



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO NASCAR BRASIL SERIES
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.....	3
ARTIGO Nº 5: CHASSI	5
ARTIGO Nº 6: CARROCERIA E DIMENSÕES	5
ARTIGO Nº 7: MOTOR	9
ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL:.....	11
ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO:.....	11
ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:.....	12
ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO:.....	12
ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO	12
ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS:	14
ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO	14
ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS.....	16
ARTIGO Nº 16: FREIOS	18
ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL	19
ARTIGO Nº 18: PESO.....	20
ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA.....	21
ARTIGO Nº 20: FLUIDOS	24
ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO	25
ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO.....	25
ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICRO PROCESSADORES.....	25
ARTIGO Nº 24: TANQUE DE REABASTECIMENTO.....	27
ARTIGO Nº 25: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS.....	27
ARTIGO Nº 26: HOMOLOGAÇÃO	30
ANEXO	31
.....	31



ARTIGO Nº 1: DEFINIÇÕES

1. As definições utilizadas neste manual 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 NASCAR Brasil Series, o 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 permitido 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. NASCAR Brasil Series

- 3.1 Os veículos da NASCAR Brasil 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 veículos da Nascar Brasil Series devem estar em total conformidade com a Ficha de Homologação do veículo e com o Regulamento Técnico da categoria.
- 3.4 Os Comissários Técnicos podem verificar a elegibilidade dos componentes ou ainda solicitar que o próprio fabricante ou fornecedor o faça.
- 3.5 Os pilotos ou equipes encontradas utilizando peças diferentes das especificadas através do Regulamento Técnico e Anexo de Componentes serão penalizados de acordo com o CDA/CBA, pelos Comissários Desportivos.
- 3.6 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 Regulamento Técnico, Manual 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.
- 3.7 É proibido o uso de Titânio em qualquer componente do veículo.
- 3.8 Fica proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e seus anexos.
- 3.9 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.
- 3.10 Todos os componentes do veículo que possuem identificação NASCAR/NASCAR BR somente podem ser trocados por peças com identificação NASCAR/NASCAR BR, fornecidos pela organizadora. A falta ou descaracterização das marcações será considerado item em desacordo com o regulamento e passível de punição.

ARTIGO Nº 4: REGULAMENTAÇÕES

4. CBA

4.1 Responsabilidades da CBA

As regulamentações técnicas para NASCAR Basil 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.

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



4.3 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.

Regulamentos aplicáveis e alterações

O campeonato NASCAR Brasil Series é regido pelos seguintes regulamentos:

- Código Desportivo Internacional (CDI/FIA);
- Código Desportivo do Automobilismo (CDA/CBA);
- Ficha de Homologação do Veículo Nascar Brasil Series
- Regulamento Técnico NASCAR Brasil Series;
- Regulamento Desportivo NASCAR Brasil Series;
- Regulamento Particular da Prova (RPP);
- Boletim Técnico (BT);
- Anexo de Componentes;
- Anexo Técnico.

A categoria reserva-se o direito de alterar este regulamento a qualquer momento através de Boletins Técnicos (BT) que passam a ter validade a partir de sua publicação, salvo quando especificado de outra forma.

A organizadora poderá, a qualquer momento, emitir Boletins Técnicos (BT) e/ou Adendos com a finalidade de esclarecer, complementar ou alterar o presente regulamento.

4.5 Itens passíveis de troca para redução de peso

Os Itens a seguir, podem ser trocados por modelos mais leves, dentro das especificações, em casos que o piloto equipado de toda sua indumentária padrão FIA, tenha cem quilogramas ou mais.

- Bateria;
- Extintor de incêndio;
- Banco.

A somatória da redução de peso resultante da substituição dos itens citados acima por modelos mais leves, não deve sob nenhuma hipótese exceder dez quilogramas. Toda e qualquer substituição de item visando redução de peso deve ser aprovada e certificada pela equipe técnica da Organizadora e pela Comissão Técnica da CBA.



4.6 Substituição de componentes

Não é permitida a substituição de modelo, marca ou posicionamento de qualquer item do veículo sem a análise e autorização por escrito feita pelo corpo técnico da Nascar Brasil.

4.7 Treinos Extra

Os pilotos aptos a participar do treino extra, mediante aquisição do pacote de voltas, podem adquirir jogos de pneus dedicados à realização deste treino ao longo do ano, de acordo com a cláusula 15.9 e 15.10 deste regulamento e utilizá-los até o término do TL1.

Os pilotos aptos a realização do treino extra são:

- Pilotos da Categoria Challenge

ARTIGO Nº 5: CHASSI

5. O chassi do NASCAR Brasil 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. Carroceria

6.1 A carroceria do NASCAR Brasil Series é composta de fibra de carbono e fibra de vidro.

6.2 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.

6.3 Projeções

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

6.4 Fluxo de Ar

Proibido alterações do fluxo de ar assim como inserções de aletas e/ou modificações na carroceria, chassi e assoalho.

6.5 Abertura Parachoque traseiro

É permitido duas aberturas no parachoque traseiro, em local determinado pela Organizadora, de 200x110mm.



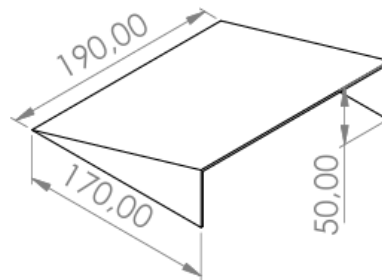
Qualquer alteração feita no veículo não constante do projeto original e que foi autorizada pela organizadora deverá ser comunicada formalmente a Comissão Técnica da CBA.

6.6 Naca do teto/Janela traseira

É permitido o uso de mangueiras de refrigeração exclusivamente para os freios dianteiros e traseiros, bem como para o radiador de óleo do câmbio.

A fixação das mangueiras de 2,5" à naca da janela deverá ser feita por meio do adaptador fornecido pela Organizadora.

Pode ser Instalado na janela lateral traseira um coletor de ar de fibra de vidro, nas seguintes medidas em milímetros (mm):



Para os freios, a saída da mangueira deverá estar obrigatoriamente posicionada diretamente em direção à pinça de freio, a uma distância máxima de 12 cm da mesma.

6.7 Frestas

Na montagem da carroceria deve ser respeitado o encaixe das peças, não podendo haver frestas e aberturas que de algum jeito interfiram no fluxo de ar.

6.8 Altura Mínima

Não há limites de altura mínima.

6.9 Fixação do Capô

Obrigatório fixação da parte superior da superfície do capô dianteiro com parafusos M6 com arruelas aerodinâmicas conforme projeto original do carro.



6.10 Aerofólio Traseiro

Deve ser fixado na extremidade traseira do veículo, e possuir 165mm de altura (+/- 3mm de tolerância para ajustes) x 1270mm de comprimento. Sua fixação é feita por dobradiças tipo piano. O aerofólio é sustentada por dois links de alumínio com 100 mm de comprimento e terminais rotulares de 6 mm. O aerofólio deve ter uma angulação mínima de 45° medida entre a parte frontal e o eixo horizontal, podendo ser ajustável para valores maiores.

6.11 Fita Adesiva na Carroceria

6.11.1 Fita Adesiva na Condição de Chuva

Permitida a utilização;

- a. No perímetro geométrico do para-brisa.
- b. Ao longo da união dos componentes do teto.

6.11.2 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 gerar obstrução nas estradas de ar do Para-choque dianteiro
- b. Não gerar obstrução nas saídas de ar dos Para-lamas.
- c. Não gerar obstrução nas entradas de ar do Capô Traseiro.
- d. Não gerar obstrução nas entradas de ar do Vigia traseiro.

O uso de fita adesiva com o pretexto de reparo, mas cujo resultado venha selar fendas na carroceria não são permitidos e serão analisados pelos Comissários Técnicos e passíveis de punição.

6.11.3 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, exceto quando as condições previstas em 6.11.1 ou 6.11.2 ocorrerem e assim permitirem.

6.12 Fixações e Reforços

As fixações e reforços da carroceria deverão corresponder ao material, dimensões e posicionamento especificados.



6.13 Superfície Externa

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

6.14 Posicionamento/Montagem da Carroceria

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

6.15 Aberturas de Entrada e Saída de Ar

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

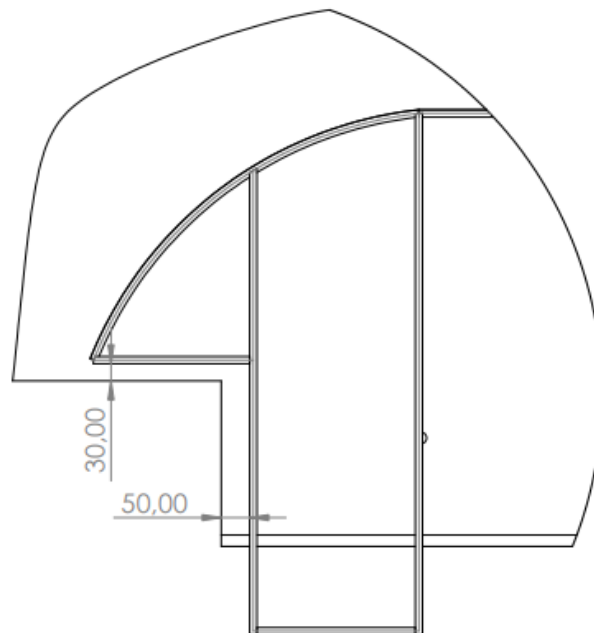
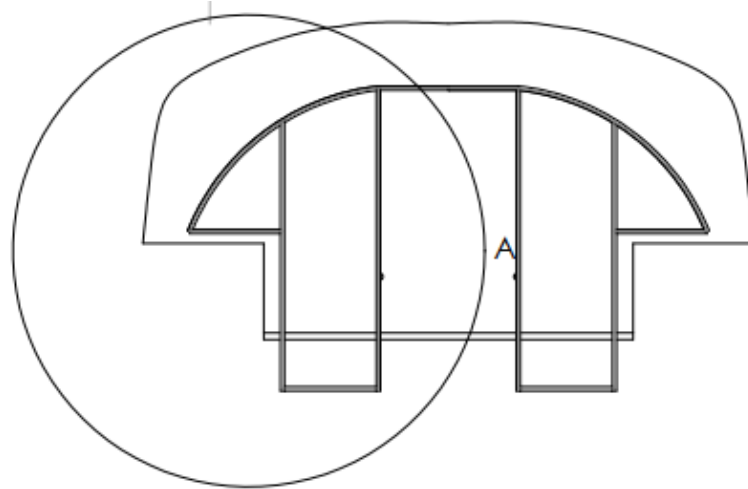
6.15.2 A saída de escape deve seguir o padrão proposto pela organizadora

6.16 Assoalho Fundo Plano

6.16.1 Material

O material do assoalho será compensado de madeira naval e na sua composição não poderá existir componentes metálicos, plásticos ou em compósitos. Proibido o uso de MDF, MDP, OSB, aglomerados, tamburato, madeira texturizada e fórmica. O assoalho é composto por três peças, denominadas assoalho frontal, intermediário e traseiro. Deve ser fabricado em madeira, compensado naval com no mínimo 9 mm (nove milímetros) de espessura, podendo variar até 11 mm (onze milímetros). pintura livre e sem tratamentos com resina. Composto de três partes, se conectam por rebaixos em suas extremidades. Sua largura máxima deve ser de 1810mm a 1840mm, esta informação assim como suas dimensões estão anexas a este documento. Desgaste motivado pelo atrito do assoalho com o piso e zebras serão tolerados, porém construções, montagens ou sinais de usinagem que busquem reduzir a espessura do assoalho, serão penalizados com a exclusão.

6.16.2 O assoalho dianteiro deve ser fixado respeitando as seguintes medidas apresentadas no detalhe da montagem:



DETALHE A
ESCALA 1 : 10

Após montagem de assoalho + estrutura de suporte, o assoalho dianteiro deve pesar entre 13,0 e 13,8 kg.

ARTIGO Nº 7: MOTOR

7.1 Motores

7.1.1 Os motores serão desenvolvidos e distribuídos pela organizadora do evento, esta irá definir as especificações que serão utilizadas também fará a distribuição para as equipes correspondentes.



7.1.2 Nenhum competidor, sob hipótese alguma poderá alterar e/ou modificar o motor, componentes e lacres, será de responsabilidade do mesmo em preservar a integridade de todos componentes citados.

7.2 Troca de Motores em Pista

7.2.1 Serão permitidas duas trocas de motor por veículo, solicitadas por escrito pela equipe, durante todo o Campeonato. Será considerada como troca de motor, aquela que ocorrer durante os eventos do campeonato, gerando uma penalidade de 10 posições. O evento tem início no momento da inscrição do piloto.

7.2.2 A equipe não escolhe qual motor será instalado na troca de motores.

7.2.3 Os motores reservas têm sequência pré definida pela empresa organizadora, e a ordem de utilização deve obedecer essa sequência. (Ex: primeira troca do final de semana, utilizado motor reserva um, segunda troca motor dois, e assim por diante.)

7.2.4 A Empresa Fornecedora dos motores, em havendo problemas técnicos, poderá optar pela troca, que não será contabilizada quando for constatado que o problema não foi motivado pela Equipe/Piloto.

7.2.5 Caso algum veículo exceda 2 trocas de motores no campeonato, por solicitação da equipe, o mesmo perderá além das 10 posições no grid de largada, deverá pagar um valor adicional de R\$ 5.000,00 reais em somatória a cada nova troca.

Ex: 3ª Troca - 10 posições de punição + R\$ 5.000,00

4ª Troca - 10 posições de punição + R\$ 10.000,00

5ª Troca - 10 posições de punição + R\$ 15.000,00

Motores a serem trocados por opção do piloto/equipe, sem identificação de problema pela comissão técnica, devem ser trocados pela própria equipe que fez a solicitação de troca.

7.3 Devolução de Motores

Os motores a serem trocados ou revisados devem ser devolvidos limpos à empresa organizadora, se o motor for entregue sem a devida limpeza do mesmo a equipe deve pagar taxa de limpeza, no valor R\$ 1000,00 (Um mil reais).

7.4 Revisão de Motores

7.4.1 Os motores são revisados preventivamente com 1600km (Um mil e seiscentos quilômetros).



7.4.2 A equipe não tem a opção de escolha de motor durante as revisões.

7.4.3 O motor será entregue pela organizadora por ordem de disponibilidade.

7.4.4 Qualquer comunicação e/ou dúvida, deverá ser feita através do responsável técnico da categoria.

7.5 Posicionamento do Motor no Chassi

Deverá utilizar o conjunto de suportes originais sem nenhuma alteração.

7.6 Velas e Bobinas de Ignição

As velas e bobinas serão fornecidas com o motor pela organizadora do evento, lacradas, devem permanecer sem qualquer modificação.

ARTIGO Nº 8: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO AR/COMBUSTÍVEL:

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

8.2 É proibido a utilização de mangueiras ou qualquer tipo de redirecionamento de fluxo de ar para a admissão do veículo.

8.3 Pressão de combustível tem como valor máximo de trabalho 4,5 e mínimo de 3,5 bar.

8.4 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.

8.5 Capacidade máxima do tanque 89 L.

ARTIGO Nº 9: SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

9.1 Os radiadores de água e óleo do motor são padronizados, de uso obrigatório e vendidos apenas pela empresa organizadora.

9.2 Proibido a sobreposição de qualquer material na face do radiador exceto quando recomendado pela empresa organizadora.

9.3 É obrigatório o uso do *airbox* fornecido pela categoria, sem alterações, a frente do radiador de água para captação de ar.

9.4 O radiador de água deve estar fixado a uma inclinação máxima de 35° medidos a partir da frente do radiador com o assoalho do veículo.



9.5 É permitido o uso de um eletroventilador no radiador de água para auxílio no sistema de arrefecimento do motor. Sua instalação deverá ser segura e não poderá interferir no funcionamento de outros componentes do veículo nem representar risco à segurança.

9.6 É proibido o desligamento/interrupção do arrefecimento do óleo do câmbio.

9.7 É obrigatório a mangueira ligada ao *airbox* do radiador de óleo de câmbio estar conectada a naca do lado direito situada no teto.

ARTIGO Nº 10: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

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

10.2 Não pode ser alterada as dimensões internas das mangueiras do sistema.

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.

ARTIGO Nº 11: SISTEMA DE ESCAPAMENTO:

11.1 Todo o sistema de escapamento será fabricado por empresa autorizada e distribuído pela organizadora, não podendo sofrer alterações de qualquer ordem.

11.2 É proibido o uso de mantas térmicas, fitas térmicas ou qualquer tipo de revestimento térmico nos componentes do sistema de escapamento. É permitida a pintura com tinta de alta temperatura

11.3 Os suportes do escapamento são padronizados.

ARTIGO Nº 12: SISTEMA DE PARTIDA E SISTEMA ELÉTRICO

12.1 É obrigatório o uso de um motor de partida elétrico, sem nenhum retrabalho. Os pontos de fixação do motor de partida devem permanecer inalterados.

12.2 Sistema elétrico

Os cabos do sistema elétrico possuem coberturas à prova de fogo.

12.3 Bateria

É obrigatório o uso de uma única bateria com capacidade de 62 Ah (sessenta e dois ampère-hora), modelo fornecido ou comercializado pela Organizadora. A bateria deverá permanecer instalada no local originalmente previsto em



projeto. Nos casos em que o piloto, devidamente equipado com toda a sua indumentária homologada FIA, possuir peso igual ou superior a 100 kg, conforme estabelecido no Artigo 4.6 deste regulamento, será permitida a substituição da bateria por um modelo de menor peso, desde que mantida a capacidade de 62 Ah. Nessa condição específica, a bateria poderá ser adquirida de forma independente, desde que atenda às especificações estabelecidas neste regulamento.

Não será permitida a ligação direta à bateria do veículo de quaisquer dispositivos destinados à aquisição, registro, transmissão ou processamento de dados do veículo. Excetuam-se desta restrição os sistemas originalmente instalados no veículo pela Organizadora.

12.4 Alternador

É obrigatório o uso do alternador fornecido pela organizadora, não sendo permitido nenhum tipo de dispositivo manual ou automático que altere ou desligue a carga do alternador.

Deverá permanecer no local originalmente previsto em projeto.

12.5 Sistema de Iluminação

12.5.1 Não existem faróis dianteiros. Exceto nas etapas noturnas em que um kit deve ser instalado conforme especificações particulares à etapa.

12.5.2 Lanternas traseiras de LED vermelho de acordo com especificação, remetem às originais de cada modelo/marca. O componente deverá manter sua forma física, aspecto e posicionamento no veículo.

12.5.3 É obrigatório a funcionalidade total do sistema de iluminação, lanternas traseiras, farol (se houver) e luz de freio no momento de vistoria prévia. É permitido sistema redundante (cebolinha, chicote e lâmpadas) para acionamento da luz de freio.

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

12.5.5 Para provas em condições de pista molhadas e provas noturnas as lanternas deverão estar obrigatoriamente ligadas.

12.6 Sistema Limpador de Para-brisas

12.6.1 É obrigatório o uso de sistema limpador de para-brisa, que estará restrito a um único motor, uma haste e uma palheta.

12.6.2 O motor, haste e a palheta do limpador de para-brisa devem seguir especificação do Anexo de Componentes.



12.7 Unidade de Controle Eletrônico do Motor

Unidade de controle eletrônico do motor, INJEPRO S800. Proibido qualquer alteração na versão do software e mapas de ignição/injeção, que não sejam aqueles utilizados pela organizadora.

ARTIGO Nº 13: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS:

13.1 Embreagem

- 13.1.1 É permitido somente o uso de embreagem modelo NASCAR Brasil fornecida pela organizadora.
- 13.1.2 O sistema de acionamento da embreagem deve estar de acordo com determinado no Anexo de Componentes.

13.2 Transmissão

- 13.2.1 Somente permitido o uso da Transmissão fornecida pela NASCAR Brasil.
- 13.2.2 Permitido somente o uso do sistema semiautomático de acionamento do câmbio "paddle shift", fornecido pela empresa organizadora.
- 13.2.3 Proibido qualquer ajuste ou retrabalho em componentes usinados ou não, que fazem parte do conjunto de transmissão (semi-eixo, trizeta, copo da trizeta, platô, embreagem, volante do motor, etc).

ARTIGO Nº 14: SUSPENSÃO

14.1 Suspensão

- 14.1.1 A suspensão do veículo é do tipo independente nas quatro rodas, cada uma delas composta por dois triângulos em "A".
- 14.1.2 A Geometria de Suspensão é definida por projeto, onde as coordenadas de articulação deverão permanecer inalteradas, assim como seus elementos.
- 14.1.3 Triângulos dianteiros devem ser montados com a haste demarcada montada no Pickup point posicionado mais próximo da parte traseira do carro.
- 14.1.4 Permitido o uso de chapas metálicas removíveis, entre o Pickup point e o chassi para ajuste de cambagem e cáster.

14.2 Setup

Do setup, dividido em duas categorias:

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



1. Parâmetros Limitados:
 - Cambagem - medida máxima 4,5°
2. Parâmetros Livres:
 - Altura do carro em relação ao solo
 - Convergência
 - Pré carga das molas dianteiras e traseiras
 - Bump e rebound amortecedores dianteiros e traseiros

14.3 Terminais Rotulares

É obrigatório o uso dos terminais rotulares de acordo com o determinado no Anexo de Componentes.

14.4 Revestimento com Cromo

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

14.5 Barras Estabilizadoras

14.5.1 As barras estabilizadoras, dianteiras e traseiras, devem permanecer como fornecidas originalmente pela organizadora. Os pontos de fixação, bem como seu sistema, não podem ser alterados.

14.5.2 A regulagem da barra estabilizadora é livre, dentro da amplitude de regulagem.

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

14.6 Amortecedores

14.6.1 É permitido, somente o uso dos amortecedores fornecidos pela organizadora.

14.6.2 É proibido o uso de batentes diferentes dos fornecidos originalmente e também não é permitido qualquer tipo de retrabalho nos amortecedores. Os pontos de fixação dos amortecedores, não podem ser alterados.

14.6.3 A qualquer momento, sob critério da organizadora, os amortecedores poderão ser submetidos a verificação de conformidade sob o acompanhamento e supervisão de um Comissário Técnico da CBA.

14.6.4 É permitida a aferição dos amortecedores, sendo proibida, sob qualquer hipótese, qualquer modificação interna, reavaliação, alteração de



componentes, fluidos ou características originais de funcionamento.

14.6.5 É permitido o ajuste externo de compressão (bump) e retorno (rebound) exclusivamente por meio dos dispositivos de regulação originais do amortecedor.

14.6.6 Não será permitida qualquer intervenção que altere a curva de amortecimento originalmente especificada para o componente.

14.7 Molas dos amortecedores

14.7.1 Todas as molas dos amortecedores dianteiros e traseiros são lacradas e fornecidas pela organizadora.

14.7.2 Permitido somente o uso de uma mola por amortecedor.

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

14.8 Braço Axial - Controle de Convergência/Divergência

Obrigatório o uso das barras axiais especificadas, para controle da convergência/divergência, conforme especificado no Anexo de Componentes.

ARTIGO Nº 15: RODAS E PNEUS

15.1 Rodas

Deverão ser mantidas como fornecidas na cor preta.

Sistema de fixação da roda por porca central.

15.2 Marca e Dimensões dos Pneus

Pneus Pirelli, Modelo 2026

Seco (slick) - 265/645-18

Chuva (wet) - 265/645-18

15.3 A inversão de pneus na roda é permitido apenas mediante autorização prévia da Organizadora.

15.4 Todo serviço de borracharia deverá ser previamente autorizado pela comissão técnica da categoria.

15.5 Aquecimento dos Pneus



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

15.6 Uso de Aditivos e Procedimentos em Pneus

15.6.1 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.

15.6.2 A critério dos Comissários Técnicos, quaisquer pneus poderão ser mantidos em parque fechado a qualquer momento do evento.

15.7 Quantidade de Pneus

15.7.1 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 15.9.

15.7.2 Pneus de Chuva (Wet) - A quantidade de pneus de chuva é limitado à 1 (um) jogo por carro final de semana.

15.7.3 Montagem e balanceamento dos pneus deverão ser executados pelas equipes.

15.8 Procedimentos de controle de pneus

15.8.1 Todos os pneus utilizados durante o evento serão lacrados com a identificação da etapa e veículo (exceto os de chuva). Esta lacração será realizada, em local e horário pela Comissão Técnica da CBA, determinado através do Regulamento Particular da Prova.

15.8.2 Quanto aos pneus, devem ser montados conforme indicação do fabricante.

15.8.3 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.

15.8.4 Para as seguintes irregularidades, será passível de punição:

- Utilizar pneu fora da especificação.
- Intercâmbio de pneus entre seus veículos.

15.9 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.

15.10 Pneus para Treino de categoria Challenge

- 15.10.1** 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.
- 15.10.2** Ao longo do ano o piloto pode comprar cinco jogos de treinos extra, porém não pode ser substituído no decorrer do final de semana de corrida.
- 15.10.3** A Compra dos jogos deve ser exercida na semana seguinte à prova anterior.
- 15.10.4** 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 16: FREIOS

16.1 Circuitos Independentes

- 16.2.1** Todos os veículos possuem um sistema de freios com 2 (dois) circuitos independentes que são operados pelo mesmo pedal. O sistema deve ser mantido conforme fornecido no carro, originalmente.
- 16.2.2** Os cilindros de freio devem seguir o determinado no Anexo de Componentes.

16.2 Resfriamento dos freios

16.2.1 Freios Traseiros

É permitido o uso de dutos de ar para refrigeração dos freios traseiros de cada, com mangueiras de 2,5" de diâmetro, fixada a parte interna da janela traseira.

16.2.2 Freios Dianteiros

Permitida a canalização de ar para resfriamento do freio dianteiro, feita a partir de tubos de alumínio/mangueiras com até 2,5" de diâmetro.

16.3 Pinças de Freio

Devem seguir as especificações definidas no Anexo de Componentes.

16.4 Pastilhas de Freio

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



16.5 Discos de Freio

É obrigatório o uso de discos de freio da marca FRUM e especificação fornecido pela empresa organizadora.

16.6 É proibido qualquer tipo de retrabalho ou balanceamento nos discos de freio.

16.7 Pedaleira

Parte integrante do veículo e deverá atender o determinado no Anexo de Componentes.

16.8 Regulador de Freios

Parte integrante do veículo e deverá atender o determinado no Anexo de Componentes.

ARTIGO Nº 17: COMBUSTÍVEL

17.1 Combustível: Etanol

17.1.1 O combustível a ser consumido no evento, será disponibilizado no autódromo, pelo fornecedor oficial e abastecido nos carros pela empresa organizadora.

17.1.2 É Obrigatório sair para toda sessão com a quantidade de combustível definida pela organizadora.

17.2 Comburente

Somente ar pode ser misturado ao combustível como comburente.

17.3 Aditivo

É proibido o uso de qualquer tipo de aditivo no combustível.

17.4 Abastecimento

17.4.1 Ao final do treino de classificação e/ou prova, o restante de combustível no tanque deverá ser de no mínimo 10 (dez) litros, deste combustível, 1 (um) litro poderá ser retirado do tanque através da linha de alimentação para análise. 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 veículo em questão.

17.4.2 A quantidade de combustível para cada seção é definida pela organizadora.



17.5 Procedimento para análises de combustível

A qualquer momento do evento os Comissários Técnicos e a organizadora poderão pedir a qualquer participante uma amostra do combustível em uso. O procedimento de análise de combustível será definido pelos Comissários Técnicos/Organizadora.

17.6 Tanque de combustível

Permitido somente o uso do tanque de combustível original do carro sem qualquer retrabalho.

Após o abastecimento o tanque será lacrado pelo corpo técnico da organizadora para garantir que todos tenham a mesma quantidade a todo momento.

17.7 Fixações e tubulações

17.7.1 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 permanecer como originais. A mangueira de alimentação será lacrada junto a flauta de combustível.

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

17.7.3 Nenhuma tubulação contendo combustível, ou óleo lubrificante, pode atravessar o "cockpit" sem estar isolada por uma superfície metálica.

17.7.4 Somente as tubulações de fluido de freio pode estar localizada no "cockpit" desde que cumpram as especificações técnicas de segurança e possuam conectores com rosca que precisem de ferramental para ser retirados.

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, sem combustível, não poderá ser inferior a 1060 kg (um mil e sessenta 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.



18.3 Peso do Piloto

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

18.3.2 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.

18.4 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.

18.5 Lastro de Sucesso

18.3.3 O Lastro de sucesso será posicionado logo a frente ao tanque de combustível ao lado do extintor, e sua fixação deve ser feita através de 2 (dois) parafusos M10 classe 8.8 ou superior.

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

18.3.5 As dimensões e especificação do material do lastro de sucesso serão indicadas pela organizadora.

ARTIGO Nº 19 SISTEMA DE SEGURANÇA

19.1 Extintor de Incêndio

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

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



- 19.1.3** Pode ser trocado por modelo mais leve dentro das especificações em casos que o piloto equipado de toda sua indumentária padrão FIA, tenha cem quilogramas ou mais, de acordo com o Artigo 4.6 deste regulamento.
- 19.1.4** O piloto, quando sentado com o cinto de segurança atado e o volante de dirigir em posição, deve poder acionar o extintor de incendio através de uma chave.
- 19.1.5** Esta chave deverá estar localizada num painel e ficará claramente indicada por um círculo vermelho de 50 mm (cinquenta milímetros) de diâmetro com a letra "E" na cor branca centralizada.



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

19.2 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.

19.3 Janela Traseira

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

19.4 Janela Lateral Dianteira

Janela esquerda deve permanecer aberta, com a rede de proteção original devidamente fixada. Janela direita deve permanecer aberta.

19.5 Rede de Proteção

É permitido cortar até dois elos da rede de proteção para viabilizar/melhorar a visualização do espelho retrovisor do lado esquerdo, desde que não prejudique a integridade e segurança da rede de proteção.



19.6 Janela Lateral Traseira

Deve permanecer como originalmente fornecida.

19.7 Paredes Corta Fogo

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

19.6.2 É permitido o uso de Fita Térmica Dourada refletiva ao calor com 5 cm de largura, para fechamento de frestas entre a parede corta fogo e a carroceria.

19.8 Chave Geral de Corte de Energia

19.7.1 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.

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



19.7.3 Deverá existir também uma chave de acionamento externo ao veículo e sinalizada com um raio vermelho dentro de um triângulo azul, com bordas brancas.

19.9 Espelhos Retrovisores

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

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

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

19.10 Cintos de Segurança

É obrigatório o uso de cintos de segurança de no mínimo 6 (seis) pontos, homologados conforme padrão FIA 8853-2016 com seu respectivo selo de homologação e dentro da validade, conforme Anexo "J" FIA. Fornecido pela organizadora.



19.11 Banco do piloto

19.10.1 Poderá ser utilizado, o banco homologado segundo padrão FIA 8855-2021 ou padrão avançado FIA 8862-2009, que consta no Anexo de Componentes. Fornecido pela Organizadora.

19.10.2 Pode ser trocado por modelo mais leve dentro do padrão homologado ~~das especificações~~ em casos que o piloto equipado de toda sua indumentária padrão FIA, tenha cem quilogramas ou mais, de acordo com o Artigo 4.6 deste regulamento.

19.12 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 acordo com Anexo de Componentes. Devem ser operacionais e com a fixação correta, claramente visíveis e pintados na cor vermelha.

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 a extremidade longitudinal traseira da caixa de câmbio.

20.1.2 Todos os componentes do sistema de lubrificação deverão estar conforme determinados no Anexo de Componentes.

20.1.3 O lubrificante do motor e de cambio a ser utilizado no evento será disponibilizado pela empresa organizadoras . É proibido o uso de quaisquer tipos de aditivos no lubrificante do motor e câmbio.

20.1.4 A troca de fluídos lubrificantes (câmbio e motor) será mandatória quando solicitada pela organizadora. Os fluídos serão fornecidos pela empresa organizadora e a troca sera feita no primeiro dia com os carros em pista no final de semana de corrida. A troca será acompanhada por uma pessoa da organização que romperá o lacre antigo e colocará um lacre novo na entrada do fluido.

20.2 Fluido Refrigerante

Além da água, o aditivo refrigerante do motor, será vendido ou indicado pela empresa organizadora.



ARTIGO Nº 21: SISTEMA DE DIREÇÃO

Todos os componentes do sistema de direção, incluindo a coluna, volante e mecanismo de desengate rápido, deverão atender obrigatoriamente o definido no Anexo de Componentes.

ARTIGO Nº 22: HABITÁCULO DO PILOTO

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

ARTIGO Nº 23: COLETA DE DADOS COM MICRO PROCESSADORES

A coleta e o registro de dados em bancos de memória de microprocessadores, de quaisquer grandezas e/ou componentes do veículo a qualquer momento do evento oficial e nos treinos coletivos, somente poderá ser feita através do equipamento homologado para a categoria, proibida a utilização de qualquer aparelho/sistema que colete dados de GPS além do sistema original do carro, sob penalização de desclassificação.

O equipamento homologado para dados vitais o sistema Injepro S8000 fornecido pela empresa organizadora. Os sensores permitidos são:

- Velocidade
- RPM
- Temperatura de água (motor)
- Temperatura de lubrificante (motor)
- Pressão de combustível
- Pressão de lubrificante do motor
- Posição do acelerador
- Sonda WB meter
- Tensão de bateria
- Sinal Injepro +
- Sinal de troca (aumento e redução) de marchas

O equipamento homologado para dados de pilotagem é o sistema Pro Tune TDL 7 EVO, fornecido pela empresa organizadora, Os sensores permitidos são:

- Velocidade



- RPM
- Pressão de combustível
- Posição do acelerador
- Tempo de volta
- Tensão de bateria
- Sensor de posição de marcha
- Pressão de freio
- Ângulo de volante
- Velocidade por GPS
- Posicionamento GPS

A empresa organizadora poderá, a seu critério, instalar sensores.

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

23.2. Proibida a utilização de qualquer aparelho/sistema que colete dados de GPS, que não esteja especificado neste regulamento, sob penalização de desclassificação.

23.3. É obrigatória, a instalação do sensor da cronometragem oficial, fixado no chassi lado esquerdo do carro, em posição vertical, ligado diretamente na bateria do carro. As coordenadas de fixação estarão indicadas pela comissão técnica. Entre o sensor e a superfície da pista, não poderá existir nenhuma chapa metálica ou de fibra de carbono. A instalação do sensor será acompanhada pela equipe de cronometragem. O funcionamento é de responsabilidade da equipe.

23.4. Os dados de funcionamento do carro e pilotagem devem ser enviados à nuvem da categoria em até 20 minutos após o término das sessões.

23.5. Cameras Onboard

É permitido o uso de câmeras onboard no veículo, desde que em conformidade com as regras de instalação previstas neste regulamento.

Esses dispositivos não poderão ser conectados diretamente à bateria do veículo ou ao seu sistema elétrico, devendo possuir alimentação elétrica própria e independente.



A instalação das câmeras e de seus respectivos suportes não poderá comprometer a segurança do veículo, interferir no campo de visão do piloto, nem prejudicar o acesso ou o funcionamento de quaisquer dispositivos de segurança.

A Organização e/ou os Comissários Técnicos poderão, a qualquer momento, determinar a remoção, o reposicionamento ou a substituição das câmeras e de seus suportes caso entendam que sua instalação não esteja em conformidade com este regulamento ou represente risco à segurança.

ARTIGO Nº 24: TANQUE DE REABASTECIMENTO

Quando necessário o tanque de reabastecimento será fornecido pela organizadora, devidamente abastecido e lacrado.

ARTIGO Nº 25: PROCEDIMENTOS E PARÂMETROS DE VISTORIAS TÉCNICAS

25.1 Capô

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

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

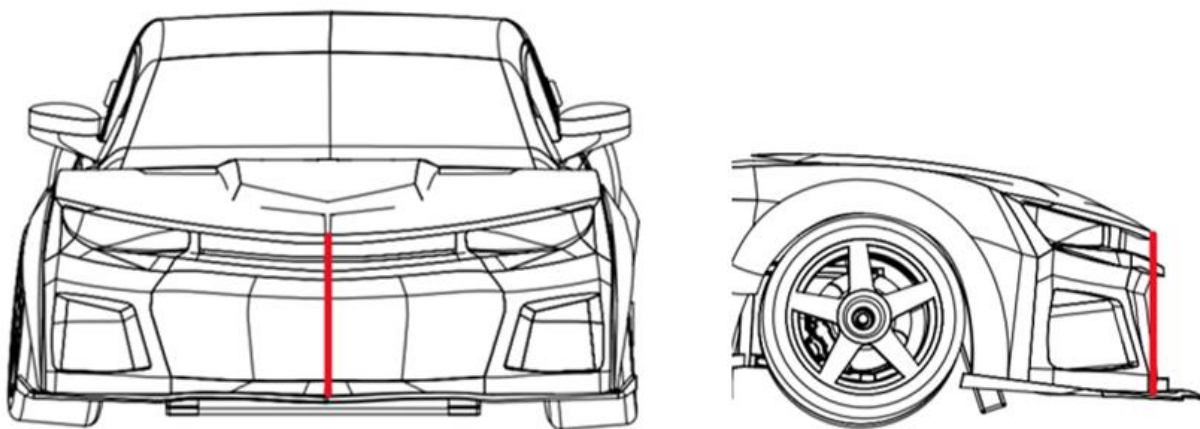
25.1.3 O peso minimo do capô dianteiro montado é de 16,5 kg (dezesesseis quilos e meio)

25.1.4 O peso maximo do capô dianteiro montado é de 25 kg (vinte e cinco quilos).

25.1.5 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.

24.2 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 475 mm +/-5 mm.



Figuras 1 e 2

24.3 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

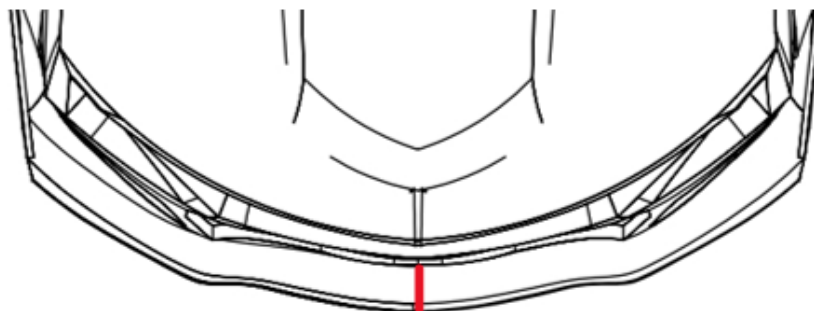
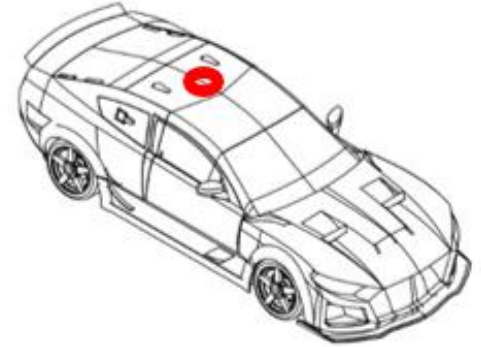
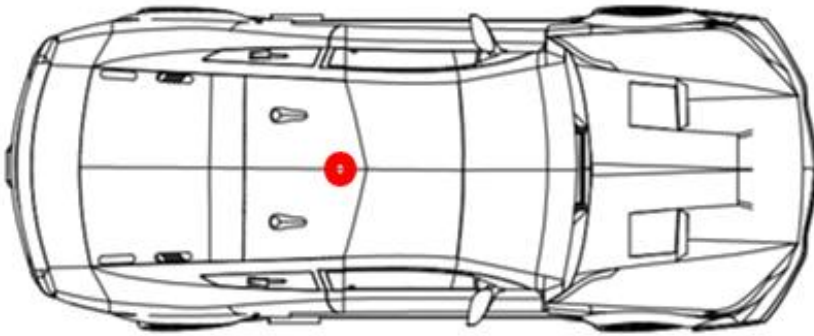


Figura 3

24.4 Altura do teto em relação ao tubo central transversal do chassi

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: 90 mm +/- 5 mm



Figuras 8 e 9

24.5 Planicidade

A verificação deste parâmetro deverá ser realizada pelo Comissário Técnico com o carro erguido no cavalete, utilizando-se um perfil retangular de alumínio conforme apresentado na figura 10 para a verificação longitudinal nos pontos identificados pela barra em vermelho. Não deverá ser identificado gaps ou saliências entre o assoalho e os perfis régua utilizadas na medição. Qualquer discrepância identificada 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.

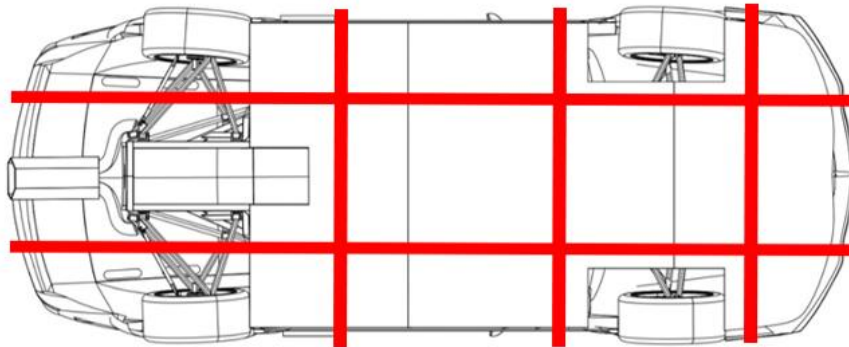


Figura 10

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 contínuo 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 26: HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 07 de abril de 2026

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

ANEXO

