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 "C" – DTC

1) 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 turbocompressor.

1.1 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.

c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "C".

2) 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.

3)MOTOR:

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

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

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

d) O material de construção dos coxins do motor é livre. Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

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

f) 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.

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

4) SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:

a) Marca e tipo de velas e cabos de alta tensão é livre.

b) A caixa de ignição original deve ser retirada do veículo obrigatoriamente.

c) Veículos que utilizem distribuidor (sem roda fônica), podem usar apenas uma bobina. A bobina utilizada deverá ser do tipo "bobina com ignição interna de 3 fios".

d) Permitida retirada do distribuidor

e) Liberado uso de roda fônica

f) Proibido bobina individual por cilindro

g) Fica liberado a utilização de distribuidor e/ou roda fônica para leitura de rotação; em caso de utilização da roda fônica para leitura de rotação, é permitido manter o distribuidor e bobina simples modelo de 3 fios com ignição interna, ou bobina dupla modelo (Bosch F000zS0210), caso opte pela retirada do distribuidor.

É obrigatório o uso dos módulos de injeção fabricados pelas empresas "FuelTech” e “InjePro”, nas seguintes versões e modelos homologados, conforme listagem abaixo:

FuelTech:

FT200, FT250, FT400, FT500, FT450, FT550 e FT600 Versão DTC

INJEPRO:

EFI LIGHT V2, EFI PRO V2, SFI PRO, S4000 ou S8000 obrigatória utilização de tune-UP ou Display Injepro para visualização da versão DTC 2026.

Modelos T3000, T4000, T5000, T10000, T4K, T5K e T20K deve estar atualizada para a versão de firmware específico da categoria DTC 2026.

***Estes módulos serão utilizados apenas para controlar o ponto de ignição, bicos injetores, corte de giros e controle de largada, deverão obrigatoriamente conter a versão de software especificada acima, a qual será apresentada na tela do módulo ao ligar a ignição.

h) Liberado o uso do "line lock".

i) O caminho do fio de sinal de ignição do módulo até a bobina deve ser facilmente visualizado e não pode ter interrupções nem derivações. Os fios devem estar separados de qualquer chicote de fios elétricos.

j) Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo “MSD“ou similar.

k) Proibido o uso de qualquer outro módulo ou sistema para gerenciar corte de giro, que não seja o especificado no item 3.5.g

l) É proibido o uso de qualquer outro sistema eletrônico que altere de alguma forma o funcionamento do sistema de ignição do veículo além dos listados acima.

m) Permitido o uso de sensores apenas para a aquisição de dados.

4.1 SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Termostato, sistema de controle de temperatura e bomba d´água são livres.

b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
c) Permitido a substituição e/ou retirada da bomba d´água original, ou sua substituição por elétrica ou similar.
d) Proibida a retirada do radiador ou mudança do local.
e) Proibido o uso de qualquer tipo de "intercooler", ou de qualquer outro sistema ou substâncias que alterem a temperatura do ar recebido pelo sistema de alimentação do veículo.
f) Proibido o uso de "icecooler".
g) Complemento vide Regras Gerais.

5) 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, desde que seja original do próprio veículo, ou seja, não é permitida a sua utilização em veículos do mesmo fabricante que não tenham sido produzidos originalmente com este item. 6) ALIMENTAÇÃO:

6.1 *Para Carburados:*
a) O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo.
b) Permitido o uso de somente 01(um) único carburador onde é livre quanto ao trabalho interno.
c)Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.
d) Permitido a alteração no sistema de acionamento do segundo estágio do caburador e o uso de catracas nos eixos.
e) Liberado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
f) Proibido o uso de wastegate eletrônica ou cilindros de CO2, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, da "wastegate", válvula de alívio.
g) Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle de aberturada(s) solenoide(s) que ajusta(m) a pressão da válvula de alívio. Proibido qualquer booster eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados através de botões pelo piloto durante alargada.
h) Proibido o uso de óxido nitroso.
i) Obrigatório o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.
j) Demais alterações não são permitidas.

6.2) Para injetados:
a) O coletor de admissão deverá ser o original fornecido pelo fabricante do veículo, mantendo todas as suas características originais, medidas e dimensões externas podendo somente ser trabalhado em sua parte interna.
b) Proibido coletores do tipo diesel.

c) Para veículos vw o corpo de borboleta deverá ser fixado diretamente ao coletor sem nenhuma adaptação.
d) Para demais linhas automotivas, o corpo de borboleta deverá ser fixado diretamente ao coletor, porém fica permitido à adaptação de um flange de no Máximo 10 mm(milímetros) de espessura, para o encaixe do corpo de borboleta ao coletor, mantendo sem alterar o tamanho e as medidas originais do coletor.
e) Permitido somente um corpo de borboleta de no Maximo 52 mm.
f) A única adaptação permitida no corpo de borboleta é para o encaixe da pressurização.
g) A quantidade de injetores de combustível é livre.
h) É obrigatório o uso de módulos de injeção citados neste regulamento
i) Permitido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
j) Proibido o uso de injeção mecânica.
k) Proibido o uso de wastegate eletrônica ou cilindros de CO2, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, da “wastegate”, válvula de alívio.
l) Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle da(s) solenoide(s). Proibido qualquer booster eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados através de botões pelo piloto durante a largada.
m) Proibido o uso de óxido nitroso.
n) Obrigatório o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.
o) Demais alterações não são permitidas.

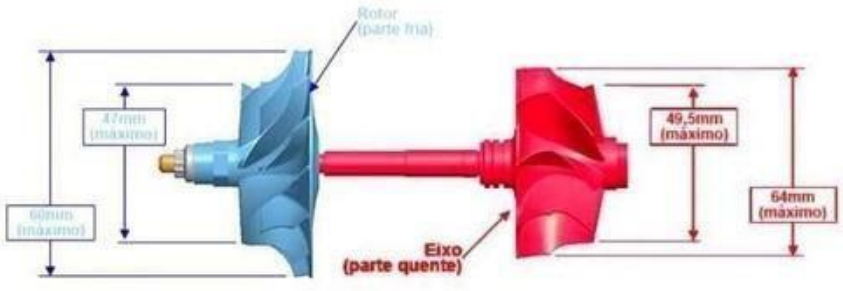
7) SOBREALIMENTAÇÃO:
Permitido somente o uso de 01 (um) Turbo Compressor, nacional, com buchas de mancais (proibido turbo roletado), seguindo as especificações abaixo:

Tamanho do rotor

- Diâmetro menor: 47 mm (tamanho máximo)
- Diâmetro maior: 60 mm (tamanho máximo)
- Nenhuma parte do rotor pode ser maior que o tamanho máximo do exducer.

Tamanho do eixo

- Diâmetro menor: 49,5 mm (tamanho máximo)
- Diâmetro maior: 64,0 mm (tamanho máximo) • nenhuma parte do eixo pode ser maior que o tamanho máximo do exducer.



Obs: Essa progressão de medidas dos rotores (inducer eexducer, 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 máxima de 49,5mm, deverá ser de no máximo 51mm.

8) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

9) SUSPENSÃO:

b) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

c) Á distância entre os eixos de rolagem devem permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer 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.

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

e) Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço. f) Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

g) Liberado o uso de “camber plate”

h) Demais alterações são permitidas.

10) TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

b) As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.

c) A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

d) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

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

f) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

g) O sistema do seletor de marchas deve ser original, com padrão de mudança em H (tipo h Pattern).

h) Permitido o uso de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros no engate das marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H e estejam montados sobre o sistema original.

i) Permitida adaptação de sistema mecânico simples, na caixa de câmbio, com a função de evitar erro de engate da primeira marcha.

j) Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v-gate” ou similares.

k) Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

11) EMBREAGEM:

a) Livre, porém não pode ser automática.

b) Não é permitido o uso de qualquer sistema eletrônico ou mecânico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir). Permitido o retardo e controle do acionamento da embreagem por meio de dispositivos hidráulicos ou mecânicos, mas sem nenhum tipo de auxílio eletrônico.

12) 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, estar 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 05 (cinco) 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 mínimo de (H) descrito na lateral do pneu.

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 deles ou melhorar a performance 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 será utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

m) À vistoria de dureza mínima será realizada na vistoria inicial e 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 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 C
***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.

13) SISTEMA DE FREIO:

a) O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo com as alterações permitidas abaixo:

b) É obrigatória a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).

c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

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

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

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

g) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

h) Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.

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

14) CARROCERIA E CHASSI:

a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, exceto as aqui especificadas.

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

c) Fica permitido que o painel frontal seja móvel apenas para manutenção.

d) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.

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

f) Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para- lamas. g) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.

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

i) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo esquerdo (lado direito opcional) e maçanetas, devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.

j) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

k) 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.

l) Complemento vide Regras Gerais.

15) 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 (capa), painel de acabamento das portas (forro), guarnições das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.

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.

16) SISTEMA ELÉTRICO:

a) A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

b) Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts.

c) A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

d) Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

e) Permitida a substituição do sistema elétrico original por outro de melhor performance.

17) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

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

c) Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

18) 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.

19) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais.

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