

REGULAMENTO KIA Rally Cup



FEDERAÇÃO PORTUGUESA
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

VISA FPAK Nº 615T/KRC/2023

Emitido em 30/06/2023



REGULAMENTO TÉCNICO

Artigo 1 – INTRODUÇÃO

1.1 – A equipa técnica presente nas provas é composta por dois técnicos nomeados pela CRM Motorsport e pelo Delegado Técnico nomeado pela FPAK para a prova.

1.2 - Todas as viaturas terão de estar em conformidade com o presente Regulamento e com a regulamentação do Trofeu/campeonato/prova em que se inserem.

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

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

1.4 – 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.

1.5 – Todas as viaturas do “**KIA Rally Cup**” têm de estar integralmente conforme o presente regulamento técnico durante o desenrolar de toda a prova.

1.6 – 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.

1.7 - 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 da prova.

1.8 - Qualquer alteração necessária e que tenha como objetivo de melhorar a segurança ou performance, deverá ser comunicada à CRM Motorsport e à FPAK.

Após análise e caso a mesma seja aceite, o presente regulamento será alterado ao abrigo do Art.º 1.6 das PGAK e 18.2.2 CDI de forma equitativa para todos os concorrentes.

ARTIGO 2 – DEFINIÇÃO do “KIA Rally Cup”

2.1 – O “KIA Rally Cup” é reservado a viaturas da marca “KIA”, modelo Picanto propulsionadas com motores da mesma marca, e modificadas para competição apenas pela CRM Motorsport em parceria com a Kia Portugal e sob supervisão da FPAK.

Artigo 3 – DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA

3.1 – Armação de segurança

O arco de segurança é soldado e instalado pela KIMSO com a Homologação FPAK, para a prática de automobilismo.

3.2 – Retrovisores

A viatura tem de possuir todos os retrovisores de origem.

3.3 – Vidros

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

Artigo 4 – PESOS MÍNIMOS

4.1 – Picanto: O peso mínimo da viatura sem pilotos é de 960Kg. Quando com a equipa a bordo (piloto + copiloto + equipamento completo) é definido pelo peso mínimo da viatura +130 Kg.

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.

4.2 – LASTRO

Abaixo do peso definido no Art.4.1, será obrigatória a colocação de lastro, na condição de estes serem constituídos por blocos sólidos, fixos por meio de parafusos com furos de forma a que se possam selar.

Artigo 5 – CARROÇARIA / HABITÁCULO

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

5.2 – 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.

5.3 – É permitido reforçar a fixação dos para-choques dianteiro e traseiro aos guarda-lamas da carroçaria nos quatro cantos do carro com uma chapa de alumínio de espessura até 3 mm com a medida de 4 x 8 cm, apenas 1 por canto e com 4 rebites cada de aba larga.

5.4 – É permitido retirar as forras/proteções das cave de rodas de forma a facilitar o acesso aos componentes mecânicos.

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 – A Unidade de Comando do Motor “ECU” está reprogramada, mas não poderá ser alterada por nenhum concorrente.

6.3 – Sistema de arrefecimento

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

6.4 – Alimentação

O sistema de injeção original tem de ser mantido.

6.5 – 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.

6.6 – 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.

6.7 – Sistema de Escape

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

6.8 – Árvores de Cames Origem.

6.9 – Turbo

Origem

6.10 – Velas de Ignição

É permitido instalação de velas de ignição Brisk Racing, fornecidas exclusivamente pela CRM Motorsport.

Artigo 7 – TRANSMISSÃO

Kia Picanto GT

7.1 – Caixa de Velocidades

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

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 – Rappsorts:

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

Artigo 9 – DIRECÇÃO Origem.

9.1 – Volante de Direção 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 – Jantes

A dimensão das jantes para o “**KIA Rally Cup**” é de 15” (diâmetro) x 6,5” (largura).

É autorizado um espaçador de 5mm nas rodas do eixo dianteiro fornecido pela CRM Motorsport.

As jantes terão de ser as fornecidas obrigatoriamente pela CRM Motorsport, da marca Fondmetal evocorse. São proibidos os extractores de ar aplicados sobre as rodas.

10.2 – Pneus

10.2.1 – O únicos pneus admitidos são os da marca Cooper DT1 M1 195/50R15 fornecidos pela Dispnal Pneus. A quantidade fornecida, será de 7 na primeira prova, mais 2 em cada uma das seguintes provas.

10.2.2 – Não é permitido cortar ou alterar o piso original dos pneus, salvo com autorização da Direcção de Prova, sempre que esteja em causa a segurança.

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.

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

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

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

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

11.5 – Bomba principal de travões é de Origem.

11.6 - O Sistema ABS não pode ser desligado ou desativado.

11.7 - As pastilhas de travão admitidas são Ferodo 2500 ou Ferodo 3000, obrigatoriamente adquirido na CRM Motorsport.

Art. 12 – SISTEMA ELÉCTRICO

Está interdito a ligação de qualquer equipamento externo ao sistema eléctrico da viatura, à exceção do sistema gps fornecido por cada organização.

12.1 – Cablagem

Tem de ser de origem e nenhum pedaço de cablagem pode apresentar emendas ou alteração do seu revestimento. No caso de uma viatura cuja cablagem já tenha sido seccionada na zona acesso à tomada de diagnóstico, essa secção de cablagem será isolada e selada.

12.2 – Centralina do motor

A montagem da centralina e a sua conexão à cablagem serão seladas para impossibilitar a substituição assim como a tomada de diagnóstico para impossibilitar o acesso através de qualquer software.

No caso de necessidade de diagnóstico eletrónico à centralina, através da tomada de diagnóstico, a equipa técnica do trofeu ou da prova têm de ser contactados para retirar o selo, acompanhar o diagnóstico e voltar a selar a tomada.

12.3 – Bateria

Origem ou com as mesmas características

12.4 – Alternador

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

12.5 – Motor de arranque

Origem ou com as mesmas características

12.6 – Sistema de iluminação

Os faróis frontais têm de ser os de origem

Faróis Suplementares – O número máximo de faróis suplementares é de 6, na condição do seu número ser par, de acordo com os respetivos Art.254-6.8, 255-5.8.5 e 260-503.écl do Anexo J.

12.7 – Fusíveis

Origem

12.8 – Limpa-vidros

Origem

Art. 13 – TABLIER – PAINEL DE INSTRUMENTOS

Origem

Art. 14 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

14.1 - Depósito de Gasolina

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

14.2 – Canalizações de Gasolina

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

14.3 – 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. 15 – CARBURANTE, COMBURENTE

15.1 – 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 extração 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, exceto nos reservatórios de segurança FIA.