



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING



VISA FPAK nº 109/TFKIA/2018

Emitido em: 08/05/2018

REGULAMENTO TÉCNICO KIA PICANTO GT CUP

Artigo 1 – INTRODUÇÃO

1.1 – Todas as viaturas terão de estar em conformidade com o presente Regulamento

Em caso de dúvida em determinado componente, este será comparado com uma ou mais peças idênticas aos originais.

1.2 – A substituição de uma peça usada à excepção das permitidas por este regulamento tem de ser efectuada por uma peça de origem referenciada pelo construtor, para o modelo em questão e devidamente aprovada pela comissão organizadora.

1.3 – O concorrente será responsável pela conformidade das peças de substituição montadas na sua viatura e terá por isso, de se assegurar da sua conformidade técnica antes da sua utilização.

1.4 – Todas as viaturas do “Kia Picanto Gt Cup” têm de estar integralmente conforme o presente regulamento técnico durante o desenrolar de toda a prova.

1.5 – A Comissão Organizadora, reserva-se o direito de selar ou marcar determinados componentes da viatura.

Nestes casos, as marcas ou selagens colocadas não poderão ser retiradas, substituídas ou imitadas.

1.6 - Está totalmente interdito remover, modificar, maquinar ou acrescentar qualquer peça que não esteja devidamente autorizada pela Comissão organizadora, ou pelo presente regulamento. Qualquer alteração ou interferência com todo o software ou hardware da viatura está igualmente proibida. O Incumprimento desta regra dá direito a exclusão Imediata do “Kia Picanto GT Cup 2018”.

ARTIGO 2 – DEFINIÇÃO do “Kia Picanto Gt Cup”

O “Kia Picanto Gt Cup” é reservado a viaturas da marca “KIA” propulsionadas com motor da mesma marca, 1.0 turbo, do ano de fabrico 2017, e modificadas para competição sob supervisão da Comissão Organizadora.

Artigo 3 – DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

3.1 – Fixações Suplementares

Dois fechos de segurança suplementares têm de ser instalados no capot do motor e também na tampa da mala.

3.2 – Armação de segurança

O arco de segurança é soldado e instalado pela KIMSO com a Homologação nº KK-1801 com o nº de série S/18.XX especifica para o “Kia Picanto Gt Cup”.

3.3 – Cintos de segurança

Para todas as viaturas é obrigatório o uso de cintos de segurança equipados com um sistema de fecho por "fecho rotativo" de cinco (5) pontos de fixação.

Os cintos têm de ser fixados nos pontos previstos na carroçaria da viatura e respeitar a norma FIA 8853/98 ou 8854/98 (de cinco apoios).

3.3.1 – Rede de segurança

É obrigatório a utilização de rede de segurança homologada pela FIA, Lista técnica nº 48, e terá de estar fixa ao arco de segurança do lado do condutor e situar-se ente o condutor e a janela do mesmo lado.

3.4 – Extintores – Sistemas de Extinção

Cada viatura tem de estar equipada com um sistema de extinção manual.

3.5 – Corta – Circuitos

Montagem obrigatória em todas as viaturas

O corta – circuitos geral tem de desligar todos os circuitos eléctricos (bateria, alternador, luzes, avisadores, ignição, acessórios eléctricos, etc.) e tem igualmente de parar o motor a qualquer rotação.

Tem de ser de modelo anti-deflagrante e poder ser manobrado pelo condutor, normalmente sentado, e o volante montado. O interruptor interior e terá de estar assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com 12 cm de base.

3.6 – Retrovisores

A viatura tem de possuir todos os retrovisores de origem.

3.7 – Anel de Reboque

Cada viatura terá que estar equipada à frente e atrás, com cinta de reboque solidamente fixado à estrutura, com um diâmetro interior mínimo de 60mm; as quais não poderão ser salientes em relação ao perímetro da carroçaria.

Estes anéis, além de estarem numa posição de fácil acesso, deverão poder ser utilizados, mesmo que a viatura esteja “enterrada” numa escapatória de gravilha.

Terão a sua localização sempre indicada por uma seta com um traço não inferior a 5 cm e terão de apresentar uma cor de modo a contrastarem com a cor da carroçaria.

3.8 – Vidros

É obrigatória a utilização de pára-brisas e todos os restantes vidros da viatura em bom estado e sem quebras.

3.9 – Banco do Condutor

É obrigatório a utilização de banco devidamente homologado pela FIA com validade em vigor.

Artigo 4 – PESO MÍNIMO

4.1 – Peso do Carro + Piloto(s) = 1000 Kg

Equipas a Solo: Será adicionado o peso do Piloto devidamente equipado ao do carro e terá de totalizar o peso mínimo.

Equipas de 2 pilotos: será adicionado o peso médio dos pilotos ao peso do carro, ou seja, soma-se o peso dos 2 pilotos devidamente equipados e divide-se por 2, esse valor somado ao peso do carro terá de totalizar o peso mínimo correspondente.

O peso mínimo tem de ser respeitado durante toda a duração da prova.

A adição de qualquer líquido, produto ou material bem como a substituição de qualquer parte da viatura por outra mais pesada é interdita durante os treinos ou corridas.

4.2 – LASTRO

Abaixo deste peso, será obrigatória a colocação de um ou mais lastros, na condição de estes serem constituídos por blocos sólidos, fixos por meio de parafusos e de forma a que se possam selar.

No caso de utilização de lastros, estes terão de ser constituídos por múltiplos de 5kg, e a sua fixação será sempre efectuada no lugar do passageiro, visíveis e fixados mecanicamente de modo a serem selados pelos comissários técnicos. Será obrigatório o uso de uma base em aço, devidamente aparafusada e segura em pontos sólidos da carroçaria (como pontos de fixação de cintos e barras do chassis), onde de modo seguro sejam aplicados os pesos/lastros.

Artigo 5 – CARROÇARIA / HABITÁCULO

São interditas quaisquer modificações da carroçaria, do eixo traseiro e dos elementos da carroçaria, à excepção daquelas autorizadas pelo presente regulamento. Eventuais reparações da carroçaria deverão ser efectuadas por substituição ou reparação, de acordo com os métodos preconizados pela KIA.

Não é permitida a modificação da configuração original da carroçaria.

Todos os elementos de carroçaria têm de estar sempre em bom estado. As peças que apresentem desgaste deverão ser substituídas.

Os faróis de iluminação frontais de origem são substituídos por peças em fibra de vidro de desenho exterior idêntico aos faróis originais, cada 1 com uma tomada de ar.

A tomada de ar do farol do lado esquerdo alimenta o motor pela admissão e a tomada de ar do farol do lado direito faz refrigeração do compartimento do motor.

Todas as condutas têm de ser mantidas na sua posição original.

Artigo 6 – MOTOR

6.1 – Existe um reservatório de óleo de motor que funciona como recuperador de excesso de óleo proveniente do motor.

6.2 – Está instalada uma caixa preta “On Power Box” junto à bateria que faz parte integrante da cablagem do motor.

6.7 – Sistema de arrefecimento

É proibida a remoção do termostato ou qualquer outro equipamento ou peça.

6.8 – Alimentação

O sistema de injeção original tem de ser mantido, ref^a:

6.9 – Filtro de Ar

Todo o ar de combustão admitido pelo motor terá de passar por uma caixa de filtros de ar.

O filtro de ar será o fornecido pela CRM Motorsport e mantida a sua posição conforme todos os restantes carros.

6.10 – Lubrificação

Não poderá existir retorno do óleo do recipiente recuperador para o motor.

Os gases terão que ser enviados para a conduta de admissão ou recuperador de óleo.

6.11 – Sistema de Escape

É obrigatória a utilização do sistema de escape fornecido pela CRM Motorsport.

6.12 – Árvores de Cames

Origem.

6.13 – Turbo

Origem

Artigo 7 – TRANSMISSÃO

7.1 – Caixa de Velocidades

7.1.1 – A caixa de velocidades tem de ser a que equipa a viatura de origem, de cinco rappers para a frente e um (1) para trás, engrenáveis e em estado de funcionamento

7.1.2 – Não é permitida qualquer alteração e / ou modificação na caixa de velocidades.

7.2 – Comando da caixa de velocidades:

O dispositivo de comando para a selecção das velocidades tem de ser o que equipa a viatura de série.

A mudança de velocidade tem de ser feita mecanicamente.

A grelha de selecção da caixa de velocidades tem de ser a que equipa a viatura de série.

O punho da alavanca de velocidades é de serie.

7.3 – Rappers:

Uma marcha-atrás terá de estar sempre presente e engrenável pelo condutor quando sentado no seu lugar, com os cintos colocados.

Os rappers de caixa de velocidades são os seguintes:

1a 3.615 2a 1.955 3a 1.207 4a 0.893 5a 0.688

Final 4.54 (13/59)

7.4 – Os suportes da caixa de velocidades e os apoios terão de ser os de origem, fornecidos no Kit através da CRM Motorsport

7.5 – Embraiagem

Origem

7.6 – Diferencial

7.6.1 – Não é permitida qualquer alteração e / ou modificação no diferencial.

7.6.2 – Não é permitida a montagem de qualquer sistema de bloqueamento dos diferenciais.

7.7 – Veios de Transmissão

Os veios de transmissão entre o diferencial e as rodas são os que equipam a viatura de série.

Artigo 8 – SUSPENSÕES

8.1.– DEFINIÇÃO DAS PEÇAS

Suspensões Bilstein com regulação em altura e molas eibach, fornecidas no Kit Troféu pela CRM Motorsport

8.2 – O camber dianteiro é: 2,5º negativos no máximo.

Não poderá baixar de -2,5 graus

O camber traseiro é: 2º negativos no máximo.

Não poderá baixar de -2 graus

8.3 – As alturas são livres desde que respeitado o Artigo 8.4 deste regulamento.

8.4 – Altura ao Solo

A distância mínima entre o cárter ou ponto mais baixo do motor e o solo não pode ser inferior a 60mm com o piloto a bordo.

A viatura terá de poder passar, por uma bitola de 60 mm x 60 mm e com 800 mm de comprimento.

Este teste terá que ser efectuado numa superfície plana.

A regulação da altura só poderá ser feita através da porca e contraporca dos amortecedores, sem alteração de nenhum dos componentes de origem.

Artigo 9 – DIRECÇÃO

Origem.

9.1 – Volante de Direcção

Origem.

Pode ser instalado cubo de volante que permita alterar a posição em profundidade do mesmo.

Esta alteração terá de ser verificada e validada pelos comissários técnicos em cada prova, para garantir que cumpre as regras de segurança em vigor.

Art. 10 – RODAS E PNEUS

10.1 – Rodas Completas

A dimensão das jantes é de 15” (diâmetro) x 6,5” (largura).

As jantes terão de ser as fornecidas no Kit pela CRM Motorsport, da marca Fondmetal evocorse.

São proibidos os extractores de ar aplicados sobre as rodas.

As porcas de fixação das rodas são as de origem.

10.2 – Pneus

10.2.1 – Os pneus a utilizar obrigatoriamente serão os Hankook 195/50R15” Ventus, do tipo radiais (homologados para a utilização na via pública) .

10.2.2 – Não é permitido cortar ou alterar o piso original dos pneus.

10.2.3 – Não é permitido alterar o tipo de mistura e o “grip” original dos pneus através de adição de substâncias ou de qualquer outro meio.

10.2.4 – Não é permitido utilizar-se cobertores de aquecimento ou qualquer outro meio de aquecimento de pneus.

10.2.5 – A utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

10.2.7 – O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) terá que conter apenas ar atmosférico.

10.3 – Roda de reserva

Não é permitido transportar qualquer roda de reserva a bordo.

Art. 11 – TRAVÕES

11.1 – Não é permitida qualquer modificação ou alteração no sistema de origem de travagem ou aplicar qualquer outro tipo de tratamento nas peças que o constituem de modo a alterar a capacidade de travagem do sistema de origem.

11.2 – A marca e o tipo de óleo de travões é obrigatoriamente fornecido pela CRM Motorsport

11.5 – As pastilhas de travão da frente e traseira são obrigatoriamente fornecidas pela CRM Motorsport e são de origem.

11.6 – Todo o sistema hidráulico tem de ser mantido, não podendo ser instalado qualquer repartidor de travagem.

11.7 – O sistema de travão de mão não pode ser alterado nem modificado e tendo de ser mantido operacional.

11.8 – Bomba principal de travões

Origem.

Art. 12 – SISTEMA ELÉCTRICO

12.1 – Cablagem

Origem com modulo On Power Box.

12.2 – Bateria

Origem.

12.3 – Alternador

O alternador tem de ser o que equipa a viatura de origem, não podendo ser desligado e tendo que estar em funcionamento.

12.4 – Motor de arranque

A colocação do motor a trabalhar na grelha de partida ou nas boxes, só pode ser efectuada com o motor de arranque de origem accionado pelo condutor sentado e com o cinto de segurança colocado.

12.5 – Sistema de iluminação

Os faróis frontais são proibidos.

Só poderá utilizar carenagens em fibra, fornecidas no Kit.

12.6 – Fusíveis

Origem

12.7 – Limpa-vidros

Origem

Artigo 13 – TABLIER – PAINEL DE INSTRUMENTOS

Origem

Artigo 14 – LUBRIFICANTES

Obrigatório a utilização dos Lubrificantes Galp, fornecidos pela CRM Motorsport.

Art. 15 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

15.1 – Depósito de Gasolina

O reservatório de origem é mantido no seu local e em perfeito estado de funcionamento.

15.2 – Canalizações de Gasolina

As canalizações terão que ser as que equipam a viatura de série.

15.3 – Bomba de Gasolina

Só poderá ser utilizada a bomba de gasolina que equipa a viatura de origem, qualquer alteração ou modificação é interdita.

Não é permitido a montagem de filtros de gasolina adicionais.

Art. 16 – CARBURANTE, COMBURENTE

16.1 – O único combustível autorizado é gasolina sem chumbo comercial fornecida normalmente pelas estações de serviço de venda ao público de 98 ou 95 octanas (DIN EN 228) .

O combustível a utilizar durante as provas terá de estar em todas as

circunstâncias, de acordo com o Art. 252 – 9.1 do Anexo “J” ao CDI.

É proibida qualquer modificação do combustível prescrito. Por conseguinte, não é permitida a mistura ou a extracção de qualquer substância, nem tão pouco alterar a sua concentração. Não é permitida a mistura com outros combustíveis.

Os orifícios de enchimento não poderão ser modificados na sua posição em relação aos que equipam a viatura de origem, excepto nos reservatórios de segurança FIA.

Durante a participação nos treinos e ou corridas é permitido o uso de tampões de chave, nos orifícios de enchimento, desde que a chave esteja colocada e fixada na fechadura.