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 FORÇA LIVRE DIANTEIRA – FLD

1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados ou superalimentados por meio de turbocompressor, blower ou supercharger, podendo ainda fazer uso de óxido nitroso.

2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Força Livre Dianteira.

3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de:

3.1) TURBOS, podendo ou não ser superalimentado por óxido nitroso:

- 720 kg (setecentos vinte quilos) para os equipados com cabeçotes 8 (oito) válvulas;
- 800 kg (oitocentos quilos) para os equipados com cabeçotes 16 (dezesseis) ou 20 (vinte) válvulas;

3.2) ASPIRADOS, podendo ou não ser superalimentados por óxido nitroso:

- 670 kg (seiscentos e setenta quilos).

b) Adicionar 40 kg (quarenta quilos) ao peso mínimo dos veículos que estiverem equipados com caixa de câmbio (carcaça) de competição.

c) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo 24,0% (vinte e quatro vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

d) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo.

e) Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

4) 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) 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 de blocos "Racing", "billet" ou especiais fundidos, desde que tenham as mesmas características do bloco do fabricante do motor quanto a altura de compressão, espaçamento entre cilindros, furação da capa seca, etc..., ou seja, o virabrequim e o cabeçote do fabricante original do motor, devem servir, neste bloco "Racing" sem nenhum tipo de adaptação. As liberações dos blocos Racing visam, exclusivamente, a resistência deste motor e não, necessariamente, o aumento da performance atual.

h) Fica liberado o Swap de motor, Exemplo: Honda série B para série K, Punto com motor 5 cilindros, Gol com motor 5 cil... No entanto os pontos de fixação originais devem ser respeitados conforme itens "B" e "C". O motor deve ser do mesmo fabricante da carroceria e na configuração transversal ou longitudinal, conforme a configuração original da carroceria utilizada.

5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

7) CABEÇOTE:

a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente de fabricação em série de alguma montadora, sendo permitido o seu trabalho.

b) Permitida a substituição do comando de válvulas original e livre preparação.

c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido, seguindo o disposto no artigo 7.3 deste regulamento.

d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

e) Para veículos equipados com cabeçote 8 válvulas, é permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que seja fabricado em alumínio fundido. (proibido o uso de cabeçotes do tipo billet).

8) ALIMENTAÇÃO:

a) O coletor de admissão é livre.

b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

c) O número de carburadores é livre. Sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

d) Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

e) Permitido o uso de superalimentação: óxido nitroso, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

9) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

10) SUSPENSÃO:

a) A distância entre os eixos de rolagem deve 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.

b) Demais alterações são livres.

c) Liberado o uso de “wheeliebars”, desde que o comprimento máximo, medido a partir da face externa traseira do veículo (para-choque modelo original do veículo, sem quaisquer alterações), até o eixo das rodas das barras seja:

Veículos modelo sedan ou pickup - 1,65m (um metro e sessenta e cinco centímetros)

Veículos modelo hatch – 2,05 (dois metros e cinco centímetros).

d) As rodas da “wheelie bar” não poderão ser fabricadas de material metálico e devem girar livres com o veículo alinhado e pronto para largar (em STAGE). A précarga bem como o uso de ajustes pneumáticos, hidráulicos, eletrônicos, etc., que modifiquem a altura das rodas em relação ao solo, é proibida.

e) Permitida a utilização de rodas e pneus de Kart ou similares

11) TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual e seguir o descrito no item 3B.

b) Proibido mecanismos de mudanças de marcha do tipo temporizados, pneumáticos, elétricos, eletrônicos, hidráulicos. A mudança de marcha deve ser uma função individual do piloto e controlada manualmente (o piloto deve acionar o movimento da alavanca).

c) Trambulador é Livre.

d) Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

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

f) Obrigatória à existência da marcha a ré funcionando normalmente.

g) Permitido o uso de diferencial auto blocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em auto blocante.

12) EMBREAGEM:

a) Livre.

13) RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.

b) Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

c) Os pneus deverão ser obrigatoriamente “slick” na medida máxima de 28” x 10,5”, descrita na lateral do mesmo.

d) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

e) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

f) Proibido o uso de pneus recapados, “remold” ou similares.

14) SISTEMA DE FREIO:

a) Livre, desde que funcionando com eficiência nas rodas dianteiras.

b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

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

15) CARROCERIA E CHASSI:

a) Permitido alterar a carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde que o mesmo não seja completamente descaracterizado, na condição de que o peso mínimo seja respeitado e a segurança do piloto seja preservada.

b) Liberado o rebaixamento do teto do veículo, porém deve ser observada a distância de 8 cm (oito centímetros) do capacete do piloto até o início de qualquer tubo do santo Antônio junto ao teto.

c) A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.

d) O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.

e) Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.

f) Liberado o trabalho ou recorte das longarinas dianteiras somente até os pontos de fixação do agregado. O agregado deve ser original e fixado em seus pontos originais.

g) A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.

h) Liberadas as alterações a partir da coluna “b” no assoalho, nas longarinas e eixo traseiro, desde que sejam mantidas ou confeccionadas as caixas de roda com outro material. Estas alterações passarão por rigorosa avaliação técnica.

i) Proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular.

j) Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

k) Os pneus não devem exceder o limite dos para-lamas

l) Veículos que tenham recorte de material do monobloco passarão por uma rigorosa vistoria de segurança, e a aceitação ou não do veículo na competição será critério exclusivo dos comissários da prova.

m) Complemento vide Regras Gerais

16) HABITÁCULO:

a) Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

b) Obrigatória à instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação nas Regras Gerais.

c) Complemento vide Regras Gerais.

17) SISTEMA ELÉTRICO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

b) No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.

19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) O percurso da linha de combustível é livre.

b) O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

c) No caso de o tanque estar localizado no habitáculo do veículo, bem como bombas de combustível, filtros, dosadores e canalizações, uma parede antichama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

20) 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 maço de 2026.

Alex Wagner
Diretor Autódromo FuelTech

Eduardo Serro
Direto de Arrancada FGA

Carlos T. Strey
Conselho Técnico Desportivo Estadual
Presidente

Arlindo Signor
Federação Gaúcha de Automobilismo
Presidente