



REGULAMENTO TÉCNICO Group 1 Portugal 2026



Art. 1 - VIATURAS ADMITIDAS

- a) Viaturas de Turismo e Grande Turismo possuidoras de ficha de homologação, respetivamente dos Grupos 1 e 3 até 31 de Dezembro de 1981.
- b) Viaturas de Turismo e Grande Turismo de série, que não tenham ficha de homologação, mas que sejam de interesse histórico e que pelos números em que tenham sido fabricadas estejam dentro do espírito desta competição e cuja performance teórica não seja superior à dos veículos homologados.
- c) As viaturas referidas na alínea b) terão de ter catálogo de Fábrica com identificação de características técnicas.
- d) Será criada uma lista a atualizar sempre que uma nova viatura for autorizada.
- e) Todas as viaturas novas devem ser aprovadas pela comissão organizadora desta serie.

Art. 2 - MODIFICAÇÕES AUTORIZADAS

- a) Todas as modificações são interditas exceto se estiverem explicitamente autorizadas no presente regulamento ou estiverem autorizadas pelo Artigo 258 do anexo J ao CDI de 1981.
- b) É permitida a preparação em Grupo 1,5 e Grupo 3,5 a que a partir daqui se referirá sempre como Gr.1,5.
- c) Entende-se por Gr.1,5 a possibilidade de montar uma determinada peça indicada nas especificações na ficha de homologação recorrendo para tal a ferramentas e máquinas. A peça assim trabalhada deve corresponder com total exatidão à original, devendo para tal ser mantidas todas as cotas e pesos indicados na ficha.
- d) Na "Classe 1052", de forma que os veículos tenham uma performance mais próxima dos restantes, serão permitidos veículos GR1 e GR2 de acordo com a respetiva ficha de homologação.

Art. 3 - "CLONAGEM"

- a) Entende-se por peça clone uma peça que tenha as mesmas características técnicas que a original, mas não seja rigorosamente igual. O desempenho da peça clone não pode melhorar a performance do veículo.
- b) As peças clone autorizadas devem constar de uma lista anexa ao passaporte técnico e a sua utilização deve ser tornada pública. A autorização deve ser requerida junto da comissão técnica e o requerente deve indicar qual a peça de origem e qual a que a substitui.



c) Face ao limitado número de blocos EG disponíveis e em bom estado, a organização permite a utilização como peça clonada dos blocos Volkswagen marcados com os códigos EG, FN, FR, YN, Y, WVe YP desde que os mesmos tenham o diâmetro de 79,5 mm e curso de 80 mm como blocos originais 1.6EG. As restantes modificações, constantes neste regulamento são também permitidas nestes motores.

Os blocos réplica, obviamente, não podem ter qualquer diferença que melhore a performance do veículo. Aproveitamos para esclarecer que os blocos EA, EW, EZ, EZA, HN, HZ ou quaisquer outros blocos estão interditos.

d) Por motivo de escassez de pistões para o Golf GTI, sugere-se que os pistões possam ser os seguintes: wossnerpistons referência K9180DA (79.5mm) ou K9180D025 (79.75mm), além dos utilizados de serie.

Art. 4 - EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO

a) O equipamento de iluminação deve estar presente e funcionar na totalidade, com especial atenção às luzes de Stop.

b) Em provas que as condições atmosféricas assim o exijam é obrigatório utilizar luz de chuva.

Art. 5 - DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

a) Recomenda-se que se mantenha o depósito de origem.

b) Pode ser substituído por um homologado pela FIA, com capacidade igual ou inferior ao de origem sendo obrigatória a sua colocação no local de origem.

c) Caso o veículo possua um depósito homologado pela FIA, terá que estar dentro do período de validade.

d) Pode também ser utilizado um depósito não homologado com as seguintes características:

- Fabrico em liga de metal
- Espuma anti explosão no seu interior.
- Capacidade igual ou inferior ao depósito de origem. Colocação no local de origem. Entende-se por local de origem o compartimento em que vem colocado de origem e não a sua posição dentro deste compartimento. No caso de depósitos exteriores é obrigatório seguir o estipulado no Art. 5, alíneas a, b e c.

Art. 6 - CIRCUITO DE ARREFECIMENTO

a) O radiador e as suas tubagens são livres, desde que executem apenas as funções a que se destinam e mantenham a sua localização original.

Nenhuma modificação pode ser feita na carroçaria. No entanto a comissão técnica pode autorizar que carros com motor refrigerado a água e de montagem central ou traseira, mudem a posição do radiador.

b) O radiador da chauffage bem como o seu mecanismo podem ser suprimidos.

c) O termostato é livre ou pode ser suprimido.

d) É permitido acrescentar uma ventoinha elétrica ou substituir a de origem por uma elétrica.



Art. 7 – ALIMENTAÇÃO

- a)** O (s) carburador (es) ou bomba (s) de injeção normalmente montado (s) no modelo homologado e inscrito (s) na ficha de homologação, não deve (m) ser substituído (s) nem modificado (s). No entanto o(s) carburadores utilizados podem ser clones (ver Art. 3). O (s) carburador (es) Clone, também não podem ser modificados.
- b)** É consentido modificar os elementos que regulam a dosagem da quantidade de combustível admitida no motor, mas não a quantidade de ar.
- c)** O elemento do filtro de ar bem como a sua caixa podem ser suprimidos. Podem ser montadas “cornetas” nos carburadores desde que essa montagem não implique a sua modificação.
- d)** No caso de um motor sobrealimentado, o sistema de sobrealimentação deve manter-se rigorosamente igual ao de origem.
- e)** Nos carros em que a alimentação é feita por carburadores e que utilizam bomba de gasolina mecânica, esta pode ser substituída por uma elétrica. É autorizada a montagem em paralelo de uma bomba de reserva. Um sistema de regulação de pressão é autorizado.

Art. 8 - INSTALAÇÃO ELECTRICA

- a)** Não deve ser modificada a tensão (voltagem).
- b)** A localização da bateria pode ser alterada, desde que cumpra com as normas de segurança.
- c)** São livres a marca e capacidade da bateria e do alternador. O fio da excitação do alternador pode ser desligado. Pode-se usar um interruptor para o efeito.
- d)** A bobina de ignição, o condensador, o distribuidor e o regulador de tensão são livres, sob reserva de que o sistema de ignição se mantenha o previsto pelo fabricante, para o modelo considerado. Entretanto, esclarece-se que a montagem de uma ignição eletrónica simples é autorizada, no entanto o ponto de ignição só pode ser modificado no distribuidor, logo não é permitida a utilização de dispositivos eletrónicos que permitam modificar de qualquer forma o ponto de ignição.
- e)** A marca e o tipo das velas são livres.

Art. 9 – TRANSMISSÃO

- a)** A alavanca de comando da caixa de velocidades deve ocupar o lugar previsto pelo fabricante, mencionado na ficha de homologação. No entanto, a sua forma e comprimento são livres. O ponto pivot da alavanca também pode ser alterado, sistema habitualmente designado por “quick shift”.
- b)** A relação final deve estar de acordo com a ficha de homologação, mas pode ser clonada e fabricada de raiz, na condição de todos os parâmetros da peça original serem mantidos, à exceção da gravação de eventuais números de série.
- c)** O disco de embraiagem é livre.
- d)** É permitida a substituição das mangas de eixo do Escort RS MK2 por mangas de eixo reforçadas com apenas um rolamento.



Art. 10 – SUSPENSÃO

- a)** Os amortecedores são livres, desde que mantenham o mesmo princípio de funcionamento e tipo de fixação. Não podem possuir qualquer tipo de afinação exterior nem elementos adicionados.
- b)** É permitido alterar o camber das rodas da frente, utilizando para o efeito peças que permitam a regulação do aperto dos amortecedores aos cabeçotes da suspensão sem fazer alterações na carroçaria ou dos parafusos de aperto à manga de eixo. Nos carros em que tal não for possível, é permitido “rasgar” os apoios da suspensão na carroçaria.
- c)** As molas do tipo helicoidal são livres na altura, espessura e têmpera, mas não no seu número que se deve manter o mesmo. É possível modificar os apoios das molas. Os pratos devem estar inequivocamente fixos, não podem ser nem reguláveis nem roscados.
- d)** As molas de lâminas devem ser mantidas de origem, mas podem ser “batidas” para alterar o seu arco. Alternativamente podem ser usados calços para mudar a altura do carro ao chão.
- e)** A geometria da suspensão traseira só pode ser alterada se as peças originais e homologadas o permitirem.
- f)** Barras Estabilizadoras Golf GTI: A ficha de homologação dos Golf GTI está incompleta não especificando a dimensão das barras estabilizadoras do modelo Golf GTI. A comissão técnica aproveita para esclarecer que segundo o catálogo do veículo, as barras têm os seguintes diâmetros: 16,65 mm frente e 20,60 mm na traseira com tolerância de 2%.

Art. 11 - JANTES E LARGURA VIAS

- a)** É permitido alterar o diâmetro da medida homologada, bem como a sua marca.
- b)** A largura da jante é livre, desde que não implique qualquer alteração na carroçaria. São também permitidos espaçadores com a dimensão máxima de 25mm.
- c)** A largura das vias pode ser alterada através da largura das jantes e dos espaçadores do ponto b). No entanto, a roda (jante e pneu) não pode sair fora do perímetro da projeção ao solo da carroçaria (segundo as medidas da ficha de homologação) e não pode tocar na carroçaria em qualquer ponto do curso da suspensão.

Art. 12 – PNEUS

- a)** Os Pneus Toyo R888 2G e R888R 2G são os pneus obrigatórios. Os mesmos terão de ser fornecidos pela Dispnal Pneus S.A. Na impossibilidade de fornecimento dos pneus mencionados anteriormente, a organização dará indicação de uma solução alternativa.
- b)** Na classe Troféu Mini, os pneus obrigatórios são os YOKOHAMA A539, 165.60.12 71H de fornecimento livre.
- c)** Na Production Cup os pneus obrigatórios serão os Pneus Nankang NS2-R
- d)** Outros Pneus que o comité organizador considere menos performantes que os Toyos e Nankang citados no Art. 12, poderão ser aceites. Nesse caso, as equipas devem fazer um pedido por escrito juntamente com o formulário de inscrição, de forma que a organização tenha tempo de analisar o pedido.



e) A roda sobresselente pode ser retirada.

Art. 13 - TRAVÕES

- a) As pastilhas e calços são livres desde que não aumentem a superfície de atrito.
- b) Os discos são de marca livre desde que mantenham a composição e medidas de origem.
- c) Nos veículos com sistema de travagem assistido, este sistema pode ser desligado, mas não suprimido.
- d) Os tubos flexíveis de travão originais podem ser substituídos por outros de malha de aço.
- e) São permitidos tubos de ventilação para arrefecimento de travões desde que não alterem de qualquer forma a silhueta e exterior do carro.

Art. 14 – CARROÇARIA E INTERIOR

- a) Exterior – deve permanecer integralmente de origem.
- b) Interior – A adição ou substituição de instrumentos/manómetros é permitida, desde que não se altere o tablier original.
- c) Interior – Todos os bancos de origem podem ser suprimidos, devendo o do condutor estar de acordo com as regras FIA em vigor que se indicam no artigo 18 deste regulamento.
- d) O material dos painéis interiores das portas é livre desde que não apresente zonas cortantes ou qualquer outro perigo.
- e) Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material plástico do tipo Policarbonato. O material acrílico é expressamente interdito.
- f) O sistema de montagem dos vidros laterais plásticos é livre e os elevadores, no caso de existirem, podem ser suprimidos.
- g) Nos modelos em que os para-choques não façam parte integrante da carroçaria, podem ser retirados.

Art. 15 – MOTOR

- a) Será permitida uma cota de retificação dos cilindros máxima de 0,6mm, na condição de não ultrapassar a classe de cilindrada.
- b) Todo o material de reparação, incluindo os êmbolos, vulgarmente conhecido como de mercado paralelo, é permitido ao abrigo do Art. 3 deste regulamento, lembrando que deve ser idêntico e não melhorar a performance relativamente a peças de origem.
- c) A árvore de cames, no que respeita às suas características de comando das válvulas é livre. Esclarece-se que os pontos de apoio, e o material da mesma têm de respeitar as características originais e, desde que a sua montagem não implique nenhuma modificação em qualquer outra peça do motor.
- d) A polie ou carreto da árvore de cames pode ser modificada ou substituída por outra (eventualmente com afinação).
- e) A cota de retificação (aplainagem) quer da cabeça do motor quer do bloco são livres, desde que não tenha que se modificar nenhuma outra peça.



- f)** O coletor de admissão é livre para permitir a utilização de carburador (es) clone.
- g)** Todo o escape é livre incluindo o coletor, no entanto, em termos de ruído tem que estar conforme as normas FIA.
- h)** O sistema de lubrificação pode incluir um radiador de óleo mesmo que este não esteja homologado na ficha de Gr.1 ou Gr. 3. A sua montagem não pode implicar modificações na carroçaria para além da fixação.
- i)** Os verificadores técnicos reservam o direito de selar os motores e caixas de velocidades no primeiro evento oficial, corrida ou outro em que o carro esteja presente. Dois parafusos ou pernos da cabeça devem ser perfurados com uma broca de 2mm para ser possível aplicar os selos. Os 2 parafusos da caixa do diferencial devem ser perfurados com uma broca de 2mm para ser possível aplicar os selos.

Art. 16 - PESO MÍNIMO

- a)** O peso mínimo é o indicado na ficha de homologação, acrescido de 75 Kg. A pesagem será feita com o piloto e todo o seu equipamento a bordo e o carro em condições de competição. Os depósitos não serão esvaziados para a pesagem.

Art. 17 - OUTRAS MODIFICAÇÕES E ALTERAÇÕES

- a)** É permitido substituir os apoios do motor e da caixa de velocidades por outros de material diferente, desde que a posição dos componentes não seja alterada.
- b)** É permitido substituir todas as peças de apoio em borracha da suspensão, por outras de material diferente que cumpram exclusivamente as mesmas funções.
- c)** É permitida a abertura dos "capot-motor" nos carros de motor atrás, de acordo com o que se fazia na época.
- d)** O Jaguar XJ-S, apesar de não ter ficha de Homologação, poderá competir segundo a especificação do catálogo e com o peso de 1400 KG.
- e)** Toyota Starlet: permitido utilizar a carroçaria utilizada no trofeu português, igual ao aditamento técnico 03/01 da ficha de homologação 5022. Restantes características técnicas mantem-se idênticas à ficha 5755, inclusive o peso de 675kg.
- f)** Porsche 924 e 924 Turbo: A comissão organizadora considera que as fichas 3075 e 3083 são validas como fichas de grupo 1, devido ao elevado número de carros produzido, valores de mercado do mesmo e performance de acordo com o artigo 1.b.

Art. 18 – SEGURANÇA

18.1. De acordo com o Art. 11.2 das PGAK e Art.253 do Anexo J.

O Roll Bar tem de estar de acordo com o Appendix II do anexo K da FIA. O máximo de pontos de fixação será de 6 pontos de fixação, mais 2 pontos de fixação adicionais se os mesmos forem próximos dos topos do pilar B. Nenhum dos pontos podem passar a placa de corta-fogo dianteira que separa habitualmente o compartimento do motor do habitáculo.

18.2. Os Roll-Bars homologados na respetiva ficha de homologação, mas tenham características diferentes dos designados no ponto 18.1 e estejam de acordo com o Appendix II da FIA também serão aceites.



Art. 19 - ESTABILIDADE DO REGULAMENTO

À exceção de modificações por motivos de segurança, ou para permitir estabelecer o equilíbrio competitivo entre todos os participantes, nenhuma outra modificação estrutural poderá ser introduzida no presente regulamento até ao fim anual do Troféu.

Art. 20 - "PRODUCTION CUP"

- a)** Os veículos admitidos terão de estar de acordo com as especificações técnicas do antigo Troféu Datsun 1200, regulamento da versão de 2005. Outros veículos poderão ser autorizados de acordo com o comité organizador e ficha de homologação de grupo 1, ex.: Toyota Corolla KE e Mazda 818.
- b)** Adicionalmente ao regulamento técnico do Troféu Datsun 1200 de 2005, os veículos têm também de cumprir a regulamentação de segurança presente neste regulamento no Art. 18.
- c)** São também permitidas as liberdades do Art. 6 c) "Termostato", o Art 8c) "São livres a marca e capacidade da bateria e do alternador" o Art. 8d) "Ignição eletrónica" e o ponto 12 "Pneus" deste regulamento.
- d)** São permitidas outras jantes de características idênticas às jantes de troféu versão 2005, 13'x6' com 10cm ' 'offset' ' da jante ao cubo, com tolerância adicional de 0.5cm e com peso mínimo de 11Kg com pneu.
- e)** É permitida a utilização da caixa de velocidades do Datsun 120Y, sendo que as relações dos carretos terão de ser as do Datsun 1200.
- f)** É permitido também que o carreto da árvore de cames seja afinável, possibilitando um pequeno ajuste.
- g)** Todas as restantes liberdades deste regulamento não são permitidas para esta classe.

Art.21 – REGULAMENTO TÉCNICO "TROFÉU MINI"

- a)** Regulamento técnico de acordo com o regulamento "Troféu Mini" de 2021. Versão traduzida como anexo 2 deste regulamento.

Art. 22 – REGULAMENTO TÉCNICO "GROUP 1 UK"

- a)** Apenas aceites viaturas que possuam FIA HTP "Historic Technical Passport" com especificações idênticas às utilizadas pelas viaturas de Group 1 no British Saloon Car Championship entre 1970 e 1982.
- b)** A única modificação face ao especificado nos passaportes FIA HTP será a possibilidade de utilização de Pneus Toyo R888R. Também serão aceites os Pneus Dunlop Racing Post Historic com que estas viaturas normalmente competem.

Art. 23 - "924 CUP"

- a)** Os veículos admitidos terão de estar de acordo com as especificações técnicas da respetiva ficha de homologação;
- b)** Será permitido o peso mínimo de 1025 Kgs com o piloto e equipamento.