

CAMPEONATO MATO-GROSSENSE DE FUSCA-CROSS

REGULAMENTO TÉCNICO -2026

ARTIGO 1: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

ARTIGO 2: CHASSIS E DIMENSÕES

ARTIGO 3: CARROCERIA

ARTIGO 4: MOTORES

ARTIGO 5: ALIMENTAÇÃO DOS MOTORES

ARTIGO 6: SISTEMA DE ARREFECIMENTO DOS MOTORES

ARTIGO 7: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO DOS MOTORES

ARTIGO 8: SISTEMA DE ESCAPAMENTO

ARTIGO 9: SISTEMA ELÉTRICO

ARTIGO 10: SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

ARTIGO 11: SUSPENSÃO

ARTIGO 12: SISTEMA DE DIREÇÃO

ARTIGO 13: RODAS

ARTIGO 14: PNEUS

ARTIGO 15: SISTEMA DE FREIO

ARTIGO 16: COMBUSTÍVEL

ARTIGO 17: PESO

ARTIGO 18: SISTEMA DE SEGURANÇA

ARTIGO 19: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

ARTIGO 20: CONSIDERAÇÕES GERAIS

INTRODUÇÃO: O presente regulamento refere-se a categoria Fusca Cross Light, que determinará nos seus artigos, os procedimentos e normas técnicas homologadas.

Organizado conforme o “CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL – CDI e CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO – CDA”

ARTIGO 1: VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

- 1.1 Veículos Permitidos: Veículos VW, Modelo Fusca original.
- 1.2 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.
- 1.3 No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica;
- 1.4 Quando este Regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original.
- 1.5 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.

ARTIGO 2: CHASSIS E DIMENSÕES

2.1 **CHASSI** - A construção do chassi deve obedecer às especificações constantes neste artigo. Com referência à resistência de construção, ele deverá ser capaz de resistir, com adequado grau de segurança a todos os esforços produzidos durante a operação e manter seu formato original de carroceria, sendo permitido cortes para alívio de peso e adaptações desde que não comprometa as linhas e a rigidez chassi.

2.2 Permitido rebaixamento do teto e colunas para até no máximo 1.100mm de altura.

2.3 Permitido recortar as colunas das portas.

2.4 Manter a caixa de estepe com seguimento uniforme a partir do formato do capo original, sendo ele redondo ou quadrado mas obedecendo as linhas do capo, ficando expressamente proibido o reforço ou adição de estrutura á frente do eixo dianteiro.

2.5 Obrigatório a instalação de uma gaiola de proteção (Santo Antonio).

2.5.1 A estrutura, ou gaiola do veículo deverá ser construída com tubos de aço de diâmetro de 1”1/4 (uma polegada e meia) no mínimo, com parede mínima de 1,90mm (um milímetro e noventa centésimos), dentro de um padrão que proteja o piloto, com 2 (dois) arcos de segurança com 6 (seis) pontos de apoio, sendo que é obrigatório o travamento do arco central com sistema em V ou em X.

2.5.2 É obrigatório o uso de 4 (quatro) barras longitudinais, 2 (duas) interligando com os arcos no

seu ponto mais alto, da mesma medida do arco e 2 (duas) interligando nas laterais, de diâmetro de 1"1/8 (uma e um oitavo de polegada), no mínimo. os tubos de reforço laterais ou estrivos são permitidos de diâmetro de 1" (uma polegada), no mínimo e 1"1/2 (uma e meia de polegada) no máximo, com parede mínima de 1,90mm (um milímetro e noventa centésimos de milímetro).

Em ambosos casos deverão estar no mínimo a 50,00mm (cinquenta milímetros), da cabeça do piloto sentado, com capacete, cintos atados firmemente e na altura do centro das rodas.

2.5.3 Todas as curvas, efetuadas nos tubos, deverão ser feitas sem quinas vivas ou quaisquer formatos retangulares.

2.6 **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 (quarto de polegada) no máximo, com parede mínima de 1,90mm (um milímetro e noventa centésimos de milímetro).

ARTIGO 3 – CARROCERIA

3.1 Nenhuma parte da carroceria poderá exceder a largura das rodas.

3.2 **ASSOALHO:** Deve ser obrigatoriamente fechado, desde a pedaleira até o assento do piloto, para proteção deste, com furos de no mínimo 10,00mm (dez milímetros) para a saída de líquidos.

3.3 **PÁRA BRISA:** É obrigatória uma rede de proteção de aço no local do para- brisa.

3.3.1 A malha da rede de proteção deve ser igual ou inferior a 50,00mm (cinquenta milímetros) de largura e confeccionada com arame de aço rígido, de no mínimo 3,00mm (três milímetros) de diâmetro.

3.4 **ESPELHOS:** Obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores externos e internos, esquerdo e direito, sendo liberado o uso de qualquer marca ou modelo.

3.5 **PAINEL:** Permitido acrescentar uma chapa de alumínio, para a instalação de conta giros, pressão de óleo, temperatura do óleo, pressão de combustível e cronômetro.

3.6 **ENTRE EIXOS:** A distância entre eixos deverá ser de no máximo 2600mm (dois mil e seiscentos milímetros) e no mínimo 2400mm (dois mil e quatrocentos milímetros).

3.7 **COMPRIMENTO:** Máximo total do veículo, 4000mm (quatro mil milímetros).

3.8 **LARGURA:** Máxima total do veículo, 1850mm (um mil e oitocentos e cinquenta milímetros), medida na altura dos eixos das rodas traseiras, incluindo os pneus.

3.9 **DISPOSITIVOS AERODINÂMICOS:** Proibido o uso de extrator traseiro.

3.9.1 Proibido o uso de asa dianteira (aerofólio).

3.19 **SISTEMA DE PARABARRO:** Obrigatório uso de sistema de para barros traseiros. Livre de

fabricação desde que iniba a projeção do barro durante a prova, sendo sua estrutura metálica também livre de fabricação, apenas obedecendo ao limite máximo da largura externa e limite mínimo da largura interna das rodas, resguardando a altura máxima de 5 centímetros da parte de baixo do para barro até o chão.

3.19.1 Permitido o uso de para-barros nas rodas dianteiras.

ARTIGO 4: MOTORES

4.1 MOTORES PERMITIDOS: Permitida somente a utilização dos motores VW, modelo AP, de fabricação nacional ou MERCOSUL, movido somente á etanol, com até 1600cm³ (um mil e seiscentos centímetros cúbicos) de capacidade, com sistema de arrefecimento a água, cujos limites de preparação deverão seguir o presente regulamento técnico.

4.1.1 Para motores 1,6 Litros AP, o diâmetro interno do cilindro STD de 81,0mm (oitenta e um milímetros), em curso original de 77,40mm (setenta e sete milímetros e quarenta centésimos de milímetro).

4.1.2 O motor e seus componentes deverão ser de peças originais ou similares. Somente poderão ser utilizadas peças não originais quando este regulamento permitir.

4.2 BLOCO DO MOTOR: Permitido o uso do bloco do motor VW, modelo AP 1.6 e 1.8 litros.

4.2.1 Permitido retificar os cilindros até o limite de 1.0 mm (um milímetro) para o uso de pistão sobre medida.

4.2.2 Permitido encamisar os cilindros, para reaproveitamento do bloco.

4.2.3 Permitido o brunimento dos cilindros.

4.3 PISTÕES: Permitido o uso de pistão do motor VW, modelo AP somente 1.6, nacional, livre de fabricação ou forjado.

4.3.1 Permitido o faceamento da cabeça do pistão, porém fica proibida a usinagem para cava de válvula.

4.4 ANEIS: Originais do motor AP, sendo livre a folga entre suas pontas.

4.4.1 Permitindo-se a sobre medida, mantendo as especificações originais.

4.4.2 O número e a ordem de montagem dos anéis nos pistões deverão permanecer originais.

4.5 BIELAS: Permitido bielas 0,27B e 026 B.

4.5.1 Comprimento de centro a centro, de 144mm (cento e quarenta e quatro milímetros).

4.5.2 Folga lateral livre.

4.5.3 Peso mínimo de 550 gramas com prisioneiros e porcas montados.

4.5.4 Permitido biela original VW / AUDI .

4.5.5 Permitido o balanceamento do conjunto pistão, pino e biela, porém devendo permanecer um conjunto sem nenhum trabalho, salvo o faceamento da cabeça do pistão, devem permanecer originais todas as medidas, formatos e posicionamentos.

4.6 BRONZINAS: Originais do motor, sem trabalho.

4.7 EIXOS DE MANIVELAS: Original do motor AP 1.6.

4.7.1 Permitido a retifica dos colos de mancal e de biela, em até 1,00mm (um milímetro), porém o curso do virabrequim deverá permanecer original.

4.7.2 Permitido o balanceamento do conjunto, Polia / Virabrequim / Volante / Embreagem.

4.7.2 Proibido qualquer retrabalho para alívio de peso

4.8 POLIA DO EIXO DE MANIVELAS: livre

4.9 VOLANTE DO MOTOR: Original do Motor.

4.9.1 Permitido aplainar as faces.

4.9.2 Peso mínimo do volante é de 7,1kg (sete quilos e cem gramas).

4.10 EMBREAGEM: O conjunto platô / disco de embreagem é de livre escolha, sendo que estes deverão ser originais de qualquer veículo de fabricação em série da linha de montagem, não podendo modificar o material de atrito.

4.11 CABEÇOTE: Deverão ser usados cabeçotes originais dos modelos 1.6 e 1.8 a álcool ou gasolina ou do total flex.

4.11.1 Proibido o uso de cabeçote do motor 2.0 L.

4.11.2 Permitido o aplainamento da base inferior do cabeçote (livre).

4.11.3 Proibido qualquer tipo de trabalho nos dutos e na câmara de combustão.

4.11.4 Permitido obstruir, com adição de material, o duto de água localizado no cabeçote do motor VW AP 8V (oito válvulas), que se comunica com o coletor de admissão, como também eliminar as mangueiras do circuito de água que se comunicam do cabeçote ao coletor de admissão, e deste a bomba d'água.

4.11.5 Proibido o uso de qualquer tipo de jateamento (areia ou micro esfera) para fins de limpeza ou descarbonização, sendo, entretanto, permitido a utilização do banho químico para os mesmos fins.

4.11.6 É permitido obstruir, com adição de qualquer material, os dutos de água usados para o sistema de aquecimento interno dos veículos;

4.11.7 Permitida a usinagem da base superior do cabeçote com a finalidade de se usar os mancais de fixação do comando de válvulas.

4.11.8 Prisoneiros de fixação do Cabeçote (livre).

4.11.9 SEDES DE VÁLVULAS: Originais, mantendo-se as medidas externas originais.

4.11.9.1 O ângulo de assentamento da válvula na sede deve ser de 45° (quarenta e cinco graus).

4.11.9.2. É proibido a troca das sedes de válvulas do cabeçote.

4.11.9.3. É permitido a retifica do ângulo de 45° (quarenta e cinco graus) e do ângulo de correção superior.

4.11.9.4 Proibido o retrabalho no ângulo de correção inferior.

4.11.10 VÁLVULAS DE ADMISSÃO E ESCAPE: Originais dos motores, sem trabalho.

4.11.10.1 Válvula de admissão: $a = 38,00\text{mm}$ (trinta e oito milímetros) e $\alpha = 45^\circ$ (quarenta e cinco graus).

4.11.10.2 Válvula de escape: $a = 33,00\text{mm}$ (trinta e três milímetros) e $\alpha = 45^\circ$ (quarenta e cinco graus).

4.11.10.3 Permitido facear o topo da haste.

4.11.11 JUNTA DO CABEÇOTE: livre.

4.12 MOLAS, PRATOS E CHAVETAS: As molas de válvulas deverão ser do motor VW, modelo AP e apresentar o diâmetro do arame e o número de elos originais de fábrica e o número de molas por cilindro (mola simples ou dupla).

4.12.1 Permitido o uso de calços sob as molas (livre).

4.12.2 Os pratos e chavetas devem ser originais sem nenhum trabalho.

4.13 TUCHOS DE VÁLVULAS: Deveram ser originais do motor VW, modelo AP, hidráulicos ou mecânico.

4.13.1 É permitido o travamento dos tuchos hidráulicos.

4.14 GUIAS DE VÁLVULAS: Originais.

4.14.1 O comprimento mínimo é de 36,50mm (trinta e seis milímetros e cinquenta centésimos de milímetro), com tolerância de 0,50mm (cinquenta centésimos de milímetro).

4.14.2 Diâmetro interno é de 7,0mm (sete milímetros) a 8,0 mm (oito milímetros).

4.12.3 Permitido colocar trava na parte superior para não descer a guia.

4.12.4 Permitido encamisar os guias de válvulas.

4.12.5 Os guias das válvulas de escape, deverão ter uma projeção de, no máximo, 10,30mm (dez milímetros e trinta centésimos de milímetro), na parte do alojamento do tucho.

4.13 COMANDO DE VÁLVULAS: O comando de válvulas deverá ser original, utilizado no motor VW, modelo AP, com a graduação de fábrica original do motor VW. Comandos= 49H, 49G, 272, 026BE, 0271, 037,1 e 27,7 ou copia fiel de fabricação nacional.

4.14 POLIA DO COMANDO: livre.

4.15 TENSOR DA CORREIA DENTADA: livre

4.16 CORREIA: livre

4.17 COLETOR DE ADMISSÃO: Original do motor VW, modelo AP, de alumínio.

4.17.1 Proibido coletor EFI.

4.17.2 Proibido o uso de jateamento por areia ou microesfera.

4.17.3 Permitido fazer ajuste para encaixe do coletor de escapamento.

4.17.4 Permitido a obstrução dos dutos de tomada de vácuo.

4.17.5 Permitido instalar junta no coletor de admissão, paralela, de livre marca, desde que não ultrapasse 5,00mm de espessura.

4.17.6 Proibido qualquer tipo de trabalho na parte interna dos dutos.

4.18 COMANDO AUXILIAR: Original

4.18.1 Permitido roletar o comando auxiliar, para aproveitar o bloco.

ARTIGO 5: ALIMENTAÇÃO DOS MOTORES

5.1 CABO DO ACELERADOR: Pode ser substituído ou duplicado por outro, sendo de fabricação livre.

5.1.1 Proibido uso de acelerador eletrônico

5.2 VELAS DE IGNIÇÃO: livres.

5.3 CABOS DE IGNIÇÃO: Livres.

5.4 BOBINA DE IGNIÇÃO: livre, nacional.

5.4.1 Proibido módulos de gerenciamento externo, tipo msd ou similares.

5.4.2 Permitido somente uma bobina por motor.

5.4.3 Roda fônica: No caso de uso da roda fônica, o sistema de ignição deve ser ligado à central da injeção para o mapeamento do avanço.

5.4.4 É permitido o uso de roda fônica acoplada no eixo virabrequim (dianteiro ou traseiro).

5.4.5 É permitido o uso de 1,0 (um) sensor de rotação do tipo indutivo ou hall, especificamente para leitura do PMS (ponto morto superior) do primeiro cilindro.

5.5 DISTRIBUIDOR: Originais dos motores VW, modelo AP 1.6 ou 1.8 a etanol ou gasolina.

5.5.1 Permitido travar o ponto.

5.5.2 Proibido o uso de ponto por cilindro;

5.6 FILTROS DE AR: Livre de marca e procedência.

5.6.1 Obrigatório o uso de um filtro de ar.

5.7 TANQUE DE COMBUSTÍVEL: Original ou similar produzido em aço ou homologado inmetro.

5.7.1 Proibido a instalação dentro do habitáculo.

5.7.1 Deverá possuir suspiro com tubo em espiral, preso virado para baixo do veículo até no limite do assoalho ou um sistema similar comprovadamente eficiente que faça a mesma função.

5.7.2 Permitido a instalação de um filtro na ponta da mangueira de suspiro do tanque

5.8 BOMBA DE COMBUSTÍVEL: Livre

5.8.1 Permitido somente uma bomba.

5.9 TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL: Facultada a substituição da canalização original de combustível por outra de qualquer diâmetro.

5.9.1 Obrigatório uso de tubo metálico, caso a linha passe dentro do habitáculo do piloto.

5.10 CARBURADOR: serão permitidos os carburadores modelo mini-progressivo.

5.10.1 Sistema de acionamento das borboletas de 1º e 2º estágios é livre.

5.10.2 Permitido o trabalho interno do carburador, observando os limites do diâmetro das borboletas (30mm) e do difusor fixo, que deverão permanecer sem retrabalho.

5.10.3 Tubos emulsores e giclês: original com retrabalho livre.

5.10.4 Venturis: 21/24, limite de 0,20mm (dois décimos de milímetro), permitido reabrir e fazer furos de progressão.

5.10.5 Centrador; Original

5.10.6 Posicionamento: permitido utilizar junta de no máximo 10,00mm (dez milímetros).

5.10.7 Permitido utilizar flange de no máximo 15,00mm (quinze milímetros) de altura no ponto mais alto, para posicionar o carburador no máximo a 25,00mm (vinte e cinco milímetros) de altura.

5.11 Sistema de gerenciamento do motor (módulo de injeção eletrônica): Qualquer Sistema Nacional com limitação a equivalência e compatibilidade a FT450 ou T4000;

5.11.1 Proibido qualquer tipo de controle de tração;

5.11.2 O display de controle/leitura do módulo de injeção deverá estar posicionado obrigatoriamente no painel.

5.11.3 Todos os mapas contidos na ECU poderão ser inspecionados ao final das sessões de classificação ou baterias.

5.11.4 Permitido o uso de apenas uma sonda ligada a ECU do carro.

5.11.5 Flauta, bicos injetores, regulador de pressão, livres, porém de fabricação nacional.

ARTIGO 6: SISTEMA ARREFECIMENTO DO MOTOR

6.1 BOMBAS D'ÁGUA: Original do motor, devendo permanecer o número de paletas originais.

6.1.1 Permitido obstruir dutos da bomba.

6.2 VÁLVULAS TERMOSTÁTICA: Permitido a remoção da válvula termostática, localizada na bomba d'água.

6.3 VENTONHA ELÉTRICA: Livre.

6.4 RADIADOR DE ÁGUA: Livre, nacional.

ARTIGO 7: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

7.1 BOMBA DE ÓLEO: Modelo original e fabricado no MERCOSUL.

7.1.1 É permitido alterar a pressão de óleo, através da mola reguladora de pressão.

7.1.2 É permitido modificar e retrabalhar o pescador de óleo.

7.2 CÁRTER: O cárter é de livre trabalho desde que o material de sua construção seja de chapa de aço.

7.3 RADIADOR EXTRA (ÓLEO): Permitido o uso de radiador de óleo extra, sendo obrigatória sua colocação fora do habitáculo do piloto.

7.4 FILTROS DE ÓLEO: Livre, de fabricação nacional ou MERCOSUL.

7.4.1 Facultada a instalação de um filtro extra de óleo no circuito.

7.4.2 É permitido o uso de trocador de calor no filtro de óleo e resfriador de óleo (arrefecedor de óleo).

ARTIGO 8: SISTEMA DE ESCAPAMENTO

8.1 ESCAPAMENTO: Permitido o uso de escape dimensionado (livre).

8.2 Permite escapamento de aço carbono e inox.

8.3 O comprimento do tubo do escapamento não poderá ultrapassar a linha da estrutura lateral ou traseira do chassi do veículo.

8.4 Proibido a utilização de manta térmica ou similar no coletor, permitindo apenas no abafador caso seja utilizado atrás do banco do piloto.

8.5 Permitido o uso de uma chapa defletora entre o coletor de admissão e o escapamento.

8.6 Permitido o uso de junta de escape paralela de livre marca até no máximo 5,00mm (cinco milímetros) de espessura.

ARTIGO 9: SISTEMA ELÉTRICO

9.1 BATERIA: É permitido o uso de chumbo ácido, fabricado no Brasil, de 12V (doze volts), qualquer marca, e do tipo selada.

9.2 ALTERNADOR: Usado na linha VW de 35A (trinta e cinco amperes) até VW 100A (cem amperes).

9.2.1 Proibida a retirada da ventoinha, localizada atrás da polia, bem como dos demais componentes móveis e elétricos de seu interior.

9.2.2 É proibido qualquer tipo de dispositivo para desligar a carga do alternador.

9.3 LANTERNAS TRASEIRAS: Obrigatório dois focos de luz vermelha na traseira, com lâmpadas de 5 watts, de 12 volts, no mínimo, cada uma;

9.4 LUZ DE FREIO: Obrigatórios dois focos de luz vermelha ou laranja, para luz de freio, com lâmpadas de 21 watts de 12 volts, no mínimo;

9.4.1 É permitido o uso de dois conjuntos de LEDS vermelho, (Brake Light) no lugar dos focos de luzes com lâmpadas, devendo os mesmos funcionar como luz de lanterna e luz de freio.

9.5 LANTERNAS FRONTAIS: Obrigatória em provas noturnas.

9.5.1 Facultada a instalação de 2 (dois) faróis de LED em luz branca, formato circular, quadrado ou retangular, apontados para frente, de 12 volts e potência mínima de 27W, com chave liga/desliga ao alcance do piloto.

9.6 CHAVE GERAL: Obrigatório e deve estar instalada de tal forma que o piloto possa acioná-la quando sentado em seu banco, com os cintos de segurança atados.

9.6.1 Deverá desligar todo o circuito elétrico, circuito positivo da bateria.

9.6.2 Proibido a utilização de chave do tipo faca, de cerâmica.

ARTIGO 10: SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

10.1 DIFERENCIAL; coroa e pinhão: livre

10.1.1 RETÍFICA, SOLDADA E USINAGEM: Permitido a retífica das planetárias, das pastilhas e das pontas do semieixo, com a finalidade de reaproveitar alguma peça no caso de desgaste, permitido rosca ou solda da trava ou arruela em caso de quebra ou adaptação de fixação para trava de semieixo.

10.2 Permitido o enchimento por solda e usinagem somente dos garfos seletores das marchas.

10.3 Permitido travar os garfos com pino elástico

10.4 Permitido a soldagem da engrenagem da 3ª e 4ª marchas, entre a luva e os "dentes".

10.5 Permitido fazer cavas na lateral das engrenagens, e no alojamento das planetárias, para melhorar a lubrificação.

10.6 TRAMBULADOR: Tanto a alavanca seletora de marchas como o acionamento à caixa de marchas são livres, de fabricação nacional, inclusive ser reforçado com solda.

10.7 Conjunto de engrenagens e relações livres nacionais.

ARTIGO 11: SUSPENSÃO

11.1 MOLAS DIANTEIRAS: Feixe de barras de torção, modelo original do Fusca.

11.2 MANGA DE EIXO: Original, permitindo retrabalho.

11.3 Permitido uso de barra estabilizadora não original.

11.4 Permitido o uso de braços oscilantes.

11.5 Permitido retirar o suporte do amortecedor, rebaixar o quadro, colocar catracas.

11.6 Batentes da suspensão são livres.

11.7 Permitido a utilização de buchas nas laterais dos braços da suspensão, de material livre.

11.8 É permitido acrescentar solda no alojamento da bucha do facão, mantendo sua espessura original.

11.9 É permitido o uso de batente no facão.

11.10 AMORTECEDORES:

11.10.1 Na suspensão dianteira é livre, de fabricação nacional, permitido apenas retrabalho dos pontos de fixação livre.

N ã o é permitido adicionar gás ou qualquer dispositivo que resfrie ou que inrijeça.

11.10.2 Na suspensão traseira é livre, nacional, permitido retrabalho nos pontos de fixação.

Não podendo adicionar gás ou qualquer dispositivo que resfrie ou que inrijeça.

11.11 BARRA DE TORÇÃO: Livre na suspensão traseira mantendo o padrão de sistema de barra de torção da linha VW.

11.11.1 O diâmetro da barra de torção é livre.

ARTIGO 12: SISTEMA DE DIREÇÃO: Livre, de fabricação nacional;

12.1 Barras de direção em tubos de aço.

12.2 Permitido a utilização de volante de direção esportivo, exceto de madeira.

12.3 COLUNA DE DIREÇÃO: Permitido o uso da coluna de direção do tipo retrátil, livre.

ARTIGO 13: RODAS: Poderá ser feito o uso de rodas dianteiras e traseiras de ferro de fabricação nacional.

13.1 Permitido as rodas em liga de alumínio, usadas na categoria principal.

13.2 Permitido o uso de adaptadores de 5 (cinco) para 4 (quatro) furos, para fixação das rodas.

13.3 Tala dianteira: 6,0" (seis polegadas) e diâmetro do aro 13" (treze polegadas).

13.4 Tala traseira: 8,0" (oito polegadas) e diâmetro do aro 13" (treze polegadas).

13.5 Tala dianteira: 7,0" (sete polegadas) e diâmetro do aro 14" (quatorze polegadas).

13.6 Tala traseira: 8,0" (oito polegadas) e diâmetro do aro 14" (quatorze polegadas).

13.7 Permitido fabricação de roda para o eixo dianteiro e traseiro.

13.8 Sendo aros 14 e 15 opcional com pneus nas medidas 185/60/65R14-195/60/65R14 ou 195/55R15-205/55R15

ARTIGO 14: PNEUS: Será permitido o uso de pneu radial, de fabricação nacional e importado, de modelo livre, sem trabalho.

14.1 Dianteiro: 165/175x75/70R13 e Traseiro: 175/185x70/75R13;

14.2 Dianteiro: 165/175x75/70R14 e Traseiro: 175/185x+7570R14;

14.3 É proibido o uso de pneus recauchutados, remoldados, pneus especiais de competição, pneu para fora de estrada e pneu Sherpa.

14.4 Quando não for possível utilizar os pneus determinados neste regulamento, por motivo de força maior, poderá ser autorizado o uso de outro modelo, porém o mesmo deverá estar disponível no evento para todos os competidores.

ARTIGO 15: SISTEMA DE FREIOS

15.1 FREIO DIANTEIRO: Linha VW, fabricação nacional (livre).

15.1.1 Permitidos furos oblongo, com furos e ranhuras para ventilação.

15.1.2 Diâmetro: 278mm (duzentos e setenta e oito milímetros).

15.2 FREIO TRASEIRO: Linha volkswagen, nacional livre.

15.2.1 Permitidos furos ou ranhuras para ventilação e limpeza de pastilha.

15.2.2 Diâmetro livre.

15.3 PASTILHAS DE FREIO: linha VW, de fabricação nacional LIVRE

15.4 VENTILAÇÃO PARA SISTEMA DE FREIO: Livre.

15.5 REGULADOR DE FREIO: Livre.

ARTIGO 16: COMBUSTÍVEL

16.1 Deverá ser usado como combustível somente o etanol hidratado conforme norma da ANP.

ARTIGO 17: PESO

17.1 PESO MÍNIMO: com o piloto deverá ser de no mínimo 790kg. (setecentos e noventa quilos).

17.2 O peso acima se refere ao veículo nas condições que se encontrar ao término da prova ou tomada de tempo oficial, com lubrificante do motor, do câmbio, e fluídos nos níveis em que terminarem, (proibido a adição de lubrificantes/fluídos)

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

17.4 No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante a prova ou tomada de tempo oficial, este(s) componente(s) não poderá(ão) ser(em) colocado(s) de volta no veículo para aferição do peso.

17.5 Uso de Lastro – Os lastros se necessários, devem ser blocos sólidos com peso máximo de 10,00kg (dez quilos) por unidade, fixados com no mínimo dois parafusos de aço, de 8,00mm (oito milímetros), com reforço por contra placa (tipo sanduíche) e lacrados durante as vistorias técnicas, devendo ser informado ao vistoriador, a localização de lastro.

ARTIGO 18: SISTEMAS DE SEGURANÇA

18.1 EXTINTOR DE INCÊNDIO: Obrigatório a instalação dentro do habitáculo do veículo de no mínimo 1 (um) extintor de incêndio, com capacidade de 2,0Kg (dois quilos), de pó químico, de acordo com determinação do Anexo “J”.

18.2 Todos os extintores de incêndio do veículo deverão estar comprovadamente carregados e dentro do prazo de validade da carga e da carcaça do extintor.

18.3 CINTO DE SEGURANÇA: Obrigatório a utilização de cinto de segurança 5 ou 4 pontos fixos no santo antonio.

18.4 BANCO DO PILOTO: Obrigatório a instalação de um banco tipo concha de competição livre.

ARTIGO 19: IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

19.1 É obrigatório o uso de números de identificação, com as dimensões mínimas de 220,00mm (duzentos e vinte milímetros) de altura com 40,00mm (quarenta milímetros) de traço, colocados nas duas laterais e no teto com no mínimo 500,00mm (quinhentos milímetros) de altura com 250,00mm (duzentos e cinquenta milímetros), de preferência de cor preto com fundo branco, contrastando com a cor do veículo;

19.2 Obrigatório o nome, tipo sanguíneo e fator RH do piloto, em ambos os lados do veículo.

19.3 É proibido a utilização de fitas adesivas, para a confecção improvisada dos números do veículo.

ARTIGO 20: CONSIDERAÇÕES GERAIS

20.1 É proibido o uso de Telemetria com comunicação com o Box.

20.2 Os casos omissos serão resolvidos de acordo com a tradução do "Anexo J" da Federação Internacional de Automobilismo (FIA).

20.3 Proibido o reparo do veículo na pista por mecânico da equipe participante. O piloto só poderá fazê-lo com recursos próprios e as ferramentas disponíveis no carro.

O Presente regulamento foi elaborado pela Comissão Regional do Fusca Cross, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação de Automobilismo do Estado do Mato Grosso.

Cuiabá, 10 de abril de 2026

Comissão Estadual de Velocidade na Terra

Yvan Schwab Junior
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Estadual

Robinson Kazy Som
Presidente

Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso

Fernando Scheffer Maggi Presidente