



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

CAMPEONATO BRASILEIRO DE RALLY DE VELOCIDADE 2011

REGULAMENTO TÉCNICO

Artigo 1 - O Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 seguirá a regulamentação do Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N", com as restrições e regulamentações técnicas especificadas nesse Regulamento.

Artigo 2 - Ficha de Homologação

É obrigação de cada participante do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011 apresentar à CNR/CBA a Ficha de Homologação completa e com todos os dados técnicos do veículo participante. Qualquer outra modificação não indicada expressamente nesse Regulamento e nem no Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N" vigente em 2011, não será aceita.

Parágrafo Único - Todos os itens liberados por este Regulamento deverão constar na Ficha de Homologação, com os seus respectivos, pesos, tamanhos e fotos.

Artigo 3 - Todos os veículos, das categorias conforme o Art. 4 poderão participar dos eventos do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011.

Artigo 4 - O Campeonato será disputado nas seguintes categorias:

- Classe 3 (N4 - de 2000 cc, 4x4 turbo);
- Classe 8 (Super N - de 1600 até 2000 cc);



- Classe 9 (N2 Light - de 1400 até 1600 cc).

Artigo 5 - Todos os veículos deverão ter sua ficha de homologação devidamente regularizada junto a CBA, CODASUR ou FIA.

Parágrafo Primeiro - Os veículos que não tenham a sua Ficha de Homologação homologada na CBA terão até a data a ser informada pela CNR/CBA, para entregá-las para que sejam homologadas.

Parágrafo Segundo - Os veículos que não tenham as suas Fichas de Homologação poderão disputar o Campeonato, devendo apresentar o manual do fabricante do veículo. Após a data limite informada pela CNR/CBA os concorrentes que não tiverem entregue a Ficha de Homologação dos veículos à CNR/CBA, não poderão continuar a participar do Campeonato.

Artigo 6 - Os veículos deverão respeitar os pesos nominativos informados pelos fabricantes e/ou constante na Ficha de Homologação.

Artigo 7 - Os veículos com comandos variáveis poderão participar do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade.

Parágrafo Primeiro - Todos os veículos participantes do Campeonato que apresentem um desempenho superior ao dos demais participantes, da categoria, não permitindo um equilíbrio entre os mesmos, poderão sofrer algumas restrições e/ou algumas exigências após análise e avaliação da CNR/CBA.

Parágrafo Segundo - Os veículos da marca Peugeot que participarem da categoria Super N deverão estar em conformidade com o Regulamento Técnico da Copa Peugeot de Rally de Velocidade 2011.

Parágrafo Terceiro - Os veículos da marca Peugeot, modelo 206, que participarem da categoria Classe 9 deverão estar em conformidade com o Regulamento Técnico da Copa Peugeot de Rally de Velocidade 2011, homologado pela CBA, com exceção dos pneus que seguirá o



Regulamento Técnico do Campeonato Brasileiro de Rally de Velocidade 2011.

Artigo 8 - Combustível

Álcool etílico hidratado comercial, de teor alcoólico de no máximo 94,7, ou gasolina, comercializados em postos de combustível.

Artigo 9 - Pneus

9.1 - A marca dos pneus a serem utilizados será livre para todas as categorias.

Parágrafo Primeiro - Cada concorrente poderá utilizar até 07 (sete) pneus nos eventos constituídos de uma única prova e 11 (pneus) nos eventos constituídos de 02 (duas) provas.

A critério dos Comissários Desportivos, dependendo das condições meteorológicas poderá ser autorizado lacrar um novo jogo de 07 (sete) ou 11 (onze) pneus de chuva.

Parágrafo Segundo - Os pneus deverão ser entregues para a lacração durante a vistoria técnica do veículo.

Parágrafo Terceiro - Os concorrentes só poderão utilizar os pneus que estiverem lacrados.

Parágrafo Quarto - No caso de necessidade e por livre escolha dos pilotos os pneus poderão ser frisados.

9.2 - É proibido o uso de pneus com mousse e cravos.

9.3 - Os pneus deverão ter sulcos com profundidade de no mínimo 02 (dois) mm.

9.4 - Os carros de competição poderão levar no máximo 02 (dois) estepes.

Artigo 10 - É proibido o uso de kit-car.



Artigo 11 - É permitido o uso de coletor 4x1 de escapamento nos veículos da categoria Classe 8 e Classe 9.

Artigo 12 - Regulamentações e restrições ao Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N"

12.1 - Estas Regulamentações e restrições não são necessariamente válidas para a participação em uma prova do Campeonato Sul americano (CODASUR), ou de outro Campeonato Internacional no Grupo "N".

Artigo 12.2 - Categoria Classe 9 (N2 Light)

12.2.1 - Suspensão

É permitido o uso de rótulas nas colunas, conforme Art. 6.3 do Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N".

12.2.2 - Motor

Somente serão permitidos veículos que possuam um motor com uma potência nominal de até 115 HP DIN.

12.2.3 - Injeção

Livre, sendo permitido o uso de um chicote adaptador que faça a ligação entre o chicote original do veículo e a caixa de injeção do mesmo.

12.2.4 - Escape

É permitido como Variante de Opção, o uso do coletor de escape 4 em 1, sendo o tubo de escape livre, devendo o mesmo terminar no local original do veículo.

É permitida a retirada do catalisador e dos silenciadores.

12.2.5 - Apêndices

É permitida a colocação de uma entrada de ar no teto do veículo para a ventilação do habitáculo. Os veículos que não tem este equipamento homologado o deverão fazer e só será permitida 01 (uma) homologação para cada modelo de veículo.

12.2.6 - Suportes

O material dos elementos elásticos dos suportes do motor e da caixa de câmbio é livre, mas não o número de suportes.



12.2.7 - Caixa de Marchas

Para os veículos que não tiverem a sua Ficha de Homologação homologada, não é autorizado o indicado nos Arts. 6.2.2 e 6.2.3 do Anexo “J” ao CDI da FIA, Art. 254 - “N”, de tal modo que:

12.2.7.1 - Não está autorizado a utilização de um diferencial (coroa e pinhão) e de uma relação de engrenagens (1, 2, 3, 4 e 5ª. marchas) de câmbio, diferente da utilizada no veículo original.

12.2.7.2 - Um segundo diferencial (relação coroa e pinhão) e uma segunda relação de engrenagens (1, 2, 3, 4 e 5ª. marchas) de câmbio, só poderão ser autorizados se estiverem devidamente homologados e especificados como Variante de Opção na Ficha de Homologação do veículo.

12.2.7.3 - Uma vez homologados um segundo diferencial e uma segunda relação de engrenagens de câmbio, eles serão definitivos para todo o resto do Campeonato, não podendo ser trocados ou homologados outros.

12.2.7.4 - Cada competidor terá a opção de colocar um dos diferenciais em qualquer dos câmbios homologados. Um será obrigatoriamente o original do veículo, e o outro será o indicado na Ficha de Homologação como Variante de Opção. O uso de qualquer destas relações, é livre em cada evento.

12.2.7.5 - Não é permitido o uso de diferencial auto blocante.

Artigo 12.3 - Categoria Classe 8 (Super N)

12.3.1 - Suspensão

É permitido o uso de rótulas nas colunas, conforme Art. 6.3 do Anexo “J” ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo “N”.

Para os veículos que tenham as molas traseiras colocadas em cima do eixo traseiro, é permitida a colocação de uma mola por fora do amortecedor traseiro, desde que não seja feito nenhum retrabalho na carroceria.

12.3.2 - Motor

É permitido o uso de motores com cilindrada de até 2000 cc., com potência máxima nominal de 145 HP DIN.

12.3.2.1 - Comando(s) de válvulas



Originais do modelo do veículo, sem retrabalho.

12.3.2.2 - Molas de válvulas

Originais do modelo do veículo, sem retrabalho.

12.3.2.3 - Taxa de compressão

Livre. É permitida a alteração na altura do cabeçote, da junta do cabeçote e na altura do bloco.

12.3.2.4 - Cabeçote

Original do modelo, sem nenhum retrabalho para a montagem do(s) comando(s) de válvulas, devendo respeitar os seus sistemas de funcionamento originais.

É permitida a retifica das sedes de válvula e altura do cabeçote para alterar a taxa de compressão.

12.3.2.5 - Tuchos de válvulas

Originais do modelo do veículo, sem retrabalho.

12.3.2.6 - Pistão

Original do modelo do veículo, sem retrabalho.

12.3.2.7 - Filtro de ar

Livre, a partir do corpo de borboleta.

12.3.3 - Injeção

Livre, sendo permitido o uso de um chicote adaptador que faça a ligação entre o chicote original do veículo e a caixa de injeção do mesmo.

12.3.4 - Escape

É permitido como Variante de Opção, o uso do coletor de escape 4 em 1, sendo o tubo de escape livre, devendo o mesmo terminar no local original do veículo.

É permitida a retirada do catalisador e dos silenciadores.

12.3.5 - Apêndices

É permitida a colocação de uma entrada de ar no teto do veículo para a ventilação do habitáculo. Os veículos que não tem este equipamento



homologado o deverão fazer e só será permitida 01 (uma) homologação para cada modelo de veículo.

12.3.6 - Suportes

O material dos elementos elásticos dos suportes do motor e da caixa de câmbio é livre, mas não o número de suportes.

12.3.7 - Caixa De Marchas

Para os veículos que não tiverem a sua Ficha de Homologação homologada, não é autorizado o indicado nos Arts. 6.2.2 e 6.2.3 do Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N", de tal modo que:

12.3.7.1 - Não está autorizado a utilização de um diferencial (coroa e pinhão) e de uma relação de engrenagens (1, 2, 3, 4 e 5ª. marchas) de câmbio, diferente da utilizada no veículo original.

12.3.7.2 - Um segundo diferencial (relação coroa e pinhão) e uma segunda relação de engrenagens (1, 2, 3, 4 e 5ª. marchas) de cambio, só poderão ser autorizados se estiverem devidamente homologados e especificados como Variante de Opção na Ficha de Homologação do veículo.

12.3.7.3 - Uma vez homologados um segundo diferencial e uma segunda relação de engrenagens de cambio, eles serão definitivos para todo o resto do Campeonato, não podendo ser trocados ou homologados outros.

12.3.7.4 - Cada competidor terá a opção de colocar um dos diferenciais em qualquer dos câmbios homologados. Um será obrigatoriamente o original do veículo, e o outro será o indicado na Ficha de Homologação como Variante de Opção. O uso de qualquer destas 02 (duas) relações, é livre em cada evento.

12.3.7.5 - Não é permitido o uso de diferencial auto blocante.

12.3.8 - Freios

É permitida a colocação de freios a disco nas rodas traseiras, desde que as peças sejam originais de fábrica do veículo e devidamente homologadas.

12.3.9 - Carrocacia

12.3.9.1 - É permitida a colocação de tubos na caixa de ar, sendo 02 (dois) na parte posterior às rodas dianteiras e 02 (dois) na parte anterior às



rodas traseiras, somente visando encaixar os cavaletes para o levante do carro.

12.3.9.2 - É permitido reforços na carroceria. Estes reforços devem seguir os contornos da mesma e não podem servir para ancoragem da suspensão e / ou qualquer outro tipo de suportes.

Artigo 12.4 - Categoria Classe 3 (N4)

12.4.1 - Suspensão

É permitido o uso de rótulas nas colunas, conforme Art. 6.3 do Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N".

12.4.2 - Motor

É permitido aos veículos da marca Mitsubishi Lancer Evolution até o modelo VIII e aos veículos da marca Subaru até o modelo Spec-C ano 2006 de usarem o restritor com diâmetro máximo interior de admissão de ar do compressor de 34 (trinta e quatro) mm, devendo manter todas as outras medidas conforme o Anexo "J" ao CDI da FIA, Art. 254 - Grupo "N".

12.4.3 - Peças de Fibra

Está autorizado nos veículos o uso das peças relacionadas abaixo em fibra de vidro, devendo respeitar as dimensões e os pesos indicados na Ficha de Homologação:

- Capo dianteiro e traseiro;
- Paralamas;
- Aerofólio traseiro;
- Spoiler dianteiro;
- Parachoques dianteiro e traseiro.

12.4.4 - Apêndices

É permitida a colocação de uma entrada de ar no teto do veículo para a ventilação do habitáculo. Os veículos que não tem este equipamento homologado o deverão fazer e só será permitida 01 (uma) homologação para cada modelo de veículo.

12.4.5 - Suportes

O material dos elementos elásticos dos suportes do motor e da caixa de câmbio, e livre, mas não o número de suportes.



12.4.6 - Espelhos

Os espelhos retrovisores exteriores do veículo poderão ser de um desenho distinto ao dos originais, sempre que tenha ao menos uma superfície de cristal de espelho de 09 (nove) centímetros quadrados.

O presente regulamento foi elaborado pela Comissão Nacional de Rally, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 11 de Abril de 2011.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Nestor Valduga
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Cleyton Tadeu Correia Pinteiro
Presidente