



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
TURISMO NACIONAL

REGULAMENTO TÉCNICO – 2019

ANEXO ÚNICO – CLASSE 3

SEÇÃO I (Art. 1): do Regulamento em geral

SEÇÃO II (Art. 2): dos veículos admitidos

SEÇÃO III (Art. 3): do chassi e carroceria

SEÇÃO IV (Art. 4): do interior dos veículos

SEÇÃO V (Art. 5): do motor

SEÇÃO VI (Art. 6): do sistema de alimentação do motor

SEÇÃO VII (Art. 7): do sistema elétrico do motor

SEÇÃO VIII (Art. 8): do sistema de arrefecimento do motor

SEÇÃO IX (Art. 9): do sistema de lubrificação do motor

SEÇÃO X (Art. 10): do sistema de escapamento do motor

SEÇÃO XI (Art. 11): do sistema elétrico do veículo

SEÇÃO XII (Art. 12): do sistema de transmissão e câmbio

SEÇÃO XIII (Art. 13): da suspensão

SEÇÃO XIV (Art. 14): do sistema de direção

SEÇÃO XV (Art. 15): das rodas

SEÇÃO XVI (Art. 16): dos pneus

SEÇÃO XVII (Art. 17): do sistema de freios

SEÇÃO XVIII (Art. 18): do combustível, tanque e componentes

SEÇÃO XIX (Art. 19): do peso

SEÇÃO XX (Art. 20): do sistema de segurança do veículo

SEÇÃO XXI (Art. 21): do sistema para resgate dos veículos

SEÇÃO XXII (Art. 22): da telemetria, aquisição de dados e câmaras de vídeo

SEÇÃO XXIII (Art. 23): das exceções

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Anexo Único - Classe 3

Seção I

Regulamento Geral

Art 1 -Este Regulamento tem como princípio que todos os veículos aqui aceitos e homologados tenham sua preparação de desempenho livre, e ou **conforme Artigos abaixo:**

1.1– É Expressamente proibido a participação de “carrocerias” e monoblocos homologados na categoria TURISMO NACIONAL CLASSES 1 e 2.

Seção II

VEÍCULOS ADMITIDOS

Art. 2 – Somente podem participar do Campeonato veículos com as seguintes características:

1. Com duas ou quatro portas;
2. Com capacidade volumétrica conforme definido na Seção V deste Anexo Único;
3. Com motor instalado na parte dianteira do veículo;
4. Com apenas duas rodas motrizes;

SEÇÃO III

CHASSIS E CARROCERIAS

Art 3 – Os chassis e carrocerias devem ser mantidos com aspecto o mais próximo dos originais ou suas homologações.

Seção IV

DO INTERIOR DOS VEÍCULOS

Art. 4 - O interior dos veículos deve se adequar ao previsto neste artigo.

4.1 – É obrigatória a retirada:

- a) de todos os revestimentos do veículo;
- b) de todo o sistema original de ventilação;
- c) do conjunto do painel de instrumentos.

4.2 – O volante de direção é livre, mas é proibido o uso de volantes de madeira.

4.3 – É obrigatória a retirada do sistema antifurto da direção.

4.4 – É permitida a instalação de condutores de ar para ventilar o habitáculo.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- 4.5 – É permitida a instalação de instrumentos para controle do funcionamento do motor.
- 4.6 – A parte interna das portas podem receber um acabamento em fibra ou similar no lugar do acabamento original.
- 4.7 – É permitido o retrabalho e ou a substituição do conjunto de pedaleiras originais por outro de material livre, desde que a fixação permaneça original.
- 4.8 – É permitido retirar a caixa do estepe, sendo obrigatório o devido fechamento do espaço originalmente destinado a este, utilizando chapa metálica.

SEÇÃO V MOTOR

Art 5 - Os Veículos devem equipados conforme cilindrada cúbica e números de cilindros descritos a seguir.

- 5.1 - Veículos de Turismo com motores aspirados até 2300 cm³;
- 5.2 - Veículos com motores turbinados até 1400 cm³.
- 5.3 - Protótipos JL 09 com motores 6 ou 8 cilindros aspirados.

- 5.4 – Será considerada como tolerância a cilindrada cúbica regulamentada +1mm(um milímetro) dos pistões.
- 5.5 – A preparação do motor e seus componentes é livre. Exceto os itens descritos neste Regulamento.
- 5.6 – A posição de montagem do motor deve obedecer o projeto do veículo.

SEÇÃO VI SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

Art 6 – O sistema de alimentação (TBI, sondas, módulos de injeção e etc.) é livre. Exceto descritos neste artigo.

6.1 – Tabela de medidas dos restritores de comburente:

ATÉ 2300 CC	60mm
VEÍCULOS (turbo até 1400cc)	Turbina c/ restrição
JL 09	70mm

6.2 - O diâmetro do corpo de borboleta referente a cada tipo e motor, poderá ser alterado a qualquer momento, na forma de Adendo de Segurança, afim de se equalizar a categoria. A critério da organização do Campeonato, poderá ser permitida a utilização de uma placa redutora, com furo de diâmetro interno calibrado, variando para cada modelo, neste caso, este componente será fixado entre o corpo de borboleta atual e o coletor de admissão. Esta placa redutora (restritor de ar) será entregue pela equipe ao Comissário Técnico, que irá aferi-la e lacrá-la no local e no momento da vistoria prévia de segurança.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



6.3 – Caso seja adotado o Restritor de Sucesso ele não será contabilizado para que o veículo atenda as medidas dispostas no Art. 6.1. Na Ficha de Homologação e Manual Técnico constará a coordenada para seu correto posicionamento, especificação e a quantidade de parafusos necessários para sua perfeita e segura fixação. Quanto a regra sobre a utilização do Restritor de Sucesso, a mesma estará prevista no Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional, edição 2019.

SEÇÃO VII

SISTEMA ELETRICO DO MOTOR

Art.7 – O sistema elétrico do motor é livre. Exceto os itens relacionados abaixo

7.1 - A bateria é de marca e tipo livres, com capacidade máxima de 100 Ah (cem ampéres - hora), com seu local de fixação livre, desde que esteja posicionada dentro do “cofre do motor”.

7.2 - Deve ser possível, a qualquer momento, acionar o motor unicamente utilizando o motor de arranque e a bateria instalados no veículo.

7.3 - É obrigatório o uso de quatro lanternas, sendo que duas devem ser instaladas na parte interna do veículo, protegidas pelo para brisa traseiro e com potência máxima de 21 watts, afim de reproduzir os sinais de lanterna e de freio. É indicado o uso de sensor hidráulico no interruptor da luz de freio.

SEÇÃO VIII

SISTEMA DE ARREFECIMENTO DO MOTOR

Art. 8 – O sistema de arrefecimento é livre.

8.1 - É permitido recorte(s) e/ou furo(s) no para choque para entrada de ar para o radiador.

8.2 - É permitido recorte(s) e/ou furo(s) em qualquer outro componente (suporte, travessa, barra), presente nessa área e que possa atrapalhar o fluxo de ar para o radiador.

SEÇÃO IX

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO DO MOTOR

Art. 9 – O sistema de lubrificação do motor é livre.

9.1 - É obrigatório o uso de um reservatório recuperador de óleo com no mínimo 1 (um) litro de capacidade.

9.2 - É permitida a instalação de 1(um) respiro no câmbio, desde que seja ligado ao recuperador de óleo.

SEÇÃO X

SISTEMA DE ESCAPAMENTO DO MOTOR

Art. 10 – O sistema de escapamento é livre quanto a dimensão, conceito e material.

10.1 – A saída do escapamento deverá preferencialmente ter sua saída pela lateral direita entre os eixos, desde que não exceda o perímetro externo do veículo.

10.2 - É permitido o retrabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Seção XI

DO SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

Art. 11 – O sistema elétrico é livre, observadas as características deste artigo.

11.1 – A bateria é de marca e tipo livres, com capacidade máxima de 100 Ah (cem ampéres - hora), com seu local de fixação livre, desde que esteja posicionada dentro do “cofre do motor” e fixada (ancorada) nas longarinas.

11.2 – O alternador deve ser o original do mercado nacional de autopeças e instalado na posição original com uso obrigatório e atuante. É proibido qualquer tipo de retrabalho e/ou a retirada de qualquer componente mecânico ou eletro eletrônico.

11.2.1 - Suporte do alternador livre.

11.2.2 – Polia do alternador livre.

11.3 – O motor de partida é livre.

11.3.1 – Deve ser possível, a qualquer momento, acionar o motor unicamente utilizando o motor de arranque e a bateria instalados no veículo.

11.4 – As lanternas traseiras devem ser as originais do veículo e operantes.

11.5 – É obrigatório o uso de duas lanternas instaladas na parte interna do veículo, protegidas pelo para brisa traseiro e com potência máxima de 21 watts, afim de reproduzir os sinais de lanterna e de freio. É indicado o uso de sensor hidráulico no interruptor da luz de freio.

11.6 – Nos faróis, quando permanecerem, e nas lanternas, terá que ser colocado um adesivo transparente tipo “contact” ou similar a fim de evitar o estilhaçamento em caso de colisão.

SEÇÃO XII

SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

Art.12 – O sistema de transmissão e cambio é livre.

SEÇÃO XIII

SUSPENSÃO

Art.13 – O sistema de suspensão (amortecedores, molas, homocinéticas, bandejas e etc.) é livre. Exceto no item descrito abaixo.

13.1 - Os pontos de fixação no monobloco ou agregado devem permanecer originais conforme projeto ou homologação do veículo.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



SEÇÃO XIV SISTEMA DE DIREÇÃO

Art.14 – O sistema de direção é livre

SEÇÃO XV RODAS

Art.15 – Especificações:

Marca: Livre

Modelo: Livre

Aro: Até 18 (dezoito polegadas)

Largura: Livre

Offset: Livre

Peso: Livre

Cor: Livre

SEÇÃO XVI PNEUS

Art.16 – Os pneus serão de competição (Slick) com a marca definida em RPP.

16.1 - É proibido o tornear e ou frisar os pneus.

16.2 – Serão permitidos a utilização de no máximo 12 pneus para a temporada e mais 4 para chuva.

SEÇÃO XVII SISTEMA DE FREIOS

Art.17 – O sistema de freios é livre.

SEÇÃO XVIII COMBUSTÍVEL, COMBURENTE, TANQUE E COMPONENTES

Art.18 – O combustível deverá ser somente etanol, gasolina comum e gasolina pódio, comercializados em postos de abastecimento e somente o ar atmosférico local, poderá ser utilizado como comburente.

18.1 - Capacidade do tanque é de 100 (cem) litros. Sendo que a capacidade de combustível é medida desde o bocal do tanque até a flauta de combustível, estando desta forma, inclusos: Mangueiras, respiros, tanque e catc tank.

18.1.1 - O tanque de combustível do veículo deverá possuir dispositivo de segurança (respiro).

18.1.2 - O tanque, bombas elétricas e encanamentos devem possuir proteção de chapa metálica quando colocados no habitáculo.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



SEÇÃO XIX

DO PESO E DO LASTRO E/OU RESTRITOR DE SUCESSO

Art.19 – O peso mínimo do conjunto piloto/veículo deve obedecer aos valores abaixo, de acordo com o tipo e motor do veículo utilizado:

	8v	multiválvulas
ATÉ 2300 CC	850kg	900kg
VEÍCULOS (turbo até 1400cc)		1.050kg
JL 09		1.150kg

OBS.: O peso do conjunto pode ser alterado a qualquer momento, na forma de Adendo de Segurança, com objetivo de equalizar a categoria.

19.1 – Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado. É proibida a adição ou substituição de qualquer material, mesmo que tenha se desprendido do veículo durante a prova ou tomada de tempo.

19.1.1 – É obrigatória a pesagem do piloto com sua indumentária completa antes da tomada de tempos (classificação), conforme divulgado no cronograma da prova ou comunicado técnico.

19.1.1.1- No caso dos pilotos que competem em duplas, e como os pesos do conjunto piloto+carro são individualizados, os mesmos devem informar no momento da pesagem qual piloto fará a classificação, primeira prova e segunda prova. Caso esta informação seja negligenciada ou incorreta, a desclassificação da prova será imediata e sem a necessidade do procedimento de pesagem.

19.1.2 – O piloto que se apresentar para a pesagem com macacão molhado deverá substituí-lo para a devida pesagem.

19.1.3 – Qualquer material encontrado solto, em qualquer lugar do veículo, será retirado antes da aferição do peso.

19.1.4 - O Piloto que não comparecer para a pesagem no horário estipulado pela Programação Oficial do Evento, não poderá acessar a pista. Caso o peso total (Veículo + Piloto) seja inferior ao especificado no Regulamento Técnico, o Carro/Piloto serão excluídos.

19.1.5 - Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância ou matéria de qualquer natureza, poderá ser adicionada, colocada ou retirada do carro após o treino classificatório e/ou prova, estando o carro em regime de parque fechado.

19.2 – Os lastros se necessário, deverão ser blocos sólidos fixados no assoalho do veículo, na parte interna do habitáculo ou na barra transversal da gaiola anti capotagem (Santo Antônio). Os lastros devem ser fixados no monobloco/carroceria com contra placas de +- 50% do lastro, através de parafusos M8 no mínimo, classe 8.8 no mínimo, conforme Anexo J/FIA.

19.3 – Caso seja adotado o Lastro de Sucesso ele estará localizado em posição diferenciada, quando comparado ao lastro normal. O Lastro de Sucesso, não será contabilizado para que o veículo atenda o peso mínimo regulamentar.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Na Ficha de Homologação e Manual Técnico constará a coordenada para seu correto posicionamento, especificação e a quantidade de parafusos necessários para sua perfeita e segura fixação. Quanto a regra sobre a utilização do Lastro de Sucesso, a mesma estará prevista no Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional, edição 2019.

SEÇÃO XX

SISTEMA DE SEGURANÇA

Art.20 – Todas as normas de segurança são as descritas no CDA, Anexo J/FIA com indicações na “Seção XX” deste Regulamento.

www.rfeda.es/documents/20185/772209/art253.pdf

www.fia.com/homologations

www.fia.com/regulations#homologations

www.rfeda.es/documents/20185/45671/Guia+uso+HANS

SEÇÃO XXI

SISTEMA DE RESGATE DO VEÍCULO

Art.21 – É obrigatória a instalação de um gancho dianteiro e um traseiro para reboque do veículo.

21.1 – Os ganchos para reboque devem estar fixados em pontos resistentes do monobloco/carroceria e em local de fácil acesso.

21.2 – Os ganchos devem ser pintados em cor contrastante com a do veículo.

21.3 – Os ganchos devem ser confeccionados com material flexível, sendo fita própria para reboque, corrente ou cabo de aço. Neste último caso, deverá possuir espessura mínima de 06 mm (seis milímetros), desde que seja aprovado pelo Comissário Técnico.

21.4 - O não cumprimento deste e ou o rompimento do gancho de reboque durante um resgate poderá implicar em penalização de até 10 Up's (unidade penalizadora). Podendo ainda o veículo ser colocado fora da área de risco e não ser resgatado.

Seção XXII

DA TELEMETRIA, AQUISIÇÃO DE DADOS E CÂMERAS DE VÍDEO

Art. 22 – Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas.

22.1 – É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.

22.2 – É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas.

22.3 – Os sensores da Cronometragem Oficial do Evento devem estar instalados no “vidro” lateral traseiro direito do veículo. É de inteira e tão somente responsabilidade do piloto/equipe a instalação dos mesmos neste local.

22.3.1 – O não cumprimento do item anterior poderá acarretar ao piloto/equipe sanções por parte dos Comissários Desportivos.

22.4 – É permitido o uso de aquisição de dados do motor somente quando o veículo estiver parado.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



22.5 – É obrigatória a instalação de pelo menos 1 (uma) câmera de vídeo nos veículos participantes do Campeonato, cujo local de instalação e ângulo de filmagem será definido pelos Comissários Desportivos, devendo obrigatoriamente mostrar a atuação do piloto, observando-se os requisitos de segurança e sua instalação deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

SEÇÃO XXIII DAS EXCEÇÕES

Art.23 – Em virtude deste Regulamento conter diversas atualizações e/ou modificações relativas à Carroceria, Monobloco, Motor, Câmbio e Componentes, fatos novos aqui não contemplados poderão surgir. Assim sendo, serão aplicados em alguns artigos, itens e subitens na forma de Adendo de Segurança, modificações a tempo de resposta para que as demandas sejam atendidas e não tragam prejuízos as equipes e o andamento da Campeonato.

Caso algum fato novo for detectado no momento em que a etapa estiver acontecendo oficialmente, em caráter de emergência, o(s) fato(s) serão relatados pelo Comissário Técnico à apreciação de uma comissão, formada por Comissários Desportivos e Organizador da categoria, que deverão avaliar o fato, podendo ou não dar prosseguimento as tratativas para resolução da referida ocorrência, sendo assim, esta decisão desportiva será inapelável e imediatamente aplicada para o bom andamento da etapa e do campeonato.

O presente Regulamento foi analisado pela **Comissão Nacional de Velocidade**, aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo **Presidente da Confederação Brasileiro de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 14 de março de 2019

Comissão Nacional de Velocidade
Alfredo Romulo Tambucci Junior
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Waldner Bernardo de Oliveira
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br