

REGULAMENTO TÉCNICO CLASSIC SUPER STOCK 2015

Aprovado em 26/05/2015



Art. 1 - VIATURAS ADMITIDAS

- a) Viaturas de Turismo e Grande Turismo possuidoras de ficha de homologação dos Grupos 1 e 3 até 31 de Dezembro de 1981.
- b) Viaturas de Turismo e Grande Turismo de série, que não tenham ficha de homologação, mas que sejam de interesse histórico e que pelos números em que foram fabricadas estejam dentro do espírito desta competição e cuja performance teórica não seja superior à dos veículos homologados.
- c) As viaturas referidas na alínea b) terão que ter catálogo de Fábrica com identificação de características técnicas.
- d) Será criada uma lista a actualizar sempre que uma nova viatura for autorizada.
- e) Ficam excluídas as viaturas de Gr.3 com uma relação peso/potência melhor que 4 Kg por cavalo. Deve considerar-se o peso da ficha de homologação e a potência indicada pelo fabricante em cavalos DIN.

Art. 2 - MODIFICAÇÕES AUTORIZADAS

- a) Todas as modificações são interditas excepto se estiverem explicitamente autorizadas no presente regulamento ou estiverem autorizadas pelo Artigo 258 do anexo J ao CDI de 1981.
- b) É permitida a preparação em Grupo 1,5 e Grupo 3,5 a que a partir daqui se referirá sempre como Gr.1,5.
- c) Entende-se por Gr.1,5 a possibilidade de pôr uma determinada peça nas especificações indicadas na ficha de homologação recorrendo para tal a ferramentas e máquinas. A peça assim trabalhada deve corresponder com total exactidão à original devendo ser mantidas todas as cotas e pesos indicados na ficha.

Art. 3 - "CLONAGEM"

- a) Entende-se por peça clone uma peça que tenha as mesmas características técnicas que a original, mas não seja rigorosamente igual. O desempenho da peça clone não pode ser de molde a melhorar a performance do veículo.
- b) As peças clone autorizadas devem constar de uma lista anexa ao passaporte técnico e a sua utilização deve ser tornada pública. A autorização deve ser requerida junto da comissão técnica, e o requerente deve indicar qual a peça de origem e qual a que a substitui.

Art. 4 - EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

- a) O equipamento de iluminação deve estar presente e funcionar na totalidade, com especial atenção aos Stops.

Art. 5 - DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

- a) Recomenda-se que se mantenha o depósito de origem.
- b) Pode ser substituído por um homologado pela FIA, com capacidade igual ou inferior ao de origem sendo obrigatória a sua colocação no local de origem.
- c) Caso o veículo possua um depósito homologado pela FIA, terá que estar dentro do período de validade.

d) Pode também ser utilizado um depósito não homologado com as seguintes características:

1) Fabrico em liga de metal

2) Espuma anti explosão no seu interior.

3) Capacidade igual ou inferior ao depósito de origem. Colocação no local de origem. Entende-se por local de origem o compartimento em que vem colocado de origem e não a sua posição dentro deste compartimento. No caso de depósitos exteriores é obrigatório seguir o estipulado no Art. 5, alíneas a,b e c.

Art. 6 - CIRCUITO DE AREFECIMENTO

a) O radiador e as suas tubagens são livres, desde que executem apenas as funções a que se destinam e mantenham a sua localização original.

Nenhuma modificação pode ser feita na carroçaria. No entanto a comissão técnica pode autorizar que carros com motor refrigerado a água e de montagem central ou traseira, mudem a posição do radiador.

b) O radiador da chufage bem como o seu mecanismo podem ser suprimidos.

c) O termostato é livre ou pode ser suprimido.

d) É permitido acrescentar uma ventoinha eléctrica ou substituir a de origem por uma eléctrica.

Art. 7 - ALIMENTAÇÃO

a) O (s) carburador (es) ou bomba (s) de injeção normalmente montado (s) no modelo homologado e inscrito (s) na ficha de homologação, não deve (m) ser substituído (s) nem modificado (s). No entanto o ou os carburadores utilizados podem ser Clones (ver Art. 3). O (s) carburador (es) Clone, também não podem ser modificados.

b) É consentido modificar os elementos que regulam a dosagem da quantidade de combustível admitida no motor, mas não a quantidade de ar.

c) O elemento do filtro de ar bem como a sua caixa podem ser suprimidos. Podem ser montadas “cornetas” nos carburadores desde que essa montagem não implique a sua modificação.

d) No caso de um motor sobrealimentado, o sistema de sobrealimentação deve manter-se rigorosamente igual ao de origem.

Art. 8 - INSTALAÇÃO ELECTRICA

a) Não deve ser modificada a tensão (voltagem).

b) A localização da bateria pode ser alterada, desde que cumpra com as normas de segurança.

c) São livres a marca e capacidade da bateria e do alternador. O fio da excitação do alternador pode ser desligado. Pode-se usar um interruptor para o efeito.

d) A bobina de ignição, o condensador, o distribuidor e o regulador de tensão são livres, sob reserva de que o sistema de ignição se mantenha o previsto pelo fabricante para o modelo considerado. Entretanto esclarece-se que a montagem de uma ignição electrónica é autorizada, na condição de que nenhuma outra peça mecânica, além das mencionadas, seja modificada ou substituída.

e) A marca e o tipo das velas são livres.

Art. 9 - TRANSMISSÃO

a) A alavanca de comando da caixa de velocidades deve ocupar o lugar previsto pelo fabricante, mencionado na ficha de homologação. No entanto a sua forma e comprimento são livres. O ponto pivot da alavanca também pode ser alterado, sistema habitualmente designado por “quick shift”.

b) A relação final deve estar de acordo com a ficha de homologação, mas pode ser clonada e fabricada de raiz, na condição de todos os parâmetros da peça original serem mantidos, à excepção da gravação de eventuais números de série.

c) O disco de embraiagem é livre.

Art. 10 - SUSPENSÃO

a) Os amortecedores são livres desde que mantenham o mesmo princípio de funcionamento e tipo de fixação. Não podem possuir qualquer tipo de afinação exterior nem elementos adicionados.

- b)** É permitido alterar o camber das rodas da frente, utilizando para o efeito peças que permitam a regulação do aperto dos amortecedores aos cabeçotes da suspensão sem fazer alterações na carroçaria ou dos parafusos de aperto à manga de eixo. Nos carros em que tal não for possível, é permitido “rasgar” os apoios da suspensão na carroçaria.
- c)** As molas do tipo helicoidal são livres na altura, espessura e têmpera, mas não no seu número que se deve manter o mesmo. É possível modificar os apoios das molas. Os pratos devem estar inequivocamente fixos, não podem ser nem reguláveis nem roscados.
- d)** As molas de lâminas devem ser mantidas de origem, mas podem ser “batidas” para alterar o seu arco. Alternativamente podem ser usados calços para mudar a altura do carro ao chão.
- e)** A geometria da suspensão traseira só pode ser alterada se as peças originais e homologadas o permitirem.

Art. 11 - JANTES

- a)** É permitido alterar o diâmetro da medida homologada, bem como a sua marca.
- b)** A largura da jante é livre, desde que não implique qualquer alteração na carroçaria.
- c)** A roda (jante e pneu) não pode sair fora do perímetro da projecção ao solo da carroçaria e não pode tocar a carroçaria em qualquer ponto do curso da suspensão.

Art. 12 - PNEUS

- a)** Os pneus, que serão de marca obrigatória, serão descritos em tabela anexa.
- b)** O número de pneus autorizado durante a competição será indicado junto com a tabela.
- c)** A roda sobresselente pode ser retirada.

Art. 13 - TRAVÕES

- a)** As pastilhas e calços são livres desde que não aumentem a superfície de atrito.
- b)** Os discos são de marca livre desde que mantenham a composição e medidas de origem.
- c)** Nos veículos com sistema de travagem assistido, este sistema pode ser desligado, mas não suprimido.
- d)** Os tubos flexíveis de travão originais podem ser substituídos por outros de malha de aço.

Art. 14 - CARROÇARIA

- a)** Exterior – deve permanecer integralmente de origem.
- b)** Interior – Todos os bancos de origem podem ser suprimidos, devendo o do condutor estar de acordo com as regras FIA em vigor que se indicam no artigo Segurança.
- c)** O material dos painéis interiores das portas é livre desde que não apresente zonas cortantes ou qualquer outro perigo.
- d)** Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material plástico do tipo Policarbonato. O material acrílico é expressamente interdito.
- e)** O sistema de montagem dos vidros laterais plásticos é livre e os elevadores, no caso de existirem, podem ser suprimidos.
- f)** Nos modelos em que os pára-choques não façam parte integrante da carroçaria, podem ser retirados.

Art. 15 - MOTOR

- a)** Será permitida uma cota de rectificação dos cilindros máxima de **0,6mm**, na condição de não ultrapassar a classe de cilindrada.
- b)** Todo o material de reparação, incluindo os êmbolos, vulgarmente conhecido como de mercado paralelo, é permitido ao abrigo do Art. 3 deste regulamento, relembrando que deve ser idêntico e não melhorar a performance relativamente a peças de origem.
- c)** A árvore de cames é livre no que respeita às suas características de comando das válvulas, desde que a sua montagem não implique nenhuma modificação em qualquer outra peça do motor. O curso de abertura das válvulas devem estar em conformidade com as de origem.
- d)** A cota de rectificação (aplainagem) quer da cabeça do motor quer do bloco são livres, desde que não tenha que se modificar nenhuma outra peça.
- e)** O colectador de admissão é livre para permitir a utilização de carburador (es) clone.

f) Todo o escape é livre incluindo o colector, no entanto em termos de ruído tem que estar conforme as normas FIA.

g) O sistema de lubrificação pode incluir um radiador de óleo mesmo que este não esteja homologado na ficha Gr.1. A sua montagem não pode implicar modificações na carroçaria para além da fixação.

Art. 16 - PESO MÍNIMO

a) O peso mínimo é o indicado na ficha de homologação, acrescido de 75Kg. A pesagem será feita com o piloto e todo o seu equipamento a bordo e o carro em condições de prova. Os depósitos não serão esvaziados para a pesagem.

Art. 17 - OUTRAS MODIFICAÇÕES E ALTERAÇÕES

a) É permitido substituir os apoios do motor e da caixa de velocidades por outros de material diferente, desde que a posição dos componentes não seja alterada.

b) É permitido substituir todas as peças de apoio em borracha da suspensão, por outras de material diferente que cumpram exclusivamente as mesmas funções.

c) É permitida a abertura dos “capot-motor” nos carros de motor atrás, de acordo com o que se fazia na época.

Art. 18 - SEGURANÇA

18.1 – De acordo com o Art. 18 das PGAK 2015

Excepcionalmente na 1ª prova é permitida a regulamentação de 2014

Em relação ao Arco de segurança, é necessário que tenha tido homologação e que o seu estado de conservação, sistema de fixação e o local na carroçaria, se encontrem em bom estado. Também este item estará sujeito a uma verificação e validação da Comissão Técnica.

Art. 19 - ESTABILIDADE DO REGULAMENTO

À excepção de modificações por motivos de segurança, ou para permitir estabelecer o equilíbrio competitivo entre todos os participantes, nenhuma outra modificação estrutural poderá ser introduzida no presente regulamento até ao fim anual do Troféu.

Art. 20 - “PRODUCTION CUP”

a) Os veículos admitidos terão uma cilindrada igual ou inferior a 1600cc e farão parte de uma lista a elaborar pela comissão técnica.

b) Estes veículos não poderão usufruir de “peças e homologações alternativas”. Para o efeito, os candidatos deverão apresentar uma cópia da ficha de homologação à comissão técnica que “cortará” as peças não permitidas e autenticará a ficha assim reduzida.

c) Relativamente ao permitido nos artigos acima fica interdito o seguinte:

Art. 1 - Só são autorizados os veículos mencionados na lista do Art. 20 a).

Art. 2 - Não é permitida a preparação em Gr. 1.5.

Art. 3 - Não são permitidas peças clone.

Art. 5 - O depósito de combustível deve ser o original.

Art. 7 - a) Não são permitidos carburadores clone.

c) A caixa do filtro de ar não pode ser suprimida e não podem ser usadas “cornetas”.

Art. 8 - a) A bateria deve permanecer no seu local de origem.

Art. 9 - a) Não é permitido o sistema “quick shift”.

b) Não é permitido clonar a relação final.

Art. 10 - b) Não são permitidas peças para regular o camber.

c) É interdito modificar os apoios das molas.

Art. 15 - c) A árvore de cames deve ser de origem, sem modificações.

e) O colector de admissão deve ser de origem.

f) O colector de escape deve ser de origem.

Lista de veículos pré-autorizados:

5356 Datsun Sunny 1200 B110

5623 BMW 316

Veículos que não serão autorizados nesta categoria (a título de exemplo):

5505 Simca 1000 Rallye 2/3

5028 Austin-Morris Cooper S

Art.21 - “Special Saloons”

- a)** Os veículos admitidos não poderão ter ficha de homologação de Gr.1 ou 3 ou qualquer outra posterior. Fica assim claro que as bases destes veículos estão limitadas a 31/12/1965, quando terminam os Gr.T e GT dando lugar aos Gr.1/3.
- b)** Estes veículos poderão utilizar todos os órgãos mecânicos de outros da mesma marca, mas só dentro de uma lista a fornecer pela organização. A organização ponderará estas “homologações SS” levando em linha de conta, sempre que possível, o que tradicionalmente se fazia na época.
- c)** As modificações permitidas são as mesmas que para os CSS. Tudo o resto deve permanecer de origem.
- d)** O disposto na alínea b) só é válido quando não obrigue a quaisquer alterações na carroçaria, nomeadamente no que respeita a “alargamentos”. Apenas pequenos ajustes no que respeita a apoios serão permitidos, se forem indispensáveis para a modificação em causa. Se a montagem for directa os apoios devem ficar nos sítios originais. Quando isto não for possível os ajustes devem ser feitos para o órgão caber e não para alterar o centro de gravidade.
- e)** Será assim elaborada uma tabela com o veículo em causa e o veículo ou veículos dadores. Outras eventuais opções serão também alvo desta tabela. O peso, também nesta tabela, será ajustado à medida de cada projecto, e a organização seguirá a construção atentamente de molde a que não se possa entrar pelo caminho caro e difícil dos aligeiramentos (mesmo “legais”) para chegar ao peso mínimo obrigatório.