



Índice

1	INTRODUÇÃO	2
2	PARTICIPAÇÃO	2
2.1	Motos Aceites e Categorias	2
2.2	Pilotos	2
2.3	Inscrições	3
2.4	Equipamento	4
2.5	Números	5
2.6	Circuitos	5
2.7	Oficiais	5
2.8	Listas de Inscritos e Horários	5
2.9	Corridas e Treinos Cronometrados	6
2.10	Boxes	6
2.11	Briefings	7
2.12	Pontuação e Prémios	7
2.13	Pontuação na Copa	8
2.14	Imagem	8
2.14.1	Na Moto	8
2.14.2	No Piloto	8
2.14.3	No recinto da ZCPUP PT	8
3	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	9
3.1	Kit Copa	9
3.2	Cilindrada	9
3.3	Peso mínimo	9
3.4	Combustível	10
3.5	Quadro da moto	10
3.6	Suspensão dianteira	10
3.7	Amortecedor de direcção	10
3.8	Braço oscilante	10
3.9	Amortecedor traseiro	11
3.10	Rodas	11
3.11	Travões	11
3.12	Pneus	11
3.13	Pousa-pés	11
3.14	Manetes e Guiador	11
3.15	Carenagens	11
3.16	Depósito de gasolina	13
3.17	Instalação eléctrica e bateria	13
3.18	Radiador e sistema de refrigeração	13
3.19	Caixa e filtro de ar	13
3.20	Conduitas/ corpos de admissão	13
3.21	Sistemas de injeccção de combustível	13
3.22	Colaça do motor	14
3.23	Árvores de cames	14
3.24	Cambota	14
3.25	Bomba de óleo e tubagem	14
3.26	Bielas	14



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3.27	Pistons e Segmentos	14
3.28	Cilindros.....	14
3.29	Cárter e Tampas de Motor	14
3.30	Transmissão e Caixa de Velocidades	15
3.31	Embraiagem	15
3.32	Gerador, Alternador e Arranque eléctrico	15
3.33	Escape	15
3.34	Porcas e parafusos.....	15
3.35	Outros	15

1 INTRODUÇÃO

A MURVIL (promotor) vai realizar em 2016 uma competição de motociclismo de velocidade denominada KAWASAKI ZCUP PT (ZCUP PT), inspirada em idêntica competição promovida pela Kawasaki Espanha e assente na utilização das motos Kawasaki modelo Z800.

Esta é uma Copa orientada para a iniciação á competição no motociclismo de velocidade inserida no campeonato nacional de velocidade (CNV) regido pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) e cumprirá com as regras do Regulamento Nacional de Velocidade a par das regras específicas descritas neste regulamento.

O promotor irá procurar facilitar a participação dos inscritos nesta copa numa prova da ZCUP enquadrada no FIM CEV promovido pela DORNA e organizada pela Kawasaki Espanha. A prova prevista é a que irá ocorrer no circuito de Jerez em Outubro de acordo com o calendário do FIM CEV.

Os pilotos que participarem nesta prova aceitarão e cumprir integralmente as regras e condições que vierem a ser estabelecidas pela Kawasaki Espanha, a DORNA, a RFME, a FMP e o promotor da ZCUP PT.

TUDO O QUE NÃO ESTEJA DESCRITO NESTE REGULAMENTO OU NOS ASPECTOS APLICÁVEIS DO REGULAMENTO NACIONAL DE VELOCIDADE, ESTÁ ESTRITAMENTE PROIBIDO

2 PARTICIPAÇÃO

2.1 MOTOS ACEITES E CATEGORIAS

A copa disputar-se-á numa categoria única com motos Kawasaki, modelo Z800, com datas de fabricação a partir do ano de 2013 e importadas para Portugal pela Multimoto – Motos Portugal SA e equipadas com o Kit Copa fornecido pelo promotor.

2.2 PILOTOS

A idade mínima dos participantes será de 20 anos feitos até 31 de Março de 2016.

Dada a orientação á iniciação à competição, não poderão participar pilotos que tenham obtido pódios nas categorias Superbike/ Stocksport 1000 ou Stocksport 600 nas corridas do CNV ou em corridas de outros campeonatos de motociclismo de velocidade dos últimos 5 anos, ou seja, desde 2011





REGULAMENTO da COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

inclusive, ou que o promotor considere não estarem de acordo com o espírito e objectivos da copa.

Os pilotos inscritos nesta copa, não poderão participar em nenhum outro campeonato do CNV no mesmo dia de realização das corridas desta copa. Podem no entanto participar em outros troféus ou copas de apoio ao CNV que se realizem no mesmo dia desde que utilizem outra moto que não a inscrita nesta copa.

Os pilotos inscritos, assumem o seu compromisso de participar em todas as provas da copa. A não comparência a uma prova, deverá ser comunicada para geral@zcup.pt até às 20:00 da Terça Feira anterior ao fim de semana de realização da corrida.

A intenção de participar na prova da ZCUP do CEV, prevista para ser realizada no circuito de Jerez no fim de semana de 1 e 2 de Outubro deverá ser comunicada no acto de inscrição e confirmada até às 20:00 do dia 15 de Agosto de 2016 por envio de email para geral@zcup.pt

O promotor poderá incluir, em cada prova, pilotos convidados para além dos pilotos inscritos. Na sua qualidade de convidado, este piloto não pontuará para a copa, não terá direito aos prémios oferecidos pelo promotor, mas terá direito aos prémios oferecidos pelo organizador para os 3 primeiros classificados e direito á cerimónia do pódio.

2.3 INSCRIÇÕES

As inscrições serão feitas via formulário web cujo link de acesso será enviado nas respostas do promotor ás solicitações de inscrição enviadas para o email geral@zcup.pt

O promotor aceita 3 tipos de inscrição:

- I. Inscrição BASE - no valor de € 12.500 inclui uma moto nova, preparada para correr com o Kit Copa (ver Kit Copa) equipamento (fato de cabedal de 1 peça da ALPINESTARS homologado para correr), Licença Desportiva regional FMP, inscrições em todas as provas do CNV, transponder homologado, espaço de box com cerca de 2mx2m e almoço para duas pessoas nos dias das corridas.
- II. Inscrição MOTO-PRÓPRIA – no valor de € 7.500 pressupõe que o inscrito detém uma moto própria importada pelo importador da Kawasaki, a Multimoto SA. Esta inscrição é em tudo igual á anterior excepto no que se refere á moto (não inclui a moto nova), mas inclui a preparação desta com o Kit Copa. Nestes casos os pilotos deverão apresentar as motos em boas condições para evitar custos acrescidos na sua preparação. A avaliação e aprovação para a preparação com o Kit Copa será feita pela AG RACING e terá de ser consentida pelo detentor da moto no acto da sua entrega.
- III. Inscrição MOTO-PARTILHADA. No espírito de máxima flexibilidade que o promotor quer promover, irão ser aceites inscrições de 2 pilotos que partilhem a mesma moto nas corridas. A modalidade MOTO-PARTILHADA poderá ser combinada com as modalidade BASE ou MOTO-PRÓPRIA acrescentando € 1.300 necessários para cobrir os custos da Licença Desportiva adicional, o fato de cabedal de 1 peça adicional, os custos de catering adicionais e outros custos que o promotor incorre, ficando os valores de inscrição nesta modalidade de € 13.700 e € 8.700 respectivamente.

As inscrições serão consideradas aceites após confirmado o bom preenchimento do formulário e





REGULAMENTO da COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

correspondente bom pagamento.

Com a inscrição aceite, ao inscrito será entregue a moto preparada, o equipamento e os passes ZCUP PT de acesso aos recintos da Copa. Os passes de acesso aos circuitos serão fornecidos pelos organizadores das corridas conforme determina o Regulamento Nacional de Velocidade emitido pela FMP.

As inscrições terão de ser efectuadas e aceites até às 20:00 do dia (A) que corresponde a 4 semanas antes da Sexta feira (B) que antecede cada corrida para a modalidade BASE e até às 20:00 do dia (A') que corresponde a 5 semanas antes da Sexta Feira (B') que antecede cada corrida para a modalidade MOTO-PRÓPRIA segundo a fórmula $A=B-28$ dias ou $A'=B'-35$ dias respectivamente.

As inscrições feitas após a 1ª corrida serão aceites desde que os prazos acima sejam respeitados em relação às corridas seguintes. Os valores de inscrição serão os mesmos.

Na modalidade MOTO-PRÓPRIA, a moto da propriedade do inscrito deverá ser entregue nas instalações da AG RACING (Rua São Francisco, 470A – Armazém D – Adroana / 2645-019 Alcabideche – Portugal) no acto da inscrição ou posteriormente se a inscrição for feita antes do prazo acima definido para esta modalidade de inscrição.

Os nomes dos pilotos a constar na documentação a produzir pelos organizadores é livre mas limitado a 2 nomes que será por *default* o primeiro e último nome do piloto. Na modalidade de MOTO-PARTILHADA o nome do inscrito será assumida a combinação do primeiro nome do piloto 1 com o primeiro nome do piloto 2. As opções de nomes deverão ser comunicadas ao promotor pelo email geral@zcup.pt até às 20:00 do dia a que correspondem 2 semanas antes da Sexta feira que antecede a primeira corrida.

Os pilotos inscritos, podem transferir as suas inscrições a outros. Nestes casos o(s) novo(s) piloto(s) deverá(ão) completar o procedimento de inscrição até às 20:00 do dia (A) a que correspondem 2 semanas antes da Sexta feira (B) que antecede a corrida onde a transferência será efectiva, segundo a fórmula $A=B-14$ dias. Na formalização desta transferência deverá ser identificado o(s) piloto(s) e a moto relacionada com a transferência (indicar o número atribuído á moto). Neste acto, o novo piloto deverá pagar ao promotor o equipamento no valor de € 840 (se o fato não tiver sido incluído na transferência), a emissão da licença desportiva regional FMP (€ 160) e despesas administrativas no valor de € 60. Estes valores serão duplicados nos casos da modalidade de MOTO-PARTILHADA e a transferência acontecer para os dois pilotos.

A participação na Copa obriga que cada Piloto seja possuidor de uma Licença Desportiva válida para o ano de 2016. No valor de inscrição encontra-se incluído o valor da Licença FMP Regional que permite acesso á participação na ZCUP PT e a outras competições do CNV que aceitem este tipo de Licença.

Outro tipo de Licenças deverão ser obtidas junto da FMP. O Piloto pagará na FMP somente a diferença para o valor da Licença incluída na inscrição.

2.4 EQUIPAMENTO

A participação na Copa ZCUP PT obriga os pilotos a utilizarem equipamento homologado para correr, constituído por capacete, fato de 1 peça em cabedal, luvas, botas e protecção de coluna.





REGULAMENTO da COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

Com a inscrição é fornecido um fato ALPINESTARS de 1 peça em couro do modelo Montegi da cor preto/branco/amarelo homologado para correr que não pode ser substituído por outro de outra marca, mesmo que equivalente.

O capacete é livre mas deverá estar em bom estado de conservação e ser homologado pela norma Europeia ECE 22-05 'P ou Japonesa JIS 8133-2007 ou Norte Americana USA SNELL M 2010. A ZCUP PT recomenda os capacetes SCORPION EXO modelo 2000 EVO AIR.

As luvas são livres mas deverão ser de cabedal e com protecções adequadas. A ZCUP PT recomenda as luvas ALPINESTARS do modelo GP PRO.

As botas são livres mas devem ser de couro ou em material de substituição adequado e ter uma altura mínima 200 mm, de modo a que, em conjunto com o fato e as luvas esteja assegurada uma protecção completa. A ZCUP PT recomenda as botas ALPINESTARS do modelo SUPERTECH R.

2.5 NÚMEROS

Os números serão atribuídos pelo promotor no acto de inscrição. A ordem de atribuição dos números será por ordem de inscrição confirmada. Os pilotos podem escolher um número dos disponíveis à data da solicitação e dentro da numeração definida para a Copa. O número atribuído não poderá ser alterado até ao final da época e será associado à moto (identificada pelo número de quadro e de motor).

A numeração será compreendida entre 1 e 99, aos quais será acrescentado um "Z" antes do número. O número 1 (Z01) está reservado para o promotor.

Os números serão incorporados pelo promotor no kit gráfico (ver Kit Copa) e serão de cor preta com fundo branco.

Nos casos de transferência de inscrição, o número atribuído à moto transferida não poderá ser alterado.

2.6 CIRCUITOS

A copa ZCUP PT desenrolar-se-á nos circuitos utilizados pelo CNV.

Extraordinariamente e de forma facultativa, poderá haver uma prova a realizar no circuito de Jerez em conjunto com idêntica copa promovida pela Kawasaki Motor Espanha enquadrada no FIM CEV, organizado pela DORNA sob a égide da RFME.

2.7 OFICIAIS

Para cada corrida, o promotor designará um representante seu em cada corrida que acompanhará o Director de Corrida no que à copa diz respeito no sentido de facilitar e agilizar a resolução de qualquer questão regulamentar, desportiva ou outra que possa surgir.

Este representante será o interlocutor único entre os pilotos e o promotor relativamente a todo e qualquer assunto coberto por este regulamento.

2.8 LISTAS DE INSCRITOS E HORÁRIOS

Os organizadores das provas do CNV, publicarão em espaço próprio a lista de inscritos e os horários antes de se iniciar a 1ª sessão de treinos cronometrados. A responsabilidade desta informação e da





Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

sua publicação é dos organizadores das provas do CNV.

2.9 CORRIDAS E TREINOS CRONOMETRADOS

As corridas poderão de ser de 1 ou 2 mangas. Tal será clarificado em cada corrida no Regulamento Particular a emitir pelo organizador da corrida.

Até 8 inscritos inclusive, os pilotos da ZCUP PT serão integrados nos treinos cronometrados, corridas, grelha e procedimentos de partida previstos para o Troféu Nacional Século XX – Taça Luís Carreira. Ver ANEXO F - REGULAMENTO DESPORTIVO – TROFÉU NACIONAL SÉCULO XX - TAÇA LUÍS CARREIRA do Regulamento Nacional de Velocidade publicado pela FMP).

Acima de 8 inscritos, os pilotos da ZCUP PT terão sessões de treinos cronometrados, corridas (de 1 ou 2 mangas), grelha e procedimento de partida próprios. A acontecer haverá um aditamento a este regulamento onde tal será descrito.

Cada corrida (ou cada manga) deverá percorrer entre um mínimo de 60 Km e um máximo de 90 Km.

Na reunião que a Direcção de Corrida promove antes da publicação da grelha de partida logo após a última sessão de treinos cronometrados do dia, o promotor reserva-se o direito de excluir pilotos inscritos na copa justificando as suas razões ou incluir pilotos convidados desde que esses tenham cumprido com a participação nos treinos cronometrados mínima exigida pelo regulamento do CNV.

No final das corridas (ou das mangas), os 3 primeiros classificados deverão dirigir-se imediatamente ao pódio após estacionamento da sua moto. Qualquer piloto que se tenha classificado em qualquer dos 3 primeiros lugares é obrigado a comparecer na cerimónia de entrega de prémios sob pena de perder os prémios atribuídos pelo organizador e pelo promotor, bem como dar início a processo disciplinar se a justificação (se apresentada pelo piloto ou pelo seu representante) não for considerada suficiente pela Direcção de Corrida ou pelo representante do promotor no local.

Os restantes pilotos deverão cumprir com o que está estabelecido no Regulamento Nacional de Velocidade publicado pela FMP, nomeadamente colocar a moto em Parque Fechado.

É da responsabilidade dos organizadores das provas a publicação e afixação dos horários das corridas, dos tempos realizados nas sessões cronometradas e os resultados apurados nas corridas á semelhança do que será feito para as outras categorias.

2.10 BOXES

O promotor com o apoio da FMP e dos organizadores, providenciará, até 10 inscritos inclusive, espaço de cerca de 2mx2m por moto inscrita nas boxes nos circuitos do Estoril e de Portimão. No circuito de Braga serão providenciadas tendas a montar em espaço a definir pela FMP e o CAM.

Acima de 10 inscritos, o promotor providenciará um recinto próprio (recinto ZCUP PT) exclusivo formado por tendas a serem instaladas no paddock dos circuitos em espaço a definir em conjunto entre a FMP, os organizadores e o promotor. Nesta situação, aos pilotos será disponibilizado um espaço equivalente ao previsto na situação anterior, mas não poderão usar as boxes dos circuitos e a FMP e os organizadores das corridas providenciarão os pontos de acesso á pista desde o recinto da ZCUP PT.

Os trabalhos de manutenção e afinação da moto, deverão ser realizados obrigatoriamente nos espaços





REGULAMENTO da COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

providenciados pelo promotor para cada prova e durante os dias de realização da prova. Se for necessário efectuar algum trabalho que não seja possível de efectuar nos espaços já referidos, tal deverá ser requerido ao representante do promotor no local e formalmente aprovado por este.

2.11 BRIEFINGS

Haverá um briefing inicial obrigatório para todos os pilotos participantes na copa que acontecerá antes da primeira sessão de treinos cronometrados da primeira prova. Pilotos que venham a participar depois da primeira prova, terão uma sessão específica a que deverão obrigatoriamente atender. O horário deste briefing colectivo será anunciado nos comunicados oficiais. No(s) caso(s) do briefing individual, o horário de realização deste será comunicado ao(s) novo(s) piloto(s).

Complementarmente, haverá em todas as provas depois da primeira, briefings obrigatórios que acontecerão antes das corridas em horários a anunciar em cada prova.

A não comparência a qualquer briefing produz imediata desqualificação e impedimento de participar na prova. Fica á descrição do representante do promotor no local, a decisão da aplicação ou não desta penalidade.

2.12 PONTUAÇÃO E PRÉMIOS

O esquema de pontuação será igual ao adoptado no CNV (25 pontos ao 1º classificado, 20 pontos ao 2º classificado, 16 pontos ao 3º classificado, 13 pontos ao 4º classificado, 11 pontos ao 5º classificado, 10 pontos ao 6º classificado sucessivamente até ao 15º classificado que pontuará 1 ponto).

Os pontos serão atribuídos ao binómio moto/piloto e serão associados ao binómio moto/inscrito. Este detalhe é importante nos casos de transferência de inscrição e de moto partilhada. No caso da inscrição transferida, a pontuação na copa será reiniciada a partir da corrida em que se efectue a transferência.

Poderão existir outras pontuações e esquemas de pontuação complementares á descrição do promotor e a aditar a este regulamento antes da 1ª corrida.

Os organizadores de cada corrida (ou de cada manga) atribuirão taças aos 3 primeiros classificados em linha e á semelhança do praticado para as restantes categorias do CNV.

Com o apoio da Pirelli via Multimoto, o promotor irá atribuir 1 jogo de pneus Pirelli Supercorsa BSB ao 1º classificado, 1 pneu Traseiro Supercorsa BSB ao 2º classificado e 1 pneu Dianteiro Supercorsa BSB ao 3º classificado em cada corrida (ou conjunto de 2 magas).

Para além destes prémios o promotor pretende atribuir outros prémios não monetários complementares aos restantes pilotos, procurando que todos os participantes (motos) venham a receber pelo menos 1 prémio do promotor ao longo da realização da copa.

Se confirmada a participação na corrida da ZCUP do FIM CEV, não será atribuída qualquer pontuação ou prémio Pirelli aos participantes da ZCUP PT por ser esta prova facultativa. O promotor manterá o procedimento de prémios próprios complementares descrito acima a atribuir aos pilotos que aceitarem estar presentes.





REGULAMENTO da COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

2.13 PONTUAÇÃO NA COPA

A pontuação na copa será efectuada com base nas pontuações obtidas em cada corrida de acordo com as regras definidas no CNV. Em caso de empate, será valorizada a quantidade de melhor posições obtidas ao longo da copa desde a primeira posição sucessivamente até á última posição pontuável enquanto subsistir o empate. Se mesmo assim subsistir o empate, contará a melhor posição obtida na última corrida disputada.

Na eventualidade de serem realizadas 2 mangas, os pontos obtidos em cada manga serão adicionados á pontuação na copa.

O vencedor geral da Copa ZCUP PT será apurado pela soma dos pontos obtidos em todas as corridas (ou mangas) que se vierem a realizar excepto a corrida facultativa enquadrada no FIM CEV. Na eventualidade de empate será considerado o procedimento previsto para estes caso no CNV.

2.14 IMAGEM

Todos os direitos de imagem da Copa ZCUP PT são do promotor. Os pilotos inscritos aceitam ceder a sua imagem ao promotor e aos seus parceiros para efeitos de promoção e divulgação da Copa ZCUP PT.

2.14.1 NA MOTO

Todas as superfícies ocupadas pelo Kit Gráfico são para uso exclusivo do promotor e dos seus parceiros

As restantes superfícies podem ser usadas pelos pilotos para os seus sponsors individuais desde que as marcas e produtos promovidos não colidam com as marcas e produtos dos parceiros do promotor.

Qualquer publicidade ou promoção na moto terá de ser previamente aprovada formalmente pelo promotor. Solicitar pelo email geral@zcup.pt

2.14.2 NO PILOTO

Toda a superfície do fato fornecido pelo promotor no âmbito das inscrições é para uso exclusivo do promotor e dos seus parceiros.

A decoração do capacete, das botas e das luvas são livres e podem ser usados pelos sponsors individuais dos pilotos desde que as marcas e produtos promovidos não colidam com as marcas e produtos dos parceiros do promotor. Solicitar pelo email geral@zcup.pt

2.14.3 NO RECINTO DA ZCUP PT

Todo o espaço e superfícies abrangidas pelo espaço da ZCUP PT, seja nas boxes, seja no recinto próprio no paddock, são para uso exclusivo do promotor e dos seus parceiros

É permitindo aos pilotos expor um roll-up de 85cmx200cm com os sponsors individuais desde que as marcas e produtos promovidos não colidam com as marcas e produtos dos parceiros do promotor. Este roll-up só poderá ser exposto/utilizado no espaço de boxe reservado ao piloto. A sua utilização/exposição no recinto carece de aprovação formal prévia do promotor. Solicitar pelo email geral@zcup.pt





Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Os pontos seguintes foram criados com o intuito de manter o espírito e objectivos subjacentes á Copa ZCUP PT bem como assegurar a segurança e igualdade entre os participantes.

3.1 KIT COPA

Como descrito acima no ponto relativo ás inscrições, as motos serão fornecidas aos inscritos equipadas com o Kit Copa que compreende os seguintes itens:

- Kit completo de carenagens CARBONVICE modelo Z800
- Escape REMUS modelo OKAMI
- Quickshifter IRC modelo SGRACE-CUT
- Amortecedor traseiro BITUBO modelo K0103XXF11
- Amortecedor de direcção BITUBO modelo KIT169A1
- Kit interno da forquilha BITUBO modelo MK45
- Malhas de aço GALFER modelo FK103CE048
- Pousa-pés racing GILES TOOLING modelo K11-CUP
- Kit completo de protecções de motor GBRACING modelo EC-Z800-2013
- “Barbatana” GBRACING modelo CGA09
- Cogumelos PUIG modelo 6471N
- Tampão de gasolina racing PUIG modelo 4787D
- Tampão de óleo freável PUIG modelo 6156O
- Cavalete traseiro PUIG modelo 4322N
- Apoios de cavalete PUIG
- Filtro de ar da SPRINT FILTER modelo OM33S
- Kit gráfico da AQD
- Espuma no depósito de gasolina Explosafe

A aplicação destes itens nas motos será feita pela AG RACING que providenciará um *setting* de suspensões base igual para todos os participantes.

Nenhum dos componentes do Kit Copa poderá ser trocado ou substituído por outros de outra marca mesmo que semelhantes e com funcionalidades idênticas sob pena de ser impedida a participação e dar lugar a desqualificação imediata. Tal só poderá acontecer por opção do promotor devendo este alterar a descrição do Kit Copa por aditamento a este regulamento e assegurar que a alteração é aplicável a todas motos inscritas.

3.2 CILINDRADA

4 cilindros até 806 cc a 4 tempos. Não são permitidas quaisquer modificações ao motor. As medidas de diâmetro e curso dos pistons não podem ser alteradas e deverão estar conforme com as indicadas pelo fabricante para esta moto e para o seu ano de fabricação.

3.3 PESO MÍNIMO

O peso mínimo autorizado é de 195 Kg. Este deverá ser o peso mínimo a confirmar no final dos treinos cronometrados ou das corridas nas motos que forem seleccionadas para o efeito.



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3.4 COMBUSTÍVEL

As motos têm de utilizar combustível sem chumbo com um teor máximo de chumbo de 0,005g/l e um índice máximo octano de MON 90, conforme especificações apresentadas no art.º 1.16 do Anexo A1 – Regulamento Técnico - Especificações Comuns a Todas as Motos do Regulamento Nacional de Velocidade

3.5 QUADRO DA MOTO

O quadro deve permanecer o original tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

Nada pode ser acrescentado por soldadura ou retirado por corte.

Todas as motos devem manter o VIN (número de quadro) do fabricante atribuído originalmente excepto nos casos de substituição do quadro. Nestes casos a informação relativa ao número/mota deverá ser comunicada ao promotor no sentido de actualizar a ficha de inscrição correspondente.

Todos os suportes do motor devem ser os originais tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

A cor do quadro não pode ser alterada e deve permanecer a original.

3.6 SUSPENSÃO DIANTEIRA

A estrutura da suspensão dianteira incluindo os “Ts” não podem ser alterados e devem ser os originais tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

Não podem ser feitas quaisquer alterações aos interiores da suspensão dianteira preparados com o Kit Copa BITUBO (Ref MK45) incluído no Kit Copa.

Pode-se utilizar qualquer quantidade de óleo mas recomenda-se manter os níveis do *setting* padrão.

Pode-se alterar a altura das bainhas em relação aos “Ts”. Esta alteração é livre mas recomenda-se manter a posição padrão.

Os *settings* de extensão e pré-carga são livres. As molas podem ser alteradas livremente desde que sejam da BITUBO.

3.7 AMORTECEDOR DE DIRECÇÃO

O amortecedor de direcção BITUBO (Ref KIT169A1) incluído no Kit Copa não pode ser substituído por outro de outra marca, mesmo que equivalente.

O amortecedor de direcção não pode actuar como limitador de direcção.

O *setting* de dureza do amortecedor de direcção é livre.

3.8 BRAÇO OSCILANTE

Os elementos do braço oscilante não podem ser alterados e devem ser os originais tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

Podem-se adicionar os suportes de cavaletes desde que aparafusados. A ZCUP PT recomenda que se utilizem os da marca PUIG.





Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3.9 AMORTECEDOR TRASEIRO

O amortecedor traseiro BITUBO (Ref K0103XXF11) incluído no Kit Copa não pode ser substituído por outro de outra marca, mesmo que equivalente.

A ancoragem/ suportes do amortecedor traseiro devem ser os originais tal como o fabricante a produziu para a moto homologada.

Os *settings* de compressão, extensão, pré-carga podem ser ajustados livremente. A mola pode ser alterada livremente desde que seja da BITUBO.

3.10 RODAS

As jantes devem ser as originais tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

As originais contêm um amortecimento interno na roda traseira que deve permanecer original tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

Não está autorizada qualquer alteração aos eixos das rodas.

3.11 TRAVÕES

Os discos de travão não podem ser alterados e devem ser os originais tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

Não está autorizada qualquer alteração às pinças de travão nem ao suporte das pinças de travão (dianteira ou traseira) que devem permanecer original tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

Só são permitidas as malhas metálicas reforçadas incluídas no Kit Copa da marca PUIG.

As pastilhas de travão originais podem ser alteradas por outras sinterizadas. A ZCUP PT recomenda manter as originais ou optar pela Ref G1375 da GALFER.

Não são permitidos quaisquer condutas de arrefecimento dos travões ou algo parecido que procure idêntica função.

3.12 PNEUS

Os únicos pneus admitidos serão os seguintes:

- PIRELLI DIABLO SUPERCORSA SC
- PIRELLI DIABLO SUPERCORSA BSB
- PIRELLI DIABLO RAIN

As únicas medidas admitidas são, para o pneu dianteiro 120/70 ZR 17 e para o pneu traseiro 180/55 ZR 17.

Os pneus serão fornecidos e terão de ser obrigatoriamente comprados ao promotor da ZCUP PT que, com o apoio da Pirelli via Multimoto e da Motoval, irá garantir os seguintes preços já com impostos e taxas incluídos bem como a montagem e equilibragem das rodas:

	Pneu dianteiro	Pneu Traseiro	Jogo
--	----------------	---------------	------





REGULAMENTO
da
COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

	120/70 ZR 17	180/55 ZR 17	(Dianteiro + Traseiro)
Supercorsa SC	Eur 154,50	Eur 205,50	Eur 360,00
Supercorsa BSB	Eur 128,00	Eur 162,00	Eur 290,00
Diablo Rain	Eur 171,50	Eur 226,50	Eur 398,00

Os pneus serão fornecidos já marcados e serão verificados pela equipa da ZCUP PT e/ou pelos comissários técnicos de forma contínua ao longo dos dias das corridas. As entradas em pista só serão permitidas aos pilotos que tiverem os pneus conformes com este Regulamento.

A quantidade de pneus a utilizar nas provas é livre mas a ZCUP PT informa que 1 jogo novo deverá ser suficiente por evento (treinos cronometrados e corridas mesmo se com 2 mangas).

A responsabilidade de ter um jogo para pista molhada (Diablo Rain) é do piloto por isso a ZCUP PT recomenda a reserva antecipada destes pneus. Reservar via geral@zcup.pt

Não é permitida qualquer alteração aos pneus como sejam cortes, rasgos, etc.

É permitida a utilização de mantas de aquecimento. Estas também podem ser utilizadas na grelha de partida se o procedimento de partida o permitir.

3.13 POUSA-PÉS

Os pousa-pés incluídas no Kit Copa não podem ser substituídos por outros de outra marca, mesmo que equivalentes.

3.14 MANETES E GUIADOR

As manetes de travão e embraiagem originais podem ser substituídas livremente. A ZCUP PT recomenda as da marca ZETA Racing.

A posição do guiador e das manetes é livre mas os suportes devem permanecer os originais tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

O punho acelerador deve ser o original tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

O conjunto interruptor de posta em marcha do motor não pode ser modificado ou substituído e deve ser mantido tal como o fabricante as produziu para a moto homologada bem como a sua posição no lado direito do guiador.

3.15 CARENAGENS

As carenagens incluídas no Kit Copa não pode ser substituídas por outras de outra marca, mesmo que equivalentes.

Não podem ser alteradas as suas formas nem a sua cor.

O kit gráfico incluído no Kit Copa não pode ser substituído ou alterado.

É permitida a alteração da espessura da espuma do assento.





Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3.16 DEPÓSITO DE GASOLINA

O tampão do depósito de gasolina da marca PUIG incluído no Kit Copa não pode ser substituído por outro de outra marca, mesmo que equivalente.

O depósito de gasolina deve conter a espuma Explosafe por motivos de segurança. A moto quando entregue na inscrição já cumpre com esta disposição.

Por razões de segurança, o retorno de gasolina deve conter uma válvula anti-retorno e descarregar num depósito específico apropriado. A moto quando entregue na inscrição já cumpre com esta disposição.

3.17 INSTALAÇÃO ELÉCTRICA E BATERIA

Não são permitidas outras alterações que as incluídas na preparação da moto efectuada pela AG RACING.

O tipo e medidas da bateria devem permanecer as originais tal como o fabricante as definiu para a moto homologada.

3.18 RADIADOR E SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

Não são permitidas outras alterações que as incluídas na preparação da moto efectuada pela AG RACING.

Radiadores adicionais (de água ou óleo) não são permitidos.

É permitida a colocação de uma rede protectora do radiador de água.

3.19 CAIXA E FILTRO DE AR

A caixa de filtro de ar não pode ser alterada e deve ser mantida tal como o fabricante a produziu para a moto homologada.

Não são permitidas outras alterações que as incluídas na preparação da moto efectuada pela AG RACING.

O Kit Copa já inclui um filtro racing da SPRINT FILTER, mas este pode ser substituído por outro desde que da mesma marca.

3.20 CONDUTAS/ CORPOS DE ADMISSÃO

As condutas/ corpos de admissão de ar não podem ser alteradas e devem ser mantidas tais como o fabricante as produziu para a moto homologada.

As borboletas de admissão devem permanecer montadas e em funcionamento tal como a moto homologada.

3.21 SISTEMAS DE INJECCÃO DE COMBUSTÍVEL

Os sistemas de injeccão de combustível incluindo os injectores não podem ser alterados e devem ser mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

Não são permitidas alterações á bomba de combustível ou ao regulador de pressão do combustível.



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

A unidade de controlo electrónico (ECU) incluindo a sua programação não podem ser alteradas e devem ser mantidas tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

Não é permitido adicionar sistemas complementares de gestão da injeção.

3.22 COLAÇA DO MOTOR

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo este componente ser mantido tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

A junta não pode ser substituída por outras de espessura diferente da adoptada pelo fabricante para a moto homologada.

As válvulas, sedes, guias, molas e fixadores não podem ser alterados e devem ser mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

Não são permitidas a adição de anilhas ás válvulas de admissão ou escape.

Não é permitido o bloqueio do sistema de indução de ar secundário.

3.23 ÁRVORES DE CAMES

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo qualquer tipo de mecanização e estas devem ser mantidas tal como o fabricante as produziu para a moto homologada.

3.24 CAMBOTA

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo o polimento devendo este componente ser mantido tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

3.25 BOMBA DE ÓLEO E TUBAGEM

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

3.26 BIELAS

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo o polimento devendo este componente ser mantido tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

3.27 PISTONS E SEGMENTOS

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo o polimento devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

3.28 CILINDROS

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo o polimento devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

3.29 CÁRTER E TAMPAS DE MOTOR

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo incluindo o polimento devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

O Kit Copa inclui um kit de tampas de protecção da GB RACING e este não pode ser substituído por outro de outra marca mesmo com idêntica função.





REGULAMENTO
da
COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

3.30 TRANSMISSÃO E CAIXA DE VELOCIDADES

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo estes componentes (transmissão secundária e caixa de velocidades) serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

A tampa do pinhão de ataque pode ser retirada.

O Kit Copa inclui um *quickshifter* da IRC COMPONENTS e este não pode ser substituído por outro de outra marca mesmo com idêntica função.

3.31 EMBRAIAGEM

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo este componente ser mantido tal como o fabricante o produziu para a moto homologada.

3.32 GERADOR, ALTERNADOR E ARRANQUE ELÉCTRICO

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada.

O arranque eléctrico deve estar operacional durante todas as presenças em pista.

3.33 ESCAPE

O Kit Copa inclui um silenciador (vulgo ponteira) da REMUS com o seu tubo de ligação aos colectores originais e, tanto o silenciador, o tubo e os colectores não podem ser substituídos por outros de outra marca mesmo com idêntica funções.

3.34 PORCAS E PARAFUSOS

Não são permitidas quaisquer modificações de qualquer tipo devendo estes componentes serem mantidos tal como o fabricante os produziu para a moto homologada, excepto os alterados na preparação da moto pela AG RACING incluídos no Kit Copa.

3.35 OUTROS

As válvulas dos pneus podem ser substituídas. A ZCUP PT recomenda as válvulas 90° da marca PUIG

Os pesos de equilíbrio das rodas podem ser retirados ou substituídos

Os sistemas de telemetria não são permitidos

É permitido a colocação de uma luz avisadora de sobre-regimes

O PROMOTOR RESERVA-SE O DIREITO DE PODER REALIZAR QUALQUER ALTERAÇÃO A ESTE REGULAMENTO SE E QUANDO ACHAR OPORTUNO MAS SEMPRE CONCERTADO COM A FMP.

Todos os casos omissos neste regulamento, apelos ou dúvidas na sua interpretação serão julgados e resolvidos pelo Júri da Prova, em conformidade com os preceitos deste Regulamento e pelo Regulamento Nacional de Velocidade da FMP.





REGULAMENTO
da
COPA ZCUP PT



Versão 2 que altera sobretudo os números 2.12 e 3.12

Aprovado pela Comissão de Velocidade da FMP em 23/02/2016.

Aprovada a versão 2 pela Comissão de Velocidade da FMP em 18/03/2016

