



ÍNDICE

	INTRODUÇÃO	2
ART. 1.	EXTERIOR DA VIATURA	2
ART. 2.	INTERIOR DA VIATURA	2
ART. 3.	SEGURANÇA.....	3
ART. 4.	CHASSIS.....	3
ART. 5.	PNEUS	3
ART. 6.	JANTES	3
ART. 7.	SUSPENSÃO	3
ART. 8.	DIREÇÃO	4
ART. 9.	TRAVÕES	4
ART. 10.	PESO	4
ART. 11.	INSTALAÇÃO ELÉTRICA.....	5
ART. 12.	CENTRALINA DE MOTOR	5
ART. 13.	SISTEMA DE INJEÇÃO.....	5
ART. 14.	MOTOR.....	5
ART. 15.	SISTEMA DE ARREFECIMENTO	6
ART. 16.	CAIXA DE VELOCIDADES	6
ART. 17.	TELEMETRIA	6
ART. 18.	ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO	6
ANEXO I -	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	7

INTRODUÇÃO

É objetivo da classe "STOCK CUP", proporcionar aos participantes a oportunidade de competir a um custo controlado, onde a habilidade de condução e o controlo do veículo farão a diferença no resultado.

Os carros da "STOCK CUP", têm de ser modelos do segmento B, comercializados entre 01/01/2003 e 31/12/2008 e de acordo com os padrões de conformidade europeia. Para cada automóvel e para que se garanta a máxima igualdade técnica possível, poderão ser autorizadas modificações que serão estudadas caso a caso. Quaisquer desenvolvimentos mecânicos que não vão de encontro à filosofia do "STOCK CUP" não são permitidos.

Para o bom desenvolvimento desta classe, foi criada uma Comissão Organizadora que é constituída por:

José Fafiães, Hugo Branquinho, Tito Rafael e João Silva que pode ser contactada através do email geral@anpachistoricracing.com e/ou info@stockcup.pt.

Para benefício de todos os concorrentes, este regulamento será rigorosamente aplicado, pelo que qualquer transgressão ao mesmo poderá resultar em desqualificação.

A comissão organizadora reserva-se no direito de modificar este regulamento após aprovação da FPAK, com a única obrigação de informar os participantes através da publicação dos anexos correspondentes nas especificações técnicas publicadas no site da FPAK, através dos links disponíveis no ANEXO I.

Tais alterações terão efeitos imediatos, a partir da data constante no respetivo comunicado.

Em caso de dúvida da legalidade de qualquer alteração ou modificação, o concorrente deverá solicitar esclarecimento à comissão organizadora da "stock Cup" através de email antes da mesma ser efetuada.

VIATURAS ADMITIDAS

São admitidas todas as viaturas com ano de fabrico entre 2003 e 2008, equipadas com motores a gasolina, atmosférico até 1400cc, e aprovadas pela comissão organizadora. A lista de veículos pré aprovados está disponível no ANEXO 1 deste regulamento, se a viatura com que pretende concorrer não se encontrar pré-autorizada, deve ser solicitada a autorização à comissão organizadora. Todas as viaturas que venham a ser autorizadas serão acrescentadas ao presente regulamento, no ANEXO 1. Para que seja considerada a avaliação das viaturas, as mesmas têm de ter sido comercializadas ao público geral na Europa, têm de ter um comprimento total superior a 370cm e inferior a 420cm e pelo menos 4 lugares.

Só serão admitidas viaturas equipadas com motores a 4 tempos, a gasolina e até 1400cc. Não é permitido qualquer tipo de sobrealimentação. Os dados técnicos de cada viatura serão confirmados através do Certificado de Conformidade (COC) do fabricante, que terá de ser enviado à comissão organizadora pelo concorrente (caso a viatura não se encontre pré aprovada) e pelos manuais técnicos de cada fabricante.

As especificações com que cada viatura é autorizada a competir estão disponíveis nas especificações técnicas publicadas no site da FPAK através dos links disponíveis no ANEXO I.

REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA

A comissão organizadora reserva-se o direito de selar ou marcar qualquer componente do veículo.

Em caso de dúvida relativamente a qualquer componente, o concorrente pode ser obrigado a trocar o mesmo por um original.

ART. 1. EXTERIOR DA VIATURA

- a) Os veículos participantes têm de se apresentar em excelente estado de conservação.
- b) A silhueta original não pode ser alterada, não podem ser feitos quaisquer modificações aerodinâmicas e todas as portas têm de se manter funcionais com os fechos/puxadores exteriores originais.
- c) É permitida a instalação de peças da mesma marca e modelo, mas provenientes de uma versão "facelift".
- d) A utilização de qualquer adereço estético ou aerodinâmico só é permitida se estiver disponível no catálogo de peças do fabricante da viatura.
- e) Os dois espelhos retrovisores exteriores têm de ser os originais e de estar montados na posição original.
- f) Todos os elementos originais dos para-choques dianteiros e traseiros têm de estar montados. Os para-choques não podem ser cortados.
- g) Pode ser montada uma placa de reforço, em cada extremidade dos para-choques, a ligar o guarda-lamas ao para-choques, com as medidas máximas de 80x30x2mm.
- h) Os faróis de nevoeiro podem ser removidos.

ART. 2. INTERIOR DA VIATURA

- a) O tablier tem de manter o aspeto original, com os comandos de ventilação.
- b) O volante original pode ser alterado juntamente com a adaptação do cubo correspondente.
- c) O sistema de ventilação pode ser removido/alterado.
- d) Tem de ser mantidos os pedais e a pedaleira originais, montados na sua posição original. As capas dos pedais podem ser alteradas.
- e) Pode ser aplicado um conta rotações e manómetros de temperatura, caso este não venha equipado de série.
- f) Deve ser montado um sistema de extinção que cumpra com o exigido pela regulamentação técnica FPAK/FIA.

g) Os cintos de segurança e banco são livres na sua marca, devendo, no entanto, respeitar toda a regulamentação FPAK/FIA, inclusive no que respeita aos seus pontos de fixação.

ART. 3. SEGURANÇA

Conforme o disposto no Art.253, e ainda no Art.253.8 de 2016 e Boletim Técnico "[Tabela de Equipamentos de Segurança](#)" no site da FPAK. Em adição, é também obrigatório, segundo o Art. 11 das PGAK:

- A utilização de um sistema de retenção de cabeça, conforme a lista técnica nº36;
- A utilização de vestuário em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº27);
- A utilização de capacete segundo as normas patentes na página 1 da lista técnica nº 25.

NOTA: É fortemente recomendável a montagem de uma Luz de Chuva conforme a lista técnica nº 19, e redes de janela (para viaturas com janela de vidro).

ART. 4. CHASSIS

a) Podem ser soldadas chapas de reforço para os olhais do cinto de segurança de acordo com as mediadas regulamentares FPAK/FIA.

b) O arco de segurança (rollbar) é livre, desde que cumpra com o exigido pela regulamentação técnica FPAK/FIA.

c) As "barras anti aproximação" são permitidas nas torres de amortecedor.

d) Os apoios de escape têm de ser no mesmo local que os originais.

e) A caixa da roda suplente, pode ser substituído por uma chapa direita.

ART. 5. PNEUS

a) Os únicos pneus permitidos são os Hankook Z232 na medida 195/50R15.



b) O fornecedor exclusivo de pneus é Race Tyres International Lda.

c) Só são permitidos pneus com marcação da "RTI".

d) A falta desta marcação, imitação falsificação, etc., implica a perda de resultados e prémios da respetiva prova.

e) Os pneus devem ser encomendados através do email order@racetyresinternational.com.

ART. 6. JANTES

a) O diâmetro máximo permitido é 15".

b) A largura máxima permitida é 7".

c) O peso mínimo de cada roda (jante com pneu montado) é de 14KG.

d) Todas as jantes montadas no carro têm de ter o mesmo offset, ET, largura e diâmetro.

ART. 7. SUSPENSÃO

a) A altura mínima do veículo ao solo é de 60mm. A altura será medida com o piloto devidamente equipado, sentado na bucket e com as rodas a apontar para a frente.

b) É permitido a utilização de amortecedores com regulação em altura, sem reservatórios exteriores.

c) É proibida a utilização de amortecedores com qualquer outro tipo de regulação que não a altura.

d) As molas de suspensão são livres, mas têm de ser utilizadas no mesmo número das que equipam a viatura originalmente.

e) O camber máximo permitido é de 3.5°.

f) Os triângulos de suspensão têm de ser os originais, sem qualquer tipo de modificação.

g) Os casquilhos de suspensão têm de ser em materiais flexíveis, sendo proibida a instalação de casquilhos do tipo "uniball".

h) As barras "anti torção" podem ser substituídas, mas os pontos de fixação têm de ser os originais. e o diâmetro máximo é para cada carro pode ser consultado nas especificações técnicas publicadas no site da FPAK através dos links disponíveis no ANEXO I.

i) É permitida a utilização de espaçadores de vias com o máximo de 25mm.

j) Não são permitidas viaturas equipadas com suspensão independente no eixo traseiro.

ART. 8. DIREÇÃO

- a) O sistema de direção assistida tem de se manter original, sem nenhuma modificação. é permitida a instalação de um radiador para o óleo da direção assistida.
- b) Não é permitida nenhuma modificação na caixa e na coluna de direção.

ART. 9. TRAVÕES

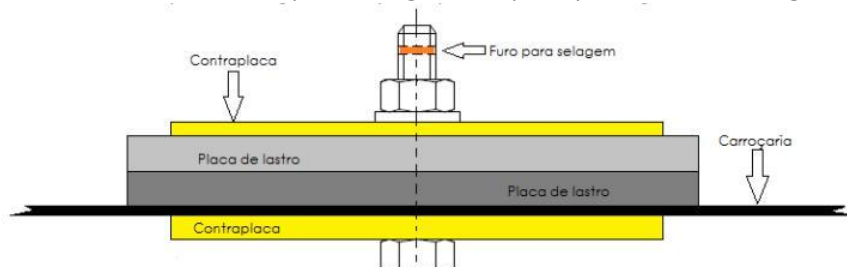
- a) O material de fricção é livre, desde que as pastilhas de travão sejam compatíveis com as pinças originais.
- b) As pinças de travão têm de ser originais e não podem ser modificadas de forma alguma.
- c) O sistema de ABS pode ser removido.
- d) É autorizada a aplicação de um repartidor de travagem desde que o piloto não tenha acesso a ele enquanto sentado no carro.
- e) Deverá ser mantido um travão de mão funcional.
- f) As medidas máximas permitidas dos travões para cada viatura estão disponíveis nas especificações técnicas publicadas no site da FPAK através dos links disponíveis no ANEXO I.
- g) O servofreio pode ser removido e as linhas de travão modificadas.

ART. 10. PESO

O peso mínimo é medido em condições de corrida, isto é, com o piloto no interior da viatura, devidamente equipado.

Cilindrada [cm ³]	Peso [Kg]
Até 1000	805
De 1001 a 1250	875
De 1251 a 1400	940

- a) Para as viaturas que não cumpram com o Art.14.b do presente regulamento é obrigatório a utilização de um lastro extra de 20Kg sobre o peso mínimo regulamentar indicado para a sua cilindrada na tabela anterior.
- b) Para cumprimento do peso mínimo, é autorizada a utilização de lastro e as viaturas devem encontrar-se tecnicamente preparadas para a eventual aplicação do mesmo, que deve ser instalado do seguinte modo:
- b.1) O lastro tem de ser construído em placas de metal empilhadas e fixado exclusivamente na zona do assento do passageiro da frente;
- b.2) As placas têm de ser fixas por meio de ferramentas com, no mínimo 1 parafuso de classe 8.8 (mínimo) e de diâmetro mínimo de 10mm por cada 100cm² de área das placas, seguindo o princípio do desenho seguinte:



Cada parafuso deve ter uma contraplaca com superfície de contacto mínima entre a carroçaria/chassis de 40cm².

- b.3) É proibido qualquer sistema de lastro móvel.

10.1. Lastro de Sucesso (Success Ballast)

10.1.1. Com o objetivo de promover o equilíbrio competitivo, é aplicado lastro de sucesso na Corrida 2 de cada fim de semana, com base no resultado obtido na Corrida 1.

10.1.2. O lastro a aplicar na Corrida 2 é determinado pela classificação final na Corrida 1, nos seguintes termos:

- a) 1.º classificado: + 15 kg
- b) 2.º classificado: + 10 kg
- c) 3.º classificado: + 5 kg

10.1.3. O lastro de sucesso é aplicável apenas às viaturas classificadas na Corrida 1, sendo obrigatoriamente aplicado independentemente do peso inicial da viatura.

10.1.4. O lastro de sucesso deverá ser constituído por placas metálicas, devidamente fixas por meios mecânicos e apresentadas para verificação sempre que solicitado pelos Comissários Técnicos.

10.1.5. O lastro de sucesso deve ser obrigatoriamente fornecido pela própria equipa/concorrente, sendo da sua inteira responsabilidade garantir a disponibilidade, conformidade e correta instalação do mesmo.

10.1.6. A viatura deve apresentar-se pronta para receber lastro, garantindo fixação segura e controlo eficaz, nos termos do Artigo 9.º deste regulamento.

10.1.7.A não apresentação do lastro, a montagem incorreta, ou a impossibilidade da sua aplicação implica a não autorização de partida na Corrida 2, sem prejuízo de outras sanções que possam ser determinadas pelos Comissários Desportivos.

ART. 11. INSTALAÇÃO ELÉTRICA

- a)** A bateria pode ser montada em outra localização que não a original.
- b)** Os pontos de massa podem ser alterados.
- c)** As luzes originais (mínimos, médios, máximos, piscas, stop (incluindo 3º stop) tem de permanecer instaladas e estar funcionais.
- d)** O alternador original tem de ser mantido, sem qualquer modificação na parte mecânica ou elétrica.
- e)** Não é permitida qualquer modificação no mecanismo das escovas limpa para-brisas.
- f)** Não pode ser montada qualquer centralina adicional.
- g)** A cablagem original pode ser simplificada.
- h)** A luz de terceiro stop pode ser convertida para "rain light".
- i)** Os faróis têm de se manter funcionais e não podem ser tapados.
- j)** O quadrante original tem de estar montado e em funcionamento.
- k)** É permitida a instalação de um interruptor para a ventoinha de radiador.
- l)** Obrigatório uso de corta corrente, em conformidade com a regulamentação FPAK/FIA.

ART. 12. CENTRALINA DE MOTOR

- a)** As únicas centralinas de motor autorizadas são as que equipam originalmente a viatura ou as da marca "Art of Speed", sendo que, em 2027 as centralinas passam a ser obrigatoriamente originais.
- b)** O mapeamento da centralina é livre.
- c)** A viatura só pode ser equipada com uma única centralina de motor e não são permitidas unidades "piggyback".
- d)** Todas as sondas e sensores que equipam a viatura original devem estar ligadas e em funcionamento, com exceção do sensor/interruptor de inércia e instalação do A/C.
- e)** A comissão organizadora reserva-se no direito de ligar a ficha OBD2/ficha Serial Bus a maquinaria necessária para comprovar que a centralina autorizada se encontra montada e em plena gestão do motor.
- f)** A ficha OBD2 tem de continuar acessível e totalmente funcional, os comissários técnicos podem se ligar à ECU a qualquer momento. O mau estado da ficha de ligação OBD2 ou qualquer outro tipo de impedimento a essa operação, será motivo de exclusão da prova.
- g)** Todos os concorrentes devem informar a comissão organizadora da marca, modelo e número da centralina equipada na viatura.

ART. 13. SISTEMA DE INJEÇÃO

- a)** A bomba de gasolina tem de ser a original.
- b)** O regulador de pressão de combustível tem de ser o original.
- c)** Os injetores têm de ser os originais e não podem ser alterados de forma alguma.
- d)** A tubagem de combustível pode ser alterada e passar por dentro do habitáculo.
- e)** O depósito de gasolina deverá ser o original ou então qualquer outro, desde que homologado segundo Regulamentos FPAK/FIA.

ART. 14. MOTOR

- a)** Só são permitidos motores a 4 tempos, a gasolina, sem qualquer tipo de sobrealimentação e estritamente standard.
- b)** O motor tem de ser o que originalmente equipa a viatura.
- c)** Não é permitida qualquer alteração ao motor.
- d)** Têm de ser instalados dois parafusos, na frente do cárter, e dois parafusos, na tampa das válvulas, com furação na cabeça, para passagem de arame de selagem. Estes selos não constituem qualquer garantia da conformidade do motor, podendo ser feita uma inspeção se os comissários técnicos competentes assim decidirem.
- e)** Os apoios de motor têm de ser no local original.
- f)** A cilindrada máxima permitida é de 1400cc.
- g)** O coletor de admissão tem de ser o original e não pode ser modificado de forma alguma.
- h)** O filtro de ar é livre, tem de estar montado debaixo do capot e dentro do compartimento do motor.
- i)** Para veículos equipados com medidor de massa de ar (MAF), a tubagem entre a MAF e a borboleta tem de ser a original.
- j)** É permitida a instalação de um recuperador de óleo com capacidade mínima de 1L.
- k)** Se o veículo for originalmente equipado com ar condicionado, o compressor e as respetivas tubagens podem ser removidas.
- l)** Só são permitidas as velas de ignição indicadas pelo fabricante do motor ou equivalentes.
- m)** O sistema de escape pode ser substituído por um não original.

- n)** A saída de escape tem de ser no mesmo local que o original.
- o)** Todas as sondas que equipam o escape original têm de estar montadas e ligadas.
- p)** O diâmetro máximo da borboleta de admissão permitido para cada viatura está disponível nas especificações técnicas publicadas no site da FPAK através dos links disponíveis no ANEXO I.

ART. 15. SISTEMA DE ARREFECIMENTO

- a)** O radiador de água pode ser modificado, mantendo a posição original.
- b)** Poderá ser aplicado um radiador de óleo.
- c)** A bomba de água tem de ser original e trabalhar da forma como foi originalmente concebida.
- d)** Não é permitida a instalação de bombas de água auxiliares.

ART. 16. CAIXA DE VELOCIDADES

- a)** A caixa de velocidades tem de ser a mesma que equipa o veículo de produção em série.
- b)** São permitidas caixas automáticas e com patilhas, desde que originais.
- c)** Poderá ser aplicado um diferencial autoblocante.
- d)** Não são permitidas quaisquer modificações dos componentes ou do modo de funcionamento da caixa de velocidades.
- e)** Não é permitida qualquer modificação à relação de caixa.
- f)** O disco e prensa de embraiagem podem ser modificados, mas têm de ter um funcionamento igual ao original. O rolamento de encosto é livre.
- g)** Têm de ser instalados dois parafusos, com furação na cabeça, para passagem de arame de selagem. Estes selos não constituem qualquer garantia da conformidade do motor, podendo ser feita uma inspeção se os comissários técnicos competentes assim decidirem.

ART. 17. TELEMETRIA

- a)** São autorizados sistemas de telemetria desde que previamente comunicados e autorizados pela comissão organizadora.
- b)** Os sistemas de aquisição de dados podem ser ligados à ficha OBD2.
- c)** Não podem ser instalados quaisquer sensores extra na instalação elétrica original do carro.
- d)** A Comissão Organizadora reserva o direito de instalar um sistema de telemetria em qualquer carro participante, a sua recusa por parte da equipa resultará em desqualificação.

ART. 18. ALTERAÇÕES AO REGULAMENTO

A Comissão Organizadora conjuntamente com a FPAK, e só com a autorização desta última, reserva-se o direito de acompanhar o desenrolar das provas e, ao abrigo do Art.º 2.5 das PGAK e 18.2.2 CDI, equilibrar as performances das viaturas participantes alterando a regulamentação e/ou as especificações técnicas publicadas no site da FPAK através dos links disponíveis no ANEXO I, em pontos tais como, autorizar upgrades ou obrigar ao downgrade de alguns componentes, obrigar ao uso de restritores, alterar medida de restritores já exigidos, pesos e outros que entenda necessários, de forma a tornar o campeonato mais competitivo.

ANEXO I - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Marca e Modelo	Especificações
Alfa Romeo MiTo	Link FPAK
Chevrolet Aveo T 200	Link FPAK
Citroen C3 MK1	Link FPAK
Dacia Sandero B 90	Link FPAK
Fiat Grande Punto	Link FPAK
Ford Fiesta MK 5	Link FPAK
Ford Fiesta MK 6	Link FPAK
Honda Jazz MK 1	Link FPAK
Hyundai i20 PB	Link FPAK
Mazda 2 MK 2	Link FPAK
MG ZR	Link FPAK
Nissan Micra K 12	Link FPAK
Opel Corsa C	Link FPAK
Opel Corsa D	Link FPAK
Peugeot 207	Link FPAK
Renault Clio 3	Link FPAK
Rover 25	Link FPAK
Seat Ibiza 6 L	Link FPAK
Skoda Fabia MK1	Link FPAK
Suzuki Swift RS 413	Link FPAK
Toyota Yaris XP 90	Link FPAK
VW Polo MK 4	Link FPAK