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 TRAÇÃO TRASEIRA – FLT

1) DEFINIÇÃO:

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

2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional ou importados, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

b) A categoria conta com modelos diferentes de estrutura, e com regras especificas para cada modelo (conforme item 15-F deste regulamento).

c) Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.

d) A denominação desta categoria será Força Livre Traseira.

3) PESO MÍNIMO:

- 610 kg (seiscentos e dez quilos) para veículos aspirados;
- 720 kg (setecentos e vinte quilos) para veículos equipados com turbo compressor e cabeçotes de 08 válvulas.
- 800 kg (oitocentos quilos) para veículos equipados com turbo compressor e cabeçotes de 16 ou 20 válvulas.

a) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo 30,0% (trinta vírgula zero por cento) do peso total deverão estar apoiados sobre o eixo dianteiro do veículo.

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

4) MOTOR:

a) Permitida a substituição do motor original de outro fabricante.

b) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada. Não é permitido o recuo do motor.

c) Fica livre o trabalho do bloco, permitindo o aumento do volume do mesmo.

d) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelos fabricantes dos veículos.

e) Liberado para veículos de 4 cilindros a ar, a utilização de qualquer bloco de fabricação nacional mantendo a configuração original podendo ser trabalhado.

f) 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. (Fiquem atentos, pois estamos elaborando adendos a fim de restringir a potência dos motores no decorrer da temporada). Tais medidas, quando definidas, serão previamente informadas a pilotos e preparadores e, só então, serão publicadas por meio de adendo técnico com, no mínimo, 30 dias de antecedência da etapa para entrarem em vigor.

5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:
a) Livre. Vide Regras Gerais.

6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:
a) Livre. Vide Regras Gerais.

7) CABEÇOTE:
a) Livre. Vide Regras Gerais.

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, blower, turbo, supercharger e outros mais que possam surgir.

9) ESCAPAMENTO:
a) Livre. Vide Regras Gerais.

10) SUSPENSÃO:
a) À distância entre eixos deve permanecer inalterada (medida conforme indica o fabricante), com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros). **b)** Obrigatório o uso de "wheelie bar" para veículos com motor traseiro.
c) As rodas utilizadas na "wheelie bar" não poderão ser feitas de material metálico.
d) Demais modificações são livres.

11) TRANSMISSÂO:
a) A caixa de câmbio é livre (nacional ou importado), mas deve obrigatoriamente contar com acionamento manual.
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 movimentar a alavanca).
c) Trambulador é Livre.
d) Proibido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática.
e) A existência de conversor de torque no câmbio caracterizará o mesmo como automático.
f) Permitido o uso de caixas de câmbio do tipo "clutchless", como G Force GF2000 Clutchless, GForce GF-5R Clutchless, Liberty's Gears Pro-Stock, Liberty's Gears Ultimate Z, Liberty's Gears Extreme, JericoClutchless, Lenco e similares.
g) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.
h) Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel metálico com 3 mm (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

12) EMBREAGEM:
a) Livre

13) RODAS E PNEUS:

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

b) Liberado o uso de pneus “slick” na medida máxima de 29.5” x 10.5W, descrita na lateral do mesmo.

c) Permitida a utilização de pneus importados, respeitadas as medidas máximas acima citadas.

d) Proibido o uso de pneus recapados, “remolde” ou similares.

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

14) SISTEMA DE FREIO:

a) O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

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

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, conforme segue abaixo:

b) Liberado rebaixar o 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) Fica proibida a substituição total do chassi/monobloco por estrutura tubular, carenada ou não.

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

e) 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.

f) Os recortes na estrutura deverão manter os requisitos mínimos citados abaixo conforme o tipo de chassi:

Veículos com chassis do tipo plataforma (Ex.: Fusca e derivados) e motor traseiro:

- A suspensão dianteira deverá ser a original do veículo ou modelo original, podendo ser retrabalhada e ter sua fixação deslocada.
- É obrigatória a presença do cabeçote frontal (cabeça de porco)
- O túnel original deve ser mantido até a fixação da ladder bar/4link
- Veículos Monobloco (Ex.: Chevette, Opala...) e motor dianteiro:
- A parede corta fogo deverá manter as características originais do veículo, mantendo os suportes da torre de suspensão.
- Liberado o trabalho ou recorte das longarinas dianteiras somente até os pontos de fixação do quadro da suspensão dianteira.
- O quadro da suspensão dianteira deverá ser o original do veículo, as bandejas ou braços da suspensão podem ser substituídos por modelos tubulares.
- O assoalho deve ser mantido original até a coluna “A”
- Liberado o trabalho ou recorte no túnel para acomodação do eixo-cardan, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.

g) Complemento vide Regras Gerais.

16) HABITÁCULO:

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

b) Obrigatória a 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 março 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