



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

**CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL**

**CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL SERIES**

**REGULAMENTO TECNICO 2025**

## Sumário

ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES .....	2
ARTIGO Nº 2: ENTENDIMENTO GERAL.....	2
ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL .....	2
ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES.....	3
ARTIGO Nº 5: CHASSI .....	4
ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES.....	4
ARTIGO Nº 7: RODAS E PNEUS .....	5
ARTIGO Nº 8: PESO.....	7
ARTIGO Nº 9 SISTEMA DE SEGURANÇA.....	7
ARTIGO Nº 10: HABITÁCULO DO PILOTO .....	9
ARTIGO Nº 11: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS.....	9
ARTIGO Nº 12: HOMOLOGAÇÃO .....	10



## **ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES**

1.1 As definições utilizadas neste regulamento serão as constantes do CDA/CBA 2025.

## **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 NASCAR BRASIL SERIES Series, o presente Regulamento Técnico e seus anexos, assim como os adendos, se houver.

2.2 O Campeonato é regido pelo CDA/CBA.

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

2.4 As suas alterações serão efetuadas através de adendos e os mesmos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, exceto as que envolvam segurança, que entrarão em vigor na data da sua publicação.

2.5 Visando unicamente o equilíbrio de desempenho entre as Marcas que participam do Campeonato, será permitida alterações nos itens como peso do veículos e componentes aerodinâmicos. Quando forem necessárias alterações nos itens anteriormente citados, estas alterações entrarão em vigor, imediatamente após sua divulgação, no formato de Boletim Técnico, podendo ser inclusive durante uma determinada etapa.

## **ARTIGO Nº 3: POLÍTICA GERAL**

3.1 Os veículos da NASCAR BRASIL SERIES Series são fabricados única e exclusivamente para esta categoria pela Organizadora SR Business, sendo expressamente proibida a participação desses veículos em qualquer outra competição em todo o território nacional. Sendo que a participação das equipes estará sujeita ao cumprimento integral de todas as determinações deste Regulamento Técnico e seus anexos.

3.2 O chassi deve obrigatoriamente ser identificado com a numeração do fabricante. Todos os componentes utilizados na construção, montagem e manutenção que sejam específicos de determinado tipo, modelo e/ou fabricante através do presente Regulamento Técnico e Anexo de Componentes, devem ser passíveis de identificação, fato este de única responsabilidade do piloto ou equipe.



- 3.3 Os Comissários Técnicos podem verificar a elegibilidade dos componentes ou ainda solicitar que o próprio fabricante ou fornecedor o faça.
- 3.4 Os pilotos ou equipes encontradas utilizando peças diferentes das especificadas através do presente Regulamento Técnico e Anexo de Componentes serão penalizados de acordo com o CDA/CBA, pelos Comissários Desportivos.
- 3.5 Unicamente são permitidos retrabalhos e/ou preparações e/ou alterações de componentes e/ou sistemas e/ou conjuntos, que sejam explicitamente referidos e autorizados através do presente no Regulamento Técnico e seus anexos. Salvo autorizado por escrito pelos comissários, a pedido da empresa organizadora, que deve ser divulgado oficialmente para todas as equipes em forma de Boletim Técnico.
- 3.6 É proibido o uso de Titânio em qualquer componente do veículo.
- 3.7 Todos os componentes do veículo que possuam lacres deverão ser preservados pelas equipes. A falta ou rompimento dos lacres será considerado item em desacordo com o regulamento e passível de punição.

#### **ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES**

##### **4.1 Responsabilidades da CBA**

As regulamentações técnicas para NASCAR BRASIL SERIES Series 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 veículos devem cumprir com 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 veículos cumprem todas as regulamentações na sua totalidade, durante todo momento do evento.



## **ARTIGO Nº 5: CHASSI**

O chassi do NASCAR BRASIL SERIES Series 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.

## **ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES**

### **6.1 Carroceria**

A carroceria do NASCAR BRASIL SERIES Series é composta de fibra de vidro. Proibido a utilização de mecanismos controlados pelo piloto ou equipe que venham interromper ou redirecionar o fluxo de ar admitido junto a superfície da carroceria.

### **6.2 Projeções**

Nenhum componente mecânico poderá ultrapassar para baixo do plano inferior, definido pelos assoalhos.

### **6.3 Altura Mínima**

Não há limites de altura mínima.

### **6.4 Superfície Externa**

As Carrocerias serão inspecionadas para averiguar parâmetros e determinar assim a autenticidade da carroceria e a correta montagem das mesmas.

### **6.5 Posicionamento/montagem da Carroceria**

O posicionamento e a montagem devem seguir as medidas determinadas neste Regulamento Técnico.

### **6.6 Aberturas de Entrada e Saída de Ar**

As aberturas para entradas e saídas de ar da carroceria de cada modelo/marca devem ser mantidas inalteradas ao padrão proposto pela organizadora.



## ARTIGO Nº 7: RODAS E PNEUS

### 7.1 Rodas

As rodas deverão ser mantidas como fornecidas, mas poderão ser pintadas de outra cor.

### 7.2 Sistema de fixação da roda

Porca central.

### 7.3 Marca e Dimensões dos Pneus

Pneus Pirelli, Modelo 2025

Seco (slick) - 265/645-18

Chuva (wet) - 265/650-18

### 7.4 Aquecimento dos pneus

Proibido o uso de qualquer equipamento que resulte no aquecimento artificial de pneus durante todo transcorrer do evento.

### 7.5 Uso de aditivos e procedimentos em pneus

Proibido o uso de qualquer tipo de substância e procedimentos que alterem 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, poderão ser mantidos em parque fechado a qualquer momento do evento.

### 7.6 Quantidade de pneus

#### 7.6.1 Pneus Slick

Cada carro receberá um jogo de pneu slick por etapa, sendo obrigatório seu uso desde a primeira sessão de pista, com exceção aos pilotos da categoria Challenge, desde que cumpram as condições descritas no artigo **7.9**.

#### 7.6.2 Pneus de Chuva (Wet)

A quantidade de pneus de chuva é limitado à 1 (um) jogo por carro final de semana.

Montagem e balanceamento dos pneus deverão ser executados pelas equipes.



#### 7.7 Procedimentos de controle de pneus

- a) Todos os pneus utilizados durante o evento serão lacrados com a identificação da etapa (exceto os de chuva). Esta lacração será realizada, em local e horário, determinado através do Regulamento Particular da Prova;
- b) Quanto aos pneus, devem ser montados conforme indicação do fabricante;
- c) Por indicação do fabricante a qualquer momento pode ser solicitado a substituição de um pneu por motivos de segurança, em relação à integridade do pneu.

Para as seguintes irregularidades:

- Utilizar o pneu montado na roda com orientação contrária ao indicado pelo fornecedor oficial;
- Intercâmbio de pneus entre seus veículos, acima citadas a Equipe terá seus dois veículos excluídos do evento.

#### 7.8 Controle de pressão e temperatura (pelo fornecedor)

- Calibragem deverá seguir indicação de parâmetros mínimos do fabricante;
- O fornecedor de pneus tem o direito de medir a pressão e a temperatura, dos mesmos, a qualquer momento do evento;

#### 7.9 Pneus Extras para Treino de categoria Challenge

- Pilotos da categoria challenge poderão comprar um jogo de pneus slick para treinos extra. Ao comprar um novo jogo de pneus de treinos extra os antigos são automaticamente descartados;
- Ao longo do ano o piloto pode comprar mais jogos de treinos extra, porém não pode ser substituído no decorrer do final de semana de corrida;
- A Compra dos jogos deve ser exercida na semana seguinte à prova anterior;
- Pilotos da categoria Challenge poderão utilizar o jogo de pneus para treinos extra desde a sessão de treinos extra até o termino do TL1;

### ARTIGO Nº 8: PESO

#### 8.1 Peso do Veículo

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

#### 8.2 Peso mínimo do veículo

O peso mínimo do veículo, sem combustível, não poderá ser inferior a 1.125kg (um mil cento e vinte e cinco quilos) durante todas as atividades desenvolvidas (treinos e provas) ao longo da etapa. A pesagem oficial será realizada com o equipamento colocado à disposição no local do evento destinado às vistorias técnicas. O resultado da pesagem é um julgamento do fato e inapelável.



### 8.3 Peso do piloto

8.3.1 O peso de um piloto constitui o seu corpo somado ao peso do seu equipamento de proteção e se a resultante for inferior a “peso mínimo de referência do piloto”, a equipe deverá adicionar lastro na área correspondente nas laterais do veículo.

8.3.2 Em casos em que o carro é dividido por uma dupla, o mesmo será equalizado tomando como referência o peso do piloto mais leve da dupla.

### 8.4 Lastro

Quando for necessário o uso de lastro, para que seja alcançado o peso mínimo estipulado pelo regulamento, ou para atender ao especificado no Boletim Técnico para equilíbrio de desempenho entre Macas/Modelos, este deve ser firmemente fixado de forma que seja necessário o uso de ferramentas para retirá-lo, esta fixação deverá seguir o posicionamento conforme informado pela organizadora.

### 8.5 Lastro de sucesso

O Lastro de sucesso será posicionado logo a frente ao tanque de combustível, e sua fixação através de 2 (dois) parafusos.

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 serão indicadas pela organizadora.

## ARTIGO Nº 9 SISTEMA DE SEGURANÇA

### 9.1 Extintor de incêndio

É parte integrante do veículo, deverá atender o determinado no Anexo de Componentes , o mesmo deve estar dentro do prazo de validade.

O acionamento do extintor, deverá estar posicionado conforme ficha de homologação e indicação da organizadora.

### 9.2 Para-brisa dianteiro

Deve ser utilizado para-brisa de policarbonato com 6 mm (seis milímetros) de espessura. Permitido utilizar película transparente (sem coloração/espelhamento/ escurecimento) de proteção para o para-brisa de policarbonato.

### 9.3 Janelas laterais e traseira

Devem ser de material transparente, com no mínimo 3mm (três milímetros) de espessura. Fica permitido a aplicação de uma película 30% (trinta por cento) escura nestes policarbonatos.



#### 9.4 Paredes Corta Fogo

O volume do compartimento dianteiro do veículo e o compartimento do motor devem estar separados do habitáculo por paredes divisórias estanques.

#### 9.5 Chave geral de corte de energia

9.5.1 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.

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

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

#### 9.6 Espelhos retrovisores

9.6.1 Externos: Obrigatório o uso de dois espelhos laterais, fornecidos pela empresa organizadora.

9.6.2 Interno: é permitido o uso de dois espelhos retrovisores pequenos, um de cada lado do cockpit.

9.6.3 É permitido o uso de câmera de ré com o intuito de ser um retrovisor digital.

#### 9.7 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, conforme anexo "J" FIA. Fornecido pela organizadora.

#### 9.8 Banco do piloto

9.8.1 Poderá ser utilizado, o banco homologado, que consta no Anexo de Componentes. Fornecido pela Organizadora.

9.8.2 Pode ser utilizado banco em fibra de carbono homologado, por aquisição da equipe, este, um banco simples sem apoio lateral de cabeça.

9.8.3 O apoio lateral de cabeça deve ser obrigatoriamente o fornecido fixado ao carro.



## 9.9 Reboque

Todos os veículos devem estar equipados com 2 (dois) reboques, 1 (um) na parte frontal do veículo e 1 (um) na parte traseira, do mesmo, de aço, de acordo com Anexo de Componentes. Devem ser operacionais e com a fixação correta, claramente visíveis e pintados na cor vermelha.

## ARTIGO Nº 10: HABITÁCULO DO PILOTO

O posicionamento longitudinal do banco do piloto deve ser mantido inalterado ao padrão proposto pela organizadora.

## ARTIGO Nº 11: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS

### 11.1 Capô

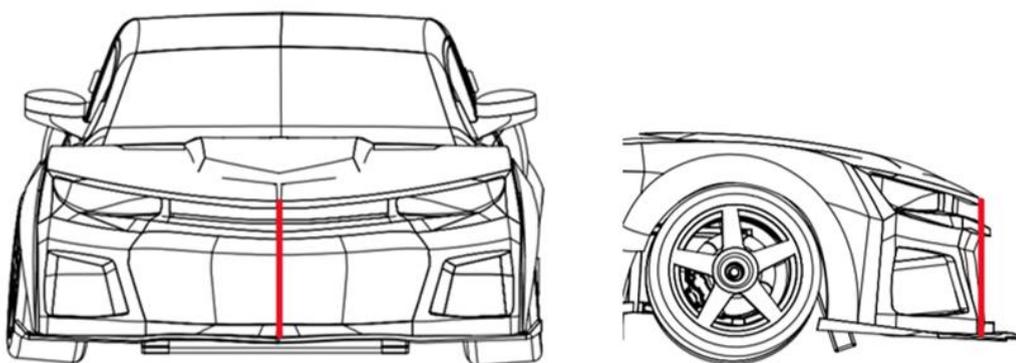
11.1.1 Este componente será vistoriado randomicamente utilizando-se capôs padrão de referência de ambos os modelos, Camaro e Mustang.

11.1.2 Será observado os limites dos encaixes no conjunto dianteiro e dimensões.

11.1.3 Qualquer discrepância observada previamente aos treinos oficiais será informada a equipe para correção. Caso seja confirmada a não conformidade nas vistorias pós-classificatório ou corrida pelos Comissários Técnicos, o carro será desclassificado.

### 11.2 Altura do parachoque dianteiro

Medidas tomadas a partir da extremidade inferior do capô até o ponto mais baixo da extremidade superior do capô em uma vertical direta, medindo 475mm +/-5mm.



Figuras 1 e 2

### 11.3 Splitter

Medida tomada ao centro do splitter dianteiro, desde a junção com o capô até a extremidade frontal do splitter com medidas de 105 mm à 110 mm

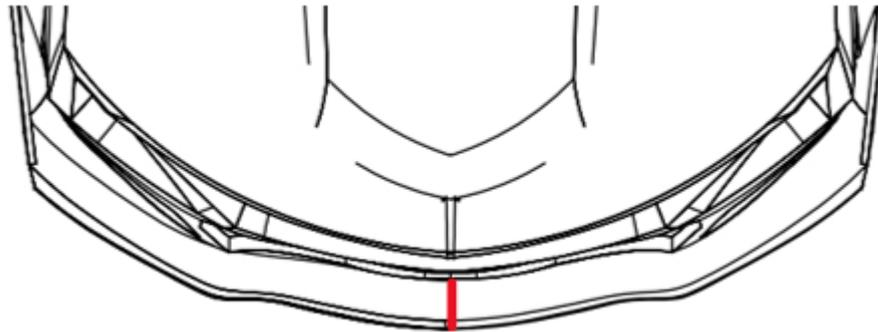
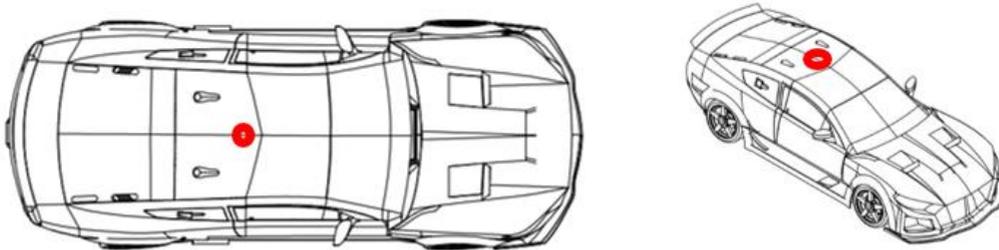


Figura 3

#### 11.4 Altura do teto em relação ao tubo central transversal do chassi

11.4.1 Será medido a partir de um furo de 3mm (três milímetros) no teto obrigatório em todo carro a distância do topo do mesmo até o tubo central transversal superior do Chassi. Dimensão: 90mm +/- 5mm



Figuras 4 e 5

11.4.2 Os parâmetros aqui definidos serão utilizados para as vistorias e para tal solicitamos que as equipes sejam informadas para se adequarem. Entendemos que este trabalho de vistorias previas em qualquer momento das atividades de final de semana de prova deva ser continuo para adequação das equipes aos parâmetros dos regulamentos e para as melhores práticas das equipes, neste nível de detalhamento e devam permanecer nas rotinas da Comissão Técnica da CBA.

### ARTIGO Nº 12: HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 19 de março de 2025.

Conselho Técnico Desportivo Nacional  
**Fabio 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](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)