



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO  
REGULAMENTO TÉCNICO CLASSIC CUP - 2024  
GRAN-TURISMO – SUPER (GTS)

## **CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO CLASSIC CUP - 2024**

### **Subcategoria GRAN-TURISMO – SUPER (GTS)**

#### **Índice**

**ARTIGO 1 - VEÍCULOS, ESTRUTURA, CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS**

**ARTIGO 2 - CATEGORIAS**

**ARTIGO 3 - IDENTIFICAÇÃO**

**ARTIGO 4 - CARROCERIA E DIMENSÕES**

**ARTIGO 5 - PESO**

**ARTIGO 6 - MOTOR**

**ARTIGO 7 - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS**

**ARTIGO 8 - SUSPENSÃO**

**ARTIGO 9 - FREIOS**

**ARTIGO 10 - SISTEMA DE DIREÇÃO**

**ARTIGO 11 - RODAS E PNEUS**

**ARTIGO 12 - COMBUSTÍVEL**

**ARTIGO 13 - LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO**

**ARTIGO 14 - SISTEMA ELÉTRICO**

**ARTIGO 15 - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA**

**ARTIGO 16 - ESTRUTURA DE SEGURANÇA**

**ARTIGO 17 - TELEMETRIA**

**ARTIGO 18 - CONSIDERAÇÕES GERAIS**



## ARTIGO 1 - VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

### 1.1 – VEÍCULOS PERMITIDOS

#### a. Veículos importados:

Esportivos dois (2) lugares fabricados com no mínimo 30 anos, equipados com motor de quatro (4) cilindros, 8 válvulas, aspirado, carburados ou injetados e que preservem a aparência (Monobloco / frente / faróis / capôs e lanternas).

#### b. Veículos nacionais:

Esportivos dois (2) lugares e Réplicas de fabricação nacional de carros clássicos, fabricados com no mínimo 30 anos, equipados com motor de quatro (4) cilindros, 8 válvulas, aspirado, carburados ou injetados e que preservem a aparência ( Monobloco / frente / faróis / capôs e lanternas).

A eventual definição da adequação de um determinado veículo ao acima previsto poderá ser estabelecida pelo CTD da FASP.

### 1.2 – CHASSIS

Todos os veículos deverão ter chassi (ou monobloco) derivados do modelo original. Entenda-se que modelo original é o que consta na ficha de inscrição.

### 1.3 – MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo que não constar deste regulamento é expressamente proibido, sendo assim, todo item que não for contemplado neste regulamento deverá encontrar-se nas suas características originais.

Em caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica.

Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original, salvo quando for especificada para tal.

Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

As carrocerias poderão receber apenas modificações com o propósito de adequar os veículos e torná-los mais seguros para o uso em competição, assim como toda a colocação e fixação dos componentes da suspensão.

## ARTIGO 2 – CATEGORIA

### 2.1 - GRAN TURISMO SUPER - GTS

A subcategoria GTS da Classic Cup será disputada por veículos que se enquadrem na definição do Artigo 1 acima, devendo ser observadas as questões técnicas pertinentes aos motores.



## ARTIGO 3 – IDENTIFICAÇÃO

### 3.1 – IDENTIFICAÇÃO

A identificação deverá ser aplicada no parabrisa e no vidro traseiro de cada veículo da categoria, mediante círculo com diâmetro de 200 mm, em fundo preto com as letras “GTS” em branco.

## ARTIGO 4 - CARROCERIAS E DIMENSÕES

### 4.1 – CARROCERIA

A aparência externa deverá ser original de maneira que o veículo possa ser facilmente identificado pela sua marca e modelo. Mantendo as características originais principais do veículo.

Permitido abertura na parte da frente para auxiliar o arrefecimento (radiadores de água e/ou óleo e sistema de freio).

Não é permitido o uso de extrator, assoalho ou fundo plano ou na parte inferior do veículo e nem aerofólio traseiro.

É obrigatória a manutenção do parabrisa com a mesma dimensão e formato do original, assim como a sua inclinação.

### 4.2 – MATERIAIS INFLAMÁVEIS

Obrigatória a retirada dos bancos originais e materiais inflamáveis, instalados no interior do habitáculo e de acordo com o anexo “J” da FIA.

### 4.3 – PARACHOQUE

Permitido parachoque envolvente, desde que retirada a sua “alma”. Quando o parachoque for de metal, obrigatório a sua retirada. Opcional o uso de parachoque traseiro com ou sem recortes.

### 4.4 – PARALAMAS

Permitido rebater, cortar ou retirar material das abas dos paralamas desde que os mesmos mantenham suas formas originais ou similares aos veículos do mesmo modelo utilizados em competições de época.

### 4.5 – ESPELHOS RETROVISORES

Obrigatório o uso dos espelhos retrovisores, interno e externo, esquerdo e direito, sendo liberado o uso de qualquer marca e modelo.

### 4.6 – VIDROS

É obrigatório o uso de parabrisa laminado ou de policarbonato (mínimo de 4 mm). Os demais vidros poderão ser substituídos por policarbonato.

A porta do piloto deverá ser equipada com tela de proteção ou com placa de policarbonato. A tela de proteção e o tamanho da placa tem que ser homologado de acordo com o anexo “J”.



## 4.7 - LAY OUT E FIXAÇÃO DO CONJUNTO MOTRIZ

Motor, Câmbio e Diferencial não podem ser deslocados, seja transversal ou longitudinalmente, em relação à fixação original.

Deverá manter a configuração original quanto ao local do motor e câmbio do veículo original ou a do VW Sedan (Fusca).

Os veículos VW, ou que adotem sua plataforma, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água deverão manter a inclinação original do veículo ou a da VW Kombi.

## 4.8 – TRAVA DO CAPÔ

Obrigatória a instalação de duas travas de segurança no capô dianteiro assim como na tampa traseira.

## 4.9 – FARÓIS

Permitida a substituição dos faróis por chapas de alumínio, tela ou fibra de vidro, mas devendo-se manter o desenho original.

Obrigatório que todas as lanternas e faróis sejam protegidos com adesivo tipo contact transparente.

## 4.10 – GANCHOS DE REBOQUE

Obrigatório a colocação de gancho de reboque na dianteira e na traseira do veículo, firmemente fixado.

A localização desses ganchos deverá ser identificado por uma seta com cor contrastante com o fundo onde a seta é aplicada.

## ARTIGO 5 – PESO

### 5.1- SUBSTITUIÇÃO DE MATERIAIS

Nos veículos originalmente fabricados em chapa de aço, elementos como portas, capô e tampa traseira poderão ser substituídas por peças fabricadas em fibra de vidro, devendo-se manter o mesmo formato e tamanho das peças originais.

### 5.2. PESO MÍNIMO

- a. Para os veículos equipados com motor original com até 2.000 cc de capacidade: 880 quilos: conjunto carro + piloto e conforme o parágrafo abaixo;
- b. Para os veículos equipados com motor não original com até 2.000 cc de capacidade: 880 quilos: conjunto carro + piloto e conforme parágrafo abaixo;
- c. Para veículos originalmente equipados com motor central : 900 quilos: conjunto carro + piloto e conforme o parágrafo abaixo.

O carro será pesado com o piloto, com lubrificantes do motor e câmbio, fluido de freio, arrefecimento e combustível nos níveis em que terminarem as competições e as tomadas de tempo acima referidas, não podendo ser adicionado nenhum dos líquidos e fluidos acima. Não será drenado o tanque de combustível. No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais,



este (s) componente (s) não poderá (ão) ser colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso, ou seja, o veículo terá seu peso aferido nas exatas condições em que terminou as competições e as tomadas de tempo oficiais. Qualquer material encontrado solto, em qualquer lugar do veículo, será retirado antes da aferição do peso.

## 5.3 - USO DE LASTRO

Quando necessário, os lastros deverão ser blocos sólidos fixados no assoalho do veículo, na parte interna do habitáculo com peso máximo de 10 kg por unidade e no máximo 50 Kg por veículo, fixado com no mínimo dois parafusos de aço de 8 mm “classe 8.8” com reforço na parte inferior do assoalho por contra placa, de tamanho aproximado de 50% da área ocupada pelo lastro (tipo sanduíche) e lacrado quando da vistoria técnica, de acordo com anexo “J”. Desde que respeite o peso da categoria.

## ARTIGO 6 – MOTOR

### 6.1 – MOTOR

- a. Original do veículo com até 2.000 cc, original da marca, com no máximo 1 mm de tolerância na medida do diâmetro do cilindro.

### 6.2 – PERMITIDO

- a. Permitido apenas motores aspirados.
- b. Pistões livres com a obrigatoriedade de utilização de 3 anéis.
- c. Bielas originais, somente de aço forjado.
- d. Virabrequim original do motor sem nenhum retrabalho.
- e. Eixo de comando de válvulas “0.44 Samacar com 320° de duração”, conforme tabela abaixo (Para motores AP). Para veículos equipados com motores boxer (ar) o comando deverá ser EMPI 100
- f. Permitido o uso de cabeçote original sem nenhum tipo de retrabalho exceto a altura do cabeçote, com a única finalidade do acerto de taxa, permitida a adição de material na base do cabeçote para reforço na galeria de água.
- g. Válvulas; diâmetro máximo 40 admissão / 33 escape, com tolerância de 0,1mm. Sómente será permitido modificar sua altura e o ângulo de assentamento.

Oberservação: Motores não contemplados neste regulamento técnico serão analisados e aprovados oportunamente, pelo CTDP. Comando Samcams – 0,44 com duração de 320 graus

Circulo Base - 25,95 +/- 0,10 mm

Lob Center – 105 graus +/- 1 grau

Tolerância Levante Máximo – 0,20 mm

GRAUS	ADMISSÃO	ESCAPE
100	0,21	0,17
110	0,56	0,52



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO  
REGULAMENTO TÉCNICO CLASSIC CUP - 2024  
GRAN-TURISMO – SUPER (GTS)

120	1,31	1,26
130	2,63	2,55
140	4,62	4,50
150	7,52	7,30
160	10,67	10,50
170	12,54	12,43
180	13,03	13,03
190	12,17	12,25
200	9,84	10,03
210	6,79	6,83
220	4,22	4,20
230	2,40	2,39
240	1,23	1,19
250	0,56	0,53
260	0,25	0,25
270	0,09	0,08

## 6.3 – QUANTO AS SUBSTITUIÇÕES

- É permitido a substituição de carburadores por sistemas de injeção indireta de combustível;

## 6.4 – CARBURADORES PERMITIDOS

- Até dois (2) carburadores fabricados exclusivamente para competição, de corpo duplo com borboleta de no máximo 40 mm.
- Poderão ser utilizados carburadores embuchados respeitando a câmara da borboleta em 40 mm (sem tolerância);
- Não é permitido o uso de sistema de partida a frio.

## 6.5 – INJEÇÃO ELETRÔNICA

- Modelos permitidos: Fuel Tech até FT350. Race Pró 1 fi, HIS, Eficapro, PW6X, Futura, Hardware.
- Fica expressamente proibido o uso de qualquer Injeção programável que possua correção por sonda e Injeção sequencial ou semi sequencial.
- Permitido o uso de Roda Fonica.
- Proibido o uso de bobinas individuais por cilindro.
- Corpo de Borboleta; permitido o uso de até 4 corpos individuais, com o diâmetro máximo de 40 mm. No caso de utilizar 1 corpo só, será permitido utilizar uma borboleta com o diâmetro máximo de 60mm.



- f. Coletor de Admissão é Livre.
- g. Injetores; Livres, sendo permitido o uso de apenas um injetor por cilindro.
- h. Bomba Elétrica; Livre.
- i. Não é permitido o uso de sistemas de partida a frio.
- j. Somente será permitido o uso de sistemas de injeção indireta.

## 6.6 – ESCAPAMENTO

- a. É permitido o uso de qualquer tipo de escapamento;
- b. A saída não deverá ultrapassar 150 mm do perímetro do veículo.
- c. É obrigatória a utilização de abafador no escapamento sempre que o motor for acionado no interior dos boxes.

## ARTIGO 7 – TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

### 7.1 – CAIXA DE CÂMBIO

- a. Da marca com relações livres.
- b. É obrigatório ter marcha ré funcionando;
- c. Proibida caixa de mudanças sequencial;
- d. Os veículos VW que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, poderão optar pela caixa de câmbio do VW Kombi a diesel, ou das versões mais modernas refrigeradas a água.

### 7.2 – DIFERENCIAL

- a. Obrigatório o uso de caixa de diferencial utilizada em veículos da mesma marca. São permitidas relações de engrenagens livres. É vedado o uso de controle eletrônico de tração;
- b. Os veículos VW e os que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, poderão trazer parte do conjunto do VW Kombi, ou da Variant II com junta homo cinética.
- c. É permitido o uso de blocante

### 7.3- EMBREAGEM

De procedência nacional, somente permitido o uso de embreagem monodisco confeccionada de cerâmica ou lona, fica proibido o uso de embreagens de material de carbono ou de seus derivados.

## ARTIGO 8 – SUSPENSÃO

Suspensão dianteira e traseira deverá ser original não podendo ser modificada ou substituída por outro tipo de suspensão.

### 8.1 — FIXAÇÃO

O semieixo articulado, que permite a variação do ângulo de cambagem, típico do eixo traseiro do VW a ar, poderá ser substituído pelo com junta homocinética, utilizado na VW Kombi e no VW Variant.



Os pontos de fixação das bandejas não poderão ser deslocados, seja no sentido longitudinal ou transversal.

É permitido a substituição das buchas e articulações por sistemas mais seguros em poliuretano e por rótulas de articulação (joint ball).

Os veículos VW, ou que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água, poderão trazer parte do conjunto do VW Kombi. Poderá ser utilizada fixação superior com ajuste (Camber Plate).

## 8.2 – AMORTECEDORES E MOLAS

Permitido recalibrar amortecedores, rebaixar molas e no caso do uso de suspensão do VW a ar, colocar catraca.

É permitido o uso de amortecedores originais a gás.

É permitido amortecedores com molas externas.

## ARTIGO 9 – SISTEMA DE FREIOS

### 9.1 – FREIO

- a. Os circuitos, obrigatoriamente, devem ser independentes;
- b. O sistema de freios, dianteiro e traseiro, a disco ou a tambor, é livre, porém devem ter origem nacional; não são permitidos freios importados, somente original da marca;
- c. Proibido sistemas completamente independentes que adotem dois cilindros mestres.
- d. Permitido o uso de válvula reguladora ou equalizadora de pressão. Se originalmente o carro for equipado ou não, pode ser instalada ou substituída por modelo regulável.

### 9.2 – TOMADAS DE AR PARA FREIOS

É permitido o uso de tomadas de ar para ventilação dos freios dianteiros e traseiros.

### 9.3 – FREIO DE ESTACIONAMENTO

O sistema de freio de estacionamento (freio de mão) poderá ser retirado sendo opcional o seu uso.

## ARTIGO 10 - SISTEMA DE DIREÇÃO

### 10.1 – SISTEMA PERMITIDO

Original do veículo sem modificações e obrigatoriamente deverão ser usados somente componentes nacionais de série e coluna de direção retrátil.

O mesmo é válido para os veículos importados que, no entanto, deverão utilizar componentes de fabricação original.

É terminantemente proibido soldar o braço pitmann, bem como qualquer outra peça do sistema de articulação.





## 10.2 – VOLANTE

- a. Permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira;
- b. Permitida também a colocação de cubo estriado de remoção rápida.

## ARTIGO 11 - RODAS E PNEUS

### 11.1 – RODAS

Roda dianteira e traseira com aro máximo de 15 polegadas e tala máxima de 8 polegadas , sendo livre seu material.

As medidas das rodas serão feitas na parte interna do aro no encosto da cinta do pneu, ou usando um compasso especial conforme especificação do fabricante da roda.

### 11.2 – PNEUS

É permitido o uso de pneus apenas de fabricação Nacional, na medida máxima de 195 / R15, tendo sua altura livre e com risco aparente em toda a banda de rodagem.

É expressamente proibido o uso de pneus **RISCADOS, LIXADOS, RECAPADOS OU REMOLDADOS** e **PNEUS ESPECIAIS de COMPETIÇÃO**, bem como o uso de válvulas reguladoras eletrônicas de pressão.

## ARTIGO 12 - COMBUSTÍVEL

### 12.1 – TIPO DE COMBUSTÍVEL

É permitido o uso de Etanol ou qualquer combustível que seja vendido comercialmente para automóveis de passeio.

### 12.2- ANÁLISE DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser analisado combustível, sendo qualquer alteração passível de desclassificação. Em caso de detecção de alteração no combustível, caberá recurso, sendo as custas da análise laboratorial externa (designado pela FASP), de integral responsabilidade do piloto.

### 12.3– TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Deverá ser o original ou de capacidade igual à original e fixado no local original. No caso veículos VW e que adotam chassi tipo plataforma e motor a ar, que tiverem seus motores substituídos pelo VW refrigerado a água e possuírem tanque traseiro (VW Sedan 1600 Quatro Portas), poderão deslocar o tanque para a frente, mesmo local dos demais veículos da linha (VW Sedan, Variant, TL).

Deverá ser o original ou de capacidade igual ao original. É autorizado o reposicionamento desde que seja colocado ou mantido uma parede corta fogo estanque.



## 12.4 - TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

É permitida a substituição da canalização original de combustível por outra de qualquer diâmetro a qual, no entanto, não poderá passar por dentro do habitáculo, de acordo com o anexo “J” da FIA.

## 12.5 – BOMBA E FILTRO DE COMBUSTÍVEL

É permitido o uso uma ou mais bombas de combustível que deverão ser posicionadas fora do habitáculo do veículo.

## ARTIGO 13 - LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

### 13.1 – RESERVATÓRIO PARA RESPIRO

Obrigatória a colocação de um reservatório translúcido de no mínimo 2 (dois) litros para os respiros do motor e transmissão do lado oposto ao coletor de escapamento

### 13.2- RADIADOR

- a. Permitido o uso de radiador de óleo extra, com capacidade livre;
- b. Permitido o aumento ou a troca do radiador de água. Capacidade livre.

### 13.3 – MANGUEIRAS

De óleo ou água pelo interior do veículo, devem ser instaladas dentro do túnel ou por baixo do veículo, porém sem emendas, bem fixadas e encapadas.

## ARTIGO 14 - SISTEMA ELÉTRICO

### 14.1 – BATERIA

Permitido o uso de chumbo ácido, fabricada no Brasil, com capacidade de 12 volts de qualquer marca, tipo selada.

### 14.2 – LUZES DE FREIO

É obrigatória a instalação de duas lanternas vermelhas (LUZES DE FREIO) , instaladas na parte superior traseira interna do veículo de competição, além das originais, compondo-se de lâmpadas ou Led's, cada uma em perfeito funcionamento para treinos e provas.

## ARTIGO 15 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

### 15.1 – BANCO DO PILOTO

Obrigatória a instalação de um banco para piloto, homologado pela FIA.

Somente será permitido o uso de trilhos conforme anexo “J” vigente ao anuário da FIA.



## 15.2 – EXTINTOR DE INCÊNDIO

Obrigatória a colocação dentro do habitáculo do veículo de no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de 4 kg (quatro quilos) de pó químico fixado na posição vertical.

## 15.3 – CINTO DE SEGURANÇA

Obrigatória a instalação de cinto de segurança homologado FIA, com no mínimo 5 (cinco) pontos com fixação.

## 15.4 – CHAVE GERAL E ALÇA DO EXTINTOR

Obrigatória a utilização de uma chave geral e alça do extintor interno e externamente segundo o anexo "J" da FIA.

Internamente a chave geral e alça do extintor deverão estar ao alcance do piloto sentado e com o cinto de segurança afivelado.

Externamente a chave geral e a alça do extintor poderão ser instaladas do lado do piloto.

## 15.5- TELA DE PROTEÇÃO

Obrigatório o uso de tela de proteção na porta do piloto ou placa de policarbonato.

## ARTIGO 16 - ESTRUTURA DE SEGURANÇA (Santo Antônio)

### 16.1 – ARCO DE SEGURANÇA

Obrigatório o uso de arco de segurança conforme Anexo "J" da FIA, conforme desenho 253.

É permitido soldar o arco de segurança na carroceria do veículo com adição de material, mas é obrigatório que além da solda, os apoios principais do arco de segurança no chassi sejam fixados por meio de no mínimo 4 (quatro) parafusos de 8 mm. de diâmetro em cada apoio, arruelas, porcas e contra porcas.

Obrigatório que o arco de segurança seja apoiado no chassi no mínimo por 4 (quatro) pontos.

Os tubos do arco de segurança também deverão ser construídos conforme anexo "J".

## ARTIGO 17 – TELEMETRIA

17.1 - Permitido o uso de qualquer tipo de telemetria em qualquer componente do carro.

## ARTIGO 18 - CONSIDERAÇÕES GERAIS

18.1 - Os casos omissos serão resolvidos de acordo com tradução do anexo "J" da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) e da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

Eventuais alterações específicas poderão ser aplicadas na busca de equiparação de desempenho entre os veículos participantes.



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO  
REGULAMENTO TÉCNICO CLASSIC CUP - 2024  
GRAN-TURISMO – SUPER (GTS)

**Este regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P. — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.**

São Paulo, 16 de janeiro de 2024.

**Paulo Eneas Scaglione**  
Presidente FASP

**Vartan Gdikian**  
Presidente CTDP

