



## **CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO RALLYE CLÁSSICOS DE COMPETIÇÃO REGULAMENTO TÉCNICO 2024**

**ARTIGO 1:** VEÍCULOS, CHASSI E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

**ARTIGO 2:** CATEGORIAS

**ARTIGO 3:** CARROCERIA E DIMENSÕES

**ARTIGO 4:** PESO

**ARTIGO 5:** MOTOR

**ARTIGO 6:** TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

**ARTIGO 7:** SUSPENSÃO

**ARTIGO 8:** SISTEMA DE FREIOS

**ARTIGO 9:** SISTEMA DE DIREÇÃO

**ARTIGO 10:** RODAS E PNEUS

**ARTIGO 11:** COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

**ARTIGO 12:** LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

**ARTIGO 13:** SISTEMA ELÉTRICO

**ARTIGO 14:** EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

**ARTIGO 15:** ESTRUTURA DE SEGURANÇA

**ARTIGO 16:** TELEMETRIA

**ARTIGO 17:** TEMPO DE VOLTA E PENALIZAÇÕES

**ARTIGO 18:** CONSIDERAÇÕES GERAIS



## ARTIGO 1 – VEÍCULOS, CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

### 1.1– VEÍCULOS

#### 1.1.1- Permitidos

Todos aqueles que forem fabricados até 1988.

Modelos mais modernos aos relacionados neste regulamento, fabricados até 1988 ou com alguma divergência quanto aos mesmos, terão que ser previamente vistoriados, aprovados e liberados pela comissão técnica da FASP.

#### 1.2 - HASSI

Todos os veículos deverão ter chassi ou carroceria (no caso desta ser monobloco) original.

### 1.3– MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo que não constar deste regulamento como permitido, é expressamente proibido, sendo assim, todo item que não for contemplado neste regulamento deverá encontrar-se nas suas características originais. Os veículos deverão ser originais. Suas carrocerias poderão receber apenas pequenas modificações com o propósito de adequá-los e torná-los mais seguros para o uso em competição. O motor poderá ser trabalhado dentro das regras deste regulamento. Deverá ser mantida toda a colocação e fixação dos componentes da suspensão.

Deverão ser instalados banco de competição, cintos de segurança homologados e equipamentos de segurança conforme anexo “J” FIA.

No 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.

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.

## ARTIGO 2 – CATEGORIAS

Cada participante deverá se inscrever em uma das 3 categorias em função do seu tempo de volta no autódromo de Interlagos. Os carros serão identificados no para-brisa e vidro traseiro com adesivos correspondentes a categoria que está inscrito.

2.1- Clássicos de Competição A - tempo 2'05" - adesivo vermelho com a letra A

2.2 - Clássicos de Competição B - tempo 2'10" - adesivo azul com a letra B

2.3 - Clássicos de Competição C - tempo 2'20" - adesivo verde com a letra C

Para etapas disputadas em outros autódromos, o diretor de prova estabelecerá os tempos de corte específicos para cada categoria.



## ARTIGO 3 – CARROCERIAS E DIMENSÕES

### 3.1– CARROCERIA

A aparência externa deverá ser original de maneira que o veículo possa ser facilmente identificado pela sua marca e modelo. A carroceria deverá ser de chapa de aço, sendo, contudo, permitidos partes em fibra desde que o peso se enquadre conforme artigo 4º, ou em fibra para os veículos originalmente fabricados com este material.

Todos os veículos deverão manter suas dimensões originais : comprimento x largura x altura.

Proibido o uso de spoiler dianteiro nos carros originais. A frente original deverá ser mantida.

Permitido excepcionalmente nos veículos caracterizados ou carreteras.

Proibido uso de aerofólio (asa), exceto veículos caracterizados ou carreteras.

Proibido extrator de ar traseiro ou qualquer apêndice aerodinâmico (chapa de alumínio ou fibra de vidro) localizado na parte traseira do veículo, dianteira ou saias laterais, com efeito, aerodinâmico, bem como “fundo plano”.

Permitida pequena abertura na parte da frente para o sistema de arrefecimento (sistema de freio).

### 3.2– MATERIAIS INFLAMÁVEIS

Obrigatória a retirada dos bancos, laterais internas de papelão, forrações acústicas e demais materiais inflamáveis. Nos carros totalmente originais será permitido manter os acabamentos internos sendo, porém, obrigatório a retirada de todos os bancos e a colocação de um banco tipo concha para o piloto

### 3.3 – PÁRA-CHOQUE

Obrigatória a retirada dos para-choques. Se o veículo originalmente tiver saído de fábrica com parachoques envoltivos de plásticos, estes poderão ser mantidos.

### 3.4– PARALAMAS

Obrigatório manter suas formas e dimensões originais. Permitido para-lamas abaulados só nos casos de veículos caracterizados ou carreteras.

### 3.5– ESPELHOS RETROVISORES

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



### 3.6– VIDROS

É permitido o uso de para-brisa laminado, Policarbonato. Os demais vidros poderão ser substituídos por acrílico ou policarbonato. 3.7– ENTRE-EIXOS

Deverá ser mantida a medida original do veículo, sendo admitido o rebaixamento da suspensão.

### 3.7– LAY OUT E FIXAÇÃO DO CONJUNTO MOTRIZ

Motor, câmbio e diferencial não podem ser deslocados, tanto transversal como longitudinalmente, em relação à fixação original.

### 3.8– TRAVA DO CAPÔ

Obrigatória a instalação de duas travas de segurança no capô dianteiro e traseiro. Dispensado nos carros totalmente originais.

### 3.9– FARÓIS

Poderão ser mantidos os originais ou poderão ser utilizados adesivos imitando o farol original do veículo. Nos veículos caracterizados e carreteras serão permitidos faróis auxiliares, fixados em suportes, em substituição aos originais.

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

### 3.10– GANCHOS DE REBOQUE

Obrigatório a colocação de gancho de reboque na dianteira e na traseira do veículo, firmemente fixado. Este gancho deverá ser metálico de diâmetro mínimo 8,0 mm, identificado com cor contrastante com a cor do veículo para facilitar a localização.

## ARTIGO 4 – PESO

O peso mínimo permitido será de até no máximo 15% abaixo do peso do veículo original indicado em fontes oficiais emitidas pelas fábricas e/ou no manual do proprietário.

Em nenhuma hipótese nenhum veículo poderá ter peso inferior a 680 Kg.

Apresenta-se na Tabela abaixo o rol de pesos de veículos já conhecidos:

### VEÍCULO

PESO MÉDIO PADRÃO

(KG) PESO MÍNIMO (KG)

VW SEDAN 800 680



VW BRASILIA 890 756

VW ZÉ DO CAIXÃO 900 765

VW TL 880 748

KARMANN-GHIA 820 697 VW  
PASSAT 900 765

VW SP-2 890 756

PUMA 750 680 \*

MIURA 750 680 \*

FALCÃO 820 697

PORSCHE SPYDER 650 680 \*

BR-800 620 680 \*

DODGE-1800 980 833

DODGE DART 1.450 1.232

FNM JK 2000 1.360 1.156

FNM 2150 1.450 1.232

ALFA 2300 1.350 1.147

ALFA GTV 945 803

FIAT 147/SPAZIO 800 680

FIAT OGGI 830 705

DARDO 700 680 \*

TOPOLINO 800 680 GORDINI 750 680 \*

WILLIS INTERLAGOS 550 680 \*

CORCEL I 940 799

CORCEL II 950 807

MAVERICK 4 CILINDROS 1.270 1.079

MAVERICK 6 CILINDROS 1.320 1.122

MAVERICK 8 CILINDROS 1.400 1.190

GALAXIE 500 1.780 1.513

OPALA 1.130 960

CHEVETTE SEDAN 880 748



CHEVETTE 900 765

PUMA GTB 950 807

SANTA MATILDE 1.240 1.054

CHEVROLET 210 (1956) 1.400 1.190

DKW 950 807

PUMA DKW 900 765

BMW GLAS GT 870 739

SIMCA V-8 1.200 1.020

AERO-WILLYS 1.450 1.232

VW GOL 872 742

VW VOYAGE 890 757

FIAT UNO 880 748

FIAT PRÊMIO 920 782

FORD ESCORT 880 748

\* Peso mínimo 680 Kg

Partes em fibra serão permitidas desde que o peso final se enquadre neste artigo. Caso o peso do veículo não alcance o limite estabelecido, deverão ser acrescentados lastros fixados abaixo do banco do piloto, até que o peso mínimo seja alcançado. Não será permitido o uso destes como forma de distribuição de peso no veículo. A FASP, poderá, a qualquer momento, durante o campeonato exigir que o piloto proceda à nova pesagem do veículo.

## **ARTIGO 5 – MOTOR**

### **5. 1 – MOTOR TURBO**

Só serão aceitos os modelos turbo original de fábrica.

### **5. 2 – MOTOR ASPIRADO**

Deverá ser aspirado e original do veículo, com as exceções abaixo:

- GORDINI, 1093, TEIMOSO, INTERLAGOS, DKW, MALZONI e PUMA DKW com mecânica original ou podem se utilizar do motor CHT – 1.000cc e câmbio de Gol ou Corcel.
- DODGINHO e POLARA poderão utilizar motor opcional de 4 cilindros de 1.800cc desde que nacional e produzido até 1990. Por exemplo : VW AP 1.8.



- SIMCA e ALFA 2300 serão permitidos com motores opcionais desde que nacionais e fabricados até 1990. Por exemplo : Motor de Opala 4 cilindros. -Carros com motores VW AP deverão utilizar versões deste motor produzidos até o ano de 1.990. Estes serão considerados “carreiras” e estarão enquadrados na categoria “C” ou “D”, de acordo com a tração do veículo.

É permitida a troca de pistões, para adequação ao uso de álcool como combustível, desde que respeitado o diâmetro original, não sendo permitido o uso de pistões forjados.

A cilindrada deverá ser a original com tolerância máxima de 1,0mm na medida do cilindro para os motores de 4 tempos e de 2,5mm nos de 2 tempos.

Os coletores de admissão e exaustão poderão ser substituídos. Medidas livres. O cabeçote pode ser o original ou não, desde que seja mantida a mesma marca/fabricante do motor original, porém de fabricação no máximo até 1990, como por exemplo, o cabeçote GM Cabeçote do Chevette pode ser substituído pelo do Monza;

É permitido o trabalho e o rebaixamento do cabeçote. Taxa de compressão livre. Permitido somente 2 (duas) válvulas por cilindro, a de admissão e a de escapamento.

Comandos de válvula opcionais serão aceitos, independente de sua procedência (importado ou nacional).

É obrigatório o uso do dínamo ou alternador, não sendo permitida qualquer modificação.

Permitido ventilador elétrico adicional para auxiliar a refrigeração;

Permitido radiador de óleo;

Radiador e circuito de água livres, porém nos alojamentos originais;

Permitido bomba d’água nos motores de 2 tempos; Permitido o uso de bomba de óleo externa e cárter seco; 5.2 – CARBURADORES PERMITIDOS

Livre o uso de qualquer tipo de carburador ou injeção direta ou indireta.

## 5.3 – ESCAPAMENTO

Permitido escapamento trabalhado.

A(s) saída(s) não deverá (ão) formar saliência em relação à circunferência máxima do carro maior do que de 150 mm para fora.

É obrigatória a utilização de abafador no escapamento sempre que o motor for acionado no interior dos boxes.

## ARTIGO 6 – TRANSMISÃO PARA AS RODAS

### 6.1– CAIXA DE CÂMBIO

Deverá ser original, sendo permitida qualquer relação de marchas, desde que se mantenha o número de marchas originais do veículo e a ré. As engrenagens deverão ser originais da mesma marca do veículo, e obrigatoriamente nacionais.



Não é permitido modificar as engrenagens para dentes retos. Proibido qualquer sistema de auxílio eletrônico. Embreagens deverão ser as originais da marca fabricante do carro.

## 6.2– DIFERENCIAL

Caixa do diferencial original, não podendo haver qualquer trabalho ou troca por relações não disponíveis como item de fábrica. Proibido o uso de autoblocante.

## ARTIGO 7 - SUSPENSÃO

### 7.1— FIXAÇÃO

A fabricação das bandejas, o tipo do eixo traseiro e o tipo de suspensão e molas, não poderão ser modificados ou substituídos por outro.

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

### 7.2– BUCHAS

É permitido a substituição das buchas e articulações por sistemas mais seguros em poliuretano.

### 7.3– AMORTECEDORES E MOLAS

Permitido recalibrar amortecedores, e rebaixar molas. No caso de VW a AR será permitido colocar catraca, não sendo, conduto, permitido a utilização de amortecedores com molas externas. Todos os componentes deverão ser nacionais.

## ARTIGO 8 – SISTEMA DE FREIOS

### 8.1– FREIO

Os circuitos, obrigatoriamente, devem ser independentes. Permitido o uso de disco ventilado. O restante do conjunto, obrigatoriamente, deve ser mantido original.

Válvulas limitadoras só poderão ser utilizadas quando o veículo, originalmente tenha saído com este sistema. Neste caso, o equipamento a ser usado é o original do veículo.

### 8.2– TOMADAS DE AR PARA FREIOS:

É permitido o uso de tomadas de ar para ventilação dos freios dianteiros e traseiros, sendo opcional o seu uso.





## ARTIGO 9 – SISTEMA DE DIREÇÃO

### 9.1 – SISTEMA PERMITIDO

Original do veículo sem modificações.

### 9.2 – VOLANTE

desde que não implique em modificações drásticas na carroceria. 8.3– FREIO DE ESTACIONAMENTO O sistema de freio de estacionamento (freio de mão) poderá ser retirado, Permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira.

## ARTIGO 10 – RODAS E PNEUS

### 10.1– RODAS

Livre de material e diâmetro.

### 10.2- PNEUS

Todo e qualquer pneu slick é proibido. Restante livre.

## ARTIGO 11 – COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

### 11.1-TIPO DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser utilizado como, combustível, Gasolina ou etanol. Não é permitido o uso de Metanol ou qualquer combustível que não seja vendido comercialmente para automóveis de passeio.

### 11.2 –REABASTECIMENTO

É proibido o reabastecimento durante a prova e grid

### 11.3 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Tamanho do tanque será livre fixado no local original ou dentro do porta-malas do veículo. Neste caso deverá existir uma chapa “corta-fogo” separando a cabine do porta-malas. Sua fabricação poderá ser em metal ou borracha, sendo vedada a utilização de tanque fabricado em fibra ou plástico.

### 11.4 –TUBULAÇÃO DE COMBUSTIVEL

Original do veículo, não podendo passar por dentro do habitáculo, de acordo com o anexo J FIA



## 11.5 – BOMBA E FILTRO DE COMBUSTÍVEL

Permitido o uso de bomba elétrica de combustível não podendo ser fixado dentro do habitáculo. Filtros liberados em quantidade e tamanho. anexo “J” FIA.

## ARTIGO 12 – LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

### 12.1– RESERVATÓRIO PARA RESPIRO

Obrigatória a colocação de um reservatório de no mínimo 2 (dois) litros para os respiros do motor e transmissão.

### 12.2- RADIADOR

Livre, mas mantendo os pontos do sistema original de refrigeração do motor. Permitido a instalação de um ventilador elétrico auxiliar. Permitida a refrigeração forçada de óleo. Permitida a utilização de Cáster seco.

## ARTIGO 13 – SISTEMA ELÉTRICO

### 13.1– BATERIA

Permitido o uso de chumbo ácido, tipo selada, de qualquer marca, nacional ou não, que comprovadamente esteja disponível no comércio de varejo, com capacidade de 12 Volts.

### 13.2– LUZES DE FREIO

Obrigatório o uso de 2 (dois) pontos de lâmpadas de freio que esteja em perfeito funcionamento. Permitida a instalação de mais 2 (dois) pontos de lâmpadas na parte interna do habitáculo voltada para a parte traseira do veículo.

## ARTIGO 14 – EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

### 14.1– BANCO DO PILOTO

Obrigatória a instalação de um banco para piloto, conforme anexo “J” FIA.



## 14.2– 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, com alça de acionamento ao alcance do piloto.

Também será obrigatório que cada veículo mantenha no seu box no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de 6 kg (seis quilos) de pó químico.

## 14.3– CINTO DE SEGURANÇA

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

## 14.4– CHAVE GERAL E ALÇA DO EXTINTOR

Obrigatória a utilização de uma chave geral e alça do extintor tanto na parte interna quanto externa do veículo, 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.

## **ARTIGO 15 – ESTRUTURA DE SEGURANÇA (SANTO ANTÔNIO)**

### 15.1 – ARCO DE SEGURANÇA

Obrigatório o uso de arco de segurança conforme Anexo J da FIA, conforme desenho 253, adicionado de barra transversal.

## **ARTIGO 16 – TELEMETRIA**

Proibido o uso de qualquer tipo de telemetria em qualquer componente do carro.

## **ARTIGO 17 – TEMPO DE VOLTA E PENALIZAÇÕES**

### 17.1 – TEMPO DE VOLTA

No caso de provas disputadas em Interlagos, o tempo de volta permitido não poderá ser inferior ao estabelecido para cada categoria:

Classicos - Categoria A: Tempo de volta: 2'05"

Classicos - Categoria B: Tempo de volta: 2'10"

Classicos - Categoria C: Tempo de volta: 2'20"



Para etapas disputadas em outros autódromos, o diretor de prova estabelecerá os tempos de corte específicos para cada categoria.

## 17.2 - PENALIZAÇÕES

Se o participante completar a volta em tempo inferior até 2 segundos abaixo do tempo de sua categoria, será penalizado em 20 segundos no seu tempo de prova, por volta nessa condição.

Se o participante completar a volta em tempo inferior a mais de 2 segundos abaixo do tempo de sua categoria, será penalizado em 1 minuto no seu tempo de prova, por volta nessa condição.

## ARTIGO 18 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

18.1 - É proibido o uso de quaisquer instrumentos, dispositivos, ou outro meio de comunicação que possa orientar o piloto a controlar seu tempo de volta. Assim, não é permitido o uso de relógio de pulso, celulares (c/GPS), instrumentos no interior do carro, tais como relógios, cronômetros, "hot laps", GPS, ou quaisquer dispositivos que indiquem "tempo". Também não é permitido o uso de rádio para comunicação com o piloto.

Não é permitido sinais externos com as mãos, placas indicativas, cartazes, faixas, etc...É permitida utilização de instrumentação tipo data logger.

O piloto flagrado utilizando qualquer um dos itens acima (não permitido), será desclassificado da prova.

18.2 - O piloto que participar desta categoria aceita incondicionalmente respeitar o seu colega de pista se comprometendo a evitar ao máximo qualquer tipo de contato físico entre os veículos com a finalidade de preservar a integridade destes e de seus condutores.

18.3- A largada será lançada .

18.4- Para participar desta categoria os modelos diferentes aos relacionados ou com alguma divergência quanto ao regulamento terão que ser previamente aprovados e liberados em comum acordo pela comissão técnica da FASP.

18.5- Os carros deverão ter uma aparência impecável. Não serão permitidos os veículos em mau estado de funilaria e pintura, devendo haver prioridade total para a originalidade.

18.6 - Todos os pilotos terão que assinar um termo de conhecimento e compromisso em respeitar este regulamento.



# Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO  
RALLYE CLÁSSICOS DE COMPETIÇÃO

REGULAMENTO TÉCNICO 2024

18.7 - Os casos omissos serão resolvidos pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

**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 Scaguione**  
Presidente FASP

**Vartan Gdikian**  
Presidente CTD.P.

*Federação de Automobilismo de São Paulo*