



AMG CUP BRASIL

2024

REGULAMENTO TÉCNICO C300

DETERMINAÇÕES.....	1
1. DEFINIÇÕES	2
2. REGULAMENTO	3
3. TANQUE DE COMBUSTÍVEL E DRENAGEM.....	4
4. CARROCERIA.....	5
5. PESO DE CORRIDA.....	7
6. LASTRO.....	7
7. MOTOR E PERIFÉRICOS, LIMITES, LACRES E PENALIDADES	8
8. TRANSMISSÃO.....	12
9. FREIOS.....	12
10. DIREÇÃO.....	12
11. SUSPENSÃO.....	12
12. RODAS E PNEUS.....	13
13. HABITÁCULO.....	14
14. SISTEMA DE EXTINÇÃO DE INCÊNDIOS	14
15. TRANSPONDERS	14
16. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA.....	14
17. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO	18

DETERMINAÇÕES

O presente regulamento e seus respectivos adendos têm força de lei desportiva em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional, conforme o Código Desportivo do Automobilismo – CDA 2024 e também ao Código Desportivo Internacional – CDI 2024.

Além do descrito neste regulamento técnico, é proibido qualquer retrabalho ou alteração do carro em qualquer nível de propriedade.



1. DEFINIÇÕES

1.1. Carroceria

Todas as partes totalmente suspensas do carro em contato com a corrente de ar externa, com exceção das partes definitivamente associadas com o funcionamento mecânico do motor, transmissão e rodas.

1.2. Original

Conforme existente no carro Mercedes-Benz C250 Turbo ano modelo 2011.

1.3. Evento

Um evento consiste dos treinos oficiais e da corrida.

1.4. Peso

É o peso do carro sem o piloto a qualquer momento durante o evento.

1.5. Peso de corrida

É o peso do carro em ordem de marcha com o piloto a bordo.

1.6. Roda

Roda: Flange e aro

Roda completa: Flange, aro e pneu.

1.7. Habitáculo

O volume interior da estrutura principal que é reservado aos ocupantes. Os seus limites são definidos pelo teto, pelo assoalho, pelas portas, pelas partes laterais, pelas partes de vidro, pelo anteparo dianteiro e pelo plano de apoio do banco traseiro.

1.8. Superalimentação

Aumento da massa da mistura ar/combustível na câmara de combustão (relativamente à massa induzida pela pressão atmosférica normal, golpe de aríete ou efeitos dinâmicos no sistema de admissão ou escapamento) por qualquer meio que seja. A injeção de combustível sob pressão não é considerada superalimentação.

1.9. Caixa de câmbio semiautomática

É aquela que, quando o piloto solicita uma mudança de marcha, assume o controle momentaneamente de todos ou de alguns dos elementos compreendidos pelo motor, embreagem e seletores de marcha, para permitir que a marcha seja engatada.

1.10. Localização

Um lugar definido relativamente ao original: linha de centro do carro, centro dos eixos (metade da distância entre eixos na linha de centro), habitáculo, compartimento de bagagem e compartimento do motor. Localização no interior do compartimento do motor é um lugar definido relativamente ao cárter e ao (s) cabeçote (s).



1.11. Posição

O lugar definido pelas dimensões dos dados originais do veículo, por exemplo, o centro dos eixos e a linha de centro do carro.

1.12. Orientação

É a relação entre o componente e os eixos longitudinal e transversal do veículo. Se um componente for virado em 180°, isto será considerado como uma mudança na orientação.

1.13. Telemetria

Conjunto de dados adquiridos a partir dos sensores do veículo e/ou calculados por software de análise para realizar diagnósticos e buscar melhorias na performance do carro e piloto.

1.14. Tolerâncias

Para as medidas que não contém a informação de tolerância, deve-se considerar uma tolerância de $\pm 5\%$ no valor nominal.

2. REGULAMENTO

2.1. Modelo permitido

O modelo permitido é o Mercedes-Benz C250 Turbo 2011, em configuração original e chassi original, com as alterações listadas neste regulamento.

2.2. Mudanças do regulamento

Todas as modificações feitas a este regulamento serão feitas através de Adendos e só terão validade 30 dias após a sua homologação pelo CTDP. Mudanças por motivos de segurança serão de aplicação imediata, e entrarão em vigor na data da publicação.

2.3. Conformidade com o regulamento

a. O carro inscrito por um competidor deve estar estritamente de acordo conforme este Regulamento, assim como com qualquer homologação e/ou notificação adicional publicada pelo CTDP.

b. É dever de cada competidor provar aos Comissários Técnicos e aos Comissários Desportivos que seu carro está em conformidade com este regulamento em sua totalidade em todos os momentos durante um evento.

c. As peças originais e as não originais autorizadas do carro serão as descritas neste regulamento, sendo sempre possível a sua identificação.

d. Os componentes constantes do kit de preparação do AMG CUP BRASIL serão os descritos neste regulamento.



- e. Todas as modificações não autorizadas pelo presente regulamento são proibidas.
- f. Quaisquer modificações no monobloco, carroceria, partes mecânicas, instalações elétricas e acessórios devem seguir como consta neste regulamento.
- g. Qualquer modificação permitida não terá como sua consequência uma modificação não autorizada no mesmo ou em outros componentes.
- h. Um carro, cuja construção seja considerada perigosa, pode ser excluído pelos Comissários Desportivos.
- i. Todas as peças de reposição específicas para competição só poderão ser adquiridas junto ao agente autorizado pelas peças de reposição do “AMG CUP BRASIL”, especificado pela Empresa Gestora.
- j. É proibido qualquer reparo, trabalho ou ajuste no motor, turbo, caixa de câmbio, diferencial, eletrônica e unidade de controle.
- k. Qualquer modificação e/ou retirada dos lacres terá como consequência, a exclusão imediata da etapa em curso.
- l. É proibida qualquer modificação dos componentes através de tratamento mecânico, químico ou térmico.
- m. Todas as verificações técnicas em motor, câmbio e diferencial serão acompanhadas pelo Coordenador Técnico Homologado, que se responsabilizará pela lacração dos mesmos. É de responsabilidade do chefe de equipe a verificação, conservação e manutenção dos lacres.

3. TANQUE DE COMBUSTÍVEL E DRENAGEM

Somente o tanque original do carro poderá ser utilizado para armazenamento de combustível.

A drenagem do tanque deverá ser feita através de sistema homologado a ser instalado no lado esquerdo do compartimento do motor, com registro e engate rápido, onde será conectado uma mangueira para facilitar a drenagem de combustível sem a necessidade de se levantar o carro.

O procedimento de análise de combustível será definido pelos Comissários Técnicos.

- a. É proibida qualquer alteração ou retrabalho no tanque de combustível.
- b. Nenhuma tubulação contendo combustível, ou óleo lubrificante, pode atravessar o habitáculo do piloto sem estar isolada por uma superfície metálica que a separe totalmente da parte interna do mesmo. Essa proteção deverá ser estanque em relação ao habitáculo.
- c. Não é permitida a passagem da tubulação de combustível pelo túnel do eixo cardan.



4. CARROCERIA

A carroceria do modelo Mercedes-Benz C250 Turbo junto com o kit de preparação da AMG CUP BRASIL C300 Cup, fornecido pela Pavão Design, definem um desenho padrão, que não pode ser alterado, devendo ser utilizado conforme fornecido.

4.1. Projeções

Nenhum acessório ou componente poderá se estender além dos limites da projeção da carroceria fornecida pelo fabricante.

4.2. Altura

A distância do plano inferior do carro em relação ao solo é livre dentro das regulagens permitidas pelo carro fornecido. É proibida qualquer alteração no desenho ou formato das peças originais entregues com o carro.

4.3. Tampas de motor (capô) e porta-malas

- a. Deve ser possível remove-las ou abri-las sem a utilização de ferramentas.
- b. A tampa do motor e o porta-malas deverão ter a estrela MercedesBenz, original de fábrica conforme Guia de Aplicação Gráfica, salvo situação de batida ou danos durante a corrida.

4.4. Elementos Aerodinâmicos

Somente poderão ser utilizados os elementos aerodinâmicos especificados neste regulamento. É proibida qualquer alteração nos formatos de perfis e pontos de fixação dos referidos acessórios aerodinâmicos, devendo os mesmos permanecerem conforme fornecidos originalmente. Fica autorizado a pintura externa.

4.4.1 Spoiler: Não é permitida a regulagem do spoiler dianteiro e o mesmo não pode ser modificado em relação ao original. É proibida a introdução de qualquer sistema que permita a sua regulagem ou que altere seu ângulo de ataque. Os reforços utilizados para fixação não podem ser alterados.

4.4.2 Aerofólio: Deve permanecer inalterado em relação ao original/fornecido em termos de perfil, fixações e dimensões. O ângulo de incidência máximo e mínimo da asa está limitado pelos furos e oblongos originais existentes nos suportes de fixação. Esse ajuste pode ser feito sempre que permitido durante o evento, desde que esteja dentro dos limites indicados na ficha de homologação.

4.5. Grade do motor

Deverá ser o modelo homologado.



A estrela da grade deve ser obrigatoriamente nas cores, prata, cinza, branca ou cromo.

4.6. Painel de instrumentos

Não é permitida a sua remoção e nem substituição dos instrumentos originais, conforme homologação. São permitidas apenas as modificações autorizadas pela FASP e Empresa Gestora (AMG Cup) e pelos Comissários Técnicos para instalação de instrumentos suplementares.

4.7. Para-brisas e janelas

Para proteger o para-brisas é permitida a adição de no máximo 4 filmes translúcidos na sua face externa. Fixações adicionais poderão ser utilizadas para segurar o para-brisas.

O para brisas é considerado como item de segurança para o piloto. Caso o mesmo sofra danos durante qualquer atividade de pista ou constatado danos durante vistoria técnica de segurança, o mesmo deverá ser analisado pelo Comissário Técnico e em sua avaliação determinará ou não a sua substituição.

4.7.1 Ventilação do cockpit:

Com a finalidade de extrair ar do habitáculo, a janela traseira poderá ter no máximo 5 furos circulares com o diâmetro máximo de 50 mm cada.

Uma tomada de ar pode ser instalada em cada janela da porta, desde que estejam de acordo com os seguintes pontos:

- a. Não deve exceder o perímetro da janela, deve ter uma altura de no máximo 150 mm e não deve afastar-se mais de 50 mm da superfície da janela.
- b. Deve ser feita do mesmo material do que a janela ou de policarbonato translúcido se a janela for feita de vidro, e deve ser possível fechá-la com uma tampa deslizante feita do mesmo material.
- c. Não deve obstruir a retro visão do piloto.
- d. É permitido o uso de tomada de ar tipo NACA, com única finalidade de ventilar o habitáculo do piloto.

Dutos de ar alimentados pelas tomadas são autorizados no interior do habitáculo desde que não obstruam a visibilidade e nem a segurança do piloto. Cada janela lateral traseira poderá ter uma abertura circular de no máximo 100 mm de diâmetro.

4.8. Partes modificadas

As seguintes peças originais são substituídas por peças em fibra de vidro ou similar: Portas; Capô Dianteiro; Capô Traseiro; Para Lamas dianteiro; Arcos dos para lamas traseiros e saias inferiores. São adicionados o splitter dianteiro; extrator traseiro e conjunto que compõe o aerofólio.

4.9. Reposição e fornecedor das partes em fibra

As peças substituídas constantes na clausula anterior devem obrigatoriamente ser provenientes de um só fornecedor homologado pela categoria.



4.10. Gabaritos

Os controles da carroceria poderão ser realizados através de gabaritos e equipamentos de medição tridimensional utilizados pelos Comissários Técnicos.

4.11. Posicionamento/montagem

O posicionamento e a montagem devem respeitar as medidas e posições definidas neste regulamento.

4.12. Kit de Carroceria

O kit de carroceria é composto pelos itens descritos abaixo:

- Para-choque dianteiro
- Grade
- Capas dos faróis
- Defletores de ar dianteiros
- Asa e endplate
- Suporte da asa
- Extrator de ar traseiro

5. PESO DE CORRIDA

A pesagem obrigatória dos pilotos deverá ser realizada após o término do primeiro treino livre, no box dos Comissários Técnicos em equipamento oficial de pesagem e terá duração de 30 minutos contados a partir do término do treino livre.

Os pilotos inscritos, deverão ser pesados com o seu equipamento completo na balança oficial da vistoria técnica, manuseada pelos Comissários Técnicos, nos horários estipulados ou quando solicitados.

a. O peso **mínimo** do carro mais o piloto com indumentária completa e com a quantidade remanescente de fluídos (óleo, água, combustível e etc.) **será de 1340 Kg**. Não é permitido nenhum retrabalho nos componentes originais ou do kit de preparação do Mercedes-Benz Challenge com o objetivo de reduzir o peso do carro.

b. O peso do piloto considerado na pesagem será sempre o do piloto que conduziu o carro no treino classificatório ou corrida que origina a pesagem. Em caso de troca de piloto entre as baterias será considerado o peso do piloto mais leve entre os dois que conduziram o carro.

c. Este peso mínimo deve ser respeitado durante todo o tempo, nos treinos livres, classificação e corrida (incluído o parque fechado).

d. Os oficiais da prova poderão solicitar que qualquer carro seja pesado em qualquer momento do evento.

6. LASTRO



a. O lastro utilizado para atingir o valor mínimo especificado (carro + piloto) será instalado no lado esquerdo do carro, atrás do banco do piloto. Este lastro deverá ser fixado de acordo com as especificações do Artigo 253-16 do Anexo J ao CDI da FIA, relativas às dimensões e características das fixações. O sistema de fixação deverá permitir a colocação de lacres no lastro pelos Comissários Técnicos e deve ser projetado de tal maneira que sejam necessárias ferramentas para a sua remoção.

7. MOTOR E PERIFÉRICOS, LIMITES, LACRES E PENALIDADES

7.1. Fornecimento

Todos os carros do AMG CUP BRASIL serão equipados com um motor preparado, ajustado e validado pela categoria ou a empresa autorizada pela mesma sob sua supervisão para ajustes de peças e configurações.

a. O motor e o turbo-compressor são entregues lacrados. Os lacres não podem ser violados.

b. É proibida qualquer modificação no motor ou no turbo-compressor.

c. É proibida qualquer alteração no sistema de controle de pressão do turbo-compressor, do sistema de alimentação de combustível, bem como qualquer tentativa que resulte em leitura incorreta da pressão no coletor de admissão por parte do sistema de controle. É de responsabilidade do competidor garantir o perfeito funcionamento do sistema, mantendo todos os componentes de controle limpos e desobstruídos.

Federação de Automobilismo de São Paulo

7.2. Limites, regras e penalidades:

No intuito de prevalecer o conceito LOW COST da categoria C300 Cup, os carros terão LIMITES DE UTILIZAÇÃO DE PEÇAS ao longo da temporada. São eles:

- **8 Bicos injetores**
- **2 Turbinas**
- **2 Motores**

7.2.1. BICOS INJETORES: Os competidores tem direito a utilizar 8 bicos injetores para a temporada. Somente poderão ser utilizados mediante lacração e registro do Coordenador Técnico da categoria. A partir da utilização do 9º bico injetor o competidor irá largar de último da sua categoria.

7.2.2. TURBINAS: Os competidores tem direito a 2 (dois) "lacres" de turbina para a temporada sendo que somente poderão ser utilizadas turbinas inspecionadas e devidamente lacradas pelo Coordenador Técnico da categoria, podendo estas serem ORIGINAIS NOVAS, USADAS. Em caso de turbinas REMANUFATURADAS somente pela empresa HOMOLOGADA da categoria (DNT Turbos). A partir da utilização da terceira turbina "3º lacre" (ou segunda troca do conjunto rotativo) o competidor irá largar de último da sua categoria.



7.2.3 MOTORES: Os competidores tem direito a 3 (três) “lacs” de motor para a temporada, ou seja:

a) Para os pilotos que possuam motor reserva (“motor 2”), existe a possibilidade de se fazer uma retífica em um destes dois motores. Sendo assim o piloto poderá utilizar 3 “lacs”: um para o “motor 1”, outro para o “motor 2” e um terceiro para uma possível retífica de um dos dois. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.

b) Para pilotos que não possuam motor reserva, os mesmos 3 (três) “lacs” poderão ser utilizados, permitindo que sejam feitas duas retíficas deste motor. Sendo assim, o piloto irá utilizar o primeiro laço para iniciar a temporada e os outros 2 (dois) para serem utilizados em possíveis retíficas. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.

c) Para pilotos que se utilizarem de um motor devidamente lacrado que seja emprestado por outro deverá seguir as mesmas regras do item a) acima.

d) Todos os pilotos podem iniciar a temporada com motores novos ou retificados, desde que devidamente inspecionados, aferidos e lacrados pelo Coordenador Técnico e Técnicos de Motores HOMOLOGADOS de cada categoria.

7.2.4. Lacs

a) O rompimento ou falta de laço conforme CONTROLE DE LACRES da categoria, definidos pela ASSOMENZ e sob a supervisão do Coordenador Técnico Homologado pela categoria, terá como penalização ao piloto infrator a sua exclusão da prova, não podendo utilizá-la como descarte para a pontuação do campeonato.

b) Quaisquer ações não listadas neste regulamento também não são permitidas. Toda e qualquer ação que não esteja relacionada neste documento deve antes de ser executada ter a permissão dos Comissários Desportivos e Técnicos bem como do Coordenador Técnico da categoria.

Fica o CDR definido como único local homologado para a revisão dos motores durante a temporada 2024.

Será permitido somente o uso de velas **Grau 6** originais, Bosch ou NGK.

7.2.5. Penalidades

Os carros inscritos que por algum motivo descumprirem as regras descritas na cláusula terão como punição cabível **LARGARÁ DA ULTIMA POSIÇÃO DE SUA RESPECTIVA CATEGORIA** e não poderá usar essa etapa como descarte.



7.3. Modificações

É proibida a modificação da unidade de controle, sensores e suas funções, e o cabeamento / chicote.

Ficará a critério do coordenador técnico homologado da categoria o sorteio de até 5 carros na presença de pilotos e chefes de equipe para verificação dos seguintes itens:

1. Taxa de compressão
2. Dutos do cabeçote
3. Turbina
4. Bicos injetores
5. Ou qualquer outro item de interesse do coordenador técnico homologado da categoria.

A mão de obra para execução dessa verificação deverá ser da própria equipe na presença do responsável pelos lacres, técnico homologado da eletrônica e o comissário técnico da FASP inclusive.

7.3.1. Radiadores e intercooler

Será permitido o uso de radiadores e intercooler originais ou Real Radiadores.

7.3.2. Sistema de arrefecimento do motor

- a. Não está autorizada a instalação de nenhum termostato adicional.
- b. Para proteger o radiador de golpes e impactos, é permitida a instalação de uma rede de proteção atrás da grade original do radiador.
- d. Permitida a colocação de defletores canalizando o ar tomado na grade dianteira diretamente ao radiador, preservando a captação de ar fresco para o motor através do prolongamento do bocal de captação até a linha da grade.
- e. Permitida a retirada da parede divisória do motor e suas borrachas de vedação, situadas entre o motor e a parede de fogo.
- f. Permitido elevar o capô dianteiro colocando um calço de 20 mm sob as dobradiças, com o objetivo de refrigeração do compartimento do motor. Abertura máxima do centro do capô do motor até o para-brisas não deverá ultrapassar 100 mm.
- g. É opcional o uso do eletro-ventilador no radiador de água do motor.

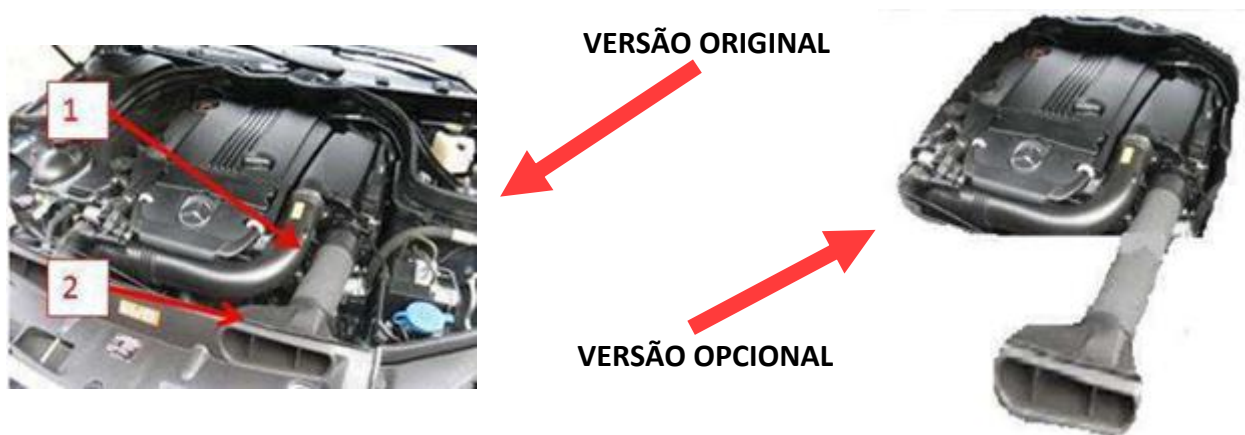
7.4. Sistema de admissão e Filtro de ar

É obrigatório o uso do sistema de admissão original completo (com elemento de filtro de ar original).

Fica autorizado a utilização de filtro de ar paralelo sem ser original Mercedes-Benz, porém ele não poderá aumentar a área de filtragem e tão pouco poderá ser utilizado filtros laváveis (K&N ou similares). Entende-se como filtros paralelos aqueles similares com o original, fabricados em papel e comercializados como peça de reposição no mercado. Não serão aceitos filtros de alta performance como filtros paralelos.

Será permitido, substituir a mangueira (1) por similar de mesmo diâmetro, com o comprimento maior de forma a posicionar o bocal de captação de ar (2) até a parte frontal do veículo, porém limitada a grade dianteira. Proibido colocar qualquer material

que interfira na troca térmica em volta da mangueira. A mesma deve ter suas características originais de fabricação preservadas, mesmo que substituída por uma similar. O bocal de captação de ar deverá ser o original, conforme ilustra a imagem abaixo.



7.5. Sistema de Lubrificação

a. Óleo do motor, será permitido somente o óleo PETRONAS 15W40 Óleo de câmbio será permitido somente os seguintes óleos, MOTUL ATF VI ou FUCHS ATF 7134.

b. Óleo diferencial será permitido somente os seguintes óleos: MOTUL GEAR COMPETITION 75W140 OU FUCHS SINTOPOID 75W140.

c. Óleo direção hidráulica será permitido somente o óleo MOTUL MULTI HF.

7.6. DINAMÔMETRO

É obrigatória a passagem de todos os carros no dinamômetro homologado pela categoria no CDR.

Para veículos de fora do CDR:

a. Valor da utilização do dinamômetro será de R\$ 850 POR CARRO para cada etapa, podendo utilizar quantas vezes necessitar no intervalo "entre etapas".

b. Enviar o comprovante de pagamento até NO MÁXIMO 2 dias antes da utilização do dinamômetro, a qual deverá ser agendada com o coordenador do CDR, Anderson ou Bragantini.

c. O uso do dinamômetro somente será liberado mediante comprovante de pagamento e nota fiscal emitida pelo financeiro da Sambaíba.

d. Duas vias da NF estarão prontas para retirada na portaria da Sambaíba, portanto ao chegar na portaria, retirar as duas vias da NF e entregar uma delas ao Sr. Bragantini (ou responsável caso ele esteja ausente).

e. Horário: das 8h00 às 18h00 de segunda a sexta. Para veículos de fora do CDR, é obrigatório o pagamento antecipado do uso do dinamômetro



Os carros que não cumprirem esse procedimento não estarão aptos a participar da etapa.

7.7. Sistema de Escapamento

- a. O coletor de escapamento é o original Mercedes-Benz homologado para o modelo.
- b. O tubo de saída após a turbina é o homologado pela categoria.
- c. Não é permitido alterações de qualquer ordem.

7.8. Combustível / ar de admissão do motor

- a. O combustível será obrigatoriamente o designado pela Empresa Gestora e fornecido em cada uma das etapas do campeonato AMG CUP BRASIL.
- b. É proibida qualquer alteração no combustível fornecido.
- c. Somente ar pode ser usado como comburento.
- d. É proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível.
- e. Procedimento para análises de combustível: A qualquer momento do evento os Comissários Técnicos poderão pedir a qualquer participante uma amostra do combustível em uso, bem como nos reservatórios utilizados para armazenagem.

8. TRANSMISSÃO

- a. Só poderá ser utilizada a caixa de câmbio e o diferencial fornecidos pela Mercedes-Benz do Brasil.
- b. A caixa de câmbio e o diferencial serão lacrados pelo **Coordenador Técnico Homologado**, sendo proibido a modificação dos mesmos, inclusive o conversor de torque que deverá ser mantido conforme fornecido originalmente e atestado pela empresa fornecedora e gestora dos motores e câmbios.

9. FREIOS

Todos os componentes são originais do carro Mercedes-Benz 250 Turbo. Apenas os seguintes itens poderão ser alterados e estão contidos neste regulamento.

- a. Discos, pastilhas, pinças de freio e sinos deverão ser iguais para todos os carros e do mesmo fornecedor, conforme definido pela Empresa Gestora.
- b. Os flexíveis que conectam as pinças de freio poderão ser substituídos por outros com reforço externo em malha de aço.
- c. Permitida a remoção dos espelhos de freio das quatro rodas.
- d. Mangueiras de refrigeração poderão ser instalados com a finalidade de ventilar os freios.



e. Permitido o uso de pinça de freio Performance Friction Competition (PFC) part. Number: 34.323.365.410.**

10. DIREÇÃO

Somente é permitido o sistema direção original, exceto o volante. O volante de direção deverá ser equipado com um sistema de desengate rápido homologado. O sistema de desengate rápido deverá estar em funcionamento durante todo evento.

11. SUSPENSÃO

11.1. Braços de controle dianteiros e traseiros

- a. Apenas poderão ser substituídas as peças conforme originais.
- b. Os pontos de ancoragem da suspensão não podem sofrer qualquer tipo de alteração (pick-up points).
- c. É proibido o revestimento em cromo de qualquer componente da suspensão fabricado em aço.

d. A bieleta da suspensão dianteira poderá ser ajustável, e pode ser confeccionada pela equipe. Deve-se seguir as dimensões e informações originais.

11.2. Amortecedores e Molas

Os amortecedores permitidos são somente os da marca BILSTEIN.

Fica a empresa CAMILO CRISTOFARO, homologada como única empresa responsável pela revisão dos amortecedores.

- a. Proibida a utilização de dampers ou qualquer tipo de calço nas hastes dos amortecedores dianteiros e traseiros (borracha, teflon, celasto e etc)
- b. Permitida a utilização de calços de 20 mm nas molas da suspensão traseira, para aumento da altura traseira.
- c. Será permitido o uso das seguintes molas dianteira ou traseiras: 140N, 160N, 180N, 200N, com altura de 6 POLEGADAS.

11.3. Estabilizador

As barras estabilizadoras dianteiras e traseiras podem estar ou não conectadas pela bieleta. Poderá ser removida do carro em caso de não utilização.

12. RODAS E PNEUS

12.1. Rodas

As rodas deverão estar de acordo com as especificações oficiais da categoria.



As rodas deverão ser da marca Scorro modelo 2014.

- a. Deverão ser utilizados nas rodas dianteiras alargadores de 10 mm.
- b. Não é permitida a utilização de nenhum alargador nas rodas traseiras.

12.2 PNEUS

É proibido o uso de qualquer substância que altere as características físicas, química e/ou mecânicas dos pneus. É proibido qualquer sistema de aquecimento dos pneus.

Não é permitido retrabalho nos pneus (lixamento ou raspagem).

12.3 QUANTIDADE DE PNEUS

Serão permitidos somente pneus radiais da marca "DUNLOP" nas medidas 245/40R18.

Os pneus novos deverão ser lacrados pelos comissários técnicos (FASP) junto com o coordenador técnico homologado. Os pneus radiais DUNLOP usados (lacrados na cor amarela) poderão ser os utilizados na temporada de 2023 somente para treinos da temporada 2024 desde que devidamente lacrados. No classificatório, prova 1 e prova 2 serão utilizados pneus radiais DUNLOP novos 0 km e usados somente lacrados na cor branca devidamente lacrados conforme acima.

13. HABITÁCULO

O posicionamento longitudinal do banco do piloto não deve ser alterado além dos limites de regulagem permitidos pelo próprio habitáculo.

13.1. Equipamento permitido no habitáculo

Os únicos equipamentos que podem ser adicionados ao habitáculo são:

- a. Equipamentos e estruturas de segurança
- b. Banco, instrumentos e outros controles necessários para a condução
- c. Sistema de comunicação via rádio
- d. Sistema de ventilação e/ou refrigeração para o piloto
- e. Lastro
- f. Macacos pneumáticos e sua tubulação
- g. Sistema de extinção de incêndio e seus acessórios

Nenhum dos equipamentos acima pode prejudicar a saída do habitáculo ou a visibilidade do piloto.

14. SISTEMA DE EXTIÇÃO DE INCÊNDIOS

Só estão autorizados sistemas de extinção de incêndios elétricos e homologados pela FIA. É proibido o uso de quaisquer sistemas mecânicos para acionamento dos extintores.

As chaves de extintores de incêndio deverão ser identificadas com um círculo de 100 mm conforme norma FIA, e deverá existir uma interna ao alcance do piloto e outra externa próxima à chave geral.



É parte integrante do carro e deverá atender o determinado no Mercedes-Benz C300 Turbo, e o mesmo deve se encontrar dentro do prazo de validade. A caixa de acionamento eletrônico do extintor deverá estar posicionada conforme ficha de homologação.

O sistema de combate ao fogo deverá estar acionado a qualquer momento em que o carro estiver ligado, durante os treinos, formação de grid e durante as corridas.

15. TRANSPONDERS

É de responsabilidade do participante, a permanência do transponder e da sua correta instalação no carro para que seja aprovado nas verificações técnicas prévias. Este transponder deve ser fornecido pela equipe de cronometragem oficial.

A posição de instalação dos sensores de cronometragem deverão ser as mesmas em todos os carros, conforme orientação da equipe de cronometragem homologada.

16. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Todos os equipamentos de segurança não descritos especificamente neste regulamento deverão estar de acordo com o anexo J – 2015 da FIA, com o CDA 2024 e com CDI.

16.1. Alças de reboque

- a. As alças de reboque devem estar claramente visíveis e pintadas de amarelo, vermelho ou laranja (contrastantes com a pintura da carroceria) e não podem ser rígidas.
- b. Uma seta da mesma cor também deverá indicar a posição da alça.
- c. Deverá estar totalmente contida no perímetro da carroceria quando vista de cima.

16.2. Dos pilotos

Os equipamentos de segurança utilizados pelos pilotos sendo capacete, macacão, sapatilhas, bala clava, Hans, luvas e underwear completa (calça e camisa) deverão ser apresentados aos Comissários Técnicos durante a vistoria prévia de segurança dos carros, a ser realizada antes de qualquer atividade de pista, no box de cada equipe. Nenhum piloto poderá participar de treinos livres, treino classificatório e corridas sem ter seus equipamentos de segurança checados previamente, e utilizados em sua totalidade conforme especificado acima.

16.3. Sistema limpador de para-brisas

É obrigatório o uso de sistema limpador de para-brisa. O sistema deve permanecer operacional a qualquer momento do evento. Em caso de falha durante qualquer atividade de pista o piloto deve retornar ao box para efetuar manutenção e somente retornar após constatação e autorização do Comissário Técnico.

16.4. Luz de Freio



É obrigatório o uso de luz de freio e brake light, devendo o sistema estar operacional durante toda a etapa. Em caso de falha durante qualquer atividade de pista, o piloto deve retornar ao box para efetuar manutenção e somente retornar após constatação e autorização do Comissário Técnico.

16.5. Chave geral de corte de energia

O piloto, quando sentado com o cinto de segurança atado e o volante em posição, deve poder desligar todos os circuitos elétricos desde a ignição, a luz de chuva, etc., através de uma chave geral de corte de energia a prova de faíscas.

Esta chave deverá estar localizada num painel e ficar claramente indicada por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de 100 mm de diâmetro.

Deverá existir também uma chave externa ao veículo ao lado da chave de acionamento do sistema de extintor de incêndio que permita o desligamento de todos os circuitos pelo lado de fora do carro.

16.6. Espelhos retrovisores

É obrigatório o uso de dois espelhos laterais externos e um espelho retrovisor central interno.

16.7. Cinto de segurança

É obrigatório o uso de cintos de segurança de, no mínimo, cinco (5) pontos, com a sua respectiva homologação e validade em todos os pontos válidos.

16.8. Banco do Piloto

Somente poderão ser utilizados bancos homologados pela CBA e pela Empresa Gestora do campeonato.

17. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

Os casos não previstos no presente regulamento bem como dúvidas que poderão surgir de sua interpretação serão resolvidos pelos Comissários Técnicos em concordância com os Comissários Desportivos e também com base no CDA e CDI.

Quaisquer ações não listadas neste regulamento também não são permitidas. Toda e qualquer ação que não esteja relacionada neste documento deve antes de ser executada ter a permissão dos Comissários Desportivos e Técnicos bem como do Coordenador Técnico da categoria.



O presente regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P – Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 09 de abril de 2024





AMG Cup Brasil

Temporada 2024

Adendo # 1 Regulamento Técnico

CATEGORIA: C300 Cup

001/2024

1) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 12.3.

12.3. QUANTIDADE DE PNEUS

Serão permitidos somente pneus radiais da marca "DUNLOP", modelo Sport Maxx 060+ nas medidas 245/40R18, sendo fornecidos exclusivamente pela EMPRESA GESTORA 4 unidades para a 1ª Etapa e posteriormente 4 unidades para a 5ª Etapa do Campeonato 2024.

Os pneus novos deverão ser lacrados pelos comissários técnicos (FASP) junto com o COORDENADOR TÉCNICO HOMOLOGADO. Os pneus radiais DUNLOP usados na Temporada 2023 (lacrados na cor amarela) somente poderão ser utilizados para treinos na temporada 2024, desde que devidamente lacrados. No classificatório, prova 1 e prova 2 serão utilizados os pneus fornecidos pela EMPRESA GESTORA (sendo eles novos "0 km") ou pneus usados, desde que devidamente lacrados na cor escolhida pelo COORDENADOR TÉCNICO DA CATEGORIA em cada Etapa.)

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

São Paulo 09 de abril de 2024

Paulo Eneas Scaglione

Presidente da FASP

Vartan Gdikian

Presidente do CTDP



COORDENADOR TÉCNICO
André Bragantini



Federação de Automobilismo de São Paulo