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 TURBO TRASEIRA B – TTB

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 traseira equipados com motores superalimentados por meio de turbo-compressor.

HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) cilindros e 6 (seis cilindros).

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

c) A denominação desta categoria será Turbo Traseira - B.

PESO MÍNIMO:

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

- 980 kg (novecentos e oitenta quilos) para veículos equipados com cabeçote de 8 válvulas;
- 1100 kg (um mil e cem quilos) para motores da família “GM Opala 4 cilindros” e para veículos equipados com cabeçote de 16 (dezesseis) e 20 (vinte) válvulas.
- 1.300 kg (um mil e trezentos quilos) para veículos 6 (seis) cilindros equipados com bloco de ferro.

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

c) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

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 (Salvo as descritas neste regulamento).

b) O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação dos suportes no motor devem permanecer originais.

c) Nos veículos Volkswagen Fusca e derivados fica liberada a alteração na altura de fixação do motor em três polegadas.

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

e) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo, respeitando o mesmo número de cilindros do original.

f) Liberado para veículos refrigerados a ar de 4 cilindros o bloco de motor da marca “auto linea”, mantendo a configuração original, podendo ser trabalhado.

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

h) Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, a troca do motor original pelos motores GM Família II 8 (oito) e 16 (dezesseis) válvulas e GM Opala 4 cil, VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesseis) ou 20 (vinte) válvulas.

i) Liberado o uso do motor AP Volkswagen 8 (oito), 16 (dezesseis) ou 20 (vinte) válvulas para Dodge Polara, Fuscas e derivados.

j) Fica livre para veículos modelo Dodge Polara, a troca do motor original pelos motores 4 cilindros da mesma marca ou da linha Fiat.

k) Para veículos equipados com motor traseiro, fica liberado a confecção de um duto de ar para a boca da turbina. Para os veículos com motor dianteiro que optarem por fazer o duto, o mesmo deverá ser feito na parte frontal do carro através da grade do motor, para-choque ou painel frontal (mini frente).

l) Liberado o uso de blocos (4 cilindros) “Racing”, “billet” ou fundidos, do mesmo ou outro material, fabricados pelo próprio fabricante do veículo ou terceiros, desde que tenham mantenham as características do mesmo bloco do fabricante do motor quanto a altura, espaçamento entre cilindros, furação do câmbio, e outros, ou seja, um virabrequim e/ou cabeçote original do fabricante poderá ser usado nesse bloco “Racing”.

m) Veiculos equipados com motores 6 cilindros só poderão utilizar blocos originais (ferro)

SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Marca e tipo livre.

SOBREALIMENTAÇÃO:

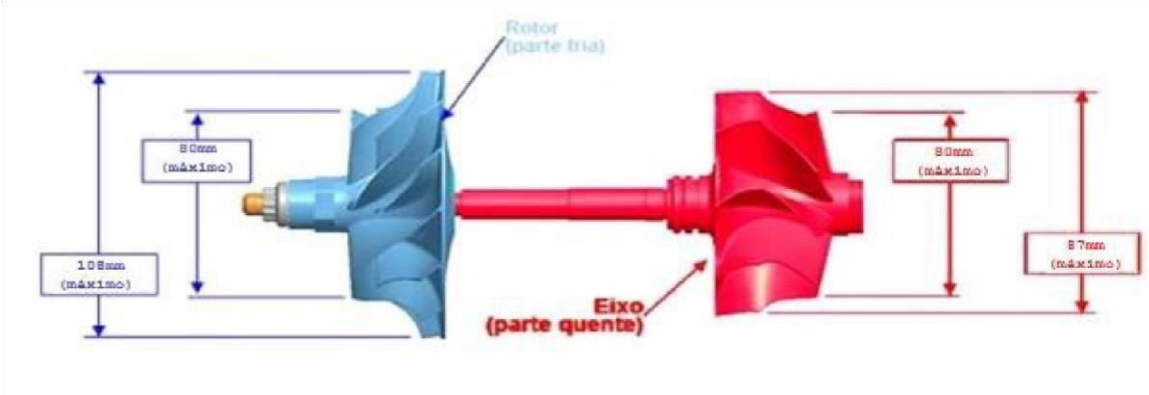
Permitido somente o uso de 01 (um) Turbocompressor nacional ou importado, seguindo as especificações abaixo:

Tamanho do rotor

- Diâmetro menor: 80 mm (tamanho máximo)
- Diâmetro maior: 108 mm (tamanho máximo)

Tamanho do eixo

- Diâmetro menor: 80 mm (tamanho máximo)
- Diâmetro maior: 87 mm (tamanho máximo)



a) 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. 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 máxima de 80mm, deverá ser de no máximo 81,5mm.

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

SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Livre

b) Complemento Vide Regras Gerais.

CABEÇOTE:

a) O cabeçote deve ser original, podendo este ser substituído por outro de reposição, devendo este ser proveniente do mesmo fabricante do motor e seguir todas as especificações do cabeçote original.

b) Para os veículos equipados com cabeçote 8 (oito) válvulas, é permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca, desde que sejam fabricados em alumínio fundido. (proibido o uso de cabeçotes do tipo billet)

c) Fica livre o seu trabalho.

d) Permitida a substituição do comando de válvulas original.

e) Para veículos equipados com motor refrigerado a ar, fica liberado o uso de cabeçotes do tipo “044” da marca Auto Línea / CB Performance.

f) Para veículos com motores 6 cil, o cabeçote deve ser original, podendo este ser substituído por outro de reposição, devendo este ser proveniente do mesmo fabricante do motor e seguir todas as especificações do cabeçote original.

ALIMENTAÇÃO:

a) O coletor de admissão é livre.

b) O número de carburadores ou corpos de injeção é livre.

c) 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.

d) Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

e) Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.

f) Proibido o uso de óxido nitroso.

g) Obrigatório o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais para os veículos equipados com blocos “billet (motores 4 cilindros) e motores 6 cilindros com bloco de ferro.

ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo na suspensão dianteira, podendo ser alterados na suspensão traseira, respeitando-se a estrutura do veículo. A distância entre eixos deve ser mantida conforme a indicada pelo fabricante com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros).

b) Todos os componentes da suspensão dianteira devem estar presentes nos seus lugares originais.

c) Fica liberado o trabalho nas longarinas traseiras conforme especificado no item f de Carroceria e Chassi

d) Liberado o uso de rodas (wheelie bar) somente para veículos com motor traseiro com comprimento máximo de 1,30 metros medido do centro do eixo traseiro até o final das rodinhas.

e) Proibido o uso de “four link”, exceto quando este for à suspensão original de fábrica, porém não pode ser substituída por um four link de competição. (Ex: suspensão original do Opala)

f) Liberado o uso de “ladder-bar”.

g) Liberado o uso de amortecedores do tipo “coil-over”.

h) Permitido a retirada da barra estabilizadora.

TRANSMISSÃO:

a) Livre devendo ser nacional ou importado.

b) O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

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

d) Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.

e) Não é permitido o uso de alavanca/trambulador “in line”/”v gate”/sequencial.

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

g) Obrigatório o uso de alavancas em H (“h pattern”).

h) Proibido o uso de câmbios “clutchless” mesmo que estejam equipados com alavanca em H.

i) Os veículos dotados de eixo cardã deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança, de no mínimo 3,0 mm (três milímetros) de espessura, que impeça o cardã de tocar o solo em caso de quebra.

j) Permitido a substituição parcial da carcaça de câmbio por modelo Racing, “billet” ou fundido, desde que se mantenha pelo menos 1 seção do câmbio (carcaça) original, com intenção de aumentar a resistência a quebras.

EMBREAGEM:

a) Livre, porém não pode ser automática.

b) Permitido o uso de qualquer sistema eletrônico 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).

RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 18”.

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

c) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 275 mm e mínima 165 mm.

d) Obrigatório o uso de pneus do tipo “DRAG DOT RADIAL”, com as medidas acima citadas descritas na lateral do mesmo.

e) Os pneus deverão ser de construção tipo radial.

f) Os pneus podem ser nacionais ou importados, estar em bom estado de conservação.

g) Permitido o uso, nas rodas dianteiras, de pneus do tipo “Front Runners” com especificações para uso em competições, na medida de aro 15 e 17”.

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

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

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

k) Será permitido o uso de somente 1 (um) par de pneus no eixo de tração para realizar todas as largadas válidas da etapa. Os pneus serão lacrados pela vistoria técnica logo após a primeira largada válida realizada. Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

l) 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 desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

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.

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

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

CARROCERIA E CHASSI:

a) 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 instalação de equipamentos de performance.

c) O assoalho e painel corta-fogo devem permanecer originais.

d) As caixas de ar devem permanecer originais até o limite interno do assoalho ou início da caixa de roda traseira.

e) Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna. Para os veículos Volkswagen Fusca, fica liberado o alargamento dos para-lamas.

f) Liberada a substituição das longarinas traseiras, até o limite da coluna B, por estrutura em aço com a finalidade de acomodar os pneus e a suspensão traseira.

g) A tolerância para o tubo de apoio da suspensão traseira é de no máximo 15 cm antes ou após a coluna B.

h) Liberada a substituição das caixas de roda traseira para acomodação dos pneus por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.

i) Liberado a substituição do fundo do porta-malas, ou da caçamba nos modelos picape, e da estrutura do assento traseiro, ou da estrutura atrás dos bancos nos modelos picape, até o limite

da coluna “B” por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.

j) Liberado o trabalho no túnel do veículo para acomodação do eixo-cardã, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.

k) Permitido o levantamento do capô dianteiro / traseiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos paralamas.

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

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

n) Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro ou traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

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

p) As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém as maçanetas externas devem estar presentes.

q) 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.

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

s) 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.

t) 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.

u) 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.

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

d) Painel (capa), painel de acabamento das portas (forro), guarnições das portas, 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 normalmente. A máquina de levantamento dos vidros traseiros, se for o caso, poderá ser retirada.

e) Permitida a retirada do forro de teto, do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e 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.

f) Permitida a retirada do console central.

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

h) Permitida retirada parte inferior do painel de instrumentos, interruptores e do portaluvas.

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

j) Proibida a instalação de turbinas, “wastegates”, “blowoff” ou qualquer outro componente gerador de calor, gases ou líquido inflamável dentro do habitáculo do veículo.

k) Permitido a instalação de intercoolers e tanques de água dentro do habitáculo do veículo, desde que os mesmos estejam solidamente fixados e não ofereçam nem um tipo de vazamento.

l) Qualquer alteração executada ou “fechamento” interno do veículo deverá ser de aço e estar permanentemente soldado.

m) Complemento Vide Regras Gerais.

SISTEMA ELÉTRICO:

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

b) A bateria deve estar solidamente fixada, sendo permitida a sua transferência para o habitáculo ou porta-malas do veículo, desde que solidamente fixado por um assento/suporte para apoio e por cintas metálicas.
c) Permitida a retirada do alternador
d) Proibida a retirada do motor de arranque.
e) Permitida a substituição do sistema elétrico original por outro de melhor performance.

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 3 (três) 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) 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. Permitido o uso de “catch tank”.
d) Permitido o uso de “catch tank”.
e) Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

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