na montagem, alteração nos pontos de instalação/fixação, supressão, desconexões, tratamento térmico ou químico, etc. em qualquer peça do veículo.

2.6.4. Qualquer modificação, incluindo as autorizadas pela FIA para os grupos A e N, que não estejam expressamente citadas no presente regulamento, está proibida.

2.6.5. Se, em decorrência de um acidente, for necessário realizar uma intervenção na estrutura e/ou em um elemento que afete a segurança do veículo, esta deverá ser examinada pelo Comissário Técnico da CBA e pelo Responsável Técnico da Copa Peugeot 206, que informarão aos Comissários Desportivos para que seja tomada a decisão sobre a participação do veículo na prova. Caso não seja autorizada a participação, os Comissários Técnicos deverão entregar ao Concorrente um informe por escrito sobre os trabalhos que deverão ser realizados ou repetidos / refeitos.

2.6.6. Se autoriza a substituição total ou parcial dos parafusos das rodas por prisioneiros.

2.6.7. Está autorizada a colocação de apoios de pé para o Condutor e Navegador.

2.6.8. Não está autorizado nenhum outro reforço nem o alívio da estrutura de qualquer outro elemento.

2.6.9. No momento de entrega do veículo, o Promotor indicará uma lista de peças específicas de adaptação do veículo para a corrida.

2.7. Ajustes Autorizados

2.7.1. Eixo Dianteiro

A regulagem do paralelismo do eixo dianteiro é livre. O cáster, a cambagem e pontos de encaixe são fixos e não podem ser modificados.

Autoriza-se a montagem e utilização de um kit de barra estabilizadora disponível no estoque de peças do Promotor. A inclinação e o pivô são fixos e não podem ser modificados.

2.7.2. Eixo Traseiro

Não está autorizada nenhuma modificação no eixo traseiro nem em seus elementos de montagem.

2.7.3. Regulagens de Altura

2.7.3.1. Dianteira: 195+/- 8mm. A medida é feita entre o solo e o berço em seu ponto mais baixo.

2.7.3.2. Traseira: 450 +/- 8 mm. A medida é feita entre o solo e a longarina (ponto da carroçaria onde é fixado o braço traseiro da suspensão traseira).

Toda a medição de altura será realizada com pneus novos e com uma pressão de 2.2 bar e pneus frios.

2.7.3.3. Qualquer outra característica deve estar de acordo com as indicações contidas nos documentos técnicos e manuais publicados pela Peugeot-Citroen do Brasil Automóveis Ltda. e/ou pelo Organizador.

2.7.3.4. Qualquer veículo controlado que apresente valores diferentes destes acima, deverá ser excluído da prova.

2.7.4. Pára Barros

Pode haver substituição dos pára-barros dianteiros, mas as medidas e o posicionamento deverão permanecer as originais, não podendo haver alterações, a saber:

Dianteiros:

- A: 39cm
- L: 31cm
- Excesso lateral: Não deverão estar a mais de 6cm para fora da linha do pára-lamas.

Na traseira, o material e a fixação são liberados.

2.7.5. Proteção do tanque de combustível

É permitido a aplicação de uma camada adicional de fibra de vidro/resina de poliéster.

Pode-se também acrescentar uma folha de alumínio com espessura máxima de 0,8mm, 40 cm de comprimento e 10cm de largura fixada por rebites pop para cobrir a única parte arredondada deste protetor.

Ter o cuidado para que, na instalação, os rebites não estejam em contato com o reservatório de combustível.

Fica autorizado acrescentar uma folha de alumínio com espessura máxima de 0,8mm fixada por rebites pop que seja suficiente para proteger o local de passagem do cano de descarga

2.7.6. Travas do capô e da porta traseira do veículo

Os parafusos podem ser substituídos por rebites pop.

Está autorizada a instalação de um pedaço de tubo de borracha no cabo aparafusado no cockpit.

2.7.7. Porta-luvas

Não está autorizada a instalação da tampa do porta-luvas.

2.7.8. Volante / Direção

Está autorizado o uso de volante Sparco (direção e cubo) que não é o equipamento original do veículo.

Além do volante original fornecido com o veículo, fica autorizada a utilização do volante Sparco modelo R375, que poderá ser adquirido junto a Peugeot Sport Brasil e modelo R215 que poderá ser adquirido junto a SPARCO América Latina.

2.7.9. Pára-Choques

Está proibido qualquer alteração neste equipamento, seja na sua forma, composição, fixação.

Artigo 3: RELAÇÃO DA CAIXA DE VELOCIDADES

As relações da caixa e diferencial que equipam os veículos da **Copa Peugeot 2007 – Rally de Velocidade** de Rally, são as únicas autorizadas para utilização.

Estas são:

- Diferencial:

Pinhão – 13

Coroa - 59

- Caixa:

1. - 3.42 / 1 (12/41 dentes)
2. - 1.81 / 1 (21/38 dentes)
3. - 1.28 / 1 (32/41 dentes)
4. - 0.98 / 1 (40/39 dentes)
5. - 0.77 / 1 (43/33 dentes)

3.1. Está autorizada a substituição da manopla da alavanca de câmbios desde que esta não altere o comprimento original da alavanca de câmbios.

Artigo 4: ASSISTÊNCIA

O Piloto organizará sua própria assistência durante a prova, levando em conta rigorosamente às exigências do Regulamento Particular da prova, editado pelo Promotor.

Artigo 5: COMBUSTÍVEL

5.1. O combustível recomendado para garantir o bom desempenho do motor deverá ser da marca Petrobrás Podium.

5.2. Com o aval do Comissariado Desportivo, poderão ser realizados controles de combustível em qualquer momento durante o transcorrer de uma prova, segundo os procedimentos em vigor na CDI. Para proceder aos referidos controles, deverá ser possível à retirada, do tanque de combustível, de um mínimo de três litros de combustível como amostra. O impedimento de tal procedimento poderá gerar uma penalização e até exclusão.

5.3. A utilização de outro combustível fica por conta e risco do concorrente e deverá estar sempre conforme o descrito no regulamento 2007 elaborado pela CNR – CBA.

5.4. Fica autorizada a instalação do filtro de combustível original da marca, referência 156793 dentro do cofre do motor, fixado na parede anti-chamas.

A tubulação (aeroquip) deverá seguir a original de competição já utilizada no Peugeot 206 da Copa Peugeot 206.

Artigo 6 : PNEUS

6.1. Os pneus autorizados para a **Copa Peugeot 2007 – Rally de Velocidade** estarão definidos em Adendo específico publicado pelo Promotor, com homologação CBA

6.2. A recapagem e gravação de pneus, bem como qualquer tratamento mecânico e/ou químico são proibidos.

6.3. Roda Reserva

A bordo do veículo se encontrará obrigatoriamente uma roda reserva, que deverá ter a mesma dimensão e características das demais rodas que equiparem o veículo. Limita-se a duas, a quantidade de rodas reservas que se pode levar a bordo durante o evento.

Deverão ser firmemente fixados dentro do veículo e não poderão soltar-se em caso de colisão.

6.4. Macaco e Chave de Rodas

Serão livres quanto ao tipo e local de fixação dentro do veículo, e deverão estar solidamente fixadas no interior do veículo.

Todo e qualquer objeto (macaco, ferramentas, chave de rodas, etc.) instalados no habitáculo devem ser fortemente fixados para não se soltarem em caso de acidente.

6.5. Pressão

Cada Condutor poderá adaptar a pressão de cada pneu de acordo com sua preferência. Recomenda-se, sem embargo, uma pressão de: 2.2 bar medidas com os pneus frios.

Artigo 7 : PESO

Em nenhum momento durante a prova o peso do veículo em ordem de marcha e sem tripulação deverá ser inferior a: 970 quilos.

Artigo 8 : FARÓIS

Durante todo o transcorrer do evento os veículos da **Copa Peugeot 2007 – Rally de Velocidade** deverão circular com os faróis baixos e lanternas traseiras acesas.

Para todos os efeitos, deverão ser conservados originais a instalação, acionamento e características das lâmpadas de série do veículo.

O não cumprimento desta medida levará a penalizações previstas nas regulamentações vigentes.

Artigo 9 : APRESENTAÇÃO E ESTADO DO VEÍCULO

O Comissariado Desportivo a pedido do Promotor, poderá impedir no início do evento, a partida de um veículo em mau estado, sujo, incompleto, com os elementos da carroçaria danificados ou ausentes, etc. Alerta-se que os veículos deverão contar em todo momento com seus logotipos, molduras, emblemas, lâmpadas dos faróis limpas e em funcionamento/ limpador de pára-brisas/vidro traseiro, etc. Neste caso, o Condutor e/ou Competidor não poderão reclamar o reembolso de nenhum gasto gerado na adequação de seu veículo.

Artigo 10 : GAIOLA DE PROTEÇÃO

Por razões de segurança, fica proibido :

- Instalar qualquer tipo de equipamento ou complemento na barra transversal do arco próximo ao pára-brisa e/ou espelho retrovisor.
- Soldar qualquer dispositivo ou complemento no arco.
- Qualquer equipamento ou complemento que se queira fixar no arco deve ser feito com correias ou ganchos (amarras) de plástico, sem perfurações ou soldas.

Artigo 11 : CARROÇARIA

Está autorizado a aplicação ou instalação de dispositivo antiderrapante no piso do veículo desde que este não altere a rigidez da carroçaria.

Vale lembrar que esta alteração poderá impactar no peso final do veículo.

Artigo 12 : ALTERAÇÕES

12.1. O Organizador se reserva o direito de sugerir, a qualquer momento, alterações ao presente Regulamento, com aprovação da Comissão Nacional de Rally e homologação da Confederação Brasileira de Automobilismo que entrarão em vigor 30 dias após sua publicação.

O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 2006.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Paulo Enéas Scaglione
Presidente