## *4 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "C" – DT-C*

**REGULAMENTAÇÃO:**

Todos os veículos inscritos deverão passar por vistoria prévia.

Todos pilotos deverão ter a cédula de piloto vigente no ano corrente para participar do campeonato ou prova.

Os competidores deverão provar aos comissários técnicos e desportivos do evento, que seu veículo cumpre todas as regulamentações exigidas por regulamento homologado, durante qualquer momento da etapa.

Os comissários podem solicitar a qualquer momento que sejam feitas as verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato.

Os comissários técnicos podem requerer que um veículo seja desmontado, para se verificar as condições de segurança ou de conformidade com este regulamento técnico.

Todo piloto inscrito deve dispor de 1 (um) ou mais mecânicos para que se proceda a desmontagem do veículo e todos os custos envolvidos na operação correm por conta do piloto/equipe.

### *4.1) - 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.

**b)** Admitidos veículos de **tração dianteira,** equipados com motores superalimentados por meio de **turbo compressor, blower ou supercharger.**

### *4.2) - HOMOLOGAÇÃO:*

**a)** Veículos de fabricação nacional, deverão ter sido produzidos ao menos 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

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

**c)** Permitido o uso de veículos sem número de chassi (baixados). Neste caso deve ser instalado no veículo uma gaiola de segurança (santantônio), seguindo o descrito no item **4.22.n** e nas configurações mínimas que constam neste regulamento.

**d)** A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "C".

**e)** O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10,0cm (dez centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada um.

**f)** Também será obrigatório o uso das letras que identificam a categoria **(DT- C)**, com dimensões de no mínimo 7,0cm (sete centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada uma.

**g)** Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sangüíneo do piloto nas portas dianteiras.

**h)** Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo "nugget" e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

***4.3) - <u>PESO MÍNIMO:</u>***

**a)** O peso mínimo para carros desta categoria é de **910Kg** (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

**b)** O peso máximo admitido apoiado sobre o **eixo dianteiro** é de **680Kg (seiscentos e oitenta quilos).**

**c)** Veículos que apresentarem peso maior do que o admitido no item 4.3.b serão automaticamente desclassificados da bateria em que foi verificado o excesso de peso.

**d)** A verificação do peso será efetuada em ordem de marcha, isto é, na condição em que o carro parou, sem adicionar combustível, líquidos, fluídos, lubrificantes e sem repor peças que eventualmente tenham se desprendido do veículo durante as tomadas de tempo oficiais.

**e)** Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

**f)** Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de suas partes e itens originais de fábrica.

**g)** Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de rodas e triângulo de segurança.

**h)** No gol furgão é permitido a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

**i)** Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, na **parte traseira do veículo**, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

**j) Proibido o acréscimo de material ou a simples fixação de pesos em qualquer outra parte do veículo.**

**k)** Qualquer tipo de acréscimo de material no veículo, poderá ser entendido pelo comissário técnico como lastro. Neste caso deverá seguir o descrito no item 4.3.i.

***4.4) - <u>MOTOR:</u>***

**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.

**b)** Os coxins do motor devem ser montados diretamente sobre o agregado (quadro de suspensão) sem qualquer artifício que afetem a posição original do motor.

**c)** O material de construção dos coxins do motor é livre, porém o diâmetro do furo para fixação dos mesmos deve ter a medida do original de fábrica, devendo ainda o mesmo ser central e utilizado como único modo de fixação do motor. Os suportes do motor devem ser originais.

**d)** Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

**e)** A furação no agregado (quadro de suspensão) para fixação dos coxins do motor deverá ser mantida na posição original de fábrica e também o diâmetro do furo deverá ser original, sem qualquer alteração.

**f)** A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

**g)** Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

**h)** Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados no Brasil diretamente pelo fabricante do veículo em seus concessionários, mesmo sendo produzidos fora do país.

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

***4.5) - <u>SISTEMA DE IGNIÇÃO:</u>***

**a)** Marca e tipos de velas e cabos de alta tensão são livres.

**b)** A caixa de ignição original deve ser **retirada** do veículo obrigatoriamente.

**c)** A bobina utilizada deverá ser do tipo **bobina com ignição interna**. Bobina de 3 fios.

**d)** Permitido o uso de somente 1 (uma) bobina.

**e)** É **obrigatório** o uso do módulo de ignição fabricado pelas empresas "Fueltech", "Injepro" ou "Pandoo". Estes módulos serão utilizados apenas para controlar o ponto de ignição e corte de giros, sendo que estes deverão obrigatoriamente conter a versão de software "DTC 2012", a qual será apresentada na tela do módulo ao ligar a ignição, e que não possuem qualquer tipo de "controle de tração" ou artifícios que auxiliem o piloto a ter uma largada eletronicamente controlada.

**f)** O caminho do fio de sinal de ignição **do módulo até a bobina,** deve ser facilmente visualizado e não pode ter interrupções nem derivações. Os fios devem estar separados de qualquer chicote de fios elétricos.

**g)** Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo "MSD" ou similar.

**h)** Proibido o uso de qualquer outro módulo ou sistema para gerenciar corte de giro que não seja o especificado no item **4.5.e**

**i)** Proibido o uso de ignição dupla, quando este sistema não for original do modelo do veículo.

**j)** Proibido uso do sistema tipo roda fônica.

**k)** É proibido o uso de qualquer outro sistema eletrônico que altere de alguma forma o funcionamento do sistema de ignição do veículo.

**l)** Somente é permitido o uso de sistemas eletrônicos para captação de dados sobre o funcionamento do motor e este não pode ter ligações no módulo ou na bobina do veículo.

***4.6) - <u>SISTEMA DE ARREFECIMENTO:</u>***

**a)** Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.

**b)** O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

**c)** Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

**d)** Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

**e)** Proibido o uso de qualquer tipo de "intercooler", ou de qualquer outro sistema ou substâncias que alterem a temperatura do ar recebido pelo sistema de alimentação do veículo.

**f)** Proibido o uso de "icecooler".

***4.7) - CABEÇOTE:***

**a)** O cabeçote deve ser obrigatoriamente original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

**b)** Permitida a substituição do comando de válvulas original.

**c)** Proibido o uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) ou mais válvulas.

**d)** Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado, desde que seja original do próprio veículo, ou seja, não é permitida a sua utilização em veículos do mesmo fabricante que não tenham sido produzidos originalmente com este item.

***4.8) - ALIMENTAÇÃO:***

**a)** O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado.

**b)** Permitido o uso de somente 01 (um) único carburador nacional.

**c)** Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.

**d)** Não é permitido o acréscimo de material ao carburador utilizado.

**e)** Permitido o uso de carburadores nacionais que equipavam originalmente carros nacionais, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

**f)** Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

**g)** Proibido o uso de injeção eletrônica ou mecânica.

**h)** Proibido o uso de cilindros de CO2, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, “wastegate”, válvula de alívio.

**i)** Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle de abertura da(s) solenoide(s) que ajusta(m) a pressão da válvula de alívio. Proibido qualquer booster eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados pelo piloto durante a largada.

**j)** Proibido o uso de óxido nitroso.

**k)** Permitido somente o uso de 1 (uma) turbina, de fabricação nacional, seguindo as especificações abaixo:

| | |
|---|---|
| Tamanho do rotor | diâmetro menor : 47mm (tamanho máximo)<br>diâmetro maior : 60mm (tamanho máximo) |
| Tamanho do eixo | diâmetro menor : 49,5 mm (tamanho máximo)<br>diâmetro maior : 64,0 mm (tamanho máximo) |

***4.9) - ESCAPAMENTO:***

**a)** Livre o seu dimensionamento, sendo proibida a saída do mesmo através da lataria do veículo.
Ex.: Escapamento saindo pelo pára-lama do veículo.

***4.10) SUSPENSÃO:***

**a)** Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3,0” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12,0” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

**b)** Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

**c)** A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

**d)** Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

**e)** Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

**f)** Permitido o uso de suspensão com regulagem de altura dos pratos inferiores através de rosca.

**g)** Permitida a alteração do tipo de material de construção dos assentos, batentes e buchas da suspensão, desde que não se altere o ponto de sua fixação.

**h)** Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.

**i)** O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.

**j)** Fica permitido o uso de barras anti-afastamento, porém as mesmas devem ser fixadas nos pontos originais de suspensão.

**k)** Permitido o uso de barras de travamento fixadas entre as torres da suspensão dianteira e junto ao agregado dianteiro.

**l)** Fica liberado o trabalho dos **batentes superiores** dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

**m)** Ficam proibidos recortes, retirada ou acréscimo de material ou quaisquer soldas, que não as originais, nas torres e pontos de fixação superior ou inferior da suspensão da suspensão dianteira ou traseira.

**n)** As formas de assentamento de molas para suspensão “McPherson” são livres.

**o)** Proibido o uso de “camber plate”.

**p)** Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

**q) Demais alterações não são permitidas.**

### *4.11) TRANSMISSÃO:*

**a)** A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

**b)** As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.

**c)** A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

**d)** A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

**e)** Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.

**f)** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

**g)** O sistema do seletor de marchas deve ser original, com padrão de mudança em H (tipo h-pattern).

**h)** Proibido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marcha.

**i)** Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v gate” ou similares.

**j)** Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

**k) Demais alterações não são permitidas.**

### *4.12) EMBREAGEM:*

**a)** Livre, porém não pode ser automática.

**b)** Não é permitido o uso de qualquer sistema eletrônico ou mecânico 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).

### *4.13) RODAS E PNEUS:*

**a)** As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.

**b)** Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 185mm.

**c)** Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.

**d)** Os pneus devem ser **nacionais**, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.

**e)** Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

**f)** Permitido o uso, nas **rodas traseiras**, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15”.

**g)** Proibido o uso de pneus slick de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

**h)** O índice de dureza mínimo admitido será **55**. Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

**i)** Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos.

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

### *4.14) SISTEMA DE FREIO:*

**a)** O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo.

**b)** É obrigatório a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).

**c)** Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

**d)** Todo o conjunto de sistema de freio de estacionamento deve estar presente no veículo.

**e)** Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

***4.15) CARROCERIA E CHASSI:***

**a)** É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

**b)** Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.

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

**d)** Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

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

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

**g)** Pára-choques, grade frontal, faróis, lanternas, limpadores de pára-brisas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. Os limpadores de pára-brisas devem estar funcionando normalmente.

**h)** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

**i)** Permitido o trabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

**j)** Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de cambio. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. **Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.**

**k) Demais alterações não são permitidas.**

***4.16) 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)** Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

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

**e)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (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.

**f)** Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

**g)** Permitida a retirada do banco e encosto traseiro.

**h)** Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

**i)** Permitida a retirada do console central.

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

**k)** Proibido o uso de volante de madeira.

**l) Demais alterações não são permitidas.**

***4.17) SISTEMA ELÉTRICO:***

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

**b)** A localização deve ser original.

**c)** A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

**d)** Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

***4.18) 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 2 (dois) litros.

***d)*** Fica proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

***4.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:***

***a)*** O percurso da linha de combustível é **proibido** pelo interior do veículo.

***b)*** Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

***c)*** É permitido o uso de somente **1 (um) dosador.**

***d)*** **Permitido o uso de somente 1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca ou procedência.**

***e)*** **A bomba de combustível deve estar instalada sob o veículo, em local visível.**

***f)*** A bomba de combustível deverá estar localizada no máximo **até o meio** do veículo a contar da traseira do mesmo.

***g)*** As dimensões da tubulação de combustível do tanque até a bomba devem ser de no máximo **meia polegada**, ou seja, **12,7mm** (doze milimetros e sete centésimos) de diâmetro interno.

***h)*** As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo **8,0mm** (oito milímetros) de diâmetro interno.

***i)*** O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo e deverá possuir sua fixação original sendo proibido, ainda, o seu rebaixamento ou inclinação.

***j)*** Fica liberado o retrabalho no pescador do tanque de combustível.

***k)*** Fica liberado a mudança do local do pescador de combustível.

***l)*** Proibido o uso de “Catch Tank”.

***m)*** Fica definido como “Catch Tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feito no tanque.

**4.20) *SEGURANÇA:***

**a)** Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas ou tênis de amarrar, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

**b)** No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sangüíneo.

**c)** Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

**d)** O banco dianteiro direito pode ser substituído por banco de competição.

**e)** O banco dianteiro direito **deverá** ser retirado do veículo a fim de facilitar a remoção do piloto em caso de acidente.

**f)** Liberada a retirada do banco traseiro.

**g)** O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

**h)** Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

**i)** Obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte.

**j)** 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.

**k)** As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de suas maçanetas externas.

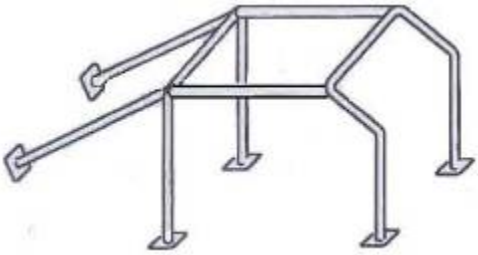
**l)** É proibida a utilização de película colorida ou espelhada nos vidros dianteiros laterais e pára-brisa.

**m)** O uso de capacete aberto é proibido.

**n)** É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a **195 km/h ou o tempo abaixo dos 11,700 s,** ao final dos 402 metros. Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a **160 km/h ou o tempo abaixo do 8,000 s**.

**o)** A gaiola de segurança (santantônio) deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

**p)** Obrigatório o uso de pára-quedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 235 km/h em pistas de 402 metros ou 175 km/h em pistas de 201 metros.



*A figura ao lado representa a configuração mínima obrigatória para a construção do santantônio para esta categoria.*

**Esta configuração pode ser complementada de acordo com os modelos existentes no anexo "J" da FIA disponível no site da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA**

**Curitiba, 01 de fevereiro de 2012.**