

FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO ARENA RACE MULTI EVENTOS

CAMPEONATO ARENA RACE DE ARRANCADA 2019 REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DIANTEIRA TURBO – DTC

DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos nacionais de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo-compressor.

HOMOLOGAÇÃO:

- a) Veículos nacionais com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 4 (quatro) cilindros.
- b) Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.
- c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “C”.

PESO MÍNIMO:

- a) O peso mínimo para carros desta categoria é de 910Kg (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.
- b) O peso máximo admitido apoiado sobre o eixo dianteiro é de 680Kg (seiscentos e oitenta quilos).
- c) Veículos que apresentarem peso maior do que o admitido no item 4.3.b serão automaticamente desclassificados da bateria em que foi verificado o excesso de peso.
- d) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo 28,0% (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.
- e) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.
- f) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.
- g) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.
- h) Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, na parte traseira do veículo, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.
- i) Proibido o acréscimo de material ou a simples fixação de pesos em qualquer outra parte do veículo.
- j) Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

MOTOR:

- a) 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.
- b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- c) O material de construção dos coxins do motor é livre.
- d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

- e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.
- f) Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.
- h) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:

- a) Marca e tipo de velas e cabos de alta tensão são livres.
- b) A caixa de ignição original deve ser retirada do veículo obrigatoriamente.
- c) A bobina utilizada deverá ser do tipo bobina com ignição interna. Bobina de 3 fios.
- d) Permitido o uso de somente 1 (uma) bobina.
- e) Permitido o uso de somente 1 (uma) bobina. É obrigatório o uso dos módulos de ignição fabricados pelas empresas "FuelTech", "InjePro", e "Pandoo", nas seguintes versões e modelos homologados, conforme abaixo:

- **FuelTech:** FT200, FT250, FT400, FT450, FT500, FT550, FT600 – **versão DTC**
- **InjePro:** EFI-PRO V2, EFI-Light V2 (modificada para EFI-PRO V2), S3000, S4000, S8000 –
- **Obrigatório o uso do Tune-UP ou Display InjePro – versão DTC**
- **Pandoo:** Fuel Inject, Power Inject, Pro Inject - **versão DTC V.01**

- e) Estes módulos serão utilizados apenas para controlar o ponto de ignição, bicos injetores e corte de giros, sendo que estes deverão obrigatoriamente conter a versão de software especificada acima, a qual será apresentada na tela do módulo ao ligar a ignição.
- f) Liberado o uso do "line lock".
- g) O caminho do fio de sinal de ignição do módulo até a bobina, deve ser facilmente visualizado e não pode ter interrupções nem derivações. Os fios devem estar separados de qualquer chicote de fios elétricos.
- h) Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo "MSD" ou similar.
- i) Proibido o uso de qualquer outro módulo ou sistema para gerenciar corte de giro que não seja o especificado no item 4.5.e
- j) Proibido uso do sistema tipo roda fônica.
- k) É proibido o uso de qualquer outro sistema eletrônico que altere de alguma forma o funcionamento do sistema de ignição do veículo.
- Permitido o uso de sensores apenas para a aquisição de dados.
- OBS.: Proibido o uso de sistema sequencial de ignição eletrônica

SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes

no veículo.

- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.
- e) Proibido o uso de qualquer tipo de "intercooler", ou de qualquer outro sistema ou substâncias que alterem a temperatura do ar recebido pelo sistema de alimentação do veículo.
- f) Proibido o uso de "icecooler".

CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.
- b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é proibido.
- d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado, desde que seja original do próprio veículo, ou seja, não é permitida a sua utilização em veículos do mesmo fabricante que não tenham sido produzidos originalmente com este item.

ALIMENTAÇÃO:

Para Carburados :

- a) O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado sendo proibido coletores do tipo diesel.
- b) Permitido o uso de somente 01 (um) único carburador nacional onde é livre quanto ao trabalho interno .
- c) Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.
- d) Não é permitido o acréscimo de material ao carburador utilizado.
- e) Permitido a alteração no sistema de acionamento do segundo estágio do carburador e o uso de catracas nos eixos.
- f) Permitido o uso de carburadores nacionais que equipavam originalmente carros nacionais, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
- g) Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- h) Proibido o uso de injeção mecânica.
- i) Proibido o uso de cilindros de CO2, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, "wastegate", válvula de alívio.
- j) Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle de abertura da(s) solenoide(s) que ajusta(m) a pressão da válvula de alívio. Proibido qualquer booster eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados através de botões pelo piloto durante a largada.
- k) Proibido o uso de óxido nitroso.
- l) **Obrigatório** o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.
- m) Demais alterações não são permitidas.

Para injetados:

- a) O coletor de admissão deverá ser o original fornecido pelo fabricante do veículo, mantendo todas as suas características originais, medidas e dimensões externas podendo somente ser trabalhado em sua parte interna.

- b) Proibido coletores do tipo diesel.
- c) Para veículos vw o corpo de borboleta deverá ser fixado diretamente ao coletor sem nenhuma adaptação.
- d) Para demais linhas automotivas, o corpo de borboleta deverá ser fixado diretamente ao coletor, porem fica permitido a adaptação de um flange de no Maximo 10 mm(milímetros) de espessura , para o encaixe do corpo de borboleta ao coletor, mantendo sem alterar o tamanho e as medidas originais do coletor.
- e) Permitido somente um corpo de borboleta de no Maximo 52 mm.
- f) A única adaptação permitida no corpo de borboleta é para o encaixe da pressurização.
- g) Permitido somente 1 bico injetor por cilindro.
- h) É obrigatório o uso de módulos de injeção citados no item 4.5.
Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
Proibido o uso de injeção mecânica.
Proibido o uso de cilindros de CO2, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, "wastegate", válvula de alívio.
Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle da(s) solenoide(s). Proibido qualquer booster eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados através de botões pelo piloto durante a largada.
Proibido o uso de óxido nítrico.
- Obrigatório** o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.
OBS.: Proibido o uso de injeção com sistema sequencial
- i) Demais alterações não são permitidas.

4.8-b - SOBREALIMENTAÇÃO:

Permitido somente o uso de 1 (uma) turbina, com buchas de mancais (proibido turbo roletado), seguindo as especificações abaixo:

Tamanho do rotor

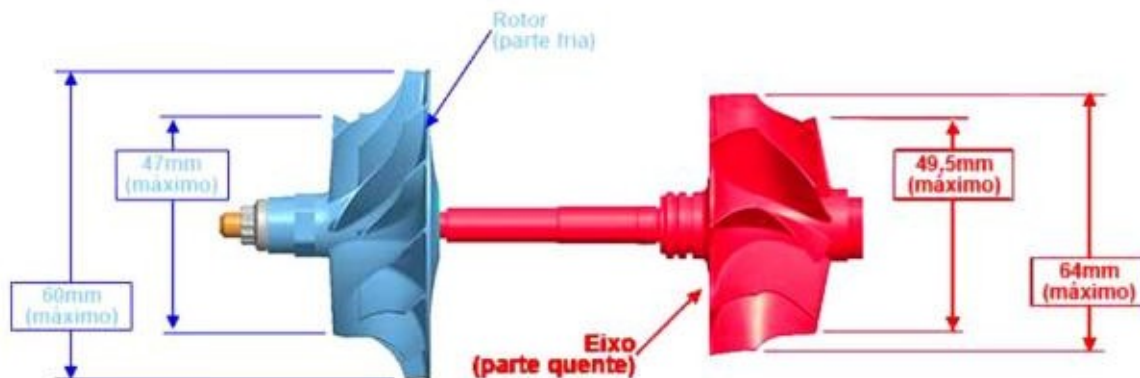
Diâmetro menor : 47mm (tamanho máximo)

Diâmetro maior : 60mm (tamanho máximo)

Tamanho do eixo

Diâmetro menor : 49,5 mm (tamanho máximo)

Diâmetro maior : 64,0 mm (tamanho máximo)



ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

b) A distância ente 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. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

c) Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

d) Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos serem substituídos por alumínio ou aço.

e) Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

f) Liberado o uso de "camber plate".

g) Demais alterações não são permitidas.

TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

b) As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.

c) A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

d) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

e) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.

f) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

g) O sistema do seletor de marchas deve ser original, com padrão de mudança em H (tipo h- pattern).

h) Permitido o uso de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros no engate das marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H e estejam montados sobre o sistema original.

i) Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo "in line", "v-gate" ou similares.

j) Permitido somente a troca de material das buchas do trambulador .

k) Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo "short shift" montados sobre o sistema original.

EMBREAGEM:

a) Livre, porém não pode ser automática.

b) Seu acionamento deve permanecer original , não podendo utilizar "embreagem hidráulica " tanto para acionamento quanto retorno "acoplamento" da mesma, mesmo que seja original do veiculo ou provenientes de outros modelos.

c) Não é permitido o uso de qualquer sistema eletrônico ou mecânico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. ("Quick Shift", "GearController", e

outros aparelhos similares que possam surgir).
d) Demais alterações não são permitidas.

RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 165mm.
- c) Os pneus devem ser nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo medido em qualquer lugar da banda de rodagem.
- d) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- e) Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15”.
- f) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de V para pistas de 402 metros e H para pistas de 201 metros, (compatível com a velocidade alcançada) descrito na lateral do pneu. O piloto, cujo veículo exceder a velocidade permitida pelo índice do pneu, deverá providenciar a substituição do pneu por um de índice compatível com a velocidade alcançada. Neste caso, o piloto só poderá participar da próxima atividade de pista quando comprovar a substituição do pneu pelo de índice apropriado. Proibido o uso de pneus da marca Michelin Primacy.
- g) É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrigados, recapados, remoldados ou similares.
- h) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- i) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a desempenho dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- j) O índice de dureza mínimo admitido será 55 na banda de rodagem (medido em toda a área em contato com o solo) e 50 no costado (medida em toda a lateral dos pneus). Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- k) Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- l) Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria, em sua primeira largada válida, Caso os pneus não passem na dureza nesta primeira bateria, o piloto será desclassificado da bateria em questão, tendo a possibilidade de trocar os mesmos para a próxima bateria. Após esta vistoria e devida lacração os pneus não poderão ser trocados até o término da competição. Caso o índice de dureza, desgaste excessivo, medida de sulco,... Fiquem abaixo do permitido durante a prova, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem, o piloto será impedido de continuar na competição.

- m) Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.
- n) Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo com as alterações permitidas abaixo:
- b) É obrigatório a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- e) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- f) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- g) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.
- h) Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.
- i) Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para acomodação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e) 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.
- f) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- g) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais
- i) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- j) Permitido o trabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

HABITÁCULO:

- a) Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes
- c) Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.
- d) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os

itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

e) Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.

f) Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

g) Permitida a retirada do console central.

h) Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

SISTEMA ELÉTRICO:

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

b) Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts.

c) A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

d) Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) O sistema de lubrificação é livre.

b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

d) Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

c) É permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

d) Permitido o uso de somente 1 (uma) bomba de combustível alto volume (Aeromotive, Magna Fuel, Weldon ou similares), ou 03 (três) bombas do tipo GTI, Mercedes ou similares.

e) A bomba de combustível deve estar instalada sob o veículo, em local visível.

f) A bomba de combustível deverá estar localizada no máximo até o meio do veículo a contar da traseira do mesmo.

g) As dimensões da tubulação de combustível do tanque até a bomba devem ser de no máximo meia polegada, ou seja, 12,7mm (doze milímetros e sete centésimos) de diâmetro interno.

h) As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo 8,0mm (oito milímetros) de diâmetro interno.

i) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

j) O Abastecimento pode ser feito pelo local original do veículo especificado pelo fabricante ou interno do veículo.

k) Fica liberada a mudança do local do pescador de combustível.

l) Permitido o uso de "Catch Tank".

m) Fica definido como "Catch Tank", qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema



de contenção feito no tanque.

n) Proibido o uso de bomba mecânica de combustível

SEGURANÇA

a) Vide Regras Gerais.

b) 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.

Este regulamento foi autorizado e homologado pela Federação Mineira de Automobilismo e por Arena Multi Eventos.

Uberlândia, 10 de Março de 2019.

**Federação Mineira de Automobilismo FMA
F.M.A
Antônio Manoel do Santos
Presidente**

**Clube de Automobilismo do Triângulo e Alto Paranaíba
CATAP
Edimar Pessoa Junior
Presidente**