



REGULAMENTO TÉCNICO DA CATEGORIA PRO-STOCK

1 – NORMAS TÉCNICAS:

A categoria Pro-Stock deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

2 -DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos nacionais e internacionais de turismo de grande produção em série, coupé ou sedan, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

3 – DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será: Pro-Stock Todos os veículos desta categoria devem fixar no pára-brisa dianteiro do lado direito, nas laterais lados direito e esquerdo e na parte traseira, o número do carro e as iniciais da categoria (PS). Os tamanhos dos números / letras devem ser de no mínimo 15 X 15 Cm, e a cor deve ser contrastante com a cor do fundo da superfície onde os mesmos serão fixados.

4 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos nacionais e internacionais de turismo, deverão ter sido produzidos ao menos 500 exemplares idênticos em 12 meses consecutivos.

5 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria será:

- 900Kg (novecentos quilos) para carros com motores até 151ci.(cubicInch). - 950Kg (novecentos e cinquenta quilos) para carros com motores até 200ci.(cubicInch).
- 1.050Kg (mil e cinquenta quilos) para carros com motores até 250 ci.(cubicInch). - 1.100Kg (mil e cem quilos) para carros com motores até 302 ci.(cubicInch). - 1.150Kg (mil cento e cinquenta quilos) para carros com motores até 351ci.(cubicInch). - 1.200Kg (mil e duzentos quilos) para carros com motores ASPIRADOS acima de 351ci.(cubicInch) até o limite de 572ci. (cubicInch).



O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo. É liberado o alívio de peso através da retirada de componentes móveis do veículo.

6 – MOTOR:

É permitida a substituição do motor original por outro de outro fabricante. Os blocos são livres nesta categoria, desde que respeitada a capacidade cúbica total do mesmo (com ou sem stroke)

É permitido o recuo do motor. A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor/caixa de cambio/diferencial não pode ser alterada.

7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres

8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres. É permitido a retirada do radiador, ventilador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

9 – CABEÇOTE:

Livre.

10 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre. É permitido o uso de carburadores/injeção nacionais ou importados. O número de carburadores é livre. Sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível. Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos. É permitido o uso de super alimentação: Turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir. (Exceto em motores acima de 351ci (cubicInch). É permitido o uso de Nitometano e oxido nitroso somente em motores ASPIRADOS até 302ci (cubicinch). Fica proibido o uso de nitrometano e oxido nitroso para motores ASPIRADOS acima de 302ci (cubicInch) e também para qualquer outro motor, equipado com turbo compressor, blower, supercharger. Em veículos equipados com turbo compressor ou procharger a borboleta deverá ter diâmetro máximo de 70mm.



Em veículos equipados com blower, o tamanho máximo permitido será 8.71 modelo roots.

11 – ESCAPAMENTO:

É livre o seu dimensionamento.

12 – SUSPENSÃO:

Livre.

13 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre. É permitido o sistema de engate rápido das marchas. É obrigatória a existência da marcha a ré, e esta deve estar funcionando normalmente. É permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante. É permitido o uso de caixa de câmbio automática, semiautomática ou seqüencial. Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel de segurança que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

14 – EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor

15 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres. É permitido o uso de qualquer tipo de pneu, nacional ou importado, podendo ser retrabalhados. Os pneus devem estar em bom estado de conservação. Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada. É proibido o uso de pneus recapados e biscoito.

16 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

17 – CARROCERIA E CHASSI:

É permitido alterar a carroceria ou chassi/monobloco do veículo, na condição de que o peso mínimo seja respeitado e a segurança do piloto seja preservada. Todos os componentes móveis da carroceria podem ser retirados ou substituídos por material mais leve. Veículos que



tenham recorte de material do monobloco passarão por uma rigorosa vistoria de segurança, e a aceitação ou não do veículo na competição será critério exclusivo dos comissários da prova.

18 – HABITÁCULO:

É permitido a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles. Veículos sem alívio de peso estão dispensados da instalação do sistema de extinção de 3 pontos, mas é obrigatório o uso de extintor carregado, válido e fixado em seu suporte original. O uso do banco de competição e cinto é obrigatório. O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 9.22 (segurança). É obrigatório para veículos desmontados a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 9.22 (segurança). Veículos sem vidro na porta do piloto deverão ter rede de contenção no lugar do vidro. O volante de direção e a manopla do câmbio são livres – exceto volante de madeira O pára-brisa só poderá ser substituído por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixado. Proibido o uso de acrílico.

19 – SISTEMA ELÉTRICO:

A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos. A bateria deve estar solidamente fixada. A bateria pode ser deslocada do seu local original. Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante. A bateria deve ser recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a bateria esteja dentro do habitáculo do veículo.

20 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre. Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3(três) litros.

21 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos. O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com material de zinco. No caso do tanque estar colocado no habitáculo do veículo, uma parede anti-chama deve ser construída de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser anti-chama. As bombas de combustível e canalizações devem estar recobertas de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na proteção deve ser Anti-chama.



22 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologado e válido. É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chamamos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. É obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 pontos de fixação e homologado. Deve ser construído sistema de extinção de incêndio composto de um extintor de pó químico ou halon com capacidade de 4 (quatro) Kg, solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. O uso de capacete aberto é proibido.