



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK LIGHT
REGULAMENTO TÉCNICO 2026

SUMÁRIO

ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES	2
ARTIGO Nº 2: ENTENDIMENTO GERAL	2
ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL	2
ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES	4
ARTIGO Nº 5: CHASSI	4
ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES	5
ARTIGO Nº 7: MOTOR	8
ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL:	10
ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	10
ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	11
ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO:	11
ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO	12
ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS:	14
ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO	16
ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS	19
ARTIGO Nº 16: FREIOS	20
ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL	22
ARTIGO Nº 18: PESO	25
ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA	26
ARTIGO Nº 20: FLUIDOS	28
ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO	29
ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO	30
ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICROPROCESSADORES	30
ARTIGO Nº 24: TANQUE DE ABASTECIMENTO	32
ARTIGO Nº 25: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS	33
ARTIGO Nº 26: HOMOLOGAÇÃO	33



ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES

1.1 As definições utilizadas neste regulamento serão as constantes do CDA/CBA 2026

ARTIGO Nº 2: ENTENDIMENTO GERAL

2.1 Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do Campeonato comprometem-se por si próprios e por seus empregados e agentes, a observar todas as regulamentações do Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, o Regulamento Desportivo da Stock Light, o presente Regulamento Técnico, Anexo Técnico e assim como os adendos, se houver.

O Campeonato consistirá em 7 (sete) etapas previstas no calendário de 2026, com disputa de dois títulos principais: um para pilotos e outro para equipes.

2.2 O Campeonato Brasileiro de Stock Light e cada um de seus eventos serão regidos tanto pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA), como pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), em conformidade com os Regulamentos definidos a seguir.

2.3 Qualquer regulamentação particular de prova deve ser submetida à CBA para aprovação prévia.

2.4 O presente regulamento e seus respectivos adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

2.5 As alterações serão efetuadas através de adendos e os mesmos entrarão em vigor 15 (quinze) dias após sua publicação, exceto as que envolvam segurança, que entrarão em vigor na data da sua publicação.

ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL

3.1 Os carros da Stock Light são fabricados e homologados exclusivamente para esta categoria, sendo proibida sua utilização em qualquer outra competição no território nacional.



Os veículos possuem aparência externa do tipo Turismo. A participação das equipes está condicionada ao cumprimento integral de todas as normas estabelecidas neste Regulamento Técnico e respectivo Anexo Técnico.

Parágrafo Primeiro: Os carros da Stock Light serão equipados com carrocerias. A CBA será informada pela empresa promotora, qual marca/modelo/carroceria cada equipe irá utilizar, no início do campeonato e nas eventuais alterações ao longo do mesmo, em até dez (10) dias antes do evento em questão.

Parágrafo Segundo: O chassi deve obrigatoriamente ser identificado com a numeração do fabricante. Esta numeração deve constar no “Passaporte Técnico” do carro.

Parágrafo Terceiro: Todos os itens do carro que não constam do presente Regulamento Técnico, deverão obrigatoriamente seguir o determinado no Anexo Técnico, Catálogo de peças.

3.2 Todos os componentes utilizados na construção, montagem e manutenção que sejam específicos de determinado tipo, modelo e/ou fabricante através do presente Regulamento Técnico, devem ser possíveis de identificação, fato este de única responsabilidade do piloto ou equipe.

Os Comissários Técnicos poderão verificar a elegibilidade dos componentes ou solicitar que o fabricante ou fornecedor realize essa verificação, cujos resultados serão considerados definitivos para efeito de conformidade. Os pilotos ou equipes encontradas utilizando peças diferentes das especificadas através do presente Regulamento Técnico e Anexo Técnico serão penalizados de acordo com o CDA/CBA, pelos Comissários Desportivos.

3.3 Este regulamento é de caráter restritivo. O que não está expressamente permitido, está proibido. Qualquer modificação, substituição ou acréscimo de componentes não citados neste texto deve ser submetido à aprovação prévia e por escrito do Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN/CBA).

3.4 É proibido o uso de Titânio em qualquer componente do carro.

3.5 É proibido tudo o que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e o Anexo Técnico.



3.6 Todos os componentes do carro que possuam lacres, deverão ser preservados pelas equipes. A falta ou rompimento dos lacres serão considerados itens em desacordo com o regulamento e passíveis de punição.

ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES

4.1 Responsabilidades da CBA

As regulamentações técnicas para Stock Light são homologadas e publicadas pela CBA.

4.2 Data de publicação para homologações

Anualmente, a CBA publicará todas as mudanças realizadas para estas regulamentações, através de adendos técnicos ou desportivos, obedecendo aos critérios de prazos para suas validades.

4.3 Cumprimento das regulamentações

Os carros devem cumprir as regulamentações em sua totalidade a todo e qualquer momento do evento.

4.4 Deveres dos competidores

É dever de cada piloto e/ou equipe provar aos Comissários Técnicos, que seus carros cumprem todas as regulamentações na sua totalidade, durante todo momento do evento.

ARTIGO Nº 5: CHASSI

O chassi do Stock Light possui um desenho padrão, o qual não pode ser alterado. Este chassi é obtido por meio de um conjunto de estruturas tubulares, produzido especialmente para esta categoria. Este conjunto de estruturas está detalhado no Anexo Técnico.



ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES

6.1 Carroceria

A carroceria do Stock Light possui um desenho padrão, que não pode ser alterado, devendo ser utilizado conforme fornecido, salvo permissões constantes no Anexo Técnico e Catálogo de peças. Este desenho é obtido através do uso de um kit de carenagem produzido unicamente para a categoria e comercializado pela empresa fornecedora oficial. Todos os detalhes técnicos dos elementos da carroceria estão inseridos no Anexo Técnico.

6.2 Projeções

Nenhum acessório ou componente poderá se estender além dos limites da projeção superior da superfície da carroceria, exceto a asa traseira e retrovisores.

6.3 Altura

A distância do plano inferior do carro em relação ao solo será de **53 mm**. Quando inspecionados, a calibragem dos pneus deverá ser **25 Psi**. A altura da carroceria em relação ao chassi estará definida no Anexo Técnico.

6.4 Assoalho Dianteiro

Conforme o Anexo Técnico.

No assoalho dianteiro é permitido:

- Fixar reforços na parte interna (quando o assoalho está fixado no chassi), com a intenção de reduzir a vibração inclusive do spoiler dianteiro. Esses reforços não podem ultrapassar o formato do assoalho;
- Visando à preservação do assoalho, são permitidas as seguintes intervenções: (a) pintar ou resinar ambas as faces para impermeabilização; (b) fixar cantoneiras em "U" de alumínio nas bordas frontais e laterais, exceto na parte posterior; (c) utilizar skids (batentes) para evitar desgaste prematuro;
- É permitida a existência de até dois furos para instalação de macaco rápido;
- Não é permitido o uso de "gurney" nos assoalhos nem qualquer outro dispositivo aerodinâmico.



O Anexo Técnico fará menção do material dos assoalhos e as dimensões que os mesmos deverão atender.

O assoalho dianteiro (splitter) não poderá apresentar ângulo superior a 1 grau no sentido longitudinal do veículo, medido em relação ao assoalho central (plano de referência). O procedimento de aferição constará no Anexo Técnico.

O assoalho dianteiro deverá ter um batente definido em anexo técnico (Extras).

6.5 Aerofólio

O aerofólio deve permanecer inalterado em seu perfil, fixações e dimensões, em relação ao definido no Anexo Técnico e Catálogo de peças.

Será obrigatória a instalação de um “Gurney” (material alumínio), que deverá estar fixado na face superior do aerofólio, junto ao bordo de fuga. O Gurney será padrão, com dimensional igual a 12.7 mm (½ polegada), com uma tolerância de $\pm 0,5$ (zero ponto cinco) milímetros.

6.6 Fita Adesiva na Carroceria

O veículo deve iniciar as atividades oficiais (treinos e provas) em perfeitas condições, **isento de reparos** com fitas adesivas. **O descumprimento acarretará a proibição de acesso à pista** até a regularização. A utilização de fitas **é tolerada apenas** para pequenos reparos **decorrentes de incidentes de pista**, por razões de segurança (fixação de peças soltas), e apenas durante o andamento das provas.

6.6.1 Fita Adesiva na Condição de Chuva

Permitida a utilização:

- a. No fechamento de todas as Nacas, cujo fluxo de ar tem como destino a cabine do piloto,
- b. No perímetro geométrico do para-brisa.



Fita Adesiva no Reparo

Permitida a utilização da fita adesiva com objetivo fundamental de reparo em qualquer componente da carroceria, porém observando as seguintes restrições:

- a. Não aplicar fita adesiva nas portas dianteiras;
- b. Não gerar obstrução nas entradas de ar do Para-choque dianteiro;
- c. Não gerar obstrução nas saídas de ar dos Para-Lamas.

As alterações no fluxo de ar destinado ao arrefecimento de componentes mecânicos, quando permitidas, deverão ser realizadas exclusivamente de forma interna ao veículo, por meio da supressão de mangueiras ou da interrupção do fluxo junto ao componente. É proibido interromper o fluxo de ar na sua origem, junto à superfície da carroceria.

O uso de fita adesiva com o pretexto de reparo, mas cujo resultado venha selar fendas na carroceria será analisado pelos comissários técnicos e passível de punição.

6.6.2 Fita Adesiva nas Entradas e Saídas de Ar da Carroceria

Fica expressamente proibida aplicação de fita adesiva nas entradas e saídas de ar presentes na carroceria, excetuando quando as condições previstas em 6.6 ou 6.6.1 ocorrerem e assim permitirem.

6.7 Espaço Interior

Fora as restrições explícitas no Anexo Técnico, o revestimento do volume interior do cockpit do carro, pode ser modificado mediante consulta.

6.8 Fixações e reforços

O desenho e a forma das fixações da carroceria deverão permanecer inalterados, atendendo o determinado no Anexo Técnico.

6.9 Superfície Externa

A conformidade dimensional da carroceria será verificada por meio de equipamentos de scanner 3D ou por instrumentos de medição convencionais. As carrocerias que apresentarem divergências em relação ao modelo matemático de referência serão consideradas em desacordo com o



regulamento. A tolerância da carroceria será conforme Anexo Técnico, em qualquer ponto considerando o modelo matemático do fornecedor como referência.

Permitido o retrabalho das bordas das tomadas de ar da carenagem dianteira para desbloquear a entrada de ar no airbox.

É facultativa a instalação de uma única tomada de ar, posicionada na abertura frontal do para-choque, com diâmetro máximo de 2 polegadas (tolerância de $\pm 0,1"$), destinada exclusivamente ao arrefecimento dos cilindros de freio, embreagem e/ou pedaleira do piloto. É permitido o uso de dutos e mangueiras complementares para a condução do ar. Alternativamente, a captação de ar poderá ser feita pela tomada de ar do teto, desde que respeitado o diâmetro máximo especificado. O posicionamento e a montagem devem respeitar as medidas definidas no Anexo Técnico.

6.10 Tomada de Ar do teto

A tomada de ar do teto poderá ser fechada somente pelo lado externo da carroceria e unicamente na condição de chuva. Mecanismos internos à carroceria, que venham obstruir o fluxo da tomada de ar são proibidos.

6.11 Portas

Obrigatória a instalação de mola gás para sustentar a porta aberta e auxiliar a sua abertura.

ARTIGO Nº 7: MOTOR

7.1 Motor

O único motor permitido é o denominado "Stock Light", desenvolvido exclusivamente para esta categoria e fornecido pela empresa credenciada AudaceTech, responsável pela equalização, pela definição das especificações técnicas aplicáveis a cada marca/modelo e pela distribuição às equipes correspondentes.

Toda manutenção, reparo ou ajuste nos motores é de competência exclusiva da AudaceTech, assegurando padronização, conformidade técnica e integridade dos componentes durante a competição.

Os motores serão lacrados pela AudaceTech. Nenhum competidor poderá, sob qualquer hipótese, alterar, modificar ou substituir o motor, seus componentes ou lacres, sendo de sua



responsabilidade preservar a integridade de todos os itens fornecidos. A violação de lacre, alteração ou substituição de componentes — internos ou periféricos — será considerada infração grave, sujeita às penalidades previstas neste regulamento.

Parágrafo Único: Para efetuar a troca de motor, a equipe deverá formalizar a solicitação junto à AudaceTech, que será responsável por processar e comunicar a substituição à CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo)

Serão permitidas trocas de motor por piloto ao longo do Campeonato, mediante solicitação formal da equipe por escrito.

Caso a AudaceTech identifique problemas técnicos de origem não atribuível à equipe ou ao piloto, poderá realizar a troca por iniciativa própria, sem que esta seja contabilizada no limite acima.

As trocas solicitadas pela equipe implicarão as seguintes penalidades, aplicadas sobre a posição conquistada no classificatório para a primeira corrida após a efetiva troca:

- 1ª troca: perda de 3 (três) posições no grid de largada;
- 2ª troca: perda de 5 (cinco) posições no grid de largada;
- 3ª troca e as subsequentes: largada na última posição do grid.

7.2 Posicionamento do motor no carro

Deverá utilizar o conjunto de suportes originais sem nenhuma alteração. Ver o Anexo Técnico.

A fim de haver o perfeito alinhamento do motor em relação ao chassi, é permitida a instalação de espaçadores. Permitido o retrabalho do chassi com a única finalidade de posicionamento da bomba de óleo do motor.

7.3 Velas de Ignição

As velas deverão ser as fornecidas com o motor pela empresa responsável, sem qualquer modificação. As velas utilizadas são de fabricação da NGK do tipo IRIDIUM IX / TR810-3691.



ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL

8.1 É proibido qualquer sistema ou aparelho, cujo propósito e/ou efeito sejam diminuir artificialmente a temperatura do ar de admissão do motor. É proibido refrigerar o combustível.

8.2 É proibida a injeção interna e/ou externa de água ou qualquer outra substância de qualquer tipo no sistema de alimentação (mistura ar/combustível) além do permitido no presente regulamento.

8.3 Será obrigatória a instalação da tomada para captação de ar de admissão do motor “air box”, direcionada ao corpo de borboleta, instalada na parte interna do compartimento do motor, sendo proibida qualquer alteração, exceto as autorizações que constam no Anexo Técnico.

8.4 As bombas de combustível deverão atender o determinado no Anexo Técnico e Catálogo de peças.

8.5 Mangueira de respiro do sistema de combustível poderá ter dimensão máxima de 2000 mm.

8.6 Obrigatória a utilização do filtro de ar Mann modelo fornecido pela AudaceTech.

ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO

9.1 Os radiadores (água e óleo) são padronizados. O radiador de água deve estar posicionado à frente do motor, fixado ao para-choque dianteiro. É permitido: (a) o fechamento parcial da face frontal do radiador; (b) os fechamentos laterais, superior e inferior, compreendidos entre a grade dianteira e a face posterior do radiador; (c) a instalação de divisórias para direcionar o fluxo de ar aos freios. Os fechamentos e divisórias poderão ser fabricados em qualquer material, desde que não alterem o formato externo do veículo. Deverá ser instalada uma tela protetora, com trama mínima de 7 mm x 5 mm e trama máxima de 20 mm x 11 mm.

Fica permitido modificar o ângulo dos tubos de entrada e saída de água do radiador, desde que mantendo seu diâmetro e posição original.



9.2 É opcional o uso de ventoinha.

9.3 Obrigatória a utilização do radiador de óleo marca **Setrab**, **part number: 50-640-7612**.

9.4 A caixa de ar do radiador não poderá ter dimensão inferior ao perímetro da grade dianteira.

ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

10.1 Todos os respiros de óleo devem finalizar em um reservatório específico para este fim.

10.2 O reservatório de óleo do cárter seco deve estar localizado conforme determinado no Anexo Técnico.

10.3 É obrigatório o uso de reservatório fornecido pela empresa responsável pelo fornecimento do motor, não sendo permitido qualquer retrabalho no reservatório ou no cárter fornecidos.

10.4 É proibido qualquer sistema ou aparelho, cujo propósito e/ou efeito seja o pré-aquecimento da temperatura dos óleos lubrificantes do motor e câmbio.

ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO

11.1 Todo o sistema de escapamento será fabricado pela empresa autorizada Giba escapamentos não podendo sofrer alterações de qualquer ordem, dimensões ou conceito.

11.2 Os suportes do escapamento são livres, permitido colocar uma chapa de proteção na frente da sonda lambda, com o objetivo de evitar danos.

11.3 A ponteira do escapamento não pode ultrapassar o plano de referência vertical projetado na carenagem lateral inferior. Caso a extremidade do tubo exceda esse plano, é permitido o corte para adequação. As ponteiros serão fornecidas exclusivamente pela empresa Giba Escapamentos.



11.4 É permitido o revestimento da chapa lateral do chassi próximo do escapamento com material isolante térmico. Permitido revestir o coletor de escape conforme descrito no Anexo Técnico.

ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO

12.1 É obrigatório o uso de um motor de partida elétrico, conforme consta no Anexo Técnico sem nenhum retrabalho. Os pontos de fixação do motor de partida devem permanecer inalterados.

12.2 Sistema elétrico

O chicote elétrico do chassi G12 é de livre fabricação, sendo obrigatório que os cabos elétricos possuam coberturas à prova de fogo.

O chicote do motor G12 deverá ser original, conforme fornecido pela Audace Tech, mantendo suas funcionalidades e diagramas, nenhuma ligação poderá ser feita externa ao chicote, devendo manter o seu diagrama original.

12.3 Bateria

É obrigatório o uso de uma única bateria de 12V, com capacidade máxima de 75 Ah (Ampères-hora) e peso mínimo de 12 kg para alimentação do sistema de partida e sistemas eletrônicos. É **expressamente proibida** a utilização de baterias de tecnologia íon-lítio ou qualquer variação que não esteja homologada no Anexo Técnico. A bateria deve estar fixada em seu suporte original, devidamente isolada, protegida e de acordo com o Anexo Técnico.

12.4 Alternador

É obrigatório o uso de alternador com capacidade de 120 A (ampères). O alternador deverá permanecer instalado no local originalmente previsto em projeto.

Fica facultativa a utilização do alternador marca SEG, referência F000 BLO 7Y7, fornecido pela AudaceTech.

É proibida a utilização de qualquer dispositivo, manual ou automático, que altere ou interrompa a carga do alternador.



12.4.1 Refrigeração do Alternador

É obrigatória a utilização de mangueira com diâmetro interno de 2½" (2,5 polegadas), alimentada diretamente pela captação central do para-choque de compósito.

12.5 Sistema de iluminação

Farol dianteiro: deve ser aplicado o adesivo com desenho definido pelo promotor do evento.

Lanternas Traseiras: devem ser mantidas como original do projeto do carro.

Especificamente para iluminação de chuva haverá um segundo sistema, que será posicionado na parte central do carro. O correto posicionamento do conjunto de leds, estará definido no Anexo Técnico.

É obrigatória a funcionalidade total da luz de chuva e luz de freio, que deverão estar operacionais no momento de vistoria prévia. É permitido sistema redundante (cebolinha, chicote e lâmpadas) para acionamento da luz de freio.

Abordagem quanto a falhas neste sistema, correções e penalidades estão previstas no regulamento desportivo Artigo 18.15.

12.6 Sistema limpador de para-brisas

É obrigatório o uso de sistema limpador de para-brisa.

O motor, haste e palheta do limpador de para-brisa são de livre escolha, porém, deverão cumprir unicamente a função deste sistema. Permitido sistema para lavar o para-brisa com reservatório de capacidade máxima de 5 litros.

12.7 Desembaçadores e ventiladores

Proibido o uso de para-brisa de vidro com desembaçador, permitido uso de ventiladores, somente com a finalidade de desembaçar o para-brisa.

12.8. Unidade de Controle Eletrônico do Motor

Unidade de controle eletrônico do motor, Bosch, modelo MS 4 Sport. Proibido qualquer alteração na versão do software e mapas de ignição/injeção, que não sejam aqueles utilizados pelo fornecedor dos motores.



ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

13.1 Embreagem

É permitida a utilização de embreagem de 3 discos, com acionamento por atuador hidráulico, das seguintes especificações:

- (a) para eixo piloto de 10 dentes: marca RAM, modelos 9371s ou 8371;
- (b) para eixo piloto de 26 dentes: marca RAM, modelos 9373s ou 8373.

Permitido também o uso da embreagem nacional **Ceramic Power** com a mesma especificação.

13.2 Transmissão

Somente permitido o uso da Transmissão marca Elite modelo IL 300 6S EVO2 e Hewland MLGW-200.

Conforme disponibilizado pelo fornecedor de transmissão, será obrigatório o uso:

- Trocador de calor;
- Bomba (somente para câmbio Elite, bomba para o Hewland é interna);
- Filtro;
- Tomada de ar (NACA) com duas mangueiras de diâmetro entre 2,5" e 3" (medida do diâmetro interno), conectadas à tomada de ar da carenagem central.

Obrigatória utilização das relações de marchas, conforme tabela abaixo:

Marchas	Elite	Hewland
1ª	11x28	13x34
2ª	14x27	15x30
3ª	17x26	17x27
4ª	18x23	19x25
5ª	19x21	21x24
6ª	20x20	27x28
Drop Gear	25x25	28x27



13.2.1 Sistema de Engate Semiautomático

O sistema semiautomático de engate de marchas será realizado por atuador elétrico, da marca Magneti Marelli, modelo EGA 2.0 e gerenciado pela unidade GCC 110 ou GCC111.

O sistema semiautomático será considerado único e deverá ser o equipamento padrão para todos os carros inscritos no Campeonato Brasileiro de Stock Light.

Em caso de inviabilidade técnica para o funcionamento adequado do sistema, ou de indisponibilidade de componentes para reposição e manutenção, a Audace Tech (fornecedora oficial da transmissão) poderá vetar a utilização do sistema semiautomático em uma ou mais etapas, pelo período em que persistirem as limitações identificadas. Tal decisão deverá ser formalmente comunicada à CBA.

13.2.2 Engate Manual

Mediante formalização da impossibilidade de uso do sistema semiautomático pelo fornecedor oficial da transmissão junto à CBA, o sistema de engate manual passará a ser o equipamento padrão obrigatório para todos os carros inscritos na(s) etapa(s) afetada(s).

Quanto à descrição do equipamento de engate manual.

A fixação da torre de alavanca do câmbio deverá ser mantida conforme originalmente fornecida pelo fabricante autorizado, sem modificações. É obrigatório que todas as marchas do câmbio estejam operacionais.

Permitido o uso do sistema "Power-Shift" que estará integrado com a ECU e utilizará célula de carga, como indicado pelo fornecedor do motor.

O provedor oficial de transmissão poderá eleger e utilizar pontualmente câmbios e modelos distintos ao especificado, mas com equivalência de desempenho, quando motivado pela dificuldade de importação ou descontinuidade de produção.

13.3 Marcha a ré

Todos os carros devem possuir marcha ré operacional.

13.4 Árvore de Transmissão

A árvore de transmissão (cardan) deverá permanecer conforme no Anexo Técnico e Catálogo de peças.



Para efeito de verificação, o conjunto completo do Cardan (junta homocinética, coifa, graxa, parafusos, flange do câmbio e o próprio cardan) montado, não poderá ser inferior a 8 Kg.

13.5 Semieixos e homocinéticas

Permitido somente o uso de semieixos e homocinéticas de acordo Anexo Técnico e Catálogo de peças. Para efeito de verificação a pesagem deverá ser completa (inclusive com parafusos e espaçadores).

13.6 Diferencial

Obrigatório o uso do Diferencial Holinger modelo HFD-04, relação 2.86.

Será permitido o ajuste, desde que o torque máximo do diferencial não supere 75 Nm (**7,6479 Kgf.m**). Bloquete obrigatório Eaton Detroit Truetrac, com engrenagem helicoidal (código de referência: 52825).

É Proibido o bloquete com sistema de discos.

No sistema do bloquete é proibido:

- Modificar o sistema de bloqueio original;
- Bloquear o normal funcionamento do diferencial através de solda ou qualquer outro sistema que impeça o funcionamento do mesmo.

Obrigatório o uso de um respiro para óleo do diferencial, que deverá estar dirigido a um reservatório com capacidade mínima de 1 litro. O sistema do respiro é de livre projeto e construção.

Opcional o uso de radiador e bomba para a refrigeração do óleo do diferencial.

Opcional o uso de tomada de ar para refrigeração do diferencial. A(s) referida(s) tomada(s) deve ser obtida nas tomadas de ar prevista originalmente na parede corta fogo traseira.

ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO

14.1 Suspensão

A suspensão do carro é do tipo independente nas quatro rodas, cada uma delas composta por dois triângulos em "A".



A Geometria de Suspensão é definida por projeto, onde as coordenadas de articulação deverão permanecer inalteradas, assim como seus elementos. Ajustes de altura, caster, convergência/divergência são consideradas regulagens livres da suspensão, dentro dos limites físicos permitidos pela geometria original.

Limites de cambagem e penalidades:

- Dianteira — Máximo permitido: $5,0^\circ$. De $5,1^\circ$ a $5,3^\circ$: advertência (acumulativa por temporada). Acima de $5,3^\circ$: desclassificação imediata. A terceira advertência acumulada na temporada resultará em desclassificação.
- Traseira — Máximo permitido: $4,0^\circ$. De $4,1^\circ$ a $4,3^\circ$: advertência (acumulativa por temporada). Acima de $4,3^\circ$: desclassificação imediata. A terceira advertência acumulada na temporada resultará em desclassificação.

14.2 Terminais rotulares

É obrigatório o uso dos terminais rotulares de acordo com o determinado no Anexo Técnico, Catálogo de peças.

14.3 Revestimento com cromo

É proibido o revestimento em cromo de qualquer componente da suspensão fabricado em aço.

14.4 Barras estabilizadoras

As barras estabilizadoras, dianteiras e traseiras devem permanecer como fornecidas originalmente pelo fabricante autorizado. Os pontos de fixação, bem como seu sistema, não podem ser alterados. A regulagem das barras é livre, desde que efetuadas mecanicamente dentro dos pontos de regulagem fornecidos.

É permitido desligar ou retirar um dos mecanismos ("droplinks") que as vinculam com o sistema de suspensão.

É permitido o uso de tirantes de acionamento das barras fabricados em alumínio ou aço.



14.5 Amortecedores

É permitido, somente o uso dos amortecedores Koni, modelo 3012, específicos para a categoria. Deverão constar lacres do fornecedor oficial da categoria datados de 2018 a 2026.

É proibido o uso de batentes diferentes dos fornecidos originalmente nos amortecedores.

Os pontos de fixação dos amortecedores, não podem ser alterados.

A qualquer momento, sob critério da CBA, os amortecedores poderão ser submetidos à verificação de conformidade.

Permitido cortar a borda das chapas de ancoragem dos amortecedores com o intuito de evitar a interferência com os mesmos.

14.6 Molas dos amortecedores

Mola dianteira com a carga de 1450 lbs/in (uma mola por amortecedor).

Mola traseira com carga de 1600 lbs/in, (uma mola por amortecedor).

A Mola será padrão, marca EIBACH, códigos 0600.225.1600 e 0600.225.1450.

As molas estarão previstas no Anexo Técnico.

Proibida qualquer regulagem das molas de dentro do cockpit. Permitido o uso "Helper Spring".

14.7 Permitido o uso de arruelas com rolamentos de roletes instalados nos apoios das molas, para facilitar a regulagem.

14.8 Tirantes do Controle de Convergência/Divergência

Obrigatório o uso dos tirantes originais, para controle de convergência/divergência, sem qualquer retrabalho, conforme fornecido pelo fabricante.

14.9 Cubos de rodas

Obrigatório o uso de cubos de roda dianteiro, fornecidos pelo fabricante autorizado, conforme Anexo Técnico.

Rolamento do cubo dianteiro: interno, rolos cônicos, SKF 33109/Q; externo, rolos cônicos SKF 33208/QVK210.



Obrigatório o uso de cubos traseiros de roda originais, peça GMB nº. 90235029 ou similar, retrabalhados conforme diagramas na Ficha técnica G12.

Permitido utilizar prisoneiros em lugar dos parafusos.

Rolamento do cubo traseiro, SKF 309946 AC (código da montadora: - Chevrolet 90235281).

Permitida a utilização de outra marca de rolamentos, desde que respeitados dimensional e o material utilizados nas especificações selecionadas acima.

Proibida qualquer modificação nos rolamentos, que altere seu peso, desenho e número de componentes.

ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS

15.1. Rodas

As rodas deverão ser mantidas como fornecidas, mas poderão ser pintadas de outra cor. Nas sessões de classificação e nas provas oficiais, todos os carros da Stock Light quando equipados com pneus slick ou de chuva, deverão fazer uso das rodas de fabricação Volcano (fornecedora oficial). As demais rodas produzidas pela Alujet poderão ser utilizadas somente em treinos livres.

O sistema de fixação da roda por parafusos, pode ser modificado para prisoneiros e porcas.

Em ambos os casos o único material autorizado é o aço.

É proibido o uso de alargadores de bitola.

15.2 Dimensões da roda

As rodas dianteiras e traseiras deverão possuir dimensões de 18" x 10,5" (diâmetro x largura do aro).

15.3 Marca e Dimensões dos Pneus

Pneus Hankook, Modelo 2026.

Seco (slick) - 300/680-18

Chuva - 300/680-18



15.4 Pneus

Os pneus serão considerados componentes padronizados, fornecidos e distribuídos exclusivamente pela Audace Tech, garantindo a uniformidade e a equidade competitiva entre todos os participantes. A utilização de pneus não fornecidos pela AudaceTech acarretará a exclusão/desclassificação do piloto e/ou da equipe.

15.4.1 É expressamente proibida qualquer modificação nos pneus, seja ela de qualquer natureza, incluindo alterações em sua estrutura, composição, banda de rodagem, sulcos ou qualquer outro aspecto de sua construção original. Não são permitidas intervenções como cortes, recapes, aplicação de produtos químicos, e/ou processos térmicos ou qualquer outro método que modifique as características de consistência, dureza, viscoelasticidade, aderência, desgaste ou desempenho dos pneus.

15.4.2 É proibido qualquer método, processo ou equipamento, de forma direta ou indireta, que resulte no aquecimento ou pré-aquecimento artificial dos pneus em qualquer momento durante o evento. Proibido o uso de qualquer sistema artificial para elevar a temperatura dos pneus acima da temperatura ambiente.

15.5 Uso de aditivos em pneus

Proibido o uso de qualquer tipo de substância ou procedimento que altere as características físicas, químicas e/ou mecânicas dos pneus. Proibido o uso de válvulas de controle de pressão de pneus.

A critério dos Comissários quaisquer pneus novos, lacrados na etapa, poderão ser mantidos em parque fechado a qualquer momento da etapa.

ARTIGO Nº 16: FREIOS

16.1 Circuitos independentes

Todos os carros possuem um sistema de freios com no mínimo 2 (dois) circuitos independentes que são operados pelo mesmo pedal.

Os cilindros de freio devem seguir o determinado no Anexo Técnico.



16.2 Tomadas de ar para os freios

- É permitida a instalação de até duas mangueiras de, no máximo, 3 polegadas por roda, destinadas à condução de ar para a refrigeração dos freios dianteiros e traseiros (pinça e disco). As mangueiras deverão ser posicionadas junto às aberturas já existentes no para-choque dianteiro, atrás da grade principal.
- É permitido o uso de dutos em material compósito ou metálico, fixados na manga de eixo ou diretamente nas pinças de freio, com o único propósito de direcionar o fluxo de ar exclusivamente para os componentes do sistema de frenagem (discos, pinças e pastilhas). As tomadas de ar não devem ultrapassar o limite externo da carroceria do veículo.

Autorizada a instalação de uma linha suplementar de refrigeração para o sistema de freio dianteiro, nas seguintes condições:

- Permitida a adoção de 1 (uma) mangueira flexível por lado do veículo, com diâmetro nominal de 2½" (2.5"), fabricada em Neoprene, poliuretano, silicone ou material equivalente.
- A captação de ar deverá ocorrer exclusivamente no para-choque dianteiro, na região do farol de milha, sendo permitido 1 (um) furo com diâmetro máximo de 3" (três polegadas). O direcionamento do fluxo de ar deve ser voltado exclusivamente para o conjunto de freio (disco, pinça e cubo).

16.3 Pinças de Freio

É permitido o uso de uma única pinça de freio por roda, dentre as seguintes especificações:

- Dianteiras: Marca Wilwood, seis pistões, referência de catálogo nº 120-3030-RS, 120-3030-FS, 120-3031-RS, 120-3031-FS, 120-13946 e 120-13947.
- Traseiras: Marca Wilwood, quatro pistões, referência de catálogo nº 120-2884, 120-2882, 120- 7792 e 120- 11127.



Para as pinças 120-13946 e 120-13947, é permitida a utilização de um bloco espaçador entre a pinça de freio e a manga de eixo, visando à fixação e ao posicionamento correto do conjunto. Para todas as especificações de pinças, é permitido o uso de espaçadores auxiliares destinados exclusivamente à centralização da pinça em relação ao disco.

16.4 Pastilhas de Freio

Unicamente podem ser utilizadas pastilhas de freio da marca e especificação distribuída pela empresa promotora, sem nenhuma alteração.

16.5 Discos de Freio

É obrigatório o uso de discos de freio da marca e especificação fornecido pela empresa promotora. Permitidas somente as alterações previstas no Anexo Técnico.

Proibido furar a superfície de contato com a pastilha ou qualquer adição ou remoção de material do disco. Proibido o balanceamento dos discos de freio.

16.6 Pedaleira

O retrabalho na Pedaleira é livre.

16.7 Regulador de Freios

O regulador de balanço de freio deverá ser exclusivamente mecânico, instalado no pedal de freio e com ajuste por meio de cabos. É proibida a utilização de válvulas de proporção com atuação hidráulica.

16.8 Cilindros de Freios

Os cilindros de freios são livres.

ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL

17.1 Combustível: Gasolina Stock Light

17.1.1. O combustível a ser utilizado na etapa será disponibilizado no autódromo pelo fornecedor oficial designado pela empresa promotora. Cada equipe receberá uma cota específica, definida no Regulamento Particular da Prova (RPP).



O combustível é item padronizado para todos os competidores e deve estar em estrita conformidade com as especificações do fornecedor oficial, garantindo a igualdade de condições técnicas.

É proibida a utilização de combustíveis alternativos, aditivos não autorizados ou qualquer substância, química ou não, que altere as propriedades originais do combustível fornecido.

17.1.2. Comburente

Apenas ar pode ser utilizado como oxidante em combinação com o combustível. É expressamente proibido a adição de qualquer outro agente oxidante, como óxido nitroso (NO_x) ou similares, que possam alterar as propriedades de combustão ou o desempenho do motor.

17.1.3. Temperatura e Aditivo

É estritamente proibido o uso de qualquer sistema, componente ou método destinado a reduzir a temperatura do combustível em qualquer etapa do processo de alimentação do motor — incluindo, mas não se limitando a trocadores de calor, isolamento térmico, dispositivos de resfriamento ativo ou passivo e qualquer forma de circulação em sistemas refrigerados. O combustível deve permanecer à temperatura ambiente, sem qualquer intervenção de controle térmico que possa influenciar sua densidade, volatilidade ou desempenho na combustão. É igualmente proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível.

17.1.4. Procedimento para análises de combustível

A qualquer momento da etapa os Comissários poderão pedir a qualquer participante uma amostra do combustível em uso, bem como nos reservatórios utilizados para armazenagem. O procedimento de análise de combustível será definido pelos Comissários Técnicos.

17.1.5 Sempre que houver análise de combustível, a quantidade remanescente no tanque de combustível no final do treino de classificação e/ou prova, deverá ser de no mínimo 2 (dois) litros, este combustível deverá ser retirado do tanque, única e exclusivamente, através da linha de alimentação do motor.

Caso seja necessária uma nova análise de combustível para confirmação de algum problema detectado com a primeira amostragem, 1 (um) litro adicional será exigido do carro em questão, que servirá como “contraprova” da referida análise.



O não cumprimento do acima estabelecido, acarretará a sumária desclassificação do veículo do treino classificatório ou prova.

17.2 Tanque de combustível

17.2.1. Tanque de combustível modelo FIA Standard FT3 – 1999, homologação SAT5824. Capacidade máxima de 75 litros, tampa de fechamento ATL.

17.2.2. O reservatório de captação de combustível, “catch tank” é considerado livre, porém deverá estar inserido dentro do tanque de combustível. Até quatro bombas de baixa pressão, imersas dentro do tanque serão permitidas, para alimentação do “catch tank”.

Quanto a bomba de combustível alta pressão, dois layouts serão admissíveis:

- Bomba de Alta Pressão com montagem externa ao tanque.
- Bomba de Alta Pressão com montagem interna ao tanque.

Cabe à equipe optar por um dos dois layouts de posicionamento da bomba de alta pressão, devendo obrigatoriamente atender às prescrições do fornecedor de motor quanto à marca, ao modelo e à quantidade máxima permitida de bombas.

17.3 Fixações e tubulações

17.3.1. Todas as fixações do tanque de combustível (incluindo respiros ao ar, tubulações de entrada e de saída, bocais de abastecimento, ligações internas, e janelas de inspeção) deverão obedecer ao determinado no Anexo Técnico e Catálogo de peças.

Os bocais de abastecimento de combustível (fêmea e macho), deverão ser da marca ATL, específicos para a categoria e todos os seus componentes deverão permanecer originais.

A instalação (da fêmea) no carro deverá atender o determinado no Anexo Técnico.

Os Comissários Técnicos poderão vetar qualquer construção que julguem em desacordo com o Anexo Técnico ou o presente Regulamento.

17.3.2. Nenhuma tubulação contendo combustível, ou óleo lubrificante, pode atravessar o “cockpit” sem estar isolada por uma superfície metálica. Somente as tubulações de fluido de freio poderão



estar localizadas no cockpit, desde que cumpram as especificações técnicas de segurança e possuam conectores roscados que necessitem de ferramental específico para remoção.

ARTIGO Nº 18: PESO

18.1 Peso do Veículo

É a soma dos pesos do veículo e do piloto (este vestindo seu traje completo de competição).

18.2 Peso Mínimo do Veículo

O peso mínimo do veículo, **com fluidos remanescentes**, não poderá ser inferior a 1.325 kg (um mil trezentos e vinte e cinco quilos) durante todas as atividades desenvolvidas ao longo da etapa. Para aqueles que competem em duplas, o “peso do piloto” a ser contabilizado, será daquele que realizou o treino ou a prova em questão.

18.3 Lastro

Quando for necessário o uso de lastro, para que seja alcançado o peso total mínimo estipulado pelo regulamento, este deve ser firmemente fixado de forma que seja necessário o uso de ferramentas para retirá-lo, esta fixação deverá seguir o Anexo J da FIA.

18.4 Lastro de Sucesso

O Lastro de sucesso será posicionado do lado direito do chassis e sua fixação através de no mínimo 4 (quatro) parafusos de 1/2 – 20UNF ou M12, como previsto no Anexo Técnico.

A quantidade, o formato de distribuição e em quais etapas utilizar o lastro de sucesso, estará previsto no regulamento desportivo.

As dimensões e especificação do material do lastro de sucesso estarão previstos no Anexo Técnico.



ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA

19.1 Extintor de incêndio

O extintor de incêndio é parte integrante do carro e deverá atender ao determinado no Anexo Técnico e Catálogo de peças. O extintor deve estar dentro do prazo de validade. O acionamento eletrônico deverá ser posicionado conforme o Anexo Técnico.

19.2 Para-brisa dianteiro

Para todas as atividades oficiais (treinos livres, classificatórios e provas), o para-brisa dianteiro deverá ser fabricado em: (a) policarbonato, com espessura mínima de 5 mm; ou (b) vidro, conforme as especificações descritas no Anexo Técnico. É permitida a aplicação de película protetora transparente sobre o para-brisa (proibidas películas escuras, espelhadas ou coloridas).

19.3 Paredes Corta Fogo

O volume do compartimento traseiro do carro e o compartimento do motor devem estar separados do habitáculo por paredes divisórias estanques, sendo fabricadas com chapa de alumínio de 1,50 mm de espessura, com posicionamento e dimensões de acordo com o Anexo Técnico. Toda abertura na parede corta fogo deve seguir as orientações do Anexo J da FIA.

19.4 Chave geral de corte de energia

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

Esta chave deverá estar localizada num painel e ficará claramente indicada por um raio vermelho dentro de um triângulo azul, com bordas brancas.

Deverá existir também uma chave de acionamento externo ao carro e sinalizada com um círculo vermelho (**50 milímetros de diâmetro**) com a letra "E" na cor branca centralizada.

19.5 Espelhos retrovisores

Externos: Obrigatório o uso de dois espelhos laterais.

Interno: Obrigatório o uso do espelho retrovisor, modelo livre, porém sem regulação eletrônica e sem câmera.



19.6 Cintos de segurança

É obrigatório o uso de cintos de segurança de no mínimo 5 (cinco) pontos, com a sua respectiva homologação e dentro da validade. Caso a equipe venha utilizar o conjunto de cintos de segurança de 6 (seis) pontos, a fixação do mesmo deverá respeitar o Anexo Técnico.

19.7 Banco do piloto

Banco de fabricação Fiberworks, homologação FIA 8862-2009 (advanced race set).

Os suportes do banco deverão estar fixados ao assoalho da estrutura tubular principal do chassi utilizando quatro (4) parafusos M8 com grau de resistência mecânica 12.9 (segundo norma ISO 898-1 de classificação de material para a fabricação de parafusos).

Sua fixação nos suportes deve ser feita através de no mínimo quatro (4) parafusos e classe de resistência mínima de 12.9 (segundo norma ISO 898-1 de classificação de material para a fabricação de parafusos).

19.8 Anel para reboque

Todos os carros devem estar equipados com 2 (dois) anéis ou argolas para reboque, 1 (um) na parte frontal do carro e 1 (um) na parte traseira deste, produzido em cinta de nylon, com 50mm largura (mínimo).

Estes anéis devem ser operacionais e claramente visíveis, pintados nas cores vermelha, amarela ou laranja.

19.9 Superfícies de fechamento em policarbonato

Todas as superfícies em policarbonato devem ser de material transparente, com no mínimo 3mm de espessura (exceto o para-brisa dianteiro). Fica permitido a aplicação de uma película transparente (proibida película espelhada, escura ou colorida) em todos os policarbonatos.

19.9.1 Janela das portas dianteiras

- **Abertura externa:** A janela, quando totalmente fechada, deverá permitir acesso ao mecanismo de abertura da porta pelo lado externo.



- **Espessura:** O policarbonato das portas dianteiras deverá ter espessura mínima de 3 mm, conforme Art. 19.9.
- **Películas:** É permitida a aplicação de película protetora transparente (proibidas películas espelhadas, escuras ou coloridas).
- **Tomadas de ar (NACA):** É permitida a instalação de tomada de ar estilo NACA na janela da porta, destinada à ventilação do habitáculo do piloto ou de componentes com os quais o piloto tenha contato direto (ex.: pedais). A NACA poderá possuir defletor externo para forçar a entrada de ar e dutos internos para direcionamento do fluxo.

19.9.2 Janelas traseiras

Deverão ser fechadas com policarbonato ou fibra de vidro com espessura mínima de três (3) milímetros como definido no Anexo Técnico.

19.9.3 Para-brisa traseiro

O para-brisa traseiro deve ser em policarbonato, com no mínimo 3mm de espessura, como também permitido aplicação de película protetora transparente (proibida película espelhada, escura ou colorida), com as alterações previstas no Anexo Técnico.

ARTIGO Nº 20: FLUIDOS

20.1 FLUIDO LUBRIFICANTE

20.1.1. Todos os reservatórios de lubrificantes deverão estar situados entre a linha do eixo das rodas dianteiras e no plano vertical e transversal ao carro, projetado na face traseira do diferencial.

Todos os componentes do sistema de lubrificação deverão estar conforme determinado no Anexo Técnico e Catálogo de peças.

20.1.2. O lubrificante do motor a ser utilizado no evento será disponibilizado pela empresa fornecedora de motores. É proibido o uso de quaisquer tipos de aditivos no lubrificante do motor.



20.1.3. O provedor oficial da transmissão determinará o lubrificante obrigatório e o volume adequado para os equipamentos fornecidos, incluindo aqueles que tenham sido adquiridos permanentemente pelas equipes.

20.2 FLUIDO REFRIGERANTE

O aditivo do fluido refrigerante do motor, será indicado pela empresa responsável dos motores, quais marcas/produtos ou mesmo qual composição química e volume.

ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO

Os componentes do sistema de direção, incluindo a coluna, deverão atender obrigatoriamente o definido no Anexo Técnico. Tanto o volante, quanto o mecanismo de desengate rápido são livres. É proibido o uso de multiplicador.

É obrigatório o uso da caixa de direção **Mercedes-Benz modelo Classe A**, com kit de adaptação fornecido pela empresa **Viemar (part number 680603K)**. A bomba hidráulica para a assistência da direção deverá ser de acionamento elétrico, sendo livre a escolha de marca e procedência.

A bomba hidráulica e seu acionamento deverão estar obrigatoriamente localizados na parte externa do cockpit.

Na barra de convergência dianteira, no lado da manga de eixo é permitido o uso da bucha separadora, conforme o desenho na Ficha técnica G12 e poderá ter sua altura regulada, através das buchas.

A caixa de direção deve estar entre quatro buchas **cônicas** separadoras conforme o desenho do Anexo Técnico.

É obrigatório o uso das seguintes peças conforme entregues pelo fornecedor autorizado, sem nenhum retrabalho:

- a. Tirante de controle convergência, lado esquerdo e direito.
- b. Rótulas e uniballs desde que observadas as dimensões/material conforme apresentados no Anexo Técnico, são livres quanto a procedência.



ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO

O posicionamento longitudinal do banco do piloto deve atender obrigatoriamente o definido no Anexo Técnico e Catálogo de peças.

ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICROPROCESSADORES

A coleta e o registro de dados em bancos de memória de microprocessadores de quaisquer grandezas e/ou componentes do carro a qualquer momento do evento oficial e nos treinos coletivos somente poderão ser feitas através do equipamento homologado para a categoria.

Os equipamentos homologados são: sistema AIM Mychron 3 Gold, AIM MXL, AIM MXL 2, AIM MXM, Magneti Marelli MPDU Full, todos com limitação de sensores.

- Velocidade;
- RPM;
- GPS;
- Temperatura de água (motor);
- Temperatura de lubrificante (motor, câmbio e diferencial);
- Pressão de combustível;
- Pressão de lubrificante do motor;
- Posição do acelerador;
- Posição do volante;
- Tempo de volta;
- Push to pass;
- Tensão de bateria;
- Aceleração lateral e longitudinal;
- Pressão do fluido de freio dianteiro e traseiro;

A empresa fornecedora dos motores poderá, a seu critério, instalar sensores.



As equipes poderão coletar e registrar, por meio de equipamentos homologados, todos os dados provenientes da ECU via protocolo CAN (Controller Area Network).

A equipe cujo veículo obtiver a primeira colocação no treino classificatório deverá, obrigatoriamente, disponibilizar aos demais competidores os dados adquiridos pelo sistema AIM e a gravação da câmera on-board referentes ao respectivo treino. Esse material deverá ser entregue à AudaceTech em até 15 (quinze) minutos após a abertura do parque fechado, cabendo a ela a distribuição às demais equipes.

23.1. Permitida a comunicação por rádio entre o piloto e equipe, a qualquer momento do evento.

23.2. Proibida a utilização de sistema de telemetria e/ou transferência de dados do carro para uma base ou vice-versa, enquanto o mesmo esteja em movimento, exceto quando autorizado pela empresa promotora, para atender solicitação da TV.

23.3. Permitida a utilização de Câmeras “On Board”, unicamente da marca AIM especificação SmartyCam HD, integrada no sistema de aquisição de dados, ou GoPro.

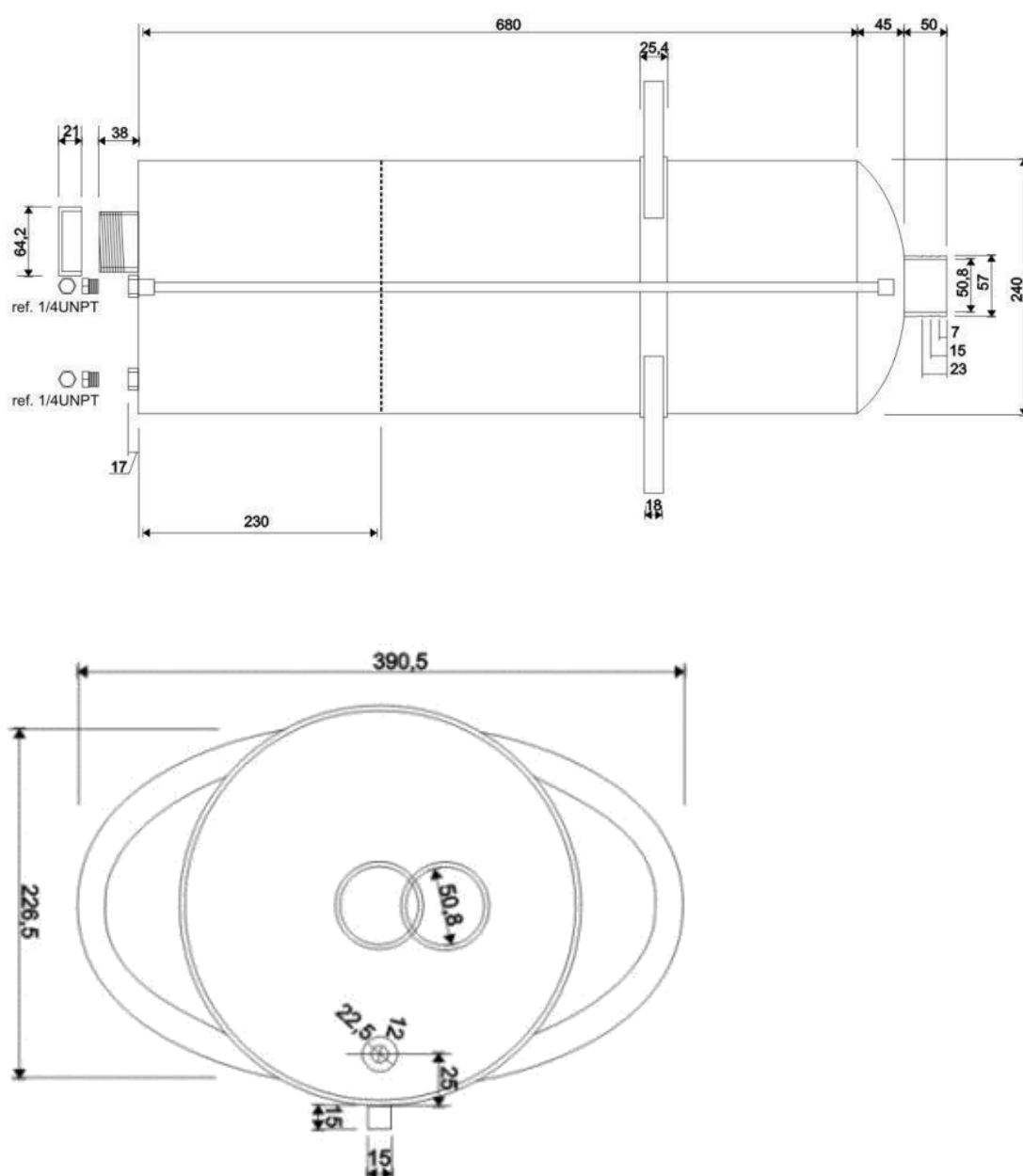
23.4. É obrigatória, a instalação do sensor da cronometragem oficial, fixado no lado traseiro esquerdo do carro, na barra chata de fixação da bateria, em posição vertical, com o fio conector para cima.

Entre o sensor e a superfície da pista, não poderá existir nenhum material que interfira no funcionamento da cronometragem, incluindo, mas não se limitando a chapas metálicas ou de fibra de carbono.

Este sensor deverá obrigatoriamente estar ligado ao sistema elétrico do carro. O cabo de alimentação do sensor deve ser contínuo sem emendas entre o sensor e a bateria. A instalação do sensor será acompanhada pela equipe de cronometragem.

ARTIGO Nº 24: TANQUE DE ABASTECIMENTO

O reservatório deverá seguir o desenho abaixo, com tolerância de +/- 2% nas dimensões. É proibida a adição de elementos internos ao reservatório com o objetivo de acelerar o escoamento do combustível. Na saída do tanque, deverá ser instalada uma curva homologada, conforme especificações do Anexo Técnico, destinada a facilitar o procedimento de abastecimento.



ARTIGO Nº 25: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS

MOTOR – Procedimento para configuração e vistoria de mapas de injeção, ignição, abertura de borboleta e push to pass:

Os procedimentos para configuração e vistoria de mapas de injeção, ignição, abertura de borboleta e push to pass serão conduzidas pela empresa credenciada de motores somente com a presença e acompanhamento de um Comissário Técnico da CBA.

A ECU de cada veículo deve ser configurada com os mapas padrão antes do início das atividades oficiais. Ao final, os dados serão extraídos e poderão ser comparados (pré e pós atividade). Divergências entre o mapa configurado e o mapa extraído serão reportadas aos Comissários Técnicos.

ARTIGO Nº 26: HOMOLOGAÇÃO

Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no CDA e CDI.

O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**.

Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2026.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
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