COPA FT e FESTIVAL FT

REGULAMENTO TÉCNICO 2026

Este regulamento está organizado conforme o CDI - Código Desportivo Internacional e CDA - Código Desportivo do Automobilismo regido pela Confederação Brasileira de Automobilismo.

CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "B" LIGHT – DTB-Light

DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos nacionais de turismo de grande produção em série, cupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo-compressor.

HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos nacionais com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 4 (quatro) cilindros.

b) Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "B" LIGHT.

PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de 910 kg (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

b) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo 28,0% (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverão estar apoiados sobre o eixo traseiro do veículo.

c) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de suas partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

d) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de rodas e triângulo de segurança.

e) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

MOTOR:

a) O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

c) O material de construção dos coxins do motor é livre.

d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

f) Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "Racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.

h) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

SISTEMA DE IGNIÇÃO:
a) Livre

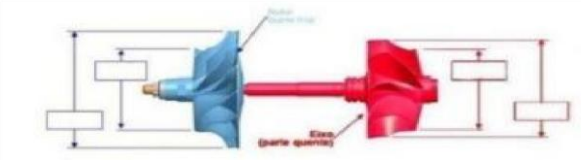
SISTEMA DE ARREFECIMENTO:
a) Livre. Vide Regras Gerais.
b) Fica facultativo a retirada do Radiador, Ventoinha, Bomba d´água, Mangueiras e demais componentes do sistema de arrefecimento.
c) Proibido o uso de "intercooler"e/ ou icecooler.

CABEÇOTE:
a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.
b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) e 20 (vinte) válvulas é proibido.
d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

ALIMENTAÇÃO:
a) O coletor de admissão é livre.
b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
c) Liberado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
d) O uso de injeção eletrônica é permitido.
e) Fica proibido o uso de óxido nitroso.
f) Combustível deve ser metanol puro (vide regras gerais)
g) Liberado o uso de bomba mecânica de combustível
h) Permitido somente 01 (um) turbo compressor, nacional.

SOBREALIMENTAÇÃO:
a) Permitido somente o uso de 1 (uma) turbina com buchas de mancal (proibido turbo roletado de qualquer espécie) seguindo as especificações abaixo.
b) Proibido o uso de rotores Billet de 11 pás.
c) Permitido somente o uso de rotores de 7 pás (que pode ser Billet). Configuração

- Tamanho do rotor diâmetro menor: 60,2 mm (tamanho máximo)
- Tamanho do rotor diâmetro maior: 88,9 mm (tamanho máximo)
- Tamanho do eixo diâmetro menor: 64,7 mm (tamanho máximo)
- Tamanho do eixo diâmetro maior: 80,8 mm (tamanho máximo)



- Obs: Essa progressão de medidas dos rotores (inducer e exducer, conforme foto acima) deve ser feita de forma linear. Cujo o tamanho máximo do diâmetro interno da carcaça fria (Compressor cover inducer) onde o rotor tem a medida maxima de 60,2mm, deverá ser de no maximo 61,7mm.

- Estão proibidas alterações/usinagens no eixo e/ou rotor do turbo somente para que os mesmos sejam aprovados na ferramenta de medição oficial. Ou seja, a distância entre a ponta do rotor/eixo onde tem o seu limite regulamentado e a carcaça fria/quente deve seguir a tolerância padrão do fabricante do rotor/eixo original.

Abaixo fotos exemplos de rotor/eixo que não se enquadram no regulamento:

ESCAPAMENTO:
a) Livre. Vide Regras Gerais

SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os eixos originais e pontos de fixação originais do veículo.

b) À distância entre os eixos de rolagem devem permanecer inalteradas (medidas conforme indica o fabricante), são vedadas alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

c) Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

d) Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos serem substituídos por alumínio ou aço.

e) Proibido o uso de rodas (“wheeliebars”) para apoiar o veículo.

f) Liberado o uso de “camberplate”

g) Demais alterações são permitidas.

TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ter formato e funcionamento semelhante ao original do mesmo fabricante do veículo, podendo ter todas suas seções substituídas por material de maior resistência (“billet”).

b) O trabalho nas engrenagens e relação é livre.

c) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando de forma eficiente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.

d) Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.

e) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.

f) Proibido o uso de caixa automática ou sequencial.

g) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracteriza que o mesmo é automático.

h) Permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marcha.

i) Proibido o uso de trambulador do tipo “v-gate”/ “in line”.

EMBREAGEM:

a) Livre

RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.

b) Permitido o uso do tipo de conjunto (Roda/Cubo rápido) fora do eixo de tração.

c) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT/INMETRO com medidas de largura máxima em 215 mm e mínima 165 mm.

d) Os pneus devem ser radiais, nacionais, estarem em bom estado de conservação e ter no mínimo 2,0 mm de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.

e) A data de fabricação dos pneus de tração não poderá ser maior que 5 anos.

f) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

g) Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners” com especificação para uso em competições na medida de aro máxima de 17”.

h) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínima de (H) descrito na lateral do pneu para provas de 201 mts e (V) para provas e 402 mts.

i) É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus “refrisados”, recapados, remoldados ou similares.

j) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

k) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar o desempenho dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.

l) O índice de dureza mínimo admitido será (55) na banda de rodagem (área em contato com o solo) e (50) no costado (lateral dos pneus). Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

m) Após a vistoria de dureza mínima realizada antes de cada largada, é proibido fazer alterações na calibragem dos pneus, sob pena de perda dos tempos válidos da etapa.

n) Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

o) Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria, em sua primeira largada válida, caso os pneus não passem na dureza nesta primeira bateria, o piloto será desclassificado da bateria em questão, tendo a possibilidade de trocar os mesmos para a próxima bateria. Após esta segunda, vistoria e o devido lacre efetuado nos pneus, os mesmos não poderão ser trocados até o término da competição. Caso índice de dureza, desgaste excessivo, medida de sulco, etc... Fiquem abaixo do permitido durante a prova, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem, o piloto será impedido de continuar na competição.

p) Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

q) Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for à alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará exclusão e outras penalidades conforme CDA.

r) Autorizado o uso do pneu Michelin Energy XM2, medida 205/60 R15 91V, fabricado na Tailândia (DOT), com índice Treadwear 420, Traction A e Temperature A. O referido pneu, de lote específico importado, passa a ter uso liberado na categoria Dianteira Turbo B
***Qualquer outro pneu de origem estrangeira deverá ser autorizado pela comissão técnica por meio de adendo, seguindo os prazos legais conforme CDA 2026.

s) Complemento Vide Regras Gerais.

SISTEMA DE FREIO:

a) O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações, pedais, cilindros, podem ser substituídas por outras de melhor desempenho.

b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados de forma que não altere a configuração original, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.

c) Permitida a mudança de local do cilindro de freio e do cilindro de embreagem.

d) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

e) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

f) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

g) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

h) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

i) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, e este deverá ser aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

j) Permitido o uso de alavanca para acionamento do freio traseiro.

k) Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CARROCERIA E CHASSI:

a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para acomodação de equipamentos de performance.

c) Fica permitido que apenas o painel frontal seja móvel para manutenção, as demais partes do veículo, permanecem proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõem o monobloco.

d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

e) Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.

f) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.

g) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

h) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo esquerdo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais, permitindo a retirada das máquinas de vidros traseiras.

i) Permitida a retirada da placa de licença e suporte e alma do para-choque.

j) Permitido o trabalho da borda do para-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

k) Permitido a substituição de todos os vidros, exceto para-brisas dianteiro, por policarbonato (tipo LEXAN) de espessura mínima de 3,00 mm sendo que os mesmos devem estar fixados da mesma forma dos vidros originais. Proibido o uso de acrílico. Para os veículos que não possuem arco de fixação completo nas portas, tal estrutura deverá ser construída e solidamente fixada a fim de prender o policarbonato.

l) Quando os vidros originais forem substituídos por policarbonato (Lexan), as máquinas de levantamento dos vidros poderão ser removidas, caso contrário deverá estar nos lugares originais e em perfeito funcionamento.

m) Sugere-se a utilização de películas protetoras incolor no para-brisa, lado interno, a fim de evitar que estilhaços se espalhem sobre o piloto no caso de acidente.

n) Complemento Vide Regras Gerais.

HABITÁCULO:

a) Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes

c) Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.

d) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

e) Painel de instrumentos (capa), painel de acabamento das portas (forro), fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando de forma eficiente. A máquina de levantamento dos vidros traseiros, se for o caso, poderá ser retirada.

f) Permitida a retirada da forração do teto, do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas, dos cintos de segurança originais e seus suportes, das forrações laterais após a coluna B, das molduras de acabamento das colunas, e das borrachas de portas e porta-malas.

g) Permitida a retirada do console central.

h) Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

i) O painel de instrumentos original pode ser removido desde que seja substituído por instrumentos de performance.

j) Demais alterações não são permitidas.

k) Complemento Vide Regras Gerais.

SISTEMA ELÉTRICO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) O sistema de lubrificação é livre.

b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

c) Permitido o uso de 1 (uma) ou mais bombas de combustível de qualquer marca, tipo, modelo ou procedência.

d) Permitido o uso de bomba de combustível mecânica.

e) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original, e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

f) O Abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante

g) Permitido o uso de “catch tank”.

h) Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

SEGURANÇA:

a) Vide (de acordo) com Regulamento Regras Gerais Spid Cup 2026.

b) Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

c) Deve ser construído sistema de extinção de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de incêndio to tipo ABC com pelo menos 4 kg, Halon de 5lbs, Novec 1230 de 5lbs, FE36 de 5lbs ou Unidade Extintora Fogo Zero de 3lts, solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. Este sistema deve ser composto ainda, de um disparador externo marcado com uma letra “E” vermelha em um círculo branco com borda vermelha, com diâmetro mínimo de 10 cm (dez centímetros) na parte interna e externa do veículo.

O presente regulamento foi elaborado pela área técnica da FuelTech, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre, 04 de março de 2026.

Alex Wagner
Diretor Autódromo FuelTech

Eduardo Serro
Diretor de Arrancada FGA

Carlos T. Strey
Conselho Técnico Desportivo Estadual
Presidente

Arlindo Signor
Federação Gaúcha de Automobilismo
Presidente