



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

CAMPEONATO PAULISTA DE VELOCIDADE MARCAS E PILOTOS 1.4 TEMPORADA 2025 REGULAMENTO TÉCNICO

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	5
1.1 ALTERAÇÕES DO REGULAMENTO	5
2 VEÍCULOS ADMITIDOS	5
2.1 CLASSE I	5
2.2 CLASSE II	5
3 ELEMENTOS DA CARROCERIA	6
3.1 PEDALEIRAS	6
3.2 PAINEL DE INSTRUMENTOS	6
3.3 VOLANTE DE DIREÇÃO	6
3.4 MANOPLA DA ALAVANCA	6
3.5 TRAVA DE DIREÇÃO	6
3.6 PARA-LAMAS	6
3.7 PORTAS E CAPÔS	6
3.8 REFRIGERAÇÃO DE FREIO	6
3.9 DISPOSITIVOS AERODINÂMICOS	7
3.10 ALÍVIO DE PESO	7
4 MOTOR	8
4.1 INJEÇÃO ELETRÔNICA	8
4.2 COMANDO DE VÁLVULAS	8
4.3 POLIA DO COMANDO DE VÁLVULAS	8
4.4 PINO DO COMANDO	8
4.5 TENSOR DA CORREIA DO COMANDO DE VÁLVULAS	8
4.6 CORREIA DO COMANDO DE VÁLVULAS	8
4.7 CABEÇOTE	8
4.7.1 Junta do cabeçote	8
4.8 TORRE DO COMANDO E SEUS GUIAS	9
4.9 VÁLVULAS DE ADMISSÃO E DESCARGA	9
4.10 TREM DE VÁLVULAS	9
4.10.1 Medidas das molas	9
4.11 TUCHOS	9
4.12 TAXA DE COMPRESSÃO	9
4.13 CONJUNTO PISTÕES, PINOS E BIELAS	9
4.13.1 Conjunto 1: SPE4 Ecoflex	9
4.13.2 Conjunto 2: Flexpower/ Econoflex	9
4.14 ANÉIS	10



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

4.15	BLOCO DO MOTOR	10
4.16	VIRABREQUIM.....	10
4.17	ENGRENAGEM DA ÁRVORE DE MANIVELAS.....	10
4.18	POLIA E RODA FÔNICA DA ÁRVORE DE MANIVELAS	10
4.19	VOLANTE	10
4.20	PRENSA E DISCO.....	10
4.21	CÁRTER.....	10
4.22	BOMBA DE ÓLEO.....	10
4.22.1	Tubo de sucção da bomba de óleo	10
4.23	VELAS DE IGNIÇÃO	10
4.24	SENSOR DE TEMPERATURA	11
4.25	CABOS DE VELAS	11
4.26	CARENAGENS DO MOTOR	11
5	SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	11
5.1	LINHA DE COMBUSTÍVEL.....	11
5.2	BOMBA DE COMBUSTÍVEL.....	11
5.3	COMBUSTÍVEL.....	11
5.4	COLETOR DE ADMISSÃO	11
5.5	CORPO DE BORBOLETA.....	11
5.6	FILTRO DE AR.....	11
5.7	TUBO DISTRIBUIDOR DE COMBUSTÍVEL (FLAUTA)	11
5.8	INJETORES DE COMBUSTÍVEL	11
5.9	TOMADA DE AR.....	12
5.10	REGULADOR DE PRESSÃO	12
5.11	TANQUE DE COMBUSTÍVEL.....	12
6	SISTEMA DE ARREFECIMENTO	12
6.1	BOMBA D'ÁGUA.....	12
6.2	VÁLVULA TERMOSTÁTICA.....	12
6.3	RADIADOR DE ÁGUA	12
6.4	MANGUEIRAS.....	12
6.5	VENTILADOR ELÉTRICO	13
6.6	RESERVATÓRIO DE EXPANSÃO DE ÁGUA	13
6.7	TOMADA DE AR PARA O RADIADOR	13
7	SISTEMA DE ESCAPAMENTO	13
7.1	COLETOR	13
7.2	POSIÇÃO DA Sonda LAMBDA	13
7.3	TUBO DE ESCAPE.....	13
8	SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO	13
8.1	EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO	13
8.1.1	Faróis.....	13
8.1.2	Lanternas traseiras.....	14
8.2	CHAVES DO SISTEMA ELÉTRICO	14
8.3	CHAVE GERAL.....	14



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

8.4	LIMPADOR DE PARA-BRISA	14
8.5	COMPONENTES DIVERSOS.....	14
8.6	CHICOTE ELÉTRICO	14
8.7	ALTERNADOR	14
8.8	MOTOR DE PARTIDA	14
8.9	BATERIA.....	14
8.10	BOBINA.....	15
8.11	TELEMETRIA	15
8.12	RADIOCOMUNICAÇÃO	15
9	SISTEMA DE SUSPENSÃO:	15
9.1	SUSPENSÃO DIANTEIRA:	15
9.1.1	Amortecedores dianteiros	15
9.1.2	Molas dianteiras.....	Erro! Indicador não definido.
9.2	BARRA TENSORA	15
9.3	BALANÇA DIANTEIRA	15
9.3.1	Classe I.....	15
9.3.2	Classe II.....	15
9.4	MANGAS DE EIXOS.....	16
9.5	CAMBAGEM DIANTEIRA.....	16
9.6	SUBCHASSI	16
9.7	SUSPENSÃO TRASEIRA	16
9.7.1	Amortecedores	Erro! Indicador não definido.
9.7.2	Molas.....	Erro! Indicador não definido.
9.7.3	Pratos de molas.....	16
9.8	EIXO TRASEIRO.....	16
9.9	COMPONENTES DA SUSPENSÃO.....	16
9.10	BATENTES DE SUSPENSÃO	16
9.11	SEMI-EIXOS.....	16
9.12	ALTURA DO VEÍCULO	17
9.13	ALARGADORES E ESPAÇADORES.....	17
9.14	GEOMETRIA DE SUSPENSÃO E DIREÇÃO	17
9.15	SETOR DE DIREÇÃO	17
9.16	BARRA ESTABILIZADORA.....	17
9.17	BUCHAS DE SUSPENSÃO	17
9.18	PIVÔS.....	17
9.19	PARAFUSOS DE RODAS	18
10	RODAS E PNEUS.....	18
10.1	RODAS CLASSE I.....	18
10.2	RODAS CLASSE II.....	18
10.3	PNEUS.....	18
11	FREIOS	21
11.1	LONAS E PASTILHAS	21
11.2	SERVO FREIO	21



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

11.3	FREIO DE ESTACIONAMENTO	21
11.4	VÁLVULA EQUALIZADORA E SISTEMA ABS	21
11.5	DISCO E PINÇAS.....	21
11.6	TAMBOR TRASEIRO	21
12	PESO DOS VEÍCULOS	21
12.1	BALANÇA	21
12.2	PROCEDIMENTO DE PESAGEM	21
12.3	LASTRO	22
12.4	CASO PARTICULAR	22
13	DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA.....	22
13.1	RECUPERADOR DE ÓLEO	22
13.2	TRAVAS DE SEGURANÇA	22
13.3	EXTINTOR DE INCÊNDIO.....	22
13.4	BANCO E CINTOS DE SEGURANÇA	22
13.5	ARCO DE SEGURANÇA.....	23
13.6	BARRAS DE REFORÇO.....	Erro! Indicador não definido.
13.7	ESPELHOS RETROVISORES.....	23
13.8	ALÇAS DE REBOQUE	23
13.9	PARA-BRISAS	23
13.10	VIDROS	23
13.11	GERAL.....	23
14	ALTERAÇÕES GERAIS.....	23
14.1	MODIFICAÇÕES	23
14.2	SUPORTES E CALÇOS DE MOTOR E CÂMBIO	23
14.3	ACIONAMENTO DE EMBREAGEM	24
14.4	PORCAS E CAVILHAS.....	24
14.5	JUNTAS DE VEDAÇÃO.....	24
15	CONDUTAS GERAIS:.....	24
16	TRANSMISSÃO	24
17	NORMAS GERAIS - CASO DE DÚVIDA	25



CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
MARCAS E PILOTOS 1.4 - 2025

REGULAMENTO TÉCNICO

INTRODUÇÃO

Este regulamento é específico para os veículos abaixo descritos entrando em vigor na data de sua publicação e obedece às normas do Código Desportivo e Técnico da FASP, Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA tendo validade até 31 de dezembro de 2025

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

ALTERAÇÕES DO REGULAMENTO

As alterações ao presente regulamento serão feitas em forma de adendo.

Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação, salvo se tratar de segurança, caso em que passarão a vigorar na data da publicação.

VEÍCULOS ADMITIDOS

Serão admitidos os veículos abaixo discriminados.

CLASSE I

Modelos a venda no mercado nacional e fabricados no Mercosul, equipados originalmente com motorização transversal de até 1.6 litros, tração dianteira em configuração hatch ou sedã de duas ou quatro portas e que possuam ano-modelo igual ou superior a 2015. Modelos que não se enquadrem nestas características deverão solicitar análise técnica do conselho técnico da Federação de Automobilismo de São Paulo para sua liberação e modificações. Não são admitidos na Classe I modelos que tenham iniciado a produção anteriormente à 2010 e não tenham tido mudança de carroceria até o ano-modelo 2015.

CLASSE II

Modelos a venda no mercado nacional e fabricados no Mercosul, equipados originalmente com motorização transversal de até 1.6 litros, tração dianteira em configuração hatch ou sedã de duas ou quatro portas e que possuam ano-modelo de até 2013 devendo estar preferencialmente atualizados em aparência em seu último ano-modelo. Exceções: Chevrolet Celta e Prisma até 2015, Chevrolet Classic até 2017 e Chevrolet Ágile todos os anos.



ELEMENTOS DA CARROCERIA

PEDALEIRAS

Os pedais de embreagem, freio e acelerador deverão permanecer originais em seu sistema e fixação, sendo permitida, entretanto, a adição de sobre pedais, visando o aumento da superfície de aplicação do esforço. É permitida a livre adaptação de pedais de embreagem e acelerador mecânicos em substituição aos modelos de acionamento hidráulico e eletrônico, devendo os novos pedais permanecerem em seu posicionamento original.

PAINEL DE INSTRUMENTOS

Permitido retirar, modificar, e ou substituir e ou acrescentar, de livre procedência, tipo e sistema, (digital ou analógico, elétrico ou mecânico).

VOLANTE DE DIREÇÃO

Original da linha ou de competição.

MANOPLA DA ALAVANCA

Original dos modelos Celta/ Onix e Prisma sem retrabalho.

TRAVA DE DIREÇÃO

É obrigatória sua retirada.

PARA-LAMAS

Permitido reforçar a fixação das molduras plásticas dos para-lamas através de parafusos, rebites e fita adesiva. Permitido rebater o contorno dos para-lamas traseiros e dianteiros. Permitida a retirada ou trabalho, sem acréscimo de material, das caixas plásticas internas dos para-lamas dianteiros.

PORTAS E CAPÔS

Para veículos da Classe I é permitido o uso de capôs, portas dianteira direita e traseiras em fibra de vidro desde que idênticos aos originais. Permitida a utilização apenas das folhas das portas traseiras, fixas e sem sistema de dobradiças e fechaduras mantendo a aparência original.

REFRIGERAÇÃO DE FREIO

É permitido instalar uma tomada de ar para o freio de cada roda dianteira, com direcionamento do ar através de mangueira plástica, de borracha ou de tubos de PVC de até 100,0 mm de diâmetro externo. É autorizada a abertura, no para-choque sem ultrapassar os limites deste, na área destinada aos faróis de neblina, de um furo com diâmetro de até 100,0 mm.



DISPOSITIVOS AERODINÂMICOS

Proibido o uso de defletores dianteiros e traseiros. Obrigatório o uso dos para-choques originais sem a alma de aço. Modelos que utilizem viga dianteira de união das longarinas é permitida a sua substituição por modelo tubular confeccionado em tubos de no máximo 38mm com parede de 2,65mm. Permitido o uso da asa traseira original da carroceria.

ALÍVIO DE PESO

É facultativa a retirada das seguintes peças complementares:

- Chapa protetora do motor;
- Reforços metálicos das laterais de portas, capô e tampa traseira.
- Suportes e fixadores metálicos variados no habitáculo e porta malas.
- Proteção antiferrugem.
- Painel de instrumentos e seus suportes.
- Painel do porta pacotes.
- Componentes de acionamento dos vidros.
- Lâmpadas internas.
- Buzinas.
- Frisos estéticos.
- Borrachas e guarnições aplicadas aos veículos em geral.
- Conjuntos desembacadores e sistema de aquecimento.
- Tambor de chaves (fechaduras das portas).

É obrigatória a retirada:

- Placa de licença e suporte;
- Assento e encostos traseiros;
- Acabamento agregados ao interior do veículo;
- Tapetes
- Forro do teto, bem como o sistema de fixação;
- Roda e pneu reservas;
- Macaco e chave de roda;
- Triângulo de segurança;
- Cintos de segurança (todos os originais) e suas fixações;
- Suporte e extintor de incêndio (originais);
- Acendedor de cigarros;
- Calotas das rodas.

Não é permitida a retirada (exceto dos itens acima listados) de outros materiais, com exceção daqueles cujo adendo de cada modelo prevê uma liberdade de troca, modificação ou retirada. O peso mínimo permitido será o constante no regulamento sendo que este peso será tão somente



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

para efeito de vitória e não poderá ser usado para alívio extra de componentes a não ser relacionados acima e os constantes dos adendos de cada modelo.

MOTOR

O Motor admitido para utilização será o 1.4 Flexpower, Econoflex 8 ou SPE4 Ecoflex de 8 válvulas produzido pela Chevrolet no Brasil com as particularidades descritas neste regulamento.

INJEÇÃO ELETRÔNICA

Marcas e modelos. Hardware, Fueltech, Magnetti Marelli e Pro Tune

COMANDO DE VÁLVULAS

Original dos motores 1.4 comprado na rede de concessionárias Chevrolet conforme as seguintes referências na concessionária:

- Cobalt/ Spin – 24579873
- Celta/ Prisma – 98500245
- Comandos de motores 1.4 mais antigos.
- Comandos com outras referências de fábrica para motores 1.4 com o mesmo diagrama dos especificados acima.

Proibido comando com o eixo básico vazado. Levante máximo de 5,25mm +/- 0,10 mm.

POLIA DO COMANDO DE VÁLVULAS

Livre.

PINO DO COMANDO

Livre.

TENSOR DA CORREIA DO COMANDO DE VÁLVULAS

Original ou do mercado de reposição. Permitido seu travamento. Opcional seu uso.

CORREIA DO COMANDO DE VÁLVULAS

Original do motor Chevrolet 1.4 ou do mercado de reposição com 111 dentes. Permitida a utilização do Peugeot 207 1.4 com 104 dentes.

CABEÇOTE

Original empregado na linha 1.4, com número de referência 24586072. Proibido qualquer retrabalho. Permitido apenas aplainamento para acerto de taxa de compressão. Sedes e guias totalmente originais, mantendo os 4 ângulos originais. Será utilizado gabarito padrão para medição da categoria determinado pela FASP.

JUNTA DE CABEÇOTE

Original ou do mercado de reposição do motor 1.4. Permitido o acréscimo ou eliminação de lâminas para acerto de taxa de compressão, desde que mantendo a primeira e última lâmina originais.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

TORRE DO COMANDO E SEUS GUIAS

Originais sem trabalho com altura de 66,50 mm (+/- 0,20mm).

VÁLVULAS DE ADMISSÃO E DESCARGA

Originais do motor 1.4. Proibido qualquer trabalho.

TREM DE VÁLVULAS

Balanceiros: roletados originais do motor 1.4. Molas de válvulas, pratos, escoras, chavetas e chapeletas originais. Proibido qualquer trabalho.

Medidas das molas

Diâmetro externo: 27,00 mm.

Comprimento: 42,00 mm. (tolerância de +/- 0,5mm)

Diâmetro do arame: 3,10 mm.

TUCHOS

Originais hidráulicos, proibido calçar os tuchos ou qualquer outro retrabalho.

TAXA DE COMPRESSÃO

A taxa de compressão será de no máximo 13:1 e será verificada com o motor aberto e com a junta do cabeçote instalada. O pistão e a câmara de combustão no cabeçote deverão ser limpos utilizando-se apenas solvente ou descarbonizante. A bureta será a padrão FASP e o fluido de medição será: Óleo lubrificante mineral marca LUBRAX (PETROBRAS) tipo ATF TA. A leitura será feita 3 minutos após o fechamento da bureta. O volume comprimido deverá ser igual ou maior que 28,8 ml.

CONJUNTO PISTÕES, PINOS E BIELAS

Permitido o balanceamento, porém um dos conjuntos pistão/ pino e biela deverá permanecer original. Folga pistão x cilindro é livre.

Conjunto 1: SPE4 Ecoflex

Pistão original 1.4 nº GM 24578703 / GM 2458567 ou equivalente do mercado de reposição na medida standard de 77,6 mm. Proibido qualquer retrabalho no pistão. Pino de pistão original. Bielas originais do motor 1.4. Permitido biela com sistema de pino flutuante sem nenhum retrabalho. É permitido o ajuste da folga axial das 04 bielas somente no seu colo até o limite de 1,0 mm. Proibido outro desgaste para equiparar peso. Permitida a transformação de biela e pino prensados para o sistema flutuante com travas sem acréscimo de material (bronze).

Conjunto 2: Flexpower/ Econoflex

Pistão original nº GM 94700330 ou equivalente do mercado de reposição utilizados no motor admitido na medida standard de 77,6 mm. Proibido qualquer retrabalho no pistão. Pino de pistão original sem retrabalho. Bielas originais do motor 1.4 Flexpower ou Econoflex curtas com



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

distância entre centros de 130 mm. É permitido o ajuste da folga axial das 04 bielas somente no seu colo até o limite de 1,0 mm. Permitida a transformação de biela e pino prensados para o sistema flutuante com travas sem acréscimo de material (bronze).

ANÉIS

Livre marca, medida e modelo, disponível na rede de autopeças e concessionários.

BLOCO DO MOTOR

Original. Permitido o faseamento em até 0,5 mm. Permitido o encamisamento de até dois cilindros, desde que mantendo as medidas originais.

VIRABREQUIM

Original do motor 1.4 Flexpower, Econoflex ou SPE4 Ecoflex com 8 bolachas. Curso máximo de 73,4 mm. Permitido balanceamento e sobre medidas nos mancais e moentes. Folga livre. Permitida sobre medida máxima de 0.50 mm.

ENGRENAGEM DA ÁRVORE DE MANIVELAS

Original do motor 1.4 Flexpower, Econoflex ou SPE4 Ecoflex. Número de referência 90502545.

POLIA E RODA FÔNICA DA ÁRVORE DE MANIVELAS

Original com número de referência 94700203 ou 90409954, com parafuso e arruela original, proibido retrabalho. O rasgo de posicionamento da chaveta deve permanecer original.

VOLANTE

Original do motor 1.4 Flexpower ou Econoflex com referência 93382754. Peso de 7300 gramas com tolerância de +/- 150 gramas. Permitido retrabalho para ajuste de peso apenas no assentamento da embreagem. Permitido o balanceamento com o conjunto de embreagem.

PLATÔ DISCO E ROLAMENTO

Originais do motor 1.4 Flexpower ou Econoflex da marca Luk ou Sachs com diâmetro máximo de 200 mm (+/- 2mm). Permitida a utilização de peças do mercado de reposição, sem trabalho.

CÁRTER

Original em aço, sendo permitida a construção de separadores internos. Permitido o reforço externo com solda e chapas.

BOMBA DE ÓLEO

Original, da marca GM de procedência nacional. Livre trabalho para ajuste da pressão de óleo.
Tubo de sucção da bomba de óleo
Permitido reforço com adição de material.

VELAS DE IGNIÇÃO

Livres, permitida a adição de arruelas.



SENSOR DE TEMPERATURA

Original, instalado na posição original do motor.

CABOS DE VELAS

Originais ou do mercado de reposição.

CARENAGENS DO MOTOR

Permitida a remoção.

SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

LINHA DE COMBUSTÍVEL

Original de fábrica, ou substituída por tubulações e mangueiras livres nacionais, mantendo a montagem original do veículo. É permitida a instalação de um manômetro de pressão de combustível. Quando originalmente tiver passagem no habitáculo, deverá ser metálico e protegido por material antifogo em toda sua extensão.

BOMBA DE COMBUSTÍVEL

Livre de marca nacional, devendo ter sua instalação em posição original interna no tanque.

COMBUSTÍVEL

Etanol. É obrigatório adquirir o combustível do fornecedor autorizado do evento, nas instalações do autódromo.

COLETOR DE ADMISSÃO

Original dos modelos 1.0, 1.4, 1.6 ou 1.8, sem nenhum trabalho. É permitida a obstrução (entupimento), com acréscimo de material, da passagem de água que interconecta com o cabeçote. Proibido processo de jateamento abrasivo. Proibido coletor de material sintético (plástico). Utilização de somente uma junta original ou do mercado de reposição.

CORPO DE BORBOLETA

Original do Chevrolet Prisma 1.4 de 46,4mm sem nenhum trabalho. O IAC poderá ser substituído por um sistema mecânico de ajuste da marcha lenta.

FILTRO DE AR

Livre opcional ou uso.

TUBO DISTRIBUIDOR DE COMBUSTÍVEL (FLAUTA)

Original do motor Chevrolet 1.0, 1.4 ou 1.8. Permitido refurar o suporte de fixação do tubo distribuidor de combustível ao coletor. Permitido soldar o niple de pressão de combustível.

INJETORES DE COMBUSTÍVEL

Obrigatório o uso do modelo Bosh 086 de cor laranja sem qualquer retrabalho.



TOMADA DE AR

Não é permitido o direcionamento de ar forçado à entrada de ar da TBI.

REGULADOR DE PRESSÃO

Original instalado na flauta ou opcionalmente no copo da bomba de combustível no tanque. Pressão de trabalho de 3 bar (300 kpa). Permitido a substituição por outro com ajuste externo. Permitida a adição de espaçador e conexões para viabilizar esta substituição. Quando da utilização de regulador de pressão ajustável externo obrigatoriamente deve estar posicionado dentro do cofre do motor.

TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Original do modelo de carroceria utilizado.

Observações:

- Fixado na posição original;
- Permitido remover a bóia de nível;
- Permitido acrescentar separadores internos para evitar movimentos horizontais do combustível. Proibido separadores no sentido vertical que retenham combustível após drenagem;
- Obrigatória a instalação de um dreno na parte inferior do tanque. Este dreno não poderá sobressair-se internamente ao fundo do tanque;
- Obrigatória a vedação do acesso ao copo do tanque, com a tampa original em plástico ou em chapa rígida de aço ou alumínio estanque ao fogo e aos líquidos, separando o habitáculo do reservatório de combustível.

SISTEMA DE ARREFECIMENTO

BOMBA D'ÁGUA

Original, sem trabalho.

VÁLVULA TERMOSTÁTICA

Permitida sua remoção.

RADIADOR DE ÁGUA

Original do mercado de reposição automotivo de livre modelo. Permitido o uso de tela de proteção. Permitido acrescentar chapas ou placas direcionadoras de ar para refrigeração. Estas placas não poderão direcionar o ar para a boca da borboleta.

MANGUEIRAS

Livre marca. É permitida a instalação de um sensor para indicação de temperatura no painel.



VENTILADOR ELÉTRICO

Opcional seu uso, se utilizado deve ser do mercado de reposição em livre modelo.

RESERVATÓRIO DE EXPANSÃO DE ÁGUA

Original do mercado de reposição de livre modelo. Obrigatório sua fixação no cofre do motor.

TOMADA DE AR PARA O RADIADOR

Permitida a abertura de vão no para-choque dianteiro para auxiliar na refrigeração, esta abertura deverá ser feita no local previsto para a placa do veículo com no máximo 60 cm de largura. Permitido remover parte da grade dianteira sem descaracterizar o modelo.

SISTEMA DE ESCAPAMENTO

COLETOR

Padrão da categoria, adquirido do fornecedor indicado. Proibido cobertura térmica. Não é permitido o uso do coletor com canos sobrepostos (antigo). Somente modelo com canos em linha.

Para veículos Classe I que utilizam subchassi dianteiro, permitido ajustar a extremidade final do coletor. Esta modificação deverá ser mínima e limitada a evitar interferência com peças da suspensão ou monobloco. Sujeito a avaliação e liberação pelos comissários técnicos.

POSIÇÃO DA SONDA LAMBDA

Na posição original do coletor padrão.

TUBO DE ESCAPE

Livre quanto à dimensão e conceito, observando os seguintes itens:

- Comprimento máximo entre 90 cm e 120 cm a partir de sua união com o coletor;
- O tubo deve dirigir-se para o centro do carro abaixo do assoalho obrigatoriamente passando da linha de entre-eixos do veículo;
- O tubo deve manter o mesmo diâmetro interno (idêntico ao da extremidade final do coletor de escapamento) por toda extensão. Somente no flange de encaixe ao coletor e nas curvas este diâmetro poderá variar.

SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

Faróis

Originais com lentes obrigatoriamente em plástico. Permitida sua substituição por capas no mesmo formato original em plástico ou fibra.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

Lanternas traseiras

Originais, devendo funcionar pelo menos dois focos de luz de sinalização e dois focos de luz de freio na traseira do veículo em qualquer momento da competição. Recomendado acrescentar lanternas extras dentro do habitáculo próximo ao vidro traseiro com finalidade de melhorar a visão em caso de chuva. Permitida a utilização de brake light original. Proibido o uso de chave de liga/ desliga independente nas luzes de freio.

CHAVES DO SISTEMA ELÉTRICO

Chaves de modelo livre.

CHAVE GERAL

É obrigatória a instalação de uma chave geral do sistema elétrico com acionamento tanto ao alcance do piloto, desde seu banco, com cinto de segurança afivelado quanto também da parte externa do veículo. Externamente o acionamento deve ser feito através de uma segunda chave geral ou então através de um sistema de cabos, indicadas por um triângulo azul e um sinal específico vermelho (raio). Ao ser desligada em qualquer das posições aqui determinadas, deverá de imediato cortar o sistema elétrico do veículo, interrompendo totalmente seu funcionamento.

LIMPADOR DE PARA-BRISA

Sistema original. Palhetas de marca livre, quando o sistema original contiver duas palhetas, o uso do braço e palheta direita é opcional.

COMPONENTES DIVERSOS

Soquetes, terminais, lâmpadas, conectores e abraçadeiras, são de livre procedência e tipo.

CHICOTE ELÉTRICO

O chicote elétrico geral é de livre concepção, porém deverá ser protegido por conduíte plástico. O chicote elétrico da ECU do motor é o padrão fornecido pela Hardware em conjunto com o sistema de injeção eletrônica e deve obedecer a montagem constante no manual operacional do sistema.

ALTERNADOR

Original de aplicação no motor Chevrolet 1.0, 1.4 ou 1.8. Polia original.

MOTOR DE PARTIDA

Original de aplicação no motor Chevrolet 1.0, 1.4 ou 1.8, sem nenhum tipo de trabalho.

BATERIA

Livre de fabricação nacional e aplicação automotiva de 12 volts. Devendo ficar em sua localização original. Permite-se colocar fixações suplementares. Quando originalmente dentro do habitáculo, deverá ser recoberta para evitar vazamentos ou curto circuitos acidentais.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

Para veículos Classe I, permitido posicionar dentro do habitáculo, devendo ter fixações e proteções contra vazamentos eficientes sujeitas a vistoria e liberação dos Comissários Técnicos.

BOBINA

Original da GM da linha de montagem NACIONAL

TELEMETRIA

Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas. Permitido o uso de sistemas de medição de tempo e metria não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente ao sistema de injeção eletrônica. É permitida o uso de aquisição de dados do motor, quando o veículo estiver parado.

RADIOCOMUNICAÇÃO

É autorizado o uso de rádio comunicador entre piloto e Box.

SISTEMA DE SUSPENSÃO:

Regulamento geral para todas as classes.

SUSPENSÃO DIANTEIRA:

Amortecedores:

Opcional o uso das marcas Fênix, Impacto ou o utilizado no Campeonato Brasileiro de Turismo 1.4 do ano vigente.

Molas :

Livre marca e modelo dianteira nacionais, proibido o uso de molas importadas.

Classe I:

400 lb. Comprimento: mínimo 160 mm e máximo 180 mm.

BARRA TENSORA

Modelos que utilizem é obrigatório o uso da barra tensora original sem trabalho, sendo permitido trabalho apenas no furo do suporte da barra. É permitido o alargamento dos furos de fixação dos suportes (esquerdo e direito) da barra tensora no monobloco apenas no sentido longitudinal.

BALANÇA DIANTEIRA

Classe I

Originais. Permitido o prolongamento da balança em até 25,0 mm com material livre. Pivôs originais e na posição original.

Classe II

Originais, permitido retrabalho no furo externo na fixação do pivô da balança para ajuste de caster. Pivôs originais do modelo. Nos veículos Corsa e Celta é permitida a utilização do pivô do Agile. Para Fiat Uno Classe II, permitido o alongamento em até 55 mm dos braços oscilantes dianteiros.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

MANGAS DE EIXOS

Originais, permitido apenas retrabalho para ajuste de cambagem. Para modelos VW Classe I, permitida a utilização da manga, montante e amortecedor do Fiat Palio de 1ª geração.

CAMBAGEM DIANTEIRA

Livre permitido Camber Plate

SUBCHASSI

Apenas para o modelo Onix e Prisma Classe I: Permitido retrabalhar o apoio dianteiro de fixação do agregado ao monobloco com única e exclusiva finalidade de elevar a peça para não haver interferência com o solo. O limite de elevação em relação ao original será de 28 mm.

Para todos os modelos que utilizem subchassi é permitido o retrabalho para passagem do cano de escapamento em caso de haver interferência do escape com o subchassi.

SUSPENSÃO TRASEIRA

Amortecedores:

Opcional o uso das marcas Fênix, Impacto ou o utilizado no Campeonato Brasileiro de Turismo 1.4 do ano vigente.

Molas :

Livre marca e modelo traseira nacionais, proibido o uso de molas importadas.

Pratos de molas

Livres. É permitido usar rosca no prato, ou adicionar uma peça com rosca ao corpo do amortecedor para ajuste da carga da mola e da altura do veículo.

EIXO TRASEIRO

Original da linha, permitida a compressão da mola traseira com a adição de fixadores ou cintas. É permitido reforçar o eixo em toda a sua extensão com a adição de material.

Para o modelo Onix e Prisma Classe I, é permitida a remoção da chapa suporte do sensor do ABS.

COMPONENTES DA SUSPENSÃO

Todas as peças da suspensão deverão permanecer originais e fixadas de maneira original na ancoragem original do monobloco ou agregado, salvo aquelas cuja troca, modificação ou retirada seja permitida por este regulamento.

BATENTES DE SUSPENSÃO

Uso livre somente na traseira.

SEMI-EIXOS

Originais da marca utilizada ou Chevrolet. É permitido calçar os semi-eixos, internamente, para evitar o seu deslocamento. É permitido retrabalho nos semi-eixos de todos os modelos exclusivamente com



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

o objetivo de modificar o comprimento ou encaixe. Deverá ser mantida a homocinética ou trizeta original interna Chevrolet. Permitida a adaptação da homocinética externa conforme a aplicação em diferentes marcas. Permitida a fabricação do semi-eixo em material ferroso semelhante ao original.

ALTURA DO VEÍCULO

Nenhuma parte do veículo poderá tocar no solo quando dois pneus de um mesmo lado estiverem vazios, devendo esta constatação ser efetuada em uma superfície plana, com o piloto mais pesado, quando dupla, e seu equipamento a bordo. O procedimento de vistoria do acima citado deverá ser feito em um Box com piso plano e somente com a presença do Comissário Técnico, preparador e piloto

ALARGADORES E ESPAÇADORES

Expressamente proibido utilizar espaçadores (alargadores de bitola de qualquer espécie) nos cubos de rodas e elementos da suspensão.

GEOMETRIA DE SUSPENSÃO E DIREÇÃO

O câster, câmber, convergência ou divergência são livres. É permitida a adição de arruelas ou calços nos pontos de fixação das mangas de eixo traseiras com a finalidade de ajustes da geometria.

SETOR DE DIREÇÃO

Original. Permitido cortar as barras (juntas elásticas) do setor de direção. É permitido aprofundar e aumentar a rosca de alojamento do pivô de direção. A fixação do setor de direção na carroceria deve ser mantida na sua forma original. É permitida a transformação do tipo hidráulico em mecânico.

Para o modelo Chevrolet Onix é permitido adaptar setor do tipo mecânico de outro veículo da linha Chevrolet, desde que mantenha a posição do original. A medida da ponta do agregado ao centro do mesmo deve ser idêntica a do original.

BARRA ESTABILIZADORA

Somente será permitido o uso do modelo original da linha conforme catálogo do fabricante. É permitida a sua remoção. Apenas Classe I: Para possibilitar o uso de barra estabilizadora, é permitida a adaptação de uma bieleta fixada na balança de suspensão. Para esta modificação, a balança deverá apenas ser acrescida de um apoio para ancoragem da bieleta.

BUCHAS DE SUSPENSÃO

Originais de borracha para Classe I e II.

Para o veículo Renault Clio é permitido buchas do eixo traseiro de material rígido. Para os veículos Classe I e Ford Ka e Fiesta Classe II é permitido o uso da bucha do veículo Vectra na bandeja dianteira.

PIVÔS

Originais sem retrabalho.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

PARAFUSOS DE RODAS

Podem ser substituídos por prisioneiros de livre concepção.

RODAS E PNEUS

RODAS CLASSE I

Fica definido o uso obrigatório para todas as marcas de rodas de liga leve na medida 5,5 x 14 polegadas, OU 6 x 14 polegadas com OFFSET (positivo) de 35,0 mm com tolerância de mais ou menos 3,0 mm de procedência nacional livre marca. O peso mínimo de cada roda deverá ser de 6.000 gramas. Proibido uso de rodas de magnésio.

RODAS CLASSE II

Fica definido o uso obrigatório para todas as marcas de rodas de liga leve na medida 5,5 x 14 polegadas com OFFSET (positivo) de 35,0 mm com tolerância de mais ou menos 3,0 mm de procedência nacional e de livre marca. O peso mínimo de cada roda deverá ser de 6 (seis) quilogramas. Proibido uso de rodas de magnésio.

PNEUS

Características

 Silica

 Alta performance

 Alta durabilidade

FASTWAY EI

PNEU 185/60R14 82H FASTWAY EI XBRI

O pneu Fastway EI da XBRI foi desenvolvido para oferecer conforto e segurança ao motorista. Com design moderno, é ideal para o uso diário nas cidades, especialmente em veículos de porte pequeno e médio. Além disso, proporciona ótima durabilidade e desempenho, tornando-se a escolha certa para quem busca qualidade e economia.

Dados

Índice de carga:
(por pneu)
82 (475 Kg)

Índice de velocidade:
H (210km/h)

Talões compatíveis:
5" a 6,5"

Tipo de desenho:
SIMÉTRICO

Tipo:
SEM CÂMARA

Construção:
RADIAL

UTQG

Durabilidade:
480

Aderência:
A

Temperatura:
A

Inmetro







Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025





Pneus serão fornecidos pelo administrador da categoria.

1ª etapa deve adquirir no máximo 4 pneus novos.

Nas demais etapas deve adquirir no mínimo 2 pneus novos e no máximo 4 pneus novos.

Proibido o uso de pneus slick, semi-slick e remold.

Para todas as etapas será obrigatório lacrar até 04 (quatro) pneus novos para eixo de tração. Os mesmos deverão ser lacrados antes dos treinos classificatórios no box dos Comissários Técnicos. Devem ter 2 pneus novos na tração que devem ser utilizados desde o início do treino classificatório até o final da etapa.

Em caso de danos a estes pneus, o piloto deve comunicar ao comissário técnico para liberar a troca e lacrar este novo pneu no box dos Comissários Técnicos.

Para o eixo traseiro, permitido usar pneus novos lacrados ou usados sem limite de quantidade. Expressamente proibido raspar ou frisar os pneus.

Os pneus que forem lacrados pela comissão técnica no eixo de tração não poderão ser substituídos pelos demais pneus do veículo durante a classificação e as baterias/provas, somente podendo ser intercambiados no próprio eixo.

Os pneus usados deverão ter no mínimo 2,0 mm de sulco de borracha, acima do TWI. Sempre que houver necessidade de troca de pneus no eixo de tração por qualquer razão, deverá ser apresentado e autorizado pelos comissários técnicos, o veículo perderá sua posição no grid de largada e deverá largar no final do mesmo. O pneu substituto deverá ter no mínimo 2.0 mm de sulco de borracha, acima do TWI.



FREIOS

O sistema deve ser o original do modelo da carroceria utilizado.

LONAS E PASTILHAS

Livres marca nacional.

SERVO FREIO

Original, com o seu funcionamento de uso opcional com livre trabalho interno. Permitido entupimento parcial ou total da mangueira de vácuo. Permitida sua remoção, mantendo o cilindro mestre original.

FREIO DE ESTACIONAMENTO

Original. Permitida sua remoção ou desativação.

VÁLVULA EQUALIZADORA E SISTEMA ABS

Original. Permitida sua remoção, modificação ou desativação.

DISCO E PINÇAS

Permitido o uso do disco ventilado original da linha ou do mercado paralelo com características e medidas semelhantes aos originais do modelo de carroceria utilizado. Permitida a adaptação para 4 furos em modelos que utilizem originalmente 5 parafusos de fixação das rodas, desde que utilizando peças originais da linha.

TAMBOR TRASEIRO

Original da linha ou mercado paralelo. Permitida a adaptação para 4 furos em modelos que utilizem originalmente 5 parafusos de fixação das rodas, desde que utilizando peças originais da linha.

PESO DOS VEÍCULOS

O peso final do conjunto piloto/ veículo deverá ser de, no mínimo, 930 kg (novecentos e trinta quilogramas).

BALANÇA

O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

PROCEDIMENTO DE PESAGEM

Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado com o piloto e seu equipamento a bordo (se os dois pilotos andarem no treino classificatório, o mais leve deve comparecer para a pesagem). Os carros / pilotos que não executarem o procedimento anteriormente descrito serão penalizados.



CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

Obs.: O piloto que se apresentar para a pesagem com o macacão molhado deverá substituí-lo para a devida pesagem.

LASTRO

Caso o veículo necessitar de adição de peso, esta deverá ser feita utilizando lastro de chumbo ou aço em blocos sólidos. Este lastro deverá ser preso no assoalho do habitáculo do veículo, do lado do piloto no local do banco de passageiro com no mínimo dois parafusos de aço 8.8 de 10,0 mm de diâmetro mínimo com porca e contra porca e utilizando chapa de reforço tipo sanduíche em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

CASO PARTICULAR

No caso de duplas em que seja necessário remover ou acrescentar peso, este procedimento poderá ser feito somente entre as baterias e no espaço do parque fechado sob supervisão do Comissário Técnico. Proibido mudar o peso durante o Treino Classificatório ou entre o Classificatório e a Primeira bateria.

DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

RECUPERADOR DE ÓLEO

É obrigatória a instalação de um recuperador de óleo de material resistente a altas temperaturas, com uma capacidade mínima de 2 (dois) litros, sendo recomendado de 3 (três) litros, dentro do cofre do motor e conectado com mangueira à tampa de válvula do motor. Todos os respiros deverão ser dirigidos para o recuperador de óleo.

TRAVAS DE SEGURANÇA

Pelo menos duas travas de segurança acionáveis no exterior do carro são obrigatórias para o capô dianteiro e para a tampa traseira. O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido.

EXTINTOR DE INCÊNDIO

Obrigatório no veículo um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg de capacidade ou o kit de extintor elétrico especial de competição. Todos os modelos de extintor deverão possuir canalização metálica de 10 mm de diâmetro do pó químico ou líquido do extintor elétrico para o piloto (evitar dirigir diretamente ao rosto do piloto), tanque de combustível e motor. O acionamento quando não for elétrico deverá ter um acionador remoto para o piloto e também um acionador do lado externo do veículo para em caso de acidente seja possível fazer o disparo do extintor. O mecanismo de disparo deverá ser sinalizado por uma letra "E" vermelha, localizada num disco "branco", com diâmetro de 5 (cinco) centímetros no mínimo. Permitida a instalação de um extintor portátil do tipo ABC automotivo de 1 kg devidamente fixado a um suporte original.

BANCO E CINTOS DE SEGURANÇA

Devem ser homologados FIA e dentro do prazo de validade.

O banco deverá ser fixado conforme o anexo j da FIA vigente no ano .



ARCO DE SEGURANÇA

O arco de segurança deverá ser construído conforme anexo j da FIA vigente no ano.

ESPELHOS RETROVISORES

Originais ou similares em desenho e tamanho e fixados nos locais originais. É obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório o espelho retrovisor externo, lado direito.

ALÇAS DE REBOQUE

Podem ser utilizadas as originais ou adaptadas, devidamente reforçadas e pintadas de vermelho, laranja ou em cor contrastante com a pintura do veículo. Permitido indicar a posição por meio de uma seta. Sistemas que venham a romper-se causam a impossibilidade do resgate do veículo.

PARA-BRISAS

É obrigatório o uso do para-brisa de vidro laminado.

VIDROS

Obrigatória a substituição dos vidros das portas, vigias laterais e tampa traseira por placas de policarbonato com uma espessura mínima de 1,5 (um virgula cinco) milímetros. As placas deverão permanecer nos lugares dos vidros, através de um eficiente sistema de fixação.

É permitida a instalação de aberturas para ventilação nas placas de acrílico instaladas no lugar dos vidros das portas, vigias laterais e tampa traseira, sendo que a abertura da janela da porta esquerda é obrigatória e deverá ser suficiente para a passagem do braço do piloto, sentado e atado ao cinto de segurança. É permitido o uso de uma tela de proteção tipo Nascar no lugar do vidro da porta do piloto

GERAL

Todos os outros equipamentos de segurança deverão seguir as normas constantes no Anexo "J" da FIA e no Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

ALTERAÇÕES GERAIS

MODIFICAÇÕES

É proibido qualquer modificação, remoção ou acréscimo de material ou partes, que não seja especificamente permitida através deste regulamento.

Não é permitida aplicação de jato de areia ou similar em nenhuma parte ou peças do motor.

SUPORTES E CALÇOS DE MOTOR E CÂMBIO

Livres. É permitida a confecção de suportes e coxins para fixação tanto de motor quanto de câmbio nas diferentes carrocerias. Permitido utilizar Nylon ou Tecnyl mantendo o ângulo e posição do motor dentro do compartimento.



ACIONAMENTO DE EMBREAGEM

Com cabos ou hidráulico. Veículos com sistema original hidráulico ficam liberados a usar na caixa o sistema original de atuador que equipa as caixas GM com acionamento hidráulico ou adaptação de sistema mecânico com cabo.

PORCAS E CAVILHAS

Em todo carro é permitida a substituição de qualquer porca, cavilha e parafuso por outra porca, cavilha e parafuso de diâmetro e qualidade mecânica igual ou superior ao substituído.

JUNTAS DE VEDAÇÃO

É permitido o uso de juntas de livre marca e procedência em substituição de juntas já existentes. Estas juntas poderão ter no máximo 1 mm a mais que a espessura da junta original de fábrica. Proibido o uso de espaçadores onde originalmente não existir esta peça.

CONDUTAS GERAIS:

Não é permitida a troca de chassi ou monobloco, sob pena de desclassificação. A troca de bloco do motor e caixa de câmbio somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

- Solicitar autorização aos comissários técnicos antes da substituição.
- O bloco do motor ou caixa de câmbio retirado deverá ficar à disposição dos Comissários Técnicos até o final da etapa. A troca do bloco do motor poderá ser feita entre o treino classificatório e a 1ª prova, e entre as provas. O veículo sempre perderá sua posição no grid quando efetuar estes procedimentos, devendo largar na última posição do mesmo.

No caso de verificação técnica ao final da prova, o motor ou caixa de câmbio retirados também serão vistoriados.

TRANSMISSÃO

A caixa de câmbio deverá ser original Chevrolet. É permitida a instalação de bucha na carcaça moderna para instalação do eixo primário do modelo antigo. Permitido o acréscimo de material para adaptação do sistema de trambulador do Chevrolet Onix/ Prisma.

Caixa de câmbio Chevrolet nº 90465248 (antiga):

1ª	43/13	46/16	41/11
2ª	47/22		
3ª	41/29		
4ª	37/33		
5ª	33/37		
Ré			
Diferencial	69/16		



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

NORMAS GERAIS - CASO DE DÚVIDA

Nos casos de dúvida ou omissão destes regulamentos, prevalecerá a interpretação técnica do Anexo "J" – Grupo N - FIA.

OBS: Indicação de que tudo que não for especificamente permitido neste regulamento é proibido.

Este regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P. — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo 28 de janeiro de 2025

Paulo Eneas Scaglione
Presidente FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTDP

Federação de Automobilismo de São Paulo
Campeonato Paulista de Automobilismo 2025
Regulamento Técnico 2025 Marcas e Pilotos 1.4

Adendo # 1

ARTIGO 8 – SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

8.7 – Alternador nova redação:

Livre Marca e Modelo.

Correia do Alternador fica a critério da Equipe a Utilização ou Não desta Correia.



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

Este Adendo foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Paulista (CTDP) da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) entrando em vigor na data de sua Publicação.

São Paulo, 11 de março de 2025.

Paulo Enéas Scaglione
Presidente FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTDP

Federação de Automobilismo de São Paulo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TECNICO – 2025
MARCAS E PILOTOS / 1.4

ADENDO # 2 - 2025



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

NOVA REDAÇÃO - ARTIGO 9 - SUSPENÇÃO:

VITEM 9.7 - SUSPENSÃO TRASEIRA.

Somente será permitido amortecedores fornecidos pelas empresas: Preto, machão, impacto ou fênix.

Molas livres, mantendo a quantidade original.

Permitido a montagem coilover.

Para o uno classe II o uso de mola é opcional.

NOVA REDAÇÃO - ARTIGO 12 – PESO:

ITEM 12 - PESO DOS VEÍCULOS - O Peso final do conjunto veículo + piloto deverá ser no mínimo 930 kg.

Se o comissário técnico entender que tem alguma marca que está sendo privilegiada durante a etapa poderá ser adicionado ou tirado peso de forma imediata, e será adicionado como lastro de sucesso para fim de equalização das marcas.

Este adendo foi aprovado pelo C.T.D.P. Entrando em vigor na data de sua publicação — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo 17 de junho de 2025

Federação de Automobilismo de São Paulo

Paulo Eneas Scaglione
Presidente da FASP

Vartan Gdikian
Presidente do CTD



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO MARCAS E PILOTOS 1.4 2025

CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TECNICO – 2025
MARCAS E PILOTOS / 1.4

ADENDO # 3 - 2025

ARTIGO 10 : RODAS E PNEUS

10.3 - PNEUS

- Para essa etapa - 8ª ETAPA CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMOBILISMO AUTÓDROMO VELOCITTA – MOGI GUAÇU DIAS 13, 14, 15 e 16 DE NOVEMBRO DE 2025, iremos usar o pneu dunlop direzza 185/60/14 fornecido pela organização. Turismo 1.4.
- Será no mínimo de 4 pneus para essa etapa.

Federação de Automobilismo de São Paulo

Este adendo foi aprovado pelo C.T.D.P. Entrando em vigor na data de sua publicação — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo 05 de novembro de 2025

Paulo Eneas Scaglione
Presidente da FASP

Vartan Gdikian
Presidente do CTD