



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY**

RALLY RAID REGULAMENTO TÉCNICO 2026

ARTIGO 1 - PRESCRIÇÕES GERAIS	2
ARTIGO 2 - CATEGORIAS.....	8
ARTIGO 3 - CATEGORIA – ULTIMATE T1 +, T1.1.....	8
ARTIGO 4 - CATEGORIA – ULTIMATE BR	8
ARTIGO 5 - ULTIMATE PRO	9
ARTIGO 6 - CATEGORIA ULTIMATE SP.....	12
ARTIGO 7 - CATEGORIA STOCK	17
ARTIGO 8 - CATEGORIA - CHALLENGER	19
ARTIGO 9 - CATEGORIA – SSV	20
ARTIGO 10 - CATEGORIA TRUCK	20



ARTIGO 1 - PRESCRIÇÕES GERAIS

1.1 - É proibida toda modificação que não seja expressamente autorizada pelo Regulamento específico da categoria na qual o veículo foi inscrito.

1.2 - Os componentes dos veículos devem conservar a sua função original.

1.3 - É de responsabilidade de cada concorrente demonstrar aos Comissários Técnicos que o seu veículo se encontra em total conformidade com os Regulamentos, além de apresentar a documentação técnica que comprove esta conformidade, a qualquer momento do evento.

1.4 - As Prescrições Gerais devem ser observadas nos casos em que as especificações das categorias não prevejam prescrições mais restritas ou diferentes e obrigatórias.

1.5 - Magnésio -Titânio

O emprego de magnésio e de titânio é proibido, exceto para os aros das rodas ou qualquer componente de origem que exista no veículo homologado.

1.6 - Peça “livre”

O termo “livre” significa que a peça de origem, bem como a (s) sua (s) função ou funções, podem ser suprimidas ou substituídas por uma nova peça, desde que essa nova peça não ofereça funções suplementares, relativamente às da peça de origem.

1.7 - Pulverização de água

Qualquer sistema de pulverização de água é proibido (exceto lava-vidros).

1.8 – Dimensões e Pesos

1.8.1 - Distância ao solo

Nenhuma parte do veículo deve tocar no solo quando todos os pneus situados do mesmo lado estiverem vazios.



1.8.2 - Lastro

Nenhum tipo de lastro é permitido nos veículos da categoria STOCK. O combustível presente nos tanques não pode ser considerado lastro.

1.8.3 - Pesagem dos veículos

De acordo com anexos "J" FIA e este regulamento

1.9 - Motor

1.9.1 - Qualquer motor em que uma injeção e queima de combustível ocorram após uma janela de escape, é proibido.

1.9.2 - Tubos de escape e silencioso

1.9.2.1 - Mesmo quando as prescrições particulares de uma categoria autorizem a substituição do silencioso de origem, os veículos participantes numa prova em estrada aberta devem ter sempre o silencioso de escape de acordo com as Normas Rodoviárias vigentes.

1.9.2.2 - O sistema de escape não deve passar pelo habitáculo.

1.9.2.3 - A saída do escape deve ser horizontal ou dirigida para cima.

Os orifícios do tubo de escape devem estar situados a uma altura máxima de 800 (oitocentos) mm e mínima de 100 (cem) mm em relação ao solo, no caso de uma saída lateral, ou a uma altura que não exceda a do habitáculo ou da caçamba em mais de 300 (trezentos) mm.

1.9.2.4 - A parte final do escape deve estar ao longo do perímetro do veículo, a menos de 100 (cem) mm desse perímetro e em caso de saída lateral, atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre os eixos.

Uma proteção eficaz deve ser prevista para que os tubos quentes não possam provocar queimaduras.

1.9.2.5 - O sistema de escape não deve ter caráter provisório.

1.9.2.6 - Os gases do escape só podem sair pela extremidade do sistema. Nenhuma parte do chassi poderá ser utilizada para a evacuação dos gases de escape.

1.9.2.7 - Escape catalítico

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



No caso de um modelo de veículo ser homologado em duas versões (escape catalítico e outro), os veículos deverão estar de acordo com uma versão, ou com a outra, sendo excluída toda possível combinação entre as duas versões.

1.9.3 - Funcionamento do motor do interior do veículo

O motor de arranque, com a energia de bordo, seja elétrico ou de outra origem, deve poder colocar em funcionamento o motor, pelo piloto sentado ao volante.

1.9.4 - Fumaça

Os veículos serão controlados quanto à quantidade de fumaça por eles emitidos e sofrerão as penalidades abaixo:

- 1^ª ocorrência - 03 (três) minutos;
- 2^ª ocorrência - 05 (cinco) minutos mais multa de 02 (duas) UPs;
- 3^ª ocorrência - 10 (dez) minutos mais multa de 04 (quatro) UPs;

Parágrafo Primeiro - A partir da 4^ª ocorrência os concorrentes serão multados em 08 (oito) UPs e serão desclassificados / excluídos da prova.

Parágrafo Segundo - As ocorrências serão acumulativas durante todo o Campeonato.

Parágrafo Terceiro - No Rally dos Sertões, as penalidades já cometidas serão desprezadas sendo iniciada uma nova contagem, com novos valores para as ocorrências, durante o evento.

1.9.5 - Limitador de velocidade

Um sistema limitador de velocidade comandado manualmente a partir do habitáculo é autorizado. Este sistema deve ser exclusivamente destinado a limitar a velocidade do veículo quando os concorrentes assim decidirem.

1.9.6 – Limite de Velocidade

O limite de velocidade máxima para todas as categorias conforme determinado abaixo:

- 170 Kms para as Categorias Ultimate e Stock
- 135 Kms para as categorias Challenger
- 125 Kms para as categoria SSV



Paragrafo Único - Estes limites serão verificados através dos sistemas GPS oficial do evento, instalados pelos organizadores. Será considerado uma margem de segurança de 3 Kms/h.

1.10 - Transmissão

Todos os veículos devem estar equipados com uma caixa de velocidades, contendo obrigatoriamente uma relação de marcha ré, em estado de funcionamento, quando o veículo largar para uma prova, sendo engrenada pelo piloto sentado ao volante.

1.11 - Suspensão

São proibidas, as peças de suspensão que integrem, parcial ou totalmente, materiais compostos.

1.12 - Rodas e Pneus

As rodas que integrem, parcial ou totalmente, materiais compostos são proibidos.

À exceção dos líquidos e gels anti-furo aplicados na face interna dos pneus, a utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interna igual ou inferior à pressão atmosférica, é proibida.

O interior do pneu (espaço contido entre a roda e a parte interna do pneu) só pode ser cheio com ar e com os produtos mencionados acima.

É PROIBIDO o uso de pneus recapado e/ou remold, que usam uma nova banda de rodagem, PROIBIDO o uso de pneus do tipo “cravo ou kichute”, que são os pneus onde os tacos são montados de maneira individual e depois vulcanizados.

1.12.1 - Medida da largura das rodas

Com a roda montada no veículo e assentada no chão, o veículo em estado de corrida, com o piloto a bordo, a medida da largura da roda será efetuada em qualquer ponto do perímetro do pneu, exceto na zona de contato com o solo. Quando vários pneus são montados fazendo parte de uma roda completa, deve respeitar as medidas máximas previstas para a categoria na qual serão utilizadas.



1.13 - Carroceria / Chassis / Habitáculo

1.13.1 - Dimensões interiores mínimas

Se uma modificação autorizada pelo Anexo "J" afetar uma dimensão existente na Ficha de Homologação, essa dimensão não pode ser considerada como critério de elegibilidade desse veículo.

1.13.2 - Habitáculo

No habitáculo só será autorizada a instalação de:

Roda(s), ferramentas, peças de substituição, equipamento de segurança, equipamentos eletrônicos, materiais e comandos necessários à condução, reservatório do líquido lava-vidros. Todos os objetos que estejam dentro do habitáculo devem estar devidamente fixados.

Os portas capacetes e objetos colocados dentro do habitáculo devem ser feitos de material não inflamável e não podem, em caso de incêndio, liberar vapores tóxicos.

1.13.3 - Todos os painéis da carroceria / chassis / habitáculo de um veículo devem ser sempre do mesmo material e da mesma espessura dos veículos de origem, com uma tolerância de ± 10 (dez) %. Qualquer tratamento químico é proibido.

1.13.4 - Fixação e proteções dos faróis

É autorizada a abertura de orifícios na parte dianteira da carroceria para suporte dos faróis, limitados pelas suas fixações.

Proteções anti-reflexo suplementares e flexíveis podem ser montadas nos faróis. Estas proteções deverão estar em contato com o vidro dos faróis.

1.13.5 Todos os objetos que sejam perigosos (produtos inflamáveis etc.) devem ser transportados fora do habitáculo.

1.13.6 - São autorizadas as proteções flexíveis aos comandos exteriores dos equipamentos de segurança obrigatórios.

1.13.7 - Cada veículo deverá obrigatoriamente estar levando em seu interior, durante toda a prova, Uma Bandeira Amarela com no mínimo medindo 50 x 50 cm, 02 (dois) pares de óculos de proteção e 02 (dois)



estiletes / martelos para o corte dos cintos de segurança e quebra do vidro. Os estiletes / martelos deverão estar ao alcance do piloto e do navegador quando estiverem sentados e com os cintos afivelados.

1.14 - Sistema Elétrico

1.14.1 - A fixação do alternador é livre.

1.14.2 - É proibida a utilização de qualquer auxiliar eletrônico à condução, bem como qualquer sistema de controle eletrônico em circuito fechado. Os sistemas eletrônicos em circuito fechado são unicamente autorizados para o sistema de controle (gestão) do motor e para o sistema automático de bloqueio e desbloqueio dos diferenciais para a categoria T2 de acordo com o Art. 284-6.2.

1.14.3 - Iluminação

1.14.3.1 - Um farol anti-nevoeiro pode ser substituído por outro e, reciprocamente, desde que a montagem de origem se mantenha.

1.14.3.2 - A montagem de um farol de marcha ré é autorizada com a condição de que ele só seja utilizado com o veículo andando para trás.

1.14.3.3 - Os faróis giratórios são proibidos.

1.15 - Freios

Os discos de freio de carbono são proibidos.

1.16 Combustíveis

Deverão ser utilizados os combustíveis regularmente vendidos nas redes de abastecimento, sem outro aditivo que não sejam os produtos lubrificantes que estão à venda habitualmente.

É livre o combustível para a categoria Ultimate T1+. No que diz respeito aos combustíveis, só o ar pode ser misturado com eles.



ARTIGO 2 - CATEGORIAS

2.1 - Carros

- **ULTIMATE** – (Diesel / Flex);
- **STOCK** - (Diesel / Flex)
- **CHALLENGER** – (UTVs) Protótipos
- **SSV** – FIA (UTVs) (Produção)
- **SSV** – BR (UTVs) (Produção)(restritos)
- **TRUCK** - Caminhão

ARTIGO 3 - CATEGORIA – ULTIMATE T1 +, T1.1

3.1 - Esta categoria deverá seguir na sua totalidade os Art. 285 do Anexo “J” FIA , publicado em 11/12/2025 e suas atualizações, o ART 282 anexo “J” FIA Prescrições Gerais publicado em 11/12/2025 e suas atualizações, ART 283 anexo “J” FIA publicado em 11/12/2025 e suas atualizações e o Regulamento Desportivo FIA 2024 publicado em 11/12/2025.

3.2 – Estão autorizados a correr nesta categoria os veículos:

- Veículo 4x2 Score Giuffone Racing equipados com Motor JL Racing (Conforme ficha técnica da JL Racing aprovada pelo CNR/CBA). Estes veículos deverão utilizar restritores de **39**(trinta e nove) mm.

ARTIGO 4 - CATEGORIA – ULTIMATE BR

4.1 - Esta categoria deverá seguir na sua totalidade os Art. 285 do Anexo “J” FIA , publicado em 11/12/2025 (exceto se autorizados em artigos específicos abaixo) e suas atualizações, o ART 282 anexo “J” FIA Prescrições Gerais publicado em 11/12/2025 e suas atualizações, ART 283 anexo “J” FIA publicado em 08/12/2017 para veículos fabricados antes de 2015 e o Regulamento Desportivo FIA Rally RAID publicado em 11/12/2024 e suas atualizações.

4.2 - Estão autorizados a correr nesta categoria os veículos:

- Veículos 4x4 equipado com eixo rígido na suspensão traseira;



- T-Rex (MEM), Triton Sport SR 2018, Tritons RS e SR (com motores V6, V8 ou Diesel), Triton X10 (com motor turbo, aspirado ou diesel), Próton, Sherpa, Evoque.

4.3 – Serão Aceitos nesta Categoria, veículos equipados com Motor a ETANOL, Estes veículos poderão utilizar restritores conforme art 5.1.3 Art. 285 do Anexo “J” FIA, publicado em 09/12/2022 e suas atualizações, **+ 1(UM)mm.**

4.4 - Tanque de Combustível

Para os veículos com fabricação anterior a 2015, o tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) poderão ser homologados FIA, ou INMETRO de uso comercial derivado de veículos ou caminhão, e com autonomia mínima de 300 kms.

4.5 – Extintor

Permitido a utilização do sistema de Extinção **ECOLIFE** homologado FIA 2000 EX. 008.00.

4.6 – Restritor

Para os veículos, T-Rex (MEM), Triton Sport SR 2018, Tritons RS e SR (com motores V6), Triton X10 (com motor turbo, aspirado ou diesel), Próton, Sherpa, Evoque, **Não se aplica o uso de restritor. O TBI obrigatoriamente deverá ser o original do motor,**

É permitido o retrabalho (usinagem) na entrada do corpo de borboleta (TBI), respeitando as dimensões máximas na borboleta, original do motor.

ARTIGO 5 - ULTIMATE PRO

5.1 - Essa categoria deverá seguir na sua totalidade as especificações deste regulamento e seus adendos

5.1.1 - Somente serão aceitos para o Campeonato Brasileiro de Rally RAID veículos nacionais e importados regularmente comercializados no Brasil com RENAVAM.

5.2 - Os veículos dessa categoria deverão estar de acordo com os equipamentos de segurança, conforme o Art. 283 do anexo “J” ao CDI / FIA



ano 2011, publicado em 11/11/2010, com exceção aos itens referentes a “Extintores”, “Tanques de Combustível”, que seguirão o abaixo definido.

5.2.1 - Extintores

Deve ser cumprido todo o item 7, do Art. 283 do anexo “J” ao CDI / FIA ano 2011, publicado em 11/11/2010, exceto pela não obrigatoriedade de se usar o sistema homologado (item 7.1.1).

5.2.2 - Tanque de Combustível

O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou INMETRO de uso comercial derivado de veículos ou caminhão, e com autonomia mínima para 300 Kms.

É importante seguir os padrões de segurança durante a instalação do(s) referidos tanque(s).

5.3 - PESO

O PESO MINIMO, será de acordo com a tabela publicado no Art. 285 do Anexo “J” FIA, publicado em 11/12/2025 e suas atualizações.

5.4- RODAS – Livres, no seu peso, sem retrabalho

5.5 - Somente serão aceitos para o Campeonato Brasileiro de Rally RAID veículos nacionais e importados mediante autorização da CBA/CNR.

5.6 – Motores

Permitido a utilização de motores a gasolina / etanol de até 6(seis) Cilindros, com aspiração normal.

Permitido a utilização de motores diesel sobrealimentados de ate no máximo 5(cinco) cilindros e até 3,2 litros.

Permitido a Utilização de motores que não sejam da mesma marca do veículo.

A taxa de compressão é livre.

Os dispositivos de comando variável estão liberados, desde que originais do motor.

Os coletores de admissão com dutos variáveis estão liberados, desde que originais do motor.

Os motores a gasolina / etanol com mais de 06 (seis) cilindros estão

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



proibidos. Os sistemas de alimentação por carburador estão proibidos.

Os sistemas de lubrificação do motor do tipo cárter seco estão proibidos. Os sistemas de injeção de óxido nitroso estão proibidos.

Não se aplica o uso de restritor. O TBI obrigatoriamente deverá ser o original do motor,

É permitido o retrabalho (usinagem) na entrada do corpo de borboleta (TBI), respeitando as dimensões máximas na borboleta original do motor.

5.7 – Combustível – Livre

5.8 - Câmbio

Fica proibida a utilização de caixas de câmbio do tipo sequencial.

5.9 - Diferencial

Não é permitida a utilização de conjuntos de diferenciais fabricados exclusivamente para competição, tais com Sadev, X-Trac, Ricardo, etc.

5.10 – Carroceria

É proibido o uso de peças em fibra de carbono, kevlar ou Similar, na Estrutura principal da Carroceria, Piso, portas, Capo, Paralamas dianteiros e Traseiros e Caçamba.

Parágrafo Único: será permitido a utilização de fibra de Carbono ou Kevlar:

Painel de instrumentos

Chapão inferior

Suporte do pé

Console interno

Entradas de AR

5.10.1 – A largura máxima da carroçaria é de 2.060 mm, excluindo os retrovisores.

5.10.2 - A distância entre eixos poderá ser modificada desde que não seja superior a 3.000 mm. livre para os 4x4 com eixos rígidos dianteiro e traseiro

5.10.3 - Ângulos de entrada e Saída:

- Ângulo de Entrada máximo de 57 graus



- Ângulo de saída máximo 50 graus

ARTIGO 6 - CATEGORIA ULTIMATE SP

6.1 - Veículos com 04 (quatro) rodas sendo as 04 (quatro) rodas motrizes (tração 4x4), sendo obrigatória a produção de no mínimo 100 (cem) unidades do veículo.

6.2 - Somente serão aceitos para o Campeonato Brasileiro de Rally RAID veículos nacionais e importados regularmente comercializados no Brasil com RENAVAM.

6.3 - Os veículos dessa categoria deverão estar de acordo com os equipamentos de segurança, conforme o Art. 283 do anexo "J" ao CDI / FIA ano 2011, publicado em 11/11/2010, com exceção aos itens referentes a "Extintores", "Tanques de Combustível", que seguirão o abaixo definido.

6.3.1 - Extintores

Deve ser cumprido todo o item 7, do Art. 283 do anexo "J" ao CDI / FIA ano 2011, publicado em 11/11/2010, exceto pela não obrigatoriedade de se usar o sistema homologado (item 7.1.1).

6.3.2 - Tanque de Combustível

O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou INMETRO de uso comercial derivado de veículos ou caminhão, e com autonomia mínima para 300 Kms.

É importante seguir os padrões de segurança durante a instalação do(s) referidos tanque(s).

6.4- Peso

O peso mínimo dos veículos segue a tabela abaixo.

Cilindrada em cc

Até	Peso em kg.
1000	800
1300	1000

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



1600	1150
2000	1350
2250	1500
2500	1600
2750	1637,5
3000	1675
3250	1712,5
3500	1750
3750	1787,5
4000	1825
4250	1862,5
4500	1900
4750	1937,5
5000	1975
5250	2012,5
+ de 5250	2050

- Para os motores a diesel sobrealimentados, a cilindrada nominal será multiplicada do coeficiente de 1,5, conforme Art. 282 do Anexo J ao CDI 2011 publicado em 11/11/2010.
- Para os motores a gasolina e/ou etanol sobrealimentados a cilindrada nominal será multiplicada pelo coeficiente 1,7, conforme Art. 282 do Anexo J ao CDI 2011 publicado em 11/11/2010.

6.5 - Motor

Original do veículo ou no caso de veículos que possuam motores originais movidos a diesel é permitida a troca por um motor movido a gasolina e/ou etanol de até 06 (seis) cilindros.

Os motores movidos a gasolina e/ou etanol deverão ser utilizados sem nenhuma preparação interna e deverão possuir a sua ficha técnica completa, conforme o fabricante do motor. Esses motores deverão obrigatoriamente ser derivados de veículos regularmente vendidos no Brasil e cuja venda seja igual ou superior a 1000 (um mil) unidades.

Para os motores a diesel, os pistões são livres, sendo permitido o uso de pistões sobre medida até 01 (um) mm.

O coletor de admissão deve ser o original do veículo podendo ser retrabalhado no caso da instalação do motor movido a gasolina e/ou etanol.



O cárter é livre, porém é proibida a utilização de dispositivos do tipo cárter seco.

O corpo de borboletas original do motor pode ser substituído por outro de livre origem.

Os sensores do sistema de injeção são livres.

Os bicos injetores de combustível devem ser os originais do motor. O regulador de pressão de combustível é livre.

A bomba de combustível e a linha de combustível são livres podendo haver um sistema secundário opcional, sendo proibido o uso de bicos injetores adicionais ou alimentação suplementar.

O volante do motor é livre.

Os periféricos do motor, como bomba da direção hidráulica, alternador, motor de arranque devem ser originais do motor ou do carro em questão. É proibida qualquer alteração na chapa corta fogo dianteira do veículo com o intuito de permitir o recuo do motor.

Pontos de fixação do motor, originais do veículo.

É permitida a troca do material dos suportes do motor.

É permitida a troca do turbo original por outro de fabricação nacional desde que não seja de geometria variável nem roletado. Caso o turbo original do veículo seja de geometria variável ou roletado é permitida a sua utilização.

É permitido o uso de uma flange para montar este novo turbo no coletor de escape original do veículo.

É permitida a troca dos dutos de ligação entre o turbo e o coletor de admissão.

É permitida a troca do intercooler original por outro de maior capacidade bem como a sua posição de montagem.

O radiador de água do motor, suas mangueiras e os seus pontos de fixação são livres, desde que no interior do compartimento do motor.

É permitida a instalação de ventoinhas elétricas, desde que não sejam para o intercooler.

É permitida a instalação de radiador de óleo do motor.

É permitida a troca de posição do filtro de ar.

É permitida a troca da ECU de controle do motor bem como o seu chicote elétrico e demais componentes que tenham a finalidade de dosar o combustível.



5.5.1- Restritor de Ar

- Não se aplica o uso de restritor. O TBI obrigatoriamente deverá ser o original do motor,

É permitido o retrabalho (usinagem) na entrada do corpo de borboleta (TBI), respeitando as dimensões máximas na borboleta original do motor.

6.6 - Combustível

Diesel, gasolina e/ou etanol, regularmente vendido nas redes de abastecimento, sem outro aditivo que não sejam os produtos lubrificantes que estão à venda habitualmente.

6.7 - Embreagem

Livre.

6.8 - Cambio

É permitida a troca do câmbio original por outro de fabricação nacional.

A relação de marchas é livre sendo proibido o uso de engrenagens com engate frontal (onde não existem sincronizados).

É proibido o uso de cambio sequencial.

6.9 - Caixa de Transferência

É permitido o uso de outra caixa de transferência desde que de comercialização nacional e que não possua controle elétrico e/ou eletrônico.

É permitido o uso de um cardã dianteiro com sistema de limitador de torque.

É permitido o uso de caixa de transferência NGV, sendo permitido o uso de um flange para a sua adaptação.

6.10 - Diferencial Dianteiro

Original do veículo, podendo ser trocada a relação de coroa e pinhão.

6.11 - Diferencial Traseiro

É permitida a troca por outro modelo de fabricação nacional, podendo ser trocada a relação de coroa e pinhão.

O uso de autoblocante só é permitido se for utilizado o modelo original do



veículo.

6.12 - Suspensão

Original do veículo sendo liberado qualquer tipo de reforço nas peças da suspensão e nos seus pontos de fixação no veículo.

É permitido criar novos pontos de fixação para os amortecedores, tanto nas peças da suspensão quanto na estrutura do veículo.

6.13 - Molas

Barras de torção originais do veículo.

Molas espirais livres.

Feixe de molas livres.

É obrigatório manter o sistema original da suspensão do veículo.

É permitido combinar 02 (dois) sistemas, desde que um deles seja o original do veículo.

Ex.: barra de torção e mola espiral; Feixe de molas e mola espiral; etc.

6.14 - Amortecedores

Até 02 (dois) amortecedores por roda de qualquer marca e modelo.

É permitido o uso de batente hidráulico externo, somente com 01 (um) amortecedor por roda.

6.15 – Rodas - Livres

Originais do veículo ou similar de um fabricante nacional.

É permitido também o uso de rodas importadas desde que se enquadrem conforme o previsto no Art. 8 do Art. 285 do Anexo J ao CDI 2011 publicado em 11/11/2010.

6.16 - Escapamento

Os coletores e o escapamento são livres.

6.17 - Direção

É permitida a instalação de um redutor de curso para o volante.

6.18 - Freios

O material de atrito das pastilhas e das lonas de freio é livre.

É opcional o uso da válvula equalizadora do freio traseiro.

É permitida a instalação de freio a disco nas rodas traseiras, de outro



veículo nacional de série.

6.19 - Chassi ou monobloco

Original do veículo sendo permitidos todos os tipos de reforços inclusive o uso da gaiola de segurança com funções estruturais e fixação dos amortecedores.

Distância entre eixos e bitola original do veículo, exceto a bitola conseguida através da utilização de rodas com off set mais positivo, mas que devem estar dentro do perímetro original do veículo.

6.20 - Carroceria e Caçamba

Aparência e dimensões originais do veículo.

É permitido o uso de todas as peças móveis feitas em fibra de vidro, sendo proibido o uso de fibra de carbono ou kevlar.

É permitido retirar o assoalho da caçamba no caso dos pick ups, para a colocação dos estepes.

É proibido retirar ou substituir o assoalho da cabine.

É permitido alterações na carroceria que tenham a finalidade de aumentar a refrigeração tanto do motor quanto do habitáculo.

ARTIGO 7 - CATEGORIA STOCK

7.1 - Essa categoria deverá seguir na sua totalidade o **Art. 284 do Anexo "J" ao CDI / FIA publicado em 11/12/2025** e suas atualizações, o ART. 282 do Anexo "J" prescrições gerais publicado em 18/12/2024 e suas atualizações e o regulamento desportivo FIA publicado em 11/12/2025, e suas atualizações, com a exceção que podem ser utilizados veículos nacionais e importados regularmente comercializados no Brasil, com Renavam ou Ficha de Homologação FIA/CBA , com um mínimo de 1.000 (um mil) unidades produzidas, tendo como comercialização inicial de veículo normal de rua (pick-up, sport utilitys ou utilitários) e posteriormente adaptados / adequados ao uso em competições ou rallys , **de acordo com as respectivas fichas de homologação, extensões e variantes de homologações** e os itens descritos nesse Artigo.

7.2 - Os veículos dessa categoria deverão estar de acordo com os equipamentos de segurança, conforme o Art. 283 do anexo "J" ao CDI / FIA ,



publicado em 11/12/2025, com exceção aos itens referentes a “Extintores”, “Tanques de Combustível”, que seguirão o abaixo definido.

7.2.1- Extintores

Deve ser cumprido todo o item 7, do Art. 283 do anexo “J” ao CDI / FIA, publicado em 08/12/2023, exceto pela não obrigatoriedade de se usar sistema homologado (item 7.1.1).

7.2.2- Tanque de Combustível

O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou INMETRO de uso comercial derivado de veículos ou caminhão, e com autonomia mínima para 300 Kms.

É importante seguir os padrões de segurança durante a instalação do(s) referidos tanque(s).

Caso o tanque seja fabricado de material metálico, as paredes do tanque (superfícies que entram em contato com o combustível), devem ser coxinizadas de forma a evitar que as cargas da estrutura possam passar pelo tanque.

7.3 – Restritor

– **Não se aplica o uso de restritor. O TBI obrigatoriamente deverá ser o original do motor,**

É permitido o retrabalho (usinagem) na entrada do corpo de borboleta (TBI), respeitando as dimensões máximas na borboleta original do motor.

7.4 - Combustível

Diesel, gasolina e/ou etanol, regularmente vendido nas redes de abastecimento, sem outro aditivo que não sejam os produtos lubrificantes que estão à venda habitualmente.

7.5 - Peso

O peso mínimo dos veículos segue o item 5 do Art. 284 do Anexo “J” FIA publicado em 11/12/2025 e suas atualizações.



7.6 - Para os veículos que existam no Brasil somente com câmbio automático é permitida a troca do cambio e da caixa de transferência para um modelo de câmbio mecânico em "H". Fica liberada a troca de todos os componentes necessários para a instalação do novo cambio e da nova caixa de transferência.

O novo cambio e a nova caixa de transferência devem ser derivados de um veículo de série regularmente vendido no Brasil.

7.7 - O sistema de embreagem, o volante do motor, o atuador da embreagem e o pedal de acionamento são livres.

7.8 - O radiador de água do motor e sua ventoinha são livres.

7.9 - Os veículos poderão ter o capô, os para-lamas, as portas e a caçamba (inclusive interior) substituída por peças de fibra, desde que respeitados os tamanhos e formas originais, sendo proibido o uso de fibra de carbono ou kevlar.

Será permitido o recorte do fundo da caçamba, somente para a fixação dos estepes.

7.10 - Rodas

Fica autorizada a utilização dos aros de roda de diâmetro 16 (dezesseis) polegadas para todos os veículos desta categoria.

É permitida a utilização de rodas nacionais de qualquer marca e modelo, desde que a bitola (largura máxima entre as laterais externas dos pneus medidas na altura do eixo da roda) seja de 02 (dois) metros.

7.11 - É permitida a retirada de acessórios que compõem os veículos, desde que não gerem benefício no desempenho deles.

ARTIGO 8 - CATEGORIA - CHALLENGER

8.1 - Os veículos desta categoria deverão estar de acordo com o Anexo "J" FIA 286, publicado em 11/12/2025 e suas atualizações. com exceção aos itens referentes a "Tanques de Combustível", que seguirão o abaixo definido.

- Tanque de Combustível



O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou CBA.

ARTIGO 9 - CATEGORIA - SSV-FIA

9.1 - Os veículos desta categoria deverão estar de acordo com o Anexo "J" FIA 286A, publicado em 16/10/2025 e suas atualizações, com exceção aos itens referentes a "Tanques de Combustível", que seguirão o abaixo definido.

- Tanque de Combustível

O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou CBA.

ARTIGO 10 - CATEGORIA - SSV-BR

10.1 - Os veículos desta categoria deverão estar de acordo com o Anexo "J" FIA 286A, publicado em 16/10/2025 e suas atualizações, o Regulamento específico para esta Categoria do Campeonato Brasileiro de Rally RAID cat SSV-BR, com exceção aos itens abaixo definido.

- Permitido somente para esta categoria aos veículos SSV – Can am Maverick X3, Polaris RZR Pro R

- Tanque de Combustível

O tanque principal e o(s) tanque(s) auxiliar(es) deverão obrigatoriamente ser homologados FIA ou CBA.

ARTIGO 10 - CATEGORIA TRUCK

Será constituída de uma única categoria onde participarão e pontuarão os caminhões leves e pesados.

10.1- Os veículos dessa categoria deverão estar de acordo com os equipamentos de segurança, conforme o **Art. 283** do anexo "J" FIA publicado



em 16/12/2025 e suas atualizações e **Art. 287** do anexo 'J" FIA publicado em 16/12/2025 e sua atualizações.

10.2 – Peso

O peso mínimo será de 6.500 kg.

10.3 - Utilizarão o diesel, regularmente vendido nas redes de abastecimento, como combustível

O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileira de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 2026

Comissão Nacional de Rally
José Haroldo Scipião Borges
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO