

C1 Eurocup – Regulamento Técnico | 2026



Artigo 1 - INTRODUÇÃO

1.1 O presente Regulamento Técnico é estabelecido de acordo com o formato específico do C1 Racing Club UK e terá de ser claramente entendido que, se as regras que se seguem não especificarem claramente que algum ato pode ser praticado, então o mesmo não pode ser praticado.

1.2 Para o benefício de todos os concorrentes, esta abordagem será rigorosamente aplicada pelo Promotor do C1 Eurocup.

1.3 Para os fins deste Regulamento, modificação significa qualquer alteração no desenho, material, formato, maquinação, alteração de pontos de fixação, remoção de componentes, dimensão e ou acabamento de superfície de qualquer componente exceto processos básicos de fabrico, desgaste normal e serviço publicado ou procedimentos de reparação.

1.4 Nos termos considerados apropriados pelo Promotor do C1 Eurocup, poderão ser aplicadas penalizações financeiras a qualquer transgressão das regras constantes do presente Regulamento.

1.5 A transgressão grave ou persistente das regras constantes do presente Regulamento pode resultar na eliminação do concorrente de futuras competições do C1 Eurocup.

Artigo 2 - DESCRIÇÃO GERAL

2.1 O presente Regulamento é para viaturas de produção padrão, pré 30 de Abril de 2014, Citroën C1, 998cc, 3 portas.

2.2 O objetivo é que seja uma fórmula de corrida para o uso continuado, e prazeroso do Citroën C1, onde a habilidade de condução e controlo da viatura são de importância primordial e onde o desenvolvimento técnico é estritamente proibido.

2.3 A construção de novas unidades para além dos passaportes técnicos já emitidos e registados nas épocas anteriores da competição, está vedada. Não serão aceites viaturas com passaporte técnico com data inicial superior ao ano de 2022.

Artigo 3 – REQUISITOS DE SEGURANÇA

3.1 É obrigatória a instalação de um sistema de extinção sistema instalado “vulgo extinção automática”) com, no mínimo, 4 (quatro) litros e que cumpra com os requisitos da regulamentação técnica FPAK/FIA, a colocação da identificação deverá estar tanto no interior da viatura, com acesso ao piloto sentado e com os cintos de segurança colocados, como no exterior junto à parte inferior do para brisas (lado esquerdo ou direito) Identificação círculo com 100m. 

3.2 A estrutura protetora de segurança (roll-bar) normalizado e aparafusado, fabricado pela *Safety Devices* com nº de homologação, MAS UK/17/0121, tem de ter a seguinte configuração: SD RBC052 3SXX, RBC052 5SXX, RBC052 DXUN, RBC052 DXUO e RBC052 SB.



3.3 É obrigatória a instalação de barras de reforço estrutural (fornecidas pela organização) nas 4 (quatro) bases frontais do arco de segurança.

3.4 É obrigatória a proteção do arco de segurança com material definido na lista técnica FIA nº 23 e com as normas FPAK e Artigo 253-8.3 e desenho 253-68 do Anexo J, para evitar ferimentos. Para competições sem copiloto, as proteções são obrigatórias unicamente no lado do piloto.

3.5 São obrigatórios cintos de segurança com homologação FIA, de pelo menos 5 pontos, presentes na lista técnica 57 (8853-2016), sendo que estes necessitam de ter a data de expiração válida. Não serão permitidos cintos com etiqueta de homologação FIA danificada, alterada ou removida. A presença de danos ou rasgos nos cintos invalida a sua utilização, condição a ser analisada pelo CTC (Comissário Técnico Chefe).

Artigo 4 - REQUISITOS TÉCNICOS GERAIS E EXCEPÇÕES

4.1 O presente Regulamento Técnico define de forma taxativa as modificações que são admitidas, entendendo-se que todas as restantes são proibidas.

4.2 Em caso de dúvida sobre a legalidade ou aceitação de alguma modificação, esta terá de ser requerida previamente ao início de qualquer trabalho. Caberá ao Promotor do C1 Eurocup decidir sobre a admissão ou não da mesma.

Artigo 5 - DEFINIÇÃO DE TERMOS

5.1 STANDARD:

É uma peça, cuja especificação, características, colocação e método de operação de uma peça é conforme ao fornecido quando nova pelo fabricante do motor, para o modelo e data da viatura, conforme conste no formulário de inscrição.

5.2 PADRÃO STANDARD:

Uma peça de substituição que tem um formato e peso similar, forma e característica como uma peça padrão e é fabricada usando materiais e processos de fabrico semelhantes, por exemplo, uma peça standard fabricada por um fabricante de equipamento não original que é completamente intercambiável com a peça standard.

5.3 A comissão organizadora juntamente com o comissário técnico chefe, reservam o direito de analisar qualquer peça que não vá de encontro a este regulamento, com o simples objetivo de entender se a mesma permite ao concorrente ter qualquer vantagem técnica perante os restantes.

Artigo 6 – REQUISITOS DE PARTICIPAÇÃO

6.1 A viatura apresentar boas condições mecânicas e de carroçaria e com uma boa manutenção.

6.2 Todas as viaturas terão de possuir um passaporte técnico FPAK e este terá de ser apresentado aos comissários técnicos, em cada corrida. Estes serão preenchidos e atualizados ao longo do ano.

6.3 Os defeitos apresentados pelas viaturas terão de ser retificados, desde que não de segurança, num período de tempo a ser determinado pelos comissários e/ou Promotor do C1 Eurocup.

6.4 O Promotor do C1 Eurocup reserva-se no direito de requerer a qualquer participante que remova ou substitua da sua viatura, qualquer peça ou conjunto de peças, para efeitos de verificação da(s) mesma(s).

6.5 O Promotor do C1 Eurocup, sempre que entender apropriado, pode fornecer uma peça de substituição ou conjunto de peças, que terão de ser utilizadas até que o Promotor assim determine.

6.6 Qualquer não conformidade será tratada como violação do presente Regulamento.

6.7 Qualquer infração ao presente Regulamento poderá implicar, em acréscimo às penalidades aplicadas pelo CCD/FPAK, a aplicação de penalidades por parte do Organizador.

6.8 O participante será responsável por todos os custos relacionados com a troca de peças.

6.9 O Promotor do C1 Eurocup reserva-se o direito de pedir para trocar qualquer peça ou conjunto de peças da viatura por peças standard, a qualquer momento durante uma competição e em qualquer viatura que esteja a competir.

Artigo 7 – CHASSIS

7.1 Tem de ser utilizado uma viatura de marca e modelo Citroën C1 standard de 3 portas, LHD (volante à esquerda)

7.2 Nenhuma parte do chassis pode ser removida, modificada ou adicionada, incluindo qualquer soldadura que possa dar mais rigidez ou modificar a viatura.

Artigo 8 - CARROÇARIA

8.1 Os participantes têm de conservar a aparência externa standard da sua viatura.

8.2 É permitido aplicar decalques, autocolantes ou coberturas à viatura, à exceção das áreas reservadas ao Promotor do C1 Eurocup.

8.3 Todas as portas terão de ser equipadas com fechaduras e mecanismo de operação originais, e terão de estar destravadas durante qualquer treino ou competição. Se a viatura tiver um sistema de fecho central instalado, o respetivo fusível deve ser removido. (Fusível F2).

Artigo 9 – INTERIOR

9.1 Nenhuma parte do interior que faz parte integral do chassis pode ser removido, modificado ou adicionado, exceto a perfuração dos furos de 12 x 25mm para acomodar os pés do arco de segurança.

9.2 Os copos soldados no cimo das torres de suspensão têm de ser removidos para acomodar as bases traseiras do arco de segurança.

9.3 Na separação entre o habitáculo e o motor, dois furos podem ser feitos para permitir a passagem do cabo de ativação para o corta-corrente assim como para o sistema de extinção, cujos comandos exteriores terão de ser colocados na parte inferior do para-brisas, nas extremidades (Esqª ou Drtª) da sua moldura.

- A. “Extinção automática”, assinalado no exterior a sinalização indicada por um símbolo “E” vermelho dentro de um círculo branco de 10cm de diâmetro, com bordo vermelho. 
- B. Corta circuitos, assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com pelo menos, 12cm de base. 

9.4 O acabamento interior, acessórios, luz de cortesia e assentos de passageiros podem ser removidos.

9.5 O tablier permanece equipado com o rádio e todos os comandos de aquecimento, luzes e interruptores que terão de estar completamente operacionais, conforme designado pelo fabricante.

9.6 É permitido um corte no tablier para facilitar a inserção do arco de segurança, mas a consola central e o envoltivo do travão de mão têm de se encontrar em conformidade com as condições preconizadas no modelo de origem.

9.7 Os acabamentos interiores das portas podem ser substituídos por painéis.

9.8 O banco do condutor será colocado de acordo com a posição indicada pelo fabricante, usando os pontos de fixação e calhas originais. Apenas são permitidos bancos de competição FIA, presentes nas listas técnicas 12 (FIA 8855-1999), 40 (8862-2009) e 91 (8855-2021), sendo que este necessita de ter a data de expiração válida. Não serão permitidos bancos com etiqueta de homologação FIA danificada, alterada ou removida. A presença de danos ou rasgões nos bancos invalida a sua utilização, condição a ser analisada pelo CTC.

9.9 Podem ser colocados suportes de assento ajustáveis, desde que consignados pela regulamentação FIA.

9.10 Os pedais originais terão de estar colocados na sua posição original, usando a montagem standard. É permitido colocar placas de extensão nos pedais. A medida máxima da extensão do pedal é de 120mm em altura x 80mm de largura x 4mm de espessura.

9.11 Uma placa de alumínio com dimensões máximas de 650mm x 500mm x 3mm pode ser instalada por baixo dos pés do piloto.

Nenhum lastro será colocado debaixo desta placa.

9.12 Se um conta rotações não estiver montado como equipamento standard, pode ser montado um standard do Citroën C1.

9.13 Um *lap-timer* pode ser montado.

9.14 É permitida a montagem de tubagem, de comprimento máximo de 300mm e diâmetro de 75mm ou menos, para auxiliar a ventilação do piloto, tanto no ventilador do lado do piloto como no do lado do passageiro.

9.15 Os airbags do condutor e do passageiro têm de ser retirados.

Artigo 10 - EXTERIOR

10.1 Nenhum painel pode ser cortado, furado ou modificado de qualquer outro modo, além dos expressos neste regulamento.

10.2 O mínimo de 3 (três) espelhos retrovisores têm de estar montados (1 interior e 2 exteriores).

10.3 Um espelho interior de grande angular é recomendado.

10.4 Os espelhos exteriores terão de ser montagens standard Citroen C1, colocados na posição original do fabricante.

10.5 Todos os espelhos têm de permitir a visualização da traseira da viatura e não podem ser ajustados de modo a beneficiar de um aproveitamento aerodinâmico.

10.6 Todos os elementos standard de montagem dos para-choques dianteiros e traseiros, terão de estar presentes. No para-choques dianteiro, pode ser feita uma abertura de cada lado, para facilitar a colocação de faróis auxiliares. Também pode ter uma abertura em cada lado para facilitar a montagem de cintas de reboque, conforme o regulamento.

10.7 O capot deve ser fixado com 2 (dois) fechos de segurança (Tipo Baioneta) e/ou cintas de fixação de capot.

10.8 É permitido fazer 2 (dois) furos no capot e na travessa frontal do compartimento do motor, para instalar pernos de capot (fechos de segurança).

10.9 É permitido fazer o máximo de 4 (quatro) furos, diâmetro máximo de 6mm, na parte exterior do capot e 4 (quatro) furos de diâmetro máximo de 6mm, no para-choques, para instalar cintas de capot.

10.10 O para-brisas tem de ser em vidro laminado HPR.

10.11 Os vidros standard, laterais e traseiro, devem ser mantidos.

10.12 Uma película transparente com espessura entre 50um e 100um terá de ser obrigatoriamente colocada na parte interior de todos os vidros laterais e traseiros. Para o vidro lateral dianteiro do lado do condutor é obrigatório o uso de uma rede de proteção em conformidade com a regulamentação (Art. 253-11.2 do Anexo J FIA).

10.13 O mecanismo elevatório standard (elétrico ou manual) terá de ser mantido e tem de estar operacional.

10.14 Um gancho de reboque terá de ser montado à frente e à retaguarda, sendo que o seu local terá de ser indicado por uma seta de cor vermelha, laranja, branca ou de cor que contraste com a cor dos para-choques.

10.15 Todos os painéis da carroçaria têm de ser standard ou de padrão standard e manterem a forma e aerodinâmica original.

10.16 É obrigatória a instalação de um transponder.

10.17 Fixações extras (Tipo Dzus) e placas de reforço (Max. 1mm de espessura x 30mm x 80mm), são permitidas, uma para cada lado, para o lado de fora da junção entre os guarda-lamas e o para-choques frontal e traseiro.

10.18 É obrigatória uma proteção fornecida pelo Organizador do C1 Eurocup, que tem de ser montada na parte inferior do chão da viatura, para proteger a tubagem dos travões e do combustível, que sai do compartimento do motor.

10.19 As peças, tanto superior (plástico) como inferior (metálico) por baixo do para-brisas, podem ser modificadas das seguintes formas:

10.19.1 Um furo (diâmetro Max. 32mm) pode ser feito na peça inferior, imediatamente acima de cada escora frontal, para permitir que seja inserida uma chave sextavada no topo do veio do amortecedor. Os furos devem ter uma proteção fechada para manter a proteção contra incêndios.

10.19.2 Até 3 furos podem ser feitos na peça inferior, para permitir a passagem de cabos.

10.19.3 Até 3 furos podem ser feitos na peça superior para possibilitar a montagem de puxadores de cabos. Uma placa de reforço pode ser usada na parte inferior da peça para lhe conferir mais resistência. Um cabo tem de acionar o extintor e outro acionar o corta-corrente. Todos os puxadores têm de estar marcados com autocolantes, no capot (Conforme exemplos: art.9.3 alíneas a) e b).

Artigo 11 – ALTURA AO SOLO

11.1 A altura mínima da viatura ao solo é de 60mm, que será medida do *charriot* ao solo, com o piloto devidamente equipado, sentado na *bucket* e com as rodas apontadas para a frente.

Artigo 12 – REGULAMENTO GERAL DO MOTOR

12.1 O motor terá de ser uma unidade standard de 3 cilindros Citroën, código 1KR- FE, não excedendo os 998cc, e não excedendo os 70 cavalos de potência (referência de origem são os 68 cavalos). Nenhuma modificação de qualquer género é autorizada ao motor, que tem de estar em conformidade absoluta com a seguinte ficha técnica:

Cod. Motor	1KR
Nº Cilindros	3
Altura do bloco	208,80 mm
Volume do bloco	25,2ml (medido com o pistão 5mm abaixo do PMS)
Altura da colaça	112,5mm
Volume da colaça	26,1 ml
Taxa de compressão	10.5:1
Material do bloco	Alumínio
Material das camisas	Ferro fundido
Material da colaça	Alumínio
Material do pistão	Alumínio
Material da cambota	Aço
Nº de segmentos p/ Pistão	3
Distancia do centro da cavilha ao topo do pistão	29,25mm
Diâmetro dos cilindros	71,0mm
Curso da cambota	84,0mm
Cilindrada	998cm ³
Diâmetro do moente de biela na cambota	39,992 a 40,000 [mm] (PARA MEDIDA STANDARD)
Diâmetro do moente de apoio na cambota	43,988 a 44,000 [mm] (PARA MEDIDA STANDARD)
Peso da cambota	8,355kg
Peso do conjunto: biela + pistão + segmentos + bronzes + pernos + cavilha	0,595g

Espessura da junta	0,75mm
Diâmetro dos apoios nos veios de cames	23mm
Diâmetro base da came de admissão	33mm
Diâmetro base da came de escape	33mm
Lift came de admissão	8,4mm
Lift came de escape	8,0mm
Afinação de válvulas de admissão	0,145mm a 0,235mm
Afinação de válvulas de escape	0,275mm a 0,365mm
Comprimento das molas de válvulas (livre)	50,75mm
Diâmetro interior das molas de válvulas	16,05mm
Diâmetro exterior das molas de válvulas	21,10mm
Diâmetro do fio da mola	2,5mm
Quantidade de molas por válvula	1
Diâmetro válvulas de admissão	Min: 27,35mmMax: 26,65mm
Diâmetro válvulas de escape	Min: 23,45mmMax: 23,75mm
Comprimento das válvulas de admissão	88,35mm
Comprimento das válvulas de escape	89,0mm
Diâmetro interior da sede de escape	20mm
Diâmetro interior da sede de admissão	23,8mm
Medidas na boca da conduta de admissão	40,5 x 28,6 [mm]
Diâmetro na boca da conduta de escape	29,9mm
Medidas na boca do coletor de admissão	39,6 x 26,4 [mm]

Medidas na boca da conduta de admissão



12.2 A montagem de peças de padrão standard não é permitida a não ser aquelas expressamente contidas nos itens seguintes:

ÁRVORE DE CAMES

Não é permitida nenhuma modificação à árvore de cames standard.

CAMBOTA

Não é permitida nenhuma modificação à cambota standard.

VOLANTE DO MOTOR

Não é permitida nenhuma modificação ao volante do motor standard.

EMBRAIAGEM

Tem de ser usada a embraiagem padrão, standard da Citroën, assim como a prensa.

CILINDROS

Não é permitida nenhuma modificação aos cilindros e bloco.

VÁLVULAS

Não é permitida nenhuma modificação às válvulas standard.

PISTÕES

Não é permitida nenhuma modificação aos pistões standard.

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de lubrificação standard

SELO DE INSPECÇÃO DO MOTOR

Em caso de haver necessidade de inspecionar um motor, 2 (dois) parafusos na parte da frente do cárter e 2 (dois) parafusos na parte da frente da tampa das válvulas, têm de apresentar furação de 2,5mm, ter o fio de arame passado e podem ser submetidos a selagem. Os 2 (dois) parafusos do cárter serão apertados em conjunto com arame e selados pelos Comissários Técnicos. Os 2 (dois) parafusos da tampa das válvulas, serão apertados em conjunto com arame e selados pelos Comissários Técnicos.

AR CONDICIONADO

Se estiver montado como standard, o compressor e respetiva tubagem, podem ser removidos.

POSIÇÃO

O motor tem de estar montado na posição original de fábrica e método definido pelo fabricante.

SISTEMAS DE ARREFECIMENTO

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de arrefecimento standard.

A bomba de água tem de ser a peça OEM (Original Equipment Manufactured), não pode ser modificada e o impulsor tem de estar presente e a funcionar conforme entendido pelo fabricante. A correia auxiliar tem de possuir 6 (seis) pistas.

SISTEMA DE ADMISSÃO

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de admissão standard.

Por tal, a utilização de filtros de ar standard ou de padrão standard, é obrigatória. O uso de filtros "free flow" não é permitido. Apenas é permitido o uso das seguintes peças dos específicos fornecedores: Bosch 502820047, Bosch 1457433971, Citroen 1444 XA, Crossland 502820048, Mann 502820049 e BPADT 3226091941252.

Qualquer filtro de ar em que a referência não esteja aqui referida, irá ser analisado pela comissão organizadora e comissário técnico chefe, e caso tenha a 100% as mesmas características dos referidos, poderá ser permitida a sua utilização.

SISTEMA DE ESCAPE

Poderá ser utilizada a panela de escape e removido o catalisador fornecidos exclusivamente pelos Escapes do Areeiro. Não é permitido remover o catalisador sem a utilização da panela de escape fornecida pelos Escapes do Areeiro.

SISTEMA DE IGNIÇÃO

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de ignição standard. A Unidade de Comando do Motor (ECU) tem de ser totalmente *standard*.

A ECU tem de ser devidamente calibrada pelo parceiro do C1 Eurocup, a empresa Niémotorsport, com morada em Rua D.Luís I n°525, 4440-809 Valongo.

As ECU serão assim obrigatoriamente reprogramadas com o mapa original, no arranque da época, seladas e marcadas. Não é permitida qualquer outra unidade de comando, podendo eventualmente as mesmas ser sorteadas antes de cada prova, por entre os participantes.

É obrigatório a utilização de velas standard ou de padrão standard, com os seguintes números de peças: Denso K20HR-U11, Bosch FR8 SC+, Bosch FR7 SE E DENSO K16hr-u11.

Qualquer vela cuja referência não esteja aqui referida, irá ser analisada pela comissão organizadora e comissário técnico chefe, e caso tenha a 100% as mesmas características das referidas, poderá ser permitida a sua utilização.

SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

O sistema montado do fabricante tem de se manter totalmente inalterado. A utilização de bombas alternativas ou equipamentos de regulação de pressão são proibidos.

MODIFICAÇÕES PROIBIDAS

Com a exceção dos itens que foram mencionados, é expressamente proibido maquinar, fresar, esmerilar, polir, soldar, modificar ou de outra forma qualquer, adaptar peças.

Artigo 13 - SUSPENSÕES

13.1 É obrigatório serem utilizados os amortecedores e molas indicados no presente regulamento. O conjunto mola/amortecedor recomendado é o desenvolvido pela DBE Engineering, exclusivamente para o troféu C1 Eurocup.

13.2 Não é permitida nenhuma modificação aos amortecedores. Não é permitido instalar mais de que uma borracha de amortecimento a cada amortecedor ou cortar as existentes.

13.3 Os quatro amortecedores instalados têm de ser da mesma marca.

13.4 As quatro molas instaladas têm de ser da mesma marca.

13.5 Os braços de suspensão inferiores frontais são fornecidos pelo organizador do C1 Eurocup. O camber máximo permitido é de - 4.0 °.

13.6 A geometria da suspensão traseira pode ser ajustada usando anilhas montadas entre o eixo traseiro e o componente da caixa do rolamento. Tem de se manter os parafusos standard e um dos parafusos não pode ter anilhas. O camber máximo permitido é de -3,5 °. Nenhunas outras modificações são permitidas.

13.7 Nenhunas modificações são permitidas à suspensão, pontos de montagem, casquilhos de borracha, amortecedores ou mola.

13.8 Barras anti aproximação frontais superiores e inferiores são permitidas.

13.9 Têm de ser utilizados os seguintes amortecedores:

Amortecedor	Citroen	KYB	Bilstein	DBE Engineering
Frente Esquerdo	5202 SA	332808	22-235459	-
Frente Direito	5202 SC	332807	22-235466	
Traseiro	5206 EG	343808	19-235479	

13.10 Não é permitida nenhuma modificação aos amortecedores. Não é permitido instalar mais de que uma borracha de amortecimento a cada amortecedor ou cortar as existentes.

13.11 Apenas podem ser utilizadas as seguintes molas:

Peça	Citroen	Eibach	Apex	DBE Engineering
Mola frontal	5002 HN	10-22-008-01-22	70-4200	-
Mola traseira	5102 N6			

Artigo 14 - TRANSMISSÕES

14.1 A transmissão será com a montagem standard OEM com código tipo 20TT, C550 ou C551. Deve ser alojado (no caso de componentes de embraiagem e engrenagens) dentro do alojamento de caixa de velocidades em liga OEM standard e montado conforme os requisitos do fabricante. Os 2 (dois) parafusos na parte superior da Caixa Velocidade, têm de apresentar furação de 2,5mm, ter o fio de arame passado e podem ser submetidos a selagem.

14.2 Têm de ser usadas as transmissões extensíveis fornecidas pelo Organizador do C1 Eurocup.

14.3 As relações de caixa finais permitidas são:

	MY – 2005 > 2011	MY – 2011 > 2014
1ª	3.545	3.545
2ª	1.913	1.913
3ª	1.310	1.161
4ª	1.027	0.973
5ª	0.850	0.804
Differential	3.550	3.550

14.4 Nenhuma outra modificação ou alteração componentes será permitida.

Artigo 15 - SISTEMA ELÉCTRICO

15.1 GERAL

O sistema elétrico standard C1 será mantido. Não é permitido modificar a cablagem ou os seus auxiliares, exceto nos seguintes casos:

15.1.1 O sistema de disparo do airbag terá de ser removido.

15.1.2 Montagem de cablagem para os faróis auxiliares frontais.

15.1.3 O interruptor na traseira do corta-corrente deve ser introduzido no cabo azul a partir do interruptor de ignição.

15.1.4 Corrente para as câmaras on-board deve ser usada a partir da tomada do isqueiro. É permitido instalar uma tomada multi-saídas na tomada do isqueiro.

15.1.5 O cabo positivo para o transponder deve ser tomado a partir do cabo azul na traseira do interruptor de ignição.

15.2 ILUMINAÇÃO EXTERIOR

15.2.1 Todas as luzes standard (luzes laterais de frente e retaguarda, 3 (três) luzes de travão, piscas frontais e anteriores, médios e máximos) têm de estar todos presentes e em pleno funcionamento.

15.2.2 Luzes standard ou de padrão standard terão de ser as usadas. HID, LED e lâmpadas H4 atualizadas, são permitidas.

15.2.3 Barras de faróis Led's ou similar podem ser montadas usando o suporte fornecido pelo Organizador do C1 Eurocup ou no capot do carro.

15.3 BATERIA

15.3.1 Uma bateria de 12 volts deve ser equivalente em peso e capacidade (Ah), conforme a bateria original do fabricante, montada na posição standard, firmemente segura e tendo o borne positivo isolado.

15.4 ALTERNADOR

15.4.1 Um alternador de especificação standard e em condições funcionais, tem de ser montado. Nenhuma modificação ao alternador é permitida, ao seu mecanismo de propulsão ou circuitos elétricos.

15.4.2 A correia auxiliar terá de ter tensão suficiente para que o alternador funcione conforme entendido pelo fabricante.

Artigo 16 - ESCOVAS LIMPA PARA-BRISAS

16.1 Escovas limpa para-brisas e do óculo traseiro standard e respetivos esguichos, terão de estar montadas e operacionais, tanto à frente como atrás.

16.2 Não é permitida nenhuma modificação à lâmina das escovas, ao seu mecanismo ou ao sistema de lavagem dos limpa-vidros.

Artigo 17 - TRAVÕES

17.1 É obrigatório a utilização dos calços de travões frontais SDT 2544900C1E, e traseiros SDT MS26140C1E fornecidos pelo organizador através da empresa SDT Brakes. Estarão sempre disponíveis no espaço do promotor do C1 Eurocup.

17.2 O sistema ABS tem de estar sempre ligado.

17.3 Discos de travão standard ou de padrão standard, serão os utilizados. Discos de travão com sulcos na superfície de fricção, furos, ranhuras ou outras características que contribuam para o aumento do desempenho, são proibidos.

17.4 Não é permitido alterar os tubos de travões. Tubos standard de borracha podem ser substituídos por tubos de malha de aço.

17.5 O travão de mão standard terá de permanecer na posição determinada pelo fabricante e estar completamente operacional.

Artigo 18 – RODAS/DIRECÇÃO

18.1 Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de direcção, além do kit extensível fornecido pelo promotor do C1 Eurocup

18.2 O volante standard pode ser usado. Um volante alternativo aprovado pelo promotor do C1 Eurocup é permitido, assim como um sistema de “quick release” em conformidade com as regras para esse efeito (Art.255- 5.7.3.9 do Anexo J FIA).

18.3 Não são permitidos espaçadores de rodas.

18.4 Têm de ser usados pernos de roda standard incluindo os específicos para jantes de alumínio.

18.5 Têm de ser usadas jantes de ferro standard Citroen C1 OE 4.5 x 14ET39 ou de alumínio referência Citroen 9607W4, referência 9665560080, Karlova 14 referência 5402R6, E24*124R00/01*0090*01 ou Zenith F4540ZHMB39CM2.

Artigo 19 - PNEUS**19.1 ESPECIFICAÇÕES**

19.1.1 A medida permitida é 155/65R14 (75T). A marca e modelo são PRINX – AQUILA PRO

19.1.2 O uso de dispositivos de aquecimento de pneus ou de retenção de calor dos mesmos e tratamento dos pneus ou do seu composto, é proibido.

19.1.3 Não é permitido alisamento/raspagem de pneus.

19.2 FABRICANTE NOMEADO

19.2.1 Todos os pneus usados em treinos e competição têm de ser PRINX AQUILA PRO de composto de produção standard e marcado com a marca do organizador na parede do pneu.

19.3 FORNECEDOR

19.3.1 Todos os pneus têm de ser comprados à Dispna Pneus SA.

19.3.2 Apenas e só na 1ª prova do troféu é permitida a compra de no máximo 6 pneus novos. Nas restantes provas é permitido a compra de no máximo 4 pneus novos marcados pela Dispna.

19.3.3 Nos treinos cronometrados é obrigatório estrear 2 pneus novos no eixo da frente. Na Corrida 1 é obrigatório manter os pneus do eixo da frente estreados nos treinos cronometrados. Na Corrida 2 é facultativo o uso de pneus novos.

19.3.4 Em caso de furo ou de explícita degradação, é possível que se possa utilizar um único pneu de substituição sendo necessária a aprovação do Comissário Técnico.

Artigo 20 – PESO**20.1 CORRIDAS DE RESISTÊNCIA**

20.1.1 Em qualquer momento da competição o veículo, sem piloto, qualquer que seja o nível de todos os fluidos e combustível, exceto fluido dos limpadores de vidros e água para o piloto, nesse dado momento, terá de pesar no mínimo 830kgs

20.1.2 Em qualquer momento da competição o Piloto e o lastro associado terão no seu conjunto de perfazer no mínimo 90kgs.

20.1.3 Se for necessário o uso de lastro, este será colocado na caixa de lastro, recorrendo às respetivas placas de 5kgs cada, que será fixada no piso do carro no local do banco do passageiro (removido) dentro da respetiva caixa efetuada para esse fim.

20.1.4 A instalação da caixa de lastro é obrigatória.

20.2 CORRIDAS SPRINT

20.2.1 Em qualquer momento da competição o conjunto carro + piloto terá de pesar, no mínimo 920kgs.

20.2.2 Para cumprimento do peso mínimo, é autorizada a utilização de lastro. Este terá de ser colocado na zona dos pés ou banco do lado do passageiro da frente, e ter os parafusos furados para que o lastro seja selado. Para o mesmo efeito, pode-se utilizar uma outra caixa de lastro, colocada na zona dos pés do lado do passageiro.

20.2.3. Todos os lastros têm de ser declarados pelos concorrentes e selados pelo comissário técnico chefe, conforme Art. 20.5 das PEV.

Artigo 21 – DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL/COMBUSTÍVEL**21.1 DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL**

21.1.1 O depósito de combustível terá de ser um item de produção standard Citroen C1, com capacidade máxima de 35 litros, montado na posição original do fabricante.

21.1.2 Não são permitidas modificações ao depósito, à unidade de envio, à bomba de combustível e regulador de pressão.

21.1.3 O painel da tampa da bomba de combustível, deve dar acesso à bomba e ao regulador de pressão.

21.2 TAMPA DE ABASTECIMENTO

21.2.1 A tampa standard com fecho pode ser substituída por uma sem fecho.

21.2.2 A tampa exterior pode ser removida.

21.3 PROTEÇÃO DO DEPÓSITO

21.3.1 Será montada, no local especificado, uma proteção do depósito de combustível, fornecido pelo Organizador.

21.4 COMBUSTÍVEL

21.4.1 O carburante a utilizar será de comercialização corrente, limitado a índice octano RON 95 ou RON 98, desde o início até ao final do evento e adquiridos exclusivamente ao fornecedor oficial se indicado expressamente.

Artigo 22 - NÚMEROS

22.1 Dimensões, com o tipo de letra "Arial Bold":

- A. Vidros laterais traseiros, 200mm de altura;
- B. Para-brisas, 150mm de altura;
- C. Vidro traseiro, 100mm de altura.

Artigo 23 - PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

A publicidade obrigatória nas viaturas será definida pelo Organizador.



ATUALIZAÇÕES			
Data	Estado	Artigo	
06/03/2026	Atualizado	19.3.1 Todos os pneus têm de ser comprados à Dispna Pneus Lda.	
06/03/2026	Novo	19.3.2	
06/03/2026	Novo	19.3.3	
06/03/2026	Novo	19.3.4	
20/03/2026	Atualizado	13.1 É obrigatório serem utilizados os amortecedores aqui indicados para o troféu.	
20/03/2026	Atualizado	13.3 Os quatro amortecedores instalados têm de ser os amortecedores exclusivos do troféu.	
20/03/2026	Atualizado	13.4 As quatro molas instaladas têm de ser as molas exclusivas do troféu.	
20/03/2026	Atualizado	13.9	
20/03/2026	Atualizado	13.11 Os quatro amortecedores instalados têm de ser da mesma marca.	
20/03/2026	Eliminado	13.12 Apenas podem ser utilizadas as seguintes molas:	
		Peça	Citroen
		Mola frontal	5002 HN
		Mola traseira	5102 N6
			10-22-008-01-22
			70-4200
20/03/2026	Eliminado	13.13 As quatro molas instaladas têm de ser da mesma marca.	
20/03/2026	Atualizado	19.3.2 É permitido a compra de 4 pneus marcados pela Dispna em todas as rondas do troféu.	
20/03/2026	Atualizado	20.1 Em qualquer momento da competição o veículo, sem piloto, qualquer que seja o nível de todos os fluidos e combustível, exceto fluido dos limpa vidros e água para o piloto, nesse dado momento, terá de pesar no mínimo 830kgs.	
20/03/2026	Novo	20.1.1	
20/03/2026	Novo	20.1.2	
20/03/2026	Novo	20.1.3	
20/03/2026	Novo	20.1.4	
20/03/2026	Atualizado	20.2 Em qualquer momento da competição o Piloto e o lastro associado terão no seu conjunto de perfazer no mínimo 90kgs.	
20/03/2026	Novo	20.2.1	
20/03/2026	Novo	20.2.2	
20/03/2026	Novo	20.2.3	
20/03/2026	Eliminado	20.3 Se for necessário o uso de lastro, este será colocado na caixa de lastro, recorrendo às respetivas placas de 5kgs cada, que será fixada no piso do carro no local do banco do passageiro (removido) dentro da respetiva caixa efetuada para esse fim.	
20/03/2026	Eliminado	20.4 A instalação da caixa de lastro é obrigatória.	