



REGULAMENTO TÉCNICO HISTORIC GT RACE - 2024

Subcategoria TUBULAR GT e GRAN-TURISMO

Índice

ARTIGO 1 - VEÍCULOS, ESTRUTURA, CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

ARTIGO 2 - CATEGORIAS

ARTIGO 3 – CONSTRUÇÃO DO CHASSIS / SUSPENÇÃO E MEDIDAS E 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

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).

Veículos nacionais monobloco ou tubulares:

Esportivos GTS de dois (2) lugares e Réplicas de fabricação com chassis tubular nacional ou importado de carros clássicos, fabricados com no mínimo 30 anos, equipados com motor de quatro (4) cilindros até 2.000 cc, 8 e 16 válvulas, aspirado, carburados ou injetados e que preservem a aparência (Monobloco /ou tubular / frente / faróis / capôs e lanternas) . de carros de época .

Também se enquadram neste regulamento os veículos Spirit e Espron com seus respectivos pesos.

A eventual definição da adequação de um determinado veículo ao acima previsto poderá ser estabelecida pelo CTD da FASP em conjunto como promotor Automóvel Clube Paulista . – ACP.

1.2 – CHASSIS

Todos os veículos deverão ter chassi (tubular ou monobloco) derivados do modelo original, exemplo:

Berlineta , Furia, Porsche 550 tubular , Furlan GT 40 = Historic GT . Puma , Bianco , Porsche 550 originais = GTS , Spirit , Espron .

Entenda-se que modelo do carro é o informado pelo piloto no ato da inscrição, todos os carros acima citados compõem a categoria HISTORIC GT RACE .

ESTA SUB DIVISAO E PARA EFEITO DE EQUALIZAÇÃO DE PESO.

A PREMIAÇÃO SERA FEITO NA ORDEM DE CHEGADA DA GERAL.

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. Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho ou retrabalho esta deverá ser mantida original, salvo quando for especificada pelo item ou por autorização do comissário técnico, somente com a finalidade de reaproveitar a peça sem ganho de performance .



ARTIGO 2 – CATEGORIA

2.1 - GTS

A GTS é parte integrante da HISTORIC GT RACE e será disputada por veículos que se enquadrem na definição do Artigo 1 acima, devendo ser observadas as questões técnicas pertinentes aos motores.

ARTIGO 3 – CONSTRUÇÃO DO CHASSIS /SUSPENSÃO E MEDIDAS

3.1 - CONSTRUÇÃO DOS CARROS DA HISTORIC GT RACE.

O chassi deverá ser construído em aço carbono.

Referente a suspensão –

Suspensão dianteira –

Os carros de chassi tubular com triângulo superior e inferior, na fabricação dos chassis com buchas livres e será permitido o uso de uniboll, os amortecedores dianteiros partem de uma posição de 90 graus com ângulo máximo de 40 graus de inclinação em relação ao plano do chassi .

Manga de eixo original de fábrica trabalhada/retrabalhada ou ser fabricada.

Largura máxima entre as rodas dianteiras, será medida na parte externa do cubo onde a roda é colocada e apoiada, largura máxima externa 1800 mm .

Suspensão traseira –

Fabricação com triângulo superior e inferior com buchas livres e será permitido o uso de uniboll montadas no chassi (não pode prender a suspensão no câmbio), os amortecedores também com ângulo de 90 graus e ângulo máximo de inclinação de 40 graus em relação ao plano do chassi .

Largura máxima entre as rodas traseiras, será medida na parte externa do cubo onde a roda é colocada e apoiada, largura máxima externa 2.000 mm .

Entre eixo máximo 2.400 mm

3.2 – IDENTIFICAÇÃO

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



ARTIGO 4 - CARROCERIAS E DIMENSÕES

4.1 – CARROCERIA MODELOS HISTORIC RACE GT /CATEGORIA GTS/ SPIRIT / ESPRON

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.

Permitida 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 exceto o veículo que venha equipado de fábrica.

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 material inflamáveis forração original do veículo, instalados no interior do habitáculo e de acordo com o anexo “J” da FIA.

4.3 – PARACHOQUE

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

4.4 – PARALAMAS

Permitido rebater, cortar ou retirar material das abas internas dos paralamas desde que os mesmos mantenham suas formas originais.

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

obrigatório o uso de parabrisa laminado ou de policarbonato (mínimo de 4 mm). Os demais vidros deverão 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 GTS

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, devendose manter o mesmo formato e tamanho das peças originais.

5.2. PESO MÍNIMO Veiculo + piloto.

Para os veículos equipados com motor com até 2.000 cc 8 válvulas : 800 quilos

Para os veículos equipados com motor com até 2.000 cc 16 válvulas : 870 quilos.



Spirit : com motor ate 2.000 cc 8 válvulas : 780 quilos

Espron : com motor ate 2.000 cc

Carros GTS MONOBLOCO com motor 2.000 cc : 850 quilos .

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

1 – MOTOR

Original do veículo com 2.000 cc, com o diâmetro no máximo 1 mm de tolerância na medida do diâmetro do cilindro e pistão, mesmo que altere a cilindrada equivalente a 1 mm.

6.2 – PERMITIDO

Permitido apenas motores aspirados.

Pistões livres com a obrigatoriedade de utilização de 3 anéis.

Bielas originais ou de aço forjado.

Virabrequim original do motor sem nenhum trabalho ou retrabalho exceto para acerto de medida no máximo 0,50 .

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

Modelo permitido somente injeção semi sequencial.

Fica expressamente proibido o uso de qualquer Injeção programável que possua correção por sonda e Injeção sequencial .

Permitido o uso de Roda Fônica.

Permitido 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.

Coletor de Admissão devera ser original do motor sem trabalho ou retrabalho .

Injetores; Livres, sendo permitido o uso de apenas um injetor por cilindro.

Bomba Elétrica; Livre.

Não é permitido o uso de sistemas de partida a frio.

Somente será permitido o uso de sistemas de injeção indireta.

6.6 – ESCAPAMENTO

É permitido o uso de qualquer tipo de escapamento;

A extremidade mais longa do escapamento não deverá ultrapassar 100 mm do perímetro do veículo.

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

Da marca com relações livres, podendo a qualquer momento por motivo de equalização ser avaliado e definido pelos comissários Fasp .

É obrigatório ter marcha ré funcionando;

Proibida caixa de mudanças sequencial e Paddle Shift;

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

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;

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 homocinética.

É permitido o uso de blocante.

7.3- EMBREAGEM

Somente será 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 HISTORIC RACE GT , GTS , SPIRIT , ESPRON

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.

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.

permitido o uso de amortecedores montados no Brasil como Bilstein e Koni a óleo ou a gás.

É permitido amortecedores com prato de regulagem.

ARTIGO 9 – SISTEMA DE FREIOS

9.1 – FREIO

Os circuitos, obrigatoriamente, devem ser independentes;

O sistema de freios, dianteiro e traseiro, a disco ou a tambor, é livre.

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.

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



10.2 – VOLANTE

Permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira;

Permitida também a colocação de cubo estriado de remoção rápida.

ARTIGO 11 - RODAS E PNEUS

11.1 – RODAS

Rodas dianteira e traseira com aro máximo de 13 a 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

Para motores 8 válvulas pneus radiais nacionais ou o único pneu homologado em aro 13 importado da marca Formula, radial aro 13 (215 50 r 13 e 235 / 50 r13) Yokohama NEOVA para os carros de 870 quilos no caso o GT Furlam 40 ate a medida máxima de largura 225/50 r 15 .

Pneus Zestino para os carros de aro 15 8 válvulas ou Yokohama aro 15 ate 205 / 50 r 15

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

ARTIGO 12 - COMBUSTÍVEL

12.1 – TIPO DE COMBUSTÍVEL

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

É autorizado o reposicionamento desde que seja colocado ou mantido uma parede corta fogo estanque.

12.4 - TUBULAÇÃO DE COMBUSTIVEL

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

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

Permitido o uso de radiador de óleo extra, com capacidade livre;

Permitido o aumento ou a troca do radiador de água. Capacidade livre.

13.3 – MANGUEIRAS

De óleo ou água pelo interior do veículo, desde que tenha uma parede/corta fogo.

ARTIGO 14 - SISTEMA ELÉTRICO

14.1 – BATERIA

Permitido o uso de chumbo ácido, fabricada no Brasil, com capacidade de 12 volts .

14.2 – LUZES DE FREIO

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 de competição .
Somente será permitido o uso 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 dentro da validade com no mínimo de 4 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 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 6 (seis) pontos.

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



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO HISTORIC GT RACE - 2024

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.

Tudo que não estiver permitido neste regulamento e expressamente proibido .

Este regulamento entra em vigor a partir da data de publicação no site da FASP.

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

Federação de Automobilismo de São Paulo

São Paulo, 16 de Janeiro de 2024

Paulo Eneas Scaglione

Presidente FASP

Vartan Gdikian

Presidente CTD P