

CAMPEONATO MATO-GROSSENSE DE KARTCROSS

REGULAMENTO TÉCNICO KARTCROSS 2026

CATEGORIA: CADETECROSS

ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS.....	2
ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES	3
ARTIGO 3º: PESO.....	5
ARTIGO 4º: MOTORES.....	5
ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL	6
ARTIGO 6º: SISTEMA ELÉTRICO	7
ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS	7
ARTIGO 8º: SUSPENSÃO	7
ARTIGO 9º: FREIOS	8
ARTIGO 10º: DIREÇÃO.....	8
ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS.....	8
ARTIGO 12º: HABITÁCULO (COCKPIT)	8
ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	9
ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	9
ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS	10

INTRODUÇÃO: O presente regulamento refere-se à categoria CADETE CROSS e determinará, nos seus artigos, os procedimentos e normas técnicas homologadas aplicáveis à categoria.

ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

1.1 - VEÍCULOS PERMITIDOS – Veículos tubulares monopostos com motores 4 tempos, Bufalo adquiridos da PABLO RACING.

1.1.1 - MOTORES – Os motores estacionários monocilíndrico refrigerado a ar, 4 tempos, combustível Etanol, deverão atender o determinado no artigo 4º do presente regulamento.

1.2 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:

1.2.1 - Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste regulamento, é expressamente proibido, e assim sendo todos os itens omissos neste regulamento deverão encontrar-se nas suas características originais, salvo os componentes ou peças que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.2 - No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.3 - Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.4 - Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.5 - Nos casos em que a comparação ou avaliação desta com a ficha de homologação ou catálogo de peças do fabricante, deixar qualquer dúvida, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final, salvo os componentes ou peças, que possuam liberação para serem fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

1.2.6 - Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão.

Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos, salvo os componentes ou peças fabricadas pelas equipes ou fornecedores particulares.

ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES

2.1 - CHASSI:

2.1.1 - A Construção do chassi deve obedecer às especificações constantes neste artigo.

2.1.2 - Com referência a resistência da construção, ela deverá ser tubular, capaz de resistir com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante o seu uso em competição. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de diâmetro mínimo de 22 mm e no máximo 32 mm, com parede mínima de 1,5 mm, dentro de um padrão que proteja o piloto, com dois arcos de segurança no sentido longitudinal (da extremidade dianteira até a extremidade traseira) amarrados com no mínimo 5 (cinco) travessas de construção soldada, que deverão estar no mínimo à 5 (cinco) cm acima da cabeça do piloto sentado com os cintos atados. Os tubos usados para realizar os travamentos laterais (tubos usados para formar as treliças na lateral do chassi) deverá ter diâmetro mínimo de 16mm. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, canos estes com espessura de no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm. Nos arcos de segurança não se admitirá emendas em sua extensão. Somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem, nenhuma parte da estrutura ou da carenagem poderá exceder a largura das rodas. Todas as curvas efetuadas nos tubos deverão obedecer a um raio médio mínimo de 50 mm. Não se admite cantos vivos em qualquer parte da estrutura tubular. O arranjo inferior é livre, com a condição que nenhum instrumento ou objeto apresente saliência perigosa.

2.2 - ARCOS DE SEGURANÇA - Não serão admitidas soldas em sua extensão, somente nas bases e nas uniões dos tubos é que será permitido o uso do processo de soldagem.

2.3 - CARROCERIA - Nenhuma parte da carroceria (carenagem) poderá exceder a largura das rodas.

2.4 - PÁRA-BRISA - É obrigatório uma tela metálica de malha quadriculada na parte dianteira do veículo.

2.5 - ASSOALHO - Deve ser obrigatoriamente fechado em chapa de ferro com espessura mínima de 0,80mm ou em chapa de alumínio com espessura mínima de 1,2mm. O assoalho deve proteger a região do habitáculo do piloto, abrangendo toda a largura do chassi, desde a face frontal da pedaleira até o final do banco do piloto. O assoalho deverá ser fixado firmemente ao chassi com parafusos de aço. Permitida a realização de furos de 10mm na chapa do assoalho para saída de líquidos.

2.6 - ESPELHOS - Obrigatória a existência dos espelhos retrovisores em ambos os lados.

2.7 - PROTEÇÃO LATERAL - Tela não metálica (lata ou alumínio) podendo ser de fibra, plástico, borracha, dos dois lados do veículo, podendo ser substituídas por carenagem até a altura dos ombros do piloto (sem impedir a visão lateral do piloto).

2.8 - APOIO DE CABEÇA - Obrigatória a existência de apoio atrás do capacete (proteção em caso de colisão pela traseira).

2.9 - ENTRE EIXOS - Mínimo 1.400mm - máximo 1.600mm.

2.10 - COMPRIMENTO - Comprimento total: mínimo 1.800mm – máximo 2.100 mm.

2.11 - LARGURA - Largura: mínima 1.200mm - máxima 1.250.

2.12 - AEROFOLIO. (Asa Traseira)

2.12.1 - Uso opcional, modelo livre;

2.12.2 - Não é permitido exceder a largura máxima do kart (1.250 mm);

2.13 - PARA BARRO - Livre.

2.14 - CHAPA CORTA FOGO - Obrigatória a existência de uma chapa corta fogo de ferro com espessura mínima de 0,80mm, ou de alumínio com espessura mínima de 1,20mm separando o habitáculo do piloto do tanque de combustível localizado no compartimento onde se localiza o conjunto motriz. Essa chapa deverá ser instalada atrás do banco do piloto, junto ao arco principal de segurança em toda sua largura, do seu ponto mais alto até a altura próxima da meia altura do banco do piloto. A abertura entre a base do chassi e a chapa corta fogo não poderá ser maior que 30 centímetros.

2.14.1- Permitida a instalação de dispositivos de captação de ar com a finalidade específica de refrigerar o motor, sem forçar o ar para o carburador.

ARTIGO 3º: PESO

3.1 - PESO MÍNIMO:

3.1.1 - Peso mínimo do veículo com piloto: 180kg (cento e oitenta quilogramas).

3.1.2 - O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrar ao término das competições ou treinos classificatórios, com lubrificante do motor, do câmbio e fluídos de freios nos níveis em que terminarem (proibida a adição de lubrificantes/fluídos).

3.1.3 - Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso.

3.1.4 - No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este (s) componente (s) não poderá (ão) ser colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso.

3.1.5 - Uso de Lastro: Os lastros, se necessários, deverão ser blocos sólidos com peso máximo de 10 (dez) quilos por unidade, fixados com, no mínimo, dois parafusos de aço de 8 (oito) milímetros com reforço contra porca (tipo sanduíche) e lacrados quando da vistoria técnica, devendo ser informado ao vistoriador durante a vistoria técnica a localização do Lastro.

ARTIGO 4º: MOTORES

4.1 - MOTOR PERMITIDO:

4.1.1 - Permitidos apenas motores Bufalo 4 tempos, combustão Etanol fornecidos pela PABLO RACING devidamente lacrado.

4.1.2 - Todos os motores são lacrados com cabo de aço inox com numeração de rastreio.

4.1.3 - Salvo manutenções liberadas neste regulamento, demais manutenções será realizada pela fornecedora dos motores, a empresa PABLO RACING.

4.1.4 - FAEMT terá um motor disponível para substituição, a troca deverá ser solicitada a secretária de provas e autorizada pelos comissários técnicos e desportivos. Em caso de substituição observar regras no regulamento desportivo da categoria.

4.2 - CARBURADOR:

4.2.1 - Original do modelo, proibido retrabalho.

4.2.2 - Liberado acesso para limpeza e manutenção, sua substituição é expressamente proibida.

4.2.3 - Gicleur (esguicho) de alta original do modelo de NR 1,05.

4.2.4 - Gicleur (esguicho) de baixa original do modelo de MR 0,85.

4.3 - FILTRO DE AR:

4.3.1- Original do modelo, liberado somente para manutenção, sua substituição é expressamente proibida.

4.4 ÓLEO LUBRIFICANTE:

4.4.1- Óleo livre- Acesso livre para manutenção.

4.5 ESCAPAMENTO:

4.5.1 – Fornecido pela PABLO RACING, proibido qualquer retrabalho.

4.6 - ACELERADOR – uso de cabo com aceleração no pé.

ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL

5.1 – O combustível utilizado será etanol fornecido pelo organizador do evento.

5.2 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL:

5.2.1 - O tanque de combustível tem que ser metálico com capacidade máxima de 10 litros, sendo o tanque Original do modelo do motor ou tanque de fabricação própria.

5.2.2 – No caso de tanques de fabricação própria bocal do abastecimento deverá ter no mínimo 30mm de diâmetro.

5.2.3 – No caso de tanques de fabricação própria é obrigatório o uso de respiro em material metálico (tipo enrolar) e ou do modelo CRF usado em moto de Moto Cross com esferas, quantidade livre.

5.2.4 - O tanque deverá estar localizado dentro dos limites do chassi do veículo e fixado por cintas metálicas.

5.2.5 – No caso de tanques de fabricação própria a tampa do bocal do tanque deverá obrigatoriamente ser rosqueada, permite uso de respiro CRF.

5.2.6 Não será permitido partes do tanque fora dos limites de proteção da estrutura, exceto o bocal que pode exceder a estrutura, mas não deve tocar o solo em caso de tombamento do veículo.

5.2.7 Alimentação será por gravidade, proibido o uso de bombas mecânicas ou elétricas

5.2.8 – Não será permitido o tanque fixado no motor da forma original do modelo do motor.

ARTIGO 6º: SISTEMA DE PARTIDA

6.1– Sistema de partida manual (cordinha).

6.1.1 – Acesso permitido para manutenção, proibido qualquer tipo de retrabalho.

ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

7.1 - EMBREAGEM:

7.1.1 – Embreagem centrífuga, Homologada CBA 11 dentes, fornecida pela PABLO RACING, proibido qualquer tipo de retrabalho.

7.2 - RELAÇÃO:

7.2.1 - Transmissão de força às rodas por corrente, tração traseira.

7.2.2 – Coroa: 50 dentes

7.2.3 Pinhão: 11 dentes.

ARTIGO 8º: SUSPENSÃO

8.1 - SUSPENSÃO DIANTEIRA:

8.1.1 - Suspensão tipo bandeja - nacional.

8.1.2 - Amortecedores e molas - livres nacional.

8.2 - SUSPENSÃO TRASEIRA:

8.2.1 - Tipo balança ou bandeja - nacional.

8.2.2 - Amortecedores e molas – livres nacional.

8.2.3 Barra estabilizadora - livre nacional/livre construção;

8.2.4 - Fita/limitador de curso da suspensão: livre/permitida a utilização;

ARTIGO 9º: FREIOS

9.1 - Freios somente nas rodas traseiras.

9.2 - Sistema de acionamento livre.

9.3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

ARTIGO 10º: DIREÇÃO

10.1 - Direção livre, caixa de direção livre nacional.

10.2 - Barras E terminais livres nacionais.

10.3 - Permitido braço pitman com alongamento permitido.

10.4- VOLANTE

10.5 - Por questões de segurança, é obrigatória a instalação de sistema de fixação do volante à coluna de direção com cubo de saque rápido.

ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS

11.1 - Rodas dianteiras - 8" OU 10" no diâmetro com largura livre.

11.2 - Rodas traseiras - 8" no diâmetro com largura mínima de 5" e máxima de 6.5". (Entende-se como largura de roda as faces internas da mesma (faces de assentamento do pneu).

11.3 - Pneus dianteiros - 3.00 x 8, 3.50 x 8, 4.00 x 8, 3.00x 10, 3.50 x 10, 4.00 x 10. **Proibido retrabalho.**

11.4 - Pneus traseiros: 4.00-8 maggion, cinborg ou max, **proibido o retrabalho.**

ARTIGO 12º: HABITÁCULO (COCKPIT)

12.1 - Obrigatória a instalação de um banco de competição, sem trilho, sua instalação deverá ser realizada de maneira sólida à estrutura do veículo.

ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

13.1 - **Cinto de segurança:** Obrigatório a instalação de cinto de segurança de competição que deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo, através de parafusos de no mínimo 8mm e porcas travantes.

13.2 - Extintor de incêndio: Obrigatória a instalação dentro do cofre do motor do veículo de 1 (um) extintor, com capacidade 1 kg de pó-químico, com suporte devidamente fixado à estrutura do veículo ao alcance do socorrista. O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

14.1 - É obrigatório o uso de números de identificação, nas laterais e na frente carenada, com dimensões de 150 mm de altura e traço de 3 cm, conforme posições indicadas na Imagem 8 abaixo.

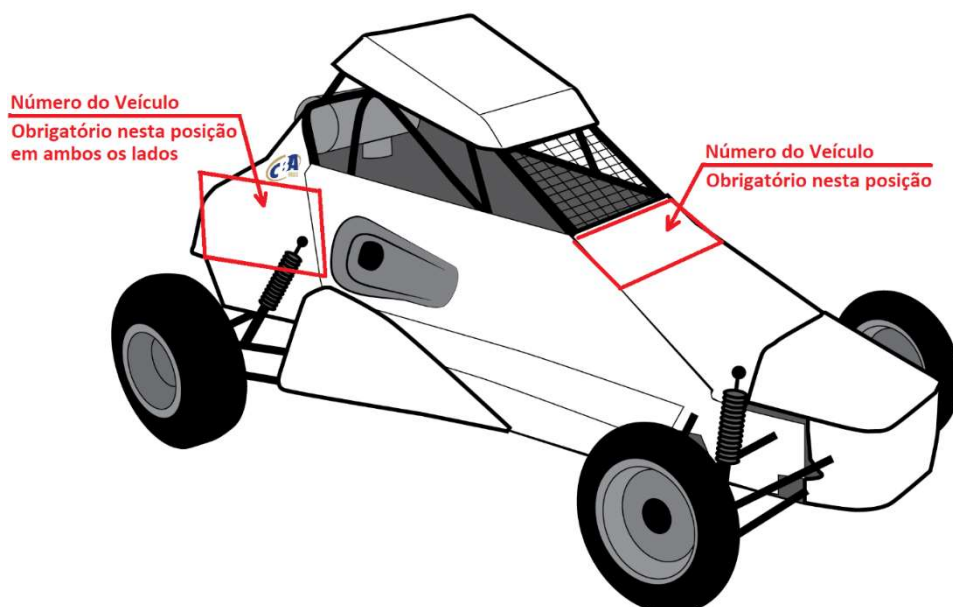


Imagem 8 – localização obrigatória do número na lateral do veículo.

14.2 - Obrigatório constar o nome, tipo sanguíneo e fator RH do piloto, na lateral do teto, em ambos os lados do veículo.

ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS

15.1 - Qualquer item técnico em desacordo com o presente Regulamento desclassificará automaticamente o piloto do referido veículo.

15.2 - Onde não for especificado "tolerância", os itens referentes a Pesos e/ou Medidas, serão considerados os determinados no Regulamento específico da Categoria - "mínimo e/ou máximo".

15.3 - Se um veículo não estiver de acordo com o Regulamento Técnico, a ausência de vantagens de desempenho não será considerada, em qualquer hipótese, como elemento de defesa, conforme artigo 8.4.1 do CDA.

15.4 - Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

15.5 - Nas provas em que o Regulamento Técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

15.6 - O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

15.7 - Caso um evento seja realizado em mais de uma Prova ou Bateria, ao se constatar alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

15.8 - Não haverá punição para troca de motor ou câmbio durante a competição, desde que os comissários sejam comunicados com antecedência e haja anuência, devendo as peças substituídas ficar à disposição dos comissários técnicos para análise.

15.9 - Fica expressamente Proibido um Piloto treinar, tomar tempo ou participar da Prova com o veículo de outro piloto, sem a Autorização prévia dos Comissários Desportivos. Os veículos de competição deverão usar somente o circuito da prova. Uma vez inscritos, não poderão ser retirados do local de realização das provas para fora do Autódromo, ou ainda circular com veículo em percurso não oficial ou fora das dependências do Autódromo. O Piloto que cometer tal irregularidade estará sujeito às penalizações previstas no CDA.

15.10 - Não será permitida a Inscrição e utilização de Carro Reserva. Somente em caso de sinistro com o carro do competidor (piloto) e desde que o veículo não tenha condições de ser colocado na pista em tempo hábil para participar do Treinos (Livres e Classificatórios) e Provas, poderá ser solicitado por escrito, aos Comissários Técnicos e Desportivos, a utilização de outro carro. No caso de o sinistro ter ocorrido durante os treinos livres, desde que o novo veículo tenha sido vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, o competidor poderá participar normalmente do Treino Classificatório e das Provas. Caso o sinistro ocorra durante o Treino Classificatório e o carro danificado não tenha condições de largar na Prova, o competidor poderá participar com outro carro, desde que solicitado por escrito, vistoriado e autorizado pelos Comissários Técnicos e Desportivos, e largará na última fila, sendo considerado sem Tomada de Tempo. Para todos os efeitos, o carro danificado ou sem condições, ficará à disposição da Comissão Técnica.

15.11 - Proibido o reparo do veículo na pista por mecânico ou membro da equipe participante, salvo autorizado pelos comissários desportivos.

15.12 - Os Casos Omissos serão resolvidos de acordo com o CDA – Código Desportivo do Automobilismo, publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional (CTDN) da Confederação Brasileira de Automobilismo.

O Presente regulamento foi elaborado pela **Comissão Estadual de Velocidade na Terra (CEVT)**, aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Estadual (CTDE)** e homologado pelo Presidente da **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso - FAEMT**

CUIABÁ, 12 de fevereiro de 2026.

Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso

Fernando Maggi
Scheffer Presidente

Conselho Técnico Desportivo Estadual

Robinson Kazy Som
Presidente

Comissão Estadual de Velocidade na Terra

Yvan Schwab Junior
Presidente