

CSS Group 1 B 2017

REGULAMENTO TÉCNICO

Aprovado em 28.04.2017



Art. 1 - VIATURAS ADMITIDAS

- a) Viaturas de Turismo e Grande Turismo possuidoras de ficha de homologação, respectivamente dos Grupos 1 e 3 até 31 de Dezembro de 1981.
- b) Viaturas de Turismo e Grande Turismo de série, que não tenham ficha de homologação, mas que sejam de interesse histórico e que pelos números em que tenham sido fabricadas estejam dentro do espírito desta competição e cuja performance teórica não seja superior à dos veículos homologados.
- c) As viaturas referidas na alínea b) terão que ter catálogo de Fábrica com identificação de características técnicas.
- d) Será criada uma lista a actualizar sempre que uma nova viatura for autorizada.
- e) Ficam excluídas as viaturas de Grupo 3 B com uma relação peso/potência melhor que 5 Kg por cavalo. Para calculo desta relação, deve considerar-se o peso da ficha de homologação e a potência indicada pelo fabricante em cavalos DIN.
- f) Viaturas categoria "INV" - Viaturas não pertencentes a nenhuma das categorias acima mencionadas ou que as características da mesma não estejam de acordo com o regulamento. Cada conjunto viatura/piloto terá de ser aprovado pelo comissão organizadora. A viatura será aprovada se a mesma beneficiar a generalidade dos concorrentes, o espectáculo e a organização. Uma viatura qua a comissão considere que tenha uma performance que permita que faça menos de 2 Minutos e 10 segundos no circuito do Estoril) Não serão aceites viaturas equipadas com pneus slick.

Art. 2 - MODIFICAÇÕES AUTORIZADAS

- a) Todas as modificações são interditas excepto se estiverem explicitamente autorizadas no presente regulamento ou estiverem autorizadas pelo Art. 258 do anexo J ao CDI de 1981.
- b) É permitida a preparação em Grupo 1 B e Grupo 3 B.
- c) Entende-se por Gr.1 B a possibilidade de montar uma determinada peça indicada nas especificações na ficha de homologação recorrendo para tal a ferramentas e máquinas. A peça assim trabalhada deve corresponder com total exactidão à original, devendo para tal ser mantidas todas as cotas e pesos indicados na ficha.
- d) Na *Classe 1052*, de forma a que os veiculos tenham uma performance mais próxima dos restantes, serão, permitidas algumas modificações adicionais, desde que utilizando componentes utilizados na epoca da viatura em questão. Todas as modificações terão de ser autorizadas pela comissão organizadora.

Art. 3 - "CLONAGEM"

- a) Entende-se por peça clone uma peça que tenha as mesmas características técnicas que a original, mas não seja rigorosamente igual. O desempenho da peça clone não pode ser de molde a melhorar a performance do veículo.
- b) As peças clone autorizadas devem constar de uma lista anexa ao passaporte técnico e a sua utilização deve ser tornada pública. A autorização deve ser requerida junto da comissão técnica e o requerente deve indicar qual a peça de origem e qual a que a substitui.

- c) Face ao limitado número de blocos EG disponíveis e em bom estado, a organização permite a utilização como peça clonada dos blocos Volkswagen marcados com os códigos EG, FN, FR,

YN, Y, WV e YP desde que os mesmos tenham o diâmetro de 79,5 mm e curso de 80 mm como blocos originais 1.6 EG. As restantes modificações, constantes neste regulamento são também permitidas nestes motores. Os blocos réplica, obviamente, não podem ter qualquer diferença que melhor a performance do veículo.

Aproveitamos para esclarecer que os blocos EA, EW, EZ, EZA, HN, HZ ou qualquer outros blocos estão interditos.

Art. 4 - EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

a) O equipamento de iluminação deve estar presente e funcionar na totalidade, com especial atenção aos Stops.

Art. 5 - DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

a) Recomenda-se que se mantenha o depósito de origem.

b) Pode ser substituído por um homologado pela FIA, com capacidade igual ou inferior ao de origem sendo obrigatória a sua colocação no local de origem.

c) Caso o veículo possua um depósito homologado pela FIA, terá que estar dentro do período de validade.

d) Pode também ser utilizado um depósito não homologado com as seguintes características:

1) Fabrico em liga de metal

2) Espuma anti explosão no seu interior.

3) Capacidade igual ou inferior ao depósito de origem. Colocação no local de origem. Entende-se por local de origem o compartimento em que vem colocado de origem e não a sua posição dentro deste compartimento. No caso de depósitos exteriores é obrigatório seguir o estipulado no Art. 5, alíneas a, b e c.

Art. 6 - CIRCUITO DE ARREFECIMENTO

a) O radiador e as suas tubagens são livres, desde que executem apenas as funções a que se destinam e mantenham a sua localização original.

Nenhuma modificação pode ser feita na carroçaria. No entanto a comissão técnica pode autorizar que carros com motor refrigerado a água e de montagem central ou traseira, mudem a posição do radiador.

b) O radiador da chufage bem como o seu mecanismo podem ser suprimidos.

c) O termostato é livre ou pode ser suprimido.

d) É permitido acrescentar uma ventoinha eléctrica ou substituir a de origem por uma eléctrica.

Art. 7 - ALIMENTAÇÃO

a) O (s) carburador (es) ou bomba (s) de injeção normalmente montado (s) no modelo homologado e inscrito (s) na ficha de homologação, não deve (m) ser substituído (s) nem modificado (s). No entanto o(s) carburadores utilizados podem ser Clones (ver Art. 3). O (s) carburador (es) Clone, também não podem ser modificados.

b) É consentido modificar os elementos que regulam a dosagem da quantidade de combustível admitida no motor, mas não a quantidade de ar.

c) O elemento do filtro de ar bem como a sua caixa podem ser suprimidos. Podem ser montadas "cornetas" nos carburadores desde que essa montagem não implique a sua modificação.

d) No caso de um motor sobrealimentado, o sistema de sobrealimentação deve manter-se rigorosamente igual ao de origem.

e) Nos carros em que a alimentação é feita por carburadores e que utilizam bomba de gasolina mecânica, esta pode ser substituída por uma eléctrica. É autorizada a montagem em paralelo de uma bomba de reserva. Um sistema de regulação de pressão é autorizado.

Art. 8 - INSTALAÇÃO ELECTRICA

a) Não deve ser modificada a tensão (voltagem).

b) A localização da bateria pode ser alterada, desde que cumpra com as normas de segurança.

c) São livres a marca e capacidade da bateria e do alternador. O fio da excitação do alternador pode ser desligado. Pode-se usar um interruptor para o efeito.

d) A bobina de ignição, o condensador, o distribuidor e o regulador de tensão são livres, sob reserva de que o sistema de ignição se mantenha o previsto pelo fabricante, para o modelo considerado. Entretanto, esclarece-se que a montagem de uma ignição electrónica é autorizada, na condição de que nenhuma outra peça mecânica, além das mencionadas, seja modificada ou substituída.

e) A marca e o tipo das velas são livres.

Art. 9 - TRANSMISSÃO

a) A alavanca de comando da caixa de velocidades deve ocupar o lugar previsto pelo fabricante, mencionado na ficha de homologação. No entanto, a sua forma e comprimento são livres. O ponto pivot da alavanca também pode ser alterado, sistema habitualmente designado por “quick shift”.

b) A relação final deve estar de acordo com a ficha de homologação, mas pode ser clonada e fabricada de raiz, na condição de todos os parâmetros da peça original serem mantidos, à excepção da gravação de eventuais números de série.

c) O disco de embraiagem é livre.

Art. 10 - SUSPENSÃO

a) Os amortecedores são livres, desde que mantenham o mesmo princípio de funcionamento e tipo de fixação. Não podem possuir qualquer tipo de afinação exterior nem elementos adicionados.

b) É permitido alterar o camber das rodas da frente, utilizando para o efeito peças que permitam a regulação do aperto dos amortecedores aos cabeçotes da suspensão sem fazer alterações na carroçaria ou dos parafusos de aperto à manga de eixo. Nos carros em que tal não for possível, é permitido “rasgar” os apoios da suspensão na carroçaria.

c) As molas do tipo helicoidal são livres na altura, espessura e têmpera, mas não no seu número que se deve manter o mesmo. É possível modificar os apoios das molas. Os pratos devem estar inequivocamente fixos, não podem ser nem reguláveis nem roscados.

d) As molas de lâminas devem ser mantidas de origem, mas podem ser “batidas” para alterar o seu arco. Alternativamente podem ser usados calços para mudar a altura do carro ao chão.

e) A geometria da suspensão traseira só pode ser alterada se as peças originais e homologadas o permitirem.

f) Barras Estabilizadoras Golf GTI: A ficha de homologação dos VW Golf GTI está incompleta não especificando a dimensão das barras estabilizadoras do modelo Golf GTI. A comissão técnica aproveita para esclarecer que segundo o catálogo do veículo, as barras têm os seguintes diâmetros: 16,65 mm frente e 20,60 mm na traseira com tolerância de 2%.

Art. 11 - JANTES

a) É permitido alterar o diâmetro da medida homologada, bem como a sua marca.

b) A largura da jante é livre, desde que não implique qualquer alteração na carroçaria.

c) A roda (jante e pneu) não pode sair fora do perímetro da projecção ao solo da carroçaria e não pode tocar a carroçaria em qualquer ponto do curso da suspensão.

Art. 12 - PNEUS

a) Os Pneus Toyo R888 2G e R888R 2G são os pneus obrigatórios. Os mesmos terão de ser fornecidos pela Dispna Pneus S.A.

b) Na classe Mighty Mini, os pneus obrigatórios são os YOKOHAMA A539, 165.60.12 71H de fornecimento livre, mas aconselhado pela Mini Shop Portugal.

c) Na classe 1052 e Production Cup outros pneus, que o comité organizador considere menos performantes que os Toyos citados no Art. 12 a), poderão ser aceites. Nesse caso, as equipas devem fazer um pedido por escrito juntamente com o formulário de inscrição, de forma a que a organização tenha tempo de analisar o pedido.

d) A roda sobresselente pode ser retirada.

Art. 13 - TRAVÕES

a) As pastilhas e calços são livres desde que não aumentem a superfície de atrito.

- b)** Os discos são de marca livre desde que mantenham a composição e medidas de origem.
- c)** Nos veículos com sistema de travagem assistido, este sistema pode ser desligado, mas não suprimido.
- d)** Os tubos flexíveis de travão originais podem ser substituídos por outros de malha de aço.

Art. 14 - CARROÇARIA

- a)** Exterior - deve permanecer integralmente de origem.
- b)** Interior - Todos os bancos de origem podem ser suprimidos, devendo o do condutor estar de acordo com as regras FIA em vigor que se indicam no Art. 18, deste regulamento.
- c)** O material dos painéis interiores das portas é livre desde que não apresente zonas cortantes ou qualquer outro perigo.
- d)** Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material plástico do tipo Policarbonato. O material acrílico é expressamente interdito.
- e)** O sistema de montagem dos vidros laterais plásticos é livre e os elevadores, no caso de existirem, podem ser suprimidos.
- f)** Nos modelos em que os pára-choques não façam parte integrante da carroçaria, podem ser retirados.

Art. 15 - MOTOR

- a)** Será permitida uma cota de rectificação dos cilindros máxima de **0,6 mm**, na condição de não ultrapassar a classe de cilindrada.
- b)** Todo o material de reparação, incluindo os êmbolos, vulgarmente conhecido como de mercado paralelo, é permitido ao abrigo do Art. 3 deste regulamento, lembrando que deve ser idêntico e não melhorar a performance relativamente a peças de origem.
- c)** A árvore de cames é livre no que respeita às suas características de comando das válvulas, desde que a sua montagem não implique nenhuma modificação em qualquer outra peça do motor. O curso de abertura das válvulas devem estar em conformidade com as de origem. A polie ou carreto da árvore de cames pode ser modificada ou substituída por outra (eventualmente com afinação).
- d)** A cota de rectificação (aplainagem) quer da cabeça do motor quer do bloco são livres, desde que não tenha que se modificar nenhuma outra peça.
- e)** O colector de admissão é livre para permitir a utilização de carburador (es) clone.
- f)** Todo o escape é livre incluindo o colector. No entanto, em termos de ruído tem que estar conforme as normas FIA.
- g)** O sistema de lubrificação pode incluir um radiador de óleo mesmo que este não esteja homologado na ficha de Gr.1 B ou Gr. 3 B. A sua montagem não pode implicar modificações na carroçaria para além da fixação.
- h)** Os verificadores técnicos reservam o direito de selar os motores e caixas de velocidades no primeiro evento oficial, corrida ou outro em que o carro esteja presente. Dois parafusos ou pernos da cabeça devem ser perfurados com uma broca de 2mm para ser possível aplicar os selos. Os 2 parafusos da caixa do diferencial devem ser perfurados com uma broca de 2mm para ser possível aplicar os selos.

Art. 16 - PESO MÍNIMO

- a)** O peso mínimo é o indicado na ficha de homologação, acrescido de 75Kg. A pesagem será feita com o piloto e todo o seu equipamento a bordo e o carro em condições de prova. Os depósitos não serão esvaziados para a pesagem.

Art. 17 - OUTRAS MODIFICAÇÕES E ALTERAÇÕES

- a)** É permitido substituir os apoios do motor e da caixa de velocidades por outros de material diferente, desde que a posição dos componentes não seja alterada.
- b)** É permitido substituir todas as peças de apoio em borracha da suspensão, por outras de material diferente que cumpram exclusivamente as mesmas funções.
- c)** É permitida a abertura dos “capot-motor” nos carros de motor atrás, de acordo com o que se fazia na época.

d) O Jaguar XJ-S, apesar de não ter ficha de Homologação, poderá competir segundo a especificação do catálogo e com o peso de 1400 Kg.

Art. 18 - SEGURANÇA

18.1 - De acordo com o Art. 11 das PGAK 2017

Em relação ao Arco de segurança, é necessário que tenha tido homologação e que o seu estado de conservação, sistema de fixação e o local de fixação na carroçaria, se encontrem em bom estado. Também este item estará sujeito a uma verificação e validação da Comissão Técnica.

Art. 19 - ESTABILIDADE DO REGULAMENTO

À excepção de modificações por motivos de segurança, ou para permitir estabelecer o equilíbrio competitivo entre todos os participantes, nenhuma outra modificação estrutural poderá ser introduzida no presente regulamento até ao fim anual do Troféu.

Art. 20 - “PRODUCTION CUP”

a) Os veículos admitidos terão uma cilindrada igual ou inferior a 1600cc e farão parte de uma lista a elaborar pela comissão técnica.

b) Estes veículos não poderão usufruir de “peças e homologações alternativas”. Para o efeito, os candidatos deverão apresentar uma cópia da ficha de homologação à comissão técnica que “cortará” as peças não permitidas e autenticará a ficha assim reduzida.

c) Relativamente ao permitido nos artigos acima fica interdito o seguinte:

Art. 1 - Só são autorizados os veículos mencionados na lista do Art. 20 a).

Art. 2 - Não é permitida a preparação em Gr. 1.5.

Art. 3 - Não são permitidas peças clone.

Art. 4 - O depósito de combustível deve ser o original.

Art. 5 - a) Não são permitidos carburadores clone.

b) A caixa do filtro de ar não pode ser suprimida e não podem ser usadas “cornetas”.

Art. 6 - A bateria deve permanecer no seu local de origem.

Art. 7 - a) Não é permitido o sistema “quick shift”.

b) Não é permitido clonar a relação final.

Art. 8 - a) Não são permitidas peças para regular o camber.

b) É interdito modificar os apoios das molas.

Art. 9 - a) A árvore de cames deve ser de origem, sem modificações.

b) O colector de admissão deve ser de origem.

c) O colector de escape deve ser de origem.

Lista de veículos pré-autorizados:

5356 Datsun Sunny 1200 B110

5623 BMW 316

Veículos que não serão autorizados nesta categoria (a título de exemplo):

5505 Simca 1000 Rallye 2/3

5028 Austin-Morris Cooper S

Art. 21 - Regulamento técnico “Mighty Mini”

a) Regulamento técnico de acordo com o regulamento “Mighty Mini” de 2017. Versão traduzida como Anexo 2 deste regulamento