

CAMPEONATO MATO-GROSSENSE DE KARTCROSS

REGULAMENTO TÉCNICO KARTCROSS 2026

CATEGORIA: FORÇA LIVRE

ARTIGO 1º - VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS	02
ARTIGO 2º - CHASSIS E DIMENSÕES	02
ARTIGO 3º - PESO.....	05
ARTIGO 4º - MOTORES.....	05
ARTIGO 5º - COMBUSTÍVEL	07
ARTIGO 6º - SISTEMA ELÉTRICO.....	08
ARTIGO 7º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS	09
ARTIGO 8º - SUSPENSÃO	09
ARTIGO 9º - FREIOS	09
ARTIGO 10º - DIREÇÃO.....	09
ARTIGO 11º - RODAS E PNEUS.....	10
ARTIGO 12º - HABITÁCULO (COCKPIT).....	10
ARTIGO 13º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	10
ARTIGO 14º - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	11
ARTIGO 15º - DA VISTORIA TECNICA	12
ARTIGO 16º - DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS	12

INTRODUÇÃO: *O presente regulamento refere-se à categoria Kart Cross Força Livre que de- terminará nos seus artigos e procedimentos e normas técnicas homologadas.*

ARTIGO 1º- VEICULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

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;

- a) No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com os originais de fábrica;
- b) Todas as modificações são proibidas com exceção das previstas nesse regulamento;
- c) Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original; os 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;
- d) Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrolise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja ele motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

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, principalmente na questão de impactos diretos e força exercida sobre os pilotos. As medidas apresentadas a seguir poderão ser analisadas pelos comissários. A estrutura do veículo deverá ser construída com tubos de aço carbono SAE1020 sem costura ou com costura normatizado, 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) deverão ter diâmetro mínimo de 16mm com espessura mínima de 1,5 mm de tubo de aço carbono SAE. É obrigatório o uso de proteção de desvio lateral, até a largura máxima das rodas traseiras, tubos estes com no mínimo 22 mm e no máximo 25 mm de diâmetro externo e no mínimo 1,5 mm de espessura de parede, sendo que esta proteção nunca deverá exceder a largura das rodas, na traseiras os tubos a serem usados deverão ser de tubo de aço carbono SAE 1020, com as medidas máximas de diâmetro externo de 32 mm e espessura mínima de 1,5 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.

Para melhor orientar a construção dos chassis, segue um exemplo na imagem abaixo.

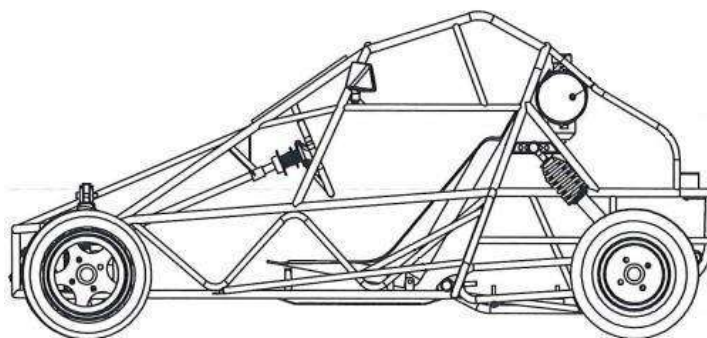


Imagem - Modelo de chassis.

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) essa proteção não poderá ser o próprio chassi.

2.9 - Entre EIXOS - Mínimo 1.600mm - máximo 1.800mm.

2.10 - COMPRIMENTO - Comprimento total: mínimo 2.000mm - máximo 2.300mm.

2.11 - Largura - Largura: mínima 1.150mm - máxima 1.400.

2.12 - AEROFÓLIO. (Asa Traseira)

2.12.1 - Uso opcional, modelo livre;

2.12.2 - Não é permitido exceder a largura máxima do kart (1.400 mm);

2.12.3 - PARA BARROS - Livre.

2.13 - 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. Permitidos furos para ancoragem do cinto de segurança conforme imagem abaixo.

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

2.14 - BANCO DE COMPETIÇÃO - Obrigatório uso de banco de competição posicionado acima do assoalho não permitindo que exceda os limites do chassi.

Imagem - furos para ancoragem do cinto de segurança.



ARTIGO 3º - PESO

1 PESO MÍNIMO:

O peso do veículo com tanque drenado deverá ser de, no mínimo, 200kg. Veículo com piloto mínimo 290kg (duzentos e noventa) quilos.

OBS: Por determinação dos Comissários Desportivos e/ou Técnicos a pesagem poderá ser dada aos 10 primeiros colocados de cada bateria.

- a) O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrarem ao término das competições ou tomadas de tempo, com combustíveis, lubrificantes do motor, do câmbio e fluidos de freios nos níveis em que terminarem, proibido a adição de combustíveis/ lubrificantes/ fluidos.
- b) Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso;
- c) No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, estes (s) componente (s) não poderá (ão) ser (em) colocado (s) de volta no veículo para aferição do peso;
- d) Uso de Lastro – Os lastros se necessários, devem 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

1 - MOTOR PERMITIDO

- a) Motor de moto 4 tempos – dos modelos Twister250, Tornado250, cb300 e XRE300, **PERMITIDO ALTERAR CILINDRADA.**
- b) Campeonato Força Livre, sendo aceito **CARCAÇA** dos modelos twister250, tornado250, cb300 e XRE300, **PERMITINDO ALTERAR CILINDRADA**, seguindo regulamento técnico Homologado para a categoria.
- c) O motor e seus componentes deverão ser de peças originais ou similares. Somente poderão ser utilizadas peças não originais quando este

regulamento permitir.

2 - CABEÇOTE

- a) Cabeçote original do modelo, permitido retrabalho dos dutos (desbastes e polimentos).
- b) Permitido retrabalhos nos guias de válvulas.
- c) Permitido o retrabalho nas sedes de válvulas.
- d) Permitido a usinagem (rebaixamento para acerto da taxa de compressão)
- e) Taxa de compressão livre.
- f) Velas – livres com rosca 10 mm e passo 1,0 mm (permitido a recuperação da rosca de vela), mantendo as medidas da vela original.
- g) Válvulas – modelo e medidas livre.
- h) Juntas do motor – Livre. Permitindo o uso de flange.
- i) Rolamentos do motor – Livre.
- j) Óleo lubrificante é livre.
- k) Permitido uso de ventoinhas para refrigeração.

3 - COMANDOS DE VÁLVULAS

- a) Livre procedência. Permitido sacar as engrenagens e alterar o ponto, permitindo soldar as engrenagens, permite uso de engrenagens reguláveis.

4 - CILÍNDRIO

- a) Original do motor ou paralelo com retrabalho livre.
- b) Permitido desbaste na base ou topo para acerto de taxa de compressão.
- c) Permitido retificar o cilindro para uso de pistão.

5 - PISTÃO

- a) Original ou paralelo de procedência livre.
- b) **MEDIDAS LIVRE- PERMITE O RETRABALHO.**
- c) Permitido o rebaixamento das casas de válvulas e usinagem do topo, em caso de interferência com o cabeçote quando rebaixado.
- d) **PERMITIDO PISTÃO FORJADO.**

6 - BIELA

- a) Original ou paralelo de procedência livre.
- b) Permitido retrabalho, inclusive alteração de curso.
- c) Permitido uso de biela forjada.
- d) Permitido uso de pino cursado.

7 – VIRABREQUIM

- e) Livre procedência.

f) permitido retrabalho

8- CARBURADOR

- a) Original do modelo, com acionamento à vácuo, diâmetro do venturi original.
- b) Permitido calibrar molas, usinar passagens de ar e combustível, desde que mantenha o diâmetro do venturi original. Permitido o retrabalho no eixo da borboleta
- c) Molas livre (uso da mola é obrigatório).
- d) Permitido acionamento do "pistonete" por meio de cabo.
- e) Permitido calçar o "pistonete" do carburador com anel "O-ring".
- f) Proibido isolamento do pistonete.
- g) Coletor de admissão – livre.
- h) Fica permitido a retirada da placa defletora (defletor) do carburador.
- i) É facultativo o uso do afogador do carburador, permitido isolamento.
- j) Permitido amassar tampa superior do pistonete.

ARTIGO 5º -COMBUSTÍVEL

1 - ALCOOL HIDRATADO

- a) Fornecido pelo organizador do evento (de acordo com regulamento particular de provas - RPP).
 - 1. É expressamente proibido o uso de qualquer aditivo, seja ele lubrificante ou de lim- peza.
 - 2. Tomada de tempo e as baterias será em procedimento de parque fechado.

2- TANQUES DE COMBUSTÍVEL

- a) O tanque de combustível tem que ser metálico com capacidade máxima de 10 Lts.
- b) O bocal do abastecimento deverá ter no mínimo 30mm de diâmetro.
- c) Sendo 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.
- d) O tanque deverá estar localizado dentro dos limites do chassi do veículo e fixado por cintas metálicas.
- e) A tampa do bocal do tanque deverá obrigatoriamente ser rosqueada, permite uso de respiro CRF.
- f) 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 tomba- mento do veículo.
- g) Alimentação: por gravidade; proibido o uso de bombas mecânicas ou elétricas.

3- FILTRO DE AR

-Livre

4 - ÓLEO

-Livre

5- RADIADOR

-Livre, permitido uso de ventoinhas. A ventoinha poderá ser acionada por interruptor no interior do habitáculo, ao alcance do piloto.

6- MANGUEIRAS E CURVA DE ESCAPAMENTO

- Livre

7- BOMBA DE ÓLEO

- Livre

8- ABAFADORES DE RUÍDO

a) obrigatório o uso de abafador de no mínimo 300 mm de comprimento, não poderá sair dos limites da estrutura do chassi (medido pela parte interna).

ARTIGO 6º - SISTEMA ELÉTRICO

1 – Ignição

- a) CDI – original do motor com etiqueta vermelha/vinho (conforme especificação do fabricante).
- b) Permitido uso de Telemetria (AIM, Alfano ou similar). É proibido o uso de Telemetria com comunicação com Box.

2- Iluminação

- a) Lanternas Traseiras: Obrigatório dois focos de luzes vermelhas montados na extremidade traseira, com lâmpadas de, no mínimo, 5 Watts para lanterna e 21 Watts para freio. O conjunto de lanternas traseiras deverá reproduzir os sinais de lanterna e freio traseiro. A lanterna traseira deve ser acionada pela chave geral do veículo.
- c) Luzes de Freio: Podem ser usadas em conjunto com a lanterna conforme o item (a). A luz de freio deverá ser acesa somente no pisar do pedal. É proibido qualquer tipo de botão para ligar e desligar a luz de freio.

d) Permitido uso de Telemetria (AIM, Alfano ou similar). É proibido o uso de Telemetria com comunicação com Box.

ARTIGO 7º - TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

1 - CAIXA DE CAMBIO

- a) Original do motor.
- b) Retrabalho livre.

2 - EMBREAGEM

- a) Original do motor com retrabalho livre.

3 - TRANSMISSÃO

- a) Transmissão de força às rodas por corrente, tração traseira
- b) Corrente, coroa e pinhão – Livres.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

1 – SUSPENSÃO DIANTEIRA

- a) Suspensão tipo bandeja (nacional)
- b) Amortecedores e molas – Livres.

2 - SUSPENSÕES TRASEIRAS

- a) Tipo balança ou bandeja.
- b) Amortecedores e molas – Livres.
- c) Permitido uso de estabilizadores e cinta limitadora.

ARTIGO 9º - FREIOS

- 1 - Freios somente nas rodas traseiras.
- 2 - Sistema de acionamento livre.
- 3 - Proibido freio nas rodas dianteiras.

ARTIGO 10º - DIREÇÃO

- 1 - Direção livre, caixa de direção livre.
- 2 - Barras E terminais livres.

3 - Permitido braço pit-man. (Alongamento é permitido).

4 - **VOLANTE**, 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

1 - Rodas dianteiras:

a) 8" ou 10" no diâmetro com largura livre.

2 - Rodas traseiras

a) 8" no diâmetro com largura mínima de 5" e máxima de 7.5".

3 - Pneus

a) Livre a quantidade de uso por etapa.

b) Dianteiros 3.00 x 10, 3.50 x 10, 4.00 x 10, 3.00 x 8, 3.50 x 8, 4.00 x 8, retrabalho proibido (não permitido riscar/frisar).

c) Traseiros 18 X 8,5-8, RX ALL Terrain Homologado para categoria Etiqueta RX la- ranja, retrabalho proibido (não permitido riscar/frisar).

ARTIGO 12º - HABITÁCULO (COCKPIT)

1 - Obrigatório a instalação de um banco para competição, sem trilho.

ARTIGO 13º - EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

1 - Extintor de incêndio:

Obrigatória a instalação dentro do habitáculo do veículo de 1 (um) extintor, com capacidade 1 kg de pó-químico, com suporte devidamente fixado à estrutura do veículo, não sendo permitido afixar no assoalho. O extintor deve estar em posição onde o piloto consiga ter acesso mesmo com o cinto de segurança atado.

O extintor de incêndio deverá estar comprovadamente carregado e dentro do prazo de validade.

2 - Cinto de segurança:

Obrigatório a instalação de cinto de segurança de competição homologado dentro do prazo de validade, deverá ser de no mínimo 4 pontos, com fixação na estrutura do veículo, através de parafusos de no mínimo 8mm classe 8.8 e porcas travantes.

ARTIGO 14º - IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

14.1 - - É obrigatório o uso de números de identificação frontal e fica facultativo as identificações laterais (nas duas laterais do veículo), nas posições indicadas na Imagem 13 abaixo: "capô frontal"

14.2 - Número Frontal: é obrigatório o uso de número frontal no capô dianteiro, em posição acima do bico, com no mínimo 120mm de altura com 20mm de traço, conforme Imagem abaixo, em cor contrastante com a cor do veículo.

14.3 - Números laterais: obrigatória existência de um apêndice tipo "barbatana" posicionada sobre o teto para aplicação dos números laterais. Obrigatório que a área de aplicação dos números seja formada por um retângulo branco com dimensões de 17cm de altura por 33 cm de comprimento com aplicação dos números na cor preta conforme ilustrado na Imagem abaixo. Os números devem ter altura mínima de 15cm com 2,5 cm de traço e comprimento na proporção.

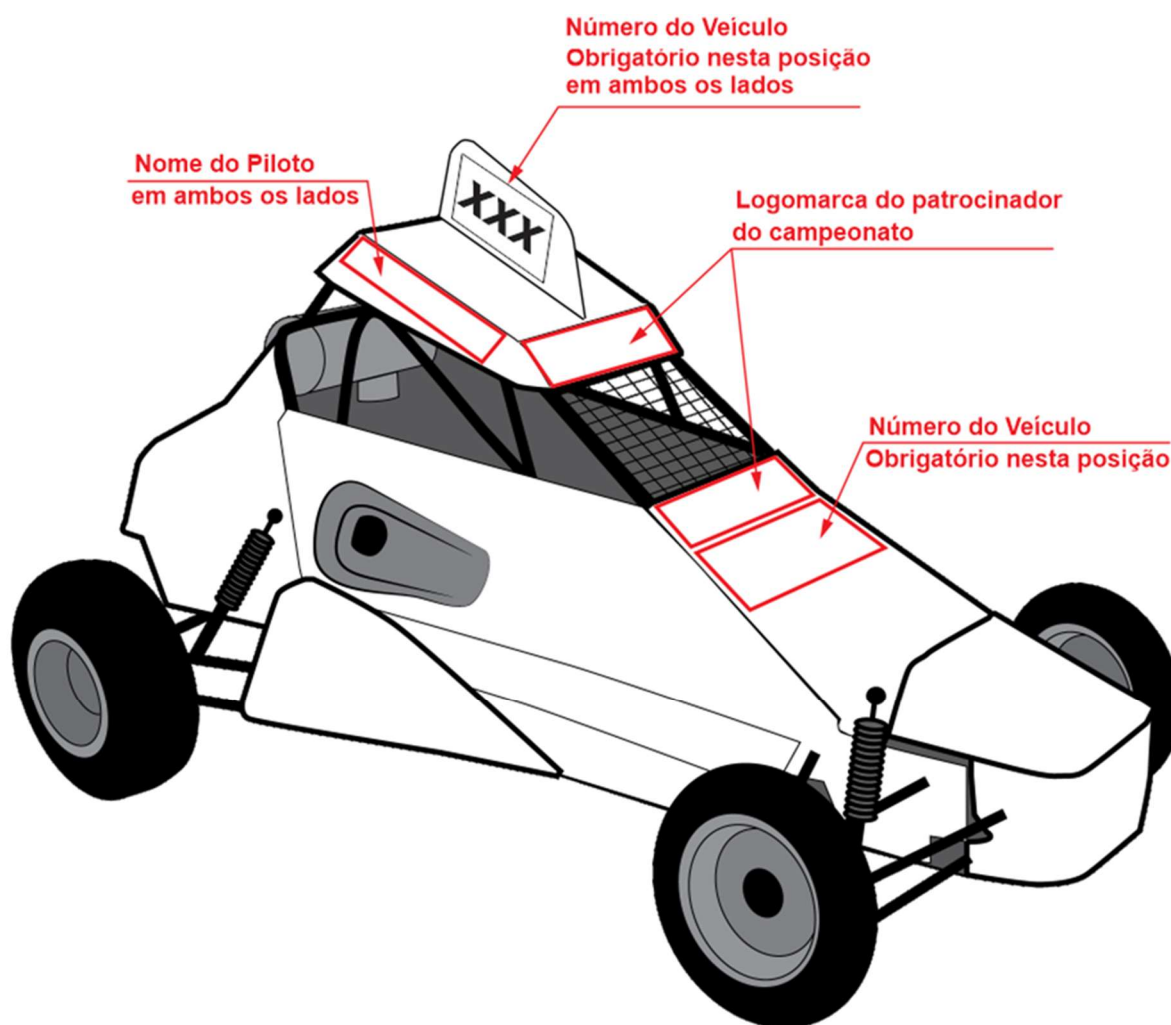


Imagem – localização obrigatória dos números do veículo.

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

ARTIGO 15º - VISTORIA TÉCNICA:

Todo veículo poderá ser vistoriado a qualquer momento, antes ou depois das provas, pelas autoridades presentes (comissão técnica ou Direção de Prova), podendo ser desclassificado em caso de irregularidade. Após a vistoria os veículos não poderão abandonar o local sem a autorização dos comissários desportivos.

O exame procedido antes da prova não torna válida qualquer irregularidade existente no veículo e que venha a ser constatada posteriormente.

A vistoria também poderá ocorrer através de protesto, este protesto deverá ser entregue aos comissários desportivos por escrito acompanhado de recibo, recibo este fornecido pela secretaria de prova, comprovando o pagamento conforme CDA. Os dois veículos, o protestado e o do protestante serão vistoriados. Caso o veículo do protestado esteja fora do regulamento o dinheiro será devolvido ao protestante, caso o mesmo esteja dentro do regulamento o dinheiro ficará com o protestado. O valor creditado aos envolvidos será a sobra dos valores gerados nas despesas de vistoria, caso o técnico tenha que mandar alguma amostra para análise em outro local, esses valores serão comprovados mediante notas fiscais ou recibos de entidades competentes. É direito de todo competidor solicitar a vistoria técnica de qualquer outro competidor através de formulário próprio.

Se ocorrer alguma irregularidade na vistoria técnica, o piloto perde todos os pontos conquistados na etapa, inclusive os pontos de bonificação.

Não será admitido o recolhimento de assinatura de pilotos para definir cancelar a vistoria ou para cancelar alguma irregularidade encontrada no veículo durante a vistoria técnica.

ARTIGO 16º - CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Todas as questões não previstas neste Regulamento ou divergentes de interpretação, serão resolvidas pelos Comissários Desportivos da CBA, que aplicarão o disposto no Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA / CBA e Código Desportivo Internacional – CDI / FIA e regulamentos publicados e homologados pela CBA para o campeonato.

O presente regulamento foi elaborado pela **Comissão de Pilotos e Comissão Estadual de Velocidade na Terra**, aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Estadual** e homologado pelo presidente da **Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso - FAEMT**.

Cuiabá, 02 de abril de 2026.

Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso

Fernando Maggi Scheffer

Presidente

Comissão Estadual de Velocidade na Terra

Yvan Schwab Junior

Presidente

Conselho Técnico Desportivo Estadual

Robinson Kazy Som

Presidente

CAMPEONATO MATO-GROSSENSE DE KARTCROSS

REGULAMENTO TÉCNICO KARTCROSS 2026

CATEGORIA: CBA

ARTIGO 1º: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS	2
ARTIGO 2º: CHASSIS E DIMENSÕES	2
ARTIGO 3º: PESO	4
ARTIGO 4º: MOTORES	4
ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL	12
ARTIGO 6º: SISTEMA ELÉTRICO	13
ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS	15
ARTIGO 8º: SUSPENSÃO	15
ARTIGO 9º: FREIOS	16
ARTIGO 10º: DIREÇÃO	16
ARTIGO 11º: RODAS E PNEUS	16
ARTIGO 12º: HABITÁCULO	16
ARTIGO 13º: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	17
ARTIGO 14º: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO	17
ARTIGO 15º: CONSIDERAÇÕES GERAIS	18

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