

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

COPA PEUGEOT 2008 - RALLY DE VELOCIDADE

REGULAMENTO TÉCNICO 2008

Este Regulamento segue o disposto nas normas do **Código Desportivo Internacional – CDI** publicado pela **Federação Internacional de Automobilismo – FIA**, as **Prescrições Gerais** aplicáveis aos Campeonatos de Rally da **CODASUR**, o **Código Desportivo do Automobilismo – CDA** da **Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA**, os Regulamentos Gerais da CBA, complementados ou modificados para as necessidades específicas da **Copa Peugeot 2008 – 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 1º: VEÍCULO: Será utilizado exclusivamente o veículo Peugeot 206 Rally, motor TU5JP4, de 1600 cc, 16 válvulas de três portas, definido, modificado e vendido pronto para correr, sem garantia, pelo Promotor.

Parágrafo único: 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 2º: MANUTENÇÃO

I **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 do time do participante e/ou concorrente.

Parágrafo único: São exceções ao disposto no inciso I: troca de velas, óleo, filtros, correia do alternador e limpeza dos bicos injetores.

Parágrafo segundo: Uma estrutura montada pelo promotor, 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.

Parágrafo terceiro: O objetivo dessa estrutura é o de realizar análises de desgaste, investigar e corrigir falhas de funcionamento, através de perícia técnico/administrativa, ou até mesmo do reparo/conserto total da unidade.

Parágrafo quarto: Em todos os casos, o motor problemático será substituído por outro, devidamente lacrado, com as mesmas características e dentro dos parâmetros exigidos, despersonalizado e confiável.

Parágrafo quinto: Os custos com os procedimentos previstos nos parágrafos anteriores serão de responsabilidade dos participantes.

Parágrafo sexto: Os motores são entregues lacrados e não poderão ser de maneira alguma trocados ou alterados pelos concorrentes.

Parágrafo sétimo: Será proibida a troca de motores entre veículos.

Parágrafo oitavo: Os signatários/concorrentes cujos veículos da **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade** que tiverem o motor substituído devido à quebra, avaria ou necessidade de manutenção, deverão pagar uma taxa no valor de R\$ 2.500,00 (Dois mil e quinhentos reais), à Peugeot Citroen do Brasil Automóveis Ltda.

Parágrafo nono: Fica autorizada a aplicação de um isolante térmico, nos canos e mangueiras do motor que estejam localizados próximos do coletor de escapamento. Esse isolante poderá ser em amianto.

II **Módulo de Injeção** – Considera-se 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 do time do participante e/ou concorrente.

Parágrafo único: O promotor poderá, em uma ou mais etapas, sortear o módulo de injeção entre os cinco primeiros colocados na copa, para garantir a sua competitividade.

III **Velas** – Deverão ser utilizadas as velas originais (cuja referência Peugeot nº 596062) especificadas no manual de manutenção do Peugeot 2006.

IV **Filtro de Ar** – Será obrigatório o uso do sistema de admissão e do elemento filtrante fornecido pela Peugeot Sport.

- V **Pastilhas de Freio** – Será obrigatório o uso de pastilhas de freio originais. As únicas autorizadas são as peças cuja referência Peugeot são nº 425276 (dianteira para os veículos até 2006), nº 425378 (dianteira para os veículos até 2007) e nº 425271 (traseira). Será de responsabilidade de cada concorrente manter as marcas identificadoras que trazem os elementos escritos.
- VI **Freio de mão** – O bloqueio / catraca do freio de mão poderá ser eliminado.
- VII **Homologação / manual do proprietário** – Objetivando colaborar com a manutenção das unidades, estas serão entregues com uma ficha técnica de homologação e manual do proprietário do veículo.

Parágrafo primeiro: As operações de manutenção e reparo deverão respeitar o recomendado nos manuais de manutenção dos Automóveis Peugeot. Se for 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.

Parágrafo segundo: O disposto no parágrafo anterior será válido também para o sistema completo de escapamento e seus elementos de fixação.

Parágrafo terceiro: Em princípio, e por não ter sido expressamente autorizado, ficam desde já proibidos quaisquer tipos de modificações. Isto significa que não está autorizada nenhuma transformação ou modificação, seja 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.

Parágrafo quarto: Quaisquer modificações, incluindo as autorizadas pela FIA para os grupos A e N, que não estejam expressamente citadas no presente regulamento, estarão proibidas.

Parágrafo quinto: 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 2008 – Rally de Velocidade**, que informarão aos Comissários Desportivos para que seja tomada a decisão sobre a participação do veículo na prova. Se essa participação não for autorizada, os Comissários Técnicos deverão entregar ao Concorrente um informe por escrito sobre os trabalhos que deverão ser realizados ou repetidos / refeitos.

Parágrafo sexto: Será permitida a substituição parcial ou total dos parafusos das rodas, por prisioneiros.

Parágrafo sétimo: Será permitida a colocação de apoios de pé para o piloto e o navegador.

Parágrafo oitavo: Não será permitido nenhum outro reforço, nem o alívio da estrutura de qualquer outro elemento.

Parágrafo nono: No momento da entrega do veículo ao signatário, o Promotor indicará uma lista de peças específicas de adaptação do veículo para a competição.

Parágrafo décimo: Não será permitida nenhuma modificação no eixo traseiro, nem em seus elementos de montagem.

Parágrafo décimo-primeiro: Não será permitida a instalação da tampa do porta-luvas.

VIII **Ajustes autorizados** – Serão permitidos os seguintes ajustes:

Parágrafo primeiro: **Eixo Dianteiro** – a regulagem do paralelismo será livre. O caster, a cambagem e os pontos de encaixe são fixos, e não poderão ser modificados. Será permitida a utilização de um kit de barra estabilizadora disponível no estoque de peças do Promotor. A inclinação e o pivô são fixos e não poderão ser modificados.

Parágrafo segundo: **Regulagens de altura** – Todas as medições serão realizadas com pneus novos e frios, com uma pressão de 2.2 BAR.

- a) Dianteira – 195+/- 8mm. A medida será feita entre o solo e o berço em seu ponto mais baixo.
- b) Traseira – 450 +/- 8 mm. A medida será feita entre o solo e a longarina (ponto da carroçaria onde é fixado o braço traseiro da suspensão traseira).
- c) Qualquer outra característica deverá estar de acordo com as indicações contidas nos documentos técnicos e manuais publicados pela Peugeot-Citroen do Brasil Automóveis Ltda. e/ou pelo Organizador.
- d) Qualquer veículo controlado que apresentar medidas diferentes das citadas acima deverá ser excluído da prova.
- e)

Parágrafo terceiro: **Pára-barros** – Na traseira, o material e a fixação serão livres. A substituição dos pára-barros dianteiros também será permitida, desde que as medidas e o posicionamento deverão permanecer os originais, não podendo haver alterações. As medidas originais são:

- a) Altura – 39cm;
- b) Largura – 31cm.
- c) Excesso lateral máximo (para fora da linha do pára-lamas) – 6cm;

Parágrafo quarto: **Proteção do tanque de combustível** – Será permitida a aplicação de uma camada adicional de fibra de vidro/resina de poliéster. Será permitido também o acréscimo de uma folha de alumínio com espessura máxima de 0,8mm, comprimento de 40cm e largura de 10cm, fixada por rebites “pop” para cobrir a única parte arredondada desse protetor. O time/equipe deverá tomar o cuidado para que, na instalação, os rebites não estejam em contato com o reservatório de combustível. Será permitido também 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.

Parágrafo quinto: **Travas do capô e da porta traseira do veículo** – Os parafusos poderão ser substituídos por rebites “pop”. Será permitida também a instalação de um pedaço de tubo de borracha no cabo aparafusado no “cockpit”.

Parágrafo sexto: **Volante / Direção** – Além do volante original, entregue com os carros adquiridos 0Km, será permitido o uso de volante da marca SPARCO, (direção e cubo), modelos R375, ou R215, que poderão ser adquiridos junto ao representante oficial da SPARCO para a América Latina.

Parágrafo sétimo: **Pára-choque** – No pára-choque dianteiro, será permitido o recorte em sua parte inferior, próximo ao defletor, para facilitar a montagem e desmontagem do chapão.

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

Artigo 3º: RELAÇÃO DA CAIXA DE VELOCIDADES: As relações da caixa e diferencial que equipam os veículos da **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade** são as únicas autorizadas para utilização, nas seguintes especificações:

- I Diferencial (relação final 4.54/1) – 13X59
 - a) Pinhão – 13;
 - b) Coroa – 59;

- II Caixa:
 - a) 1ª - 3.42 / 1 (12/41 dentes);
 - b) 2ª - 1.95 / 1 (20/39 dentes);
 - c) 3ª - 1.37 / 1 (30/41 dentes);

d) 4ª - 1.05 / 1 (37/39 dentes);

e) 5ª - 0.85 / 1 (41/35 dentes).

III Será permitida a substituição da manopla da alavanca de câmbio, desde que o comprimento original da mesma não seja alterado.

Artigo 4º: ASSISTÊNCIA: O Piloto deverá organizar sua própria assistência durante a prova, levando em conta rigorosamente as exigências do Regulamento Particular divulgado pelo Promotor.

Artigo 5º: COMBUSTÍVEL:

- I O combustível recomendado para garantir o bom desempenho do motor será a gasolina da marca Podium da Petrobrás.
- II Com o aval do Colegiado dos Comissários Desportivos poderão ser realizados controles de combustível em qualquer momento durante o transcorrer de uma prova, segundo os procedimentos em vigor na CDI. Para proceder os 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 resultar em penalidades para infrator, que poderão chegar a uma exclusão ou desclassificação.
- III A utilização de outro combustível estará permitida, mas por conta e risco do concorrente e deverá estar sempre conforme o descrito no regulamento 2008 elaborado pela CNR – CBA.
- IV Será permitida a instalação do filtro de combustível original da marca, referência 156793, no interior do cofre do motor, fixado na parede anti-chamas.
- V A tubulação (aeroquip) deverá seguir a original de competição já utilizada no Peugeot 206 da **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade**

Artigo 6º: RODAS E PNEUS:

- I Os pneus autorizados para a **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade** estarão definidos em Adendo específico publicado pelo Promotor, com homologação da CBA.

- II A recapagem e gravação de pneus, bem como qualquer tratamento mecânico e/ou químico estarão proibidos.

- III **Roda Reserva** – A bordo do veículo deverá estar disponível pelo menos uma roda reserva, com as mesmas características e dimensões das demais rodas que equiparem o veículo. No máximo duas rodas reservas serão permitidas durante o evento.

- Parágrafo único: Essa(s) roda(s) deverá(ão) estar solidamente presas no interior do veículo, e não poderá(ão) soltar-se em caso de colisão.

- IV **Macaco e Chave de Rodas, ferramentas, etc.** – Serão livres quanto ao tipo e o local de fixação, e deverão estar solidamente fixados no interior do veículo, de maneira a não se soltarem em caso de acidente.

- V **Pressão** – Cada condutor poderá optar pela pressão dos pneus conforme sua preferência. Recomenda-se todavia, uma pressão de 2.2 BAR, medida com os pneus frios.

Artigo 7º: PESO: Em nenhum momento durante a prova, o peso do veículo em ordem de marcha e sem sua tripulação, deverá ser inferior a 970 quilogramas.

Artigo 8º: FARÓIS: Durante todo o transcorrer do evento, os veículos da **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade** deverão circular com os faróis baixos e lanternas traseiras acesas.

Parágrafo único: Para todos os efeitos, deverão ser conservados originais a instalação, acionamento e características das lâmpadas de série do veículo. O não cumprimento desta medida resultará na aplicação das penalidades previstas nas regulamentações vigentes.

Artigo 9º: APRESENTAÇÃO E ESTADO DO VEÍCULO: O Colegiado de Comissários Desportivos, a pedido do Promotor, poderá impedir, no início do evento, a largada de um veículo em mau estado, sujo, incompleto, com os elementos da carroçaria danificados ou ausentes, etc. Os veículos deverão contar em todo momento, com seus logotipos, molduras, emblemas, lâmpadas dos faróis em funcionamento, lentes dos mesmos devidamente limpas, limpadores de pára-brisa/vidro traseiro também funcionando, assim como quaisquer itens que interfiram na segurança e na aparência dos mesmos.

Parágrafo único: Os custos de manutenção desses itens, assim como de quaisquer outros, serão de responsabilidade do signatário, que não poderá reclamar o reembolso de nenhum gasto gerado na adequação de seu veículo.

Artigo 10 – BANCOS: Será obrigatória a utilização do banco Peugeot Sport Brasil modelo Hurricane Peugeot I ou II fabricado pela LICO, homologado FIA e fornecido pela Peugeot em todos os carros da ***Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade***

- I Suportes – O suporte do banco deverá ser o fornecido pela Peugeot Sport Brasil, e não poderá ser recortado o modificado, posto tratar-se de um item de segurança.
- II Quaisquer modificações, se necessárias, deverão ser realizadas pela Peugeot Sport Brasil.

Artigo 11 – CINTOS DE SEGURANÇA: O cinto de segurança deverá ser o fornecido pela Peugeot Sport Brasil, modelo LICO homologado pela FIA, e fornecido pela Peugeot em todos os carros da Copa Peugeot.

Parágrafo único: A instalação de um quinto ponto será permitida.

Artigo 12: GAIOLA DE PROTEÇÃO: A instalação de quaisquer equipamentos ou complementos no arco de segurança deverá ser realizada com a utilização de correias ou ganchos (amarras) de plástico, sem perfurações ou soldas. Por razões de segurança, será proibido:

- I Instalar qualquer tipo de equipamento ou complemento na barra transversal do arco próximo ao pára-brisa e/ou espelho retrovisor;
- II Soldar qualquer dispositivo ou complemento no arco.

Artigo 13: CARROÇARIA: Será permitida a aplicação ou a instalação de dispositivo antiderrapante no piso do veículo, desde que este não altere a rigidez da carroçaria, ficando claro que essa alteração poderá impactar no peso final do veículo.

Parágrafo único: Devido à descontinuidade na produção e fornecimento dos pára-lamas dianteiros da versão Rally do modelo Peugeot 206, referência 7840K0 (lado esquerdo) e 7841L8 (lado direito), será permitida a utilização dos pára-lamas dianteiros dos demais

modelos Peugeot 206, desde que compatíveis com o pára-choque permitido na **Copa Peugeot 2008 – Rally de Velocidade**.

Artigo 12: ALTERAÇÕES: O Organizador se reserva o direito de sugerir, a qualquer momento, alterações no presente Regulamento, com a aprovação da Comissão Nacional de Rally e homologação da Confederação Brasileira de Automobilismo. Essas alterações entrarão em vigor 30 dias após a publicação dos adendos pertinentes.

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 2007.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Paulo Enéas Scaglione
Presidente