



Índice

1	INTRODUÇÃO	2
2	PARTICIPAÇÃO.....	2
2.1	Motos Aceites e Categorias	2
2.2	Pilotos.....	3
2.3	Inscrições.....	3
2.4	Equipamento.....	5
2.5	Números/ Dorsais.....	6
2.6	Circuitos	6
2.7	Oficiais.....	6
2.8	Listas de Inscritos e Horários	6
2.9	Corridas e Treinos Cronometrados.....	6
2.10	Boxes.....	7
2.11	Briefings.....	8
2.12	Pontuação e Prémios	8
2.13	Imagem.....	9
2.13.1	Na Moto.....	9
2.13.2	No Piloto.....	10
2.13.3	No recinto da ZCUP.....	10
2.14	Participação.....	11
2.14.1	Transponders.....	11
2.14.2	Verificações e Inspeções.....	11
3	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	12
3.1	Kit Copa	12
3.2	Cilindrada	12
3.3	Peso mínimo.....	13
3.4	Combustível.....	13
3.5	Quadro da moto	13
3.6	Suspensão dianteira.....	13
3.7	Amortecedor de direcção	13
3.8	Braço oscilante	14
3.9	Amortecedor traseiro.....	14
3.10	Rodas.....	14
3.11	Travões	14
3.12	Pneus	15
3.13	Peseiras	15
3.14	Manetes e Guiador	16
3.15	Carenagens.....	16
3.16	Depósito de gasolina.....	17
3.17	Instalação eléctrica e bateria	17
3.18	Radiador e sistema de refrigeração	17
3.19	Caixa e filtro de ar	17
3.20	Conduatas/ corpos de admissão.....	17
3.21	Sistemas de injeção de combustível.....	17
3.22	Colaça do motor	18
3.23	Árvores de cames.....	18
3.24	Cambota	18
3.25	Bomba de óleo e tubagem	18



3.26	Bielas	18
3.27	Pistões e Segmentos.....	18
3.28	Cilindros.....	18
3.29	Cárter e Tampas de Motor.....	18
3.30	Transmissão e Caixa de Velocidades	19
3.31	Embraiagem	19
3.32	Gerador, Alternador e Arranque eléctrico	19
3.33	Escape	19
3.34	Porcas e parafusos.....	19
3.35	Outros.....	19
3.36	Enquadramento do regulamento técnico da EZC.....	20
ANEXO A – EZC Technical Rules		21

1 INTRODUÇÃO

A MURVIL Lda (promotor) vai dar continuidade em 2022, pelo 7º ano consecutivo, à competição de motociclismo de velocidade denominada Troféu ZCUP PT (ZCUP), igualmente assente na utilização das motos Kawasaki modelo Z900 Supernaked.

Tal como na época anterior, a ZCUP irá manter a modalidade de participação que a mais diferencia de outras categorias, a Moto-Partilhada, onde 2 pilotos poderão dividir a mesma moto. Mantém a modalidade BASE, a modalidade MOTO-PRÓPRIA, bem como a modalidade MOTO-ZCUP e as alternativas de RENOVAÇÃO 2022, estas disponíveis somente para os pilotos que validaram a inscrição na época de 2017 a 2021 e queiram continuar em 2022 com as suas Kawasaki Z900 Supernaked ZCUP *Edition* e os fatos oficiais.

Mantendo inalterado o espírito inicial, este é um Troféu orientado para a iniciação ou reiniciação à competição no motociclismo de velocidade, inserido sobretudo no Campeonato Nacional de Velocidade Moto (CNV Moto) regido pela Federação de Motociclismo de Portugal (FMP) e cumprindo com as regras aplicáveis do Regulamento Nacional de Velocidade ou de outro aplicável aquando das participações no estrangeiro, a par das regras específicas descritas neste regulamento.

TUDO O QUE NÃO ESTEJA DESCRITO NESTE REGULAMENTO OU NOS ASPECTOS CORRESPONDENTES DE OUTROS REGULAMENTOS APLICÁVEIS, ESTÁ ESTRITAMENTE PROIBIDO

2 PARTICIPAÇÃO

2.1 MOTOS ACEITES E CATEGORIAS

O troféu disputar-se-á na categoria dos Troféus de Naked Bikes do CNV Moto, com motos Kawasaki, modelo Z900 Supernaked, com datas de fabricação a partir do ano de 2017, equipadas com o Kit Copa tal como definido neste Regulamento.

As motos deverão estar sempre em boas condições técnicas, com bom aspecto, nomeadamente as peças de fibra com o respectivo kit gráfico, não podendo este estar danificado em nenhuma das suas peças, assim como as protecções de motor e as peseiras. A avaliação do estado da moto e a sua aceitação ou não em cada corrida fica à discrição do representante do promotor no local.



2.2 PILOTOS

A idade mínima dos participantes será de 25 anos feitos até á data de realização da primeira prova. No caso específico da modalidade MOTO-PARTILHADA (ver ponto 2.3) a soma das idades não poderá ser inferior a 50 anos á data de realização da primeira prova, sendo a idade mínima de qualquer dos pilotos, de 25 anos na mesma data. O promotor reserva-se o direito de abrir excepções a esta regra.

Dada a orientação para a iniciação à competição, não poderão participar pilotos que tenham obtido pódios nas categorias principais do CNV Moto, ESBK, RFME/CIV ou outros equivalentes, nomeadamente nas Superbike/ Stocksport 1000 ou Stocksport 600 nas 5 anos/épocas anteriores à presente, ou que o promotor considere não estarem de acordo com o espírito e objectivos do troféu. O promotor reserva-se o direito de abrir excepções a esta regra.

Os pilotos inscritos podem participar em outras categorias que se realizem no mesmo dia desde que utilizem outra moto e fato que não a moto inscrita e o fato obrigatório neste troféu.

Os pilotos inscritos, assumem o seu compromisso de participar em todas as provas do troféu em que se inscreveram. 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.

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

2.3 INSCRIÇÕES

As inscrições na ZCUP serão feitas preferencialmente por envio de email a geral@zcup.pt

O promotor aceita os seguintes tipos de inscrição (ver valores no website oficial www.zcup.pt):

- I. Inscrição BASE – inclui uma Kawasaki Z900 Supernaked nova e matriculada, mas preparada para correr com o Kit Copa (ver Kit Copa), equipamento (1 fato de cabedal de uma peça feito com o desenho ZCUP, á medida do piloto e personalizado com o seu nome), inscrições em todas as provas do calendário ZCUP, direito ao Welcome Pack ZCUP, utilização de transponder homologado, espaço em box partilhada, almoço para o piloto e 1 acompanhante nos dias das corridas, acesso a sobressalentes no local a preços especiais, enquadramento, aconselhamento e fotografias.
- II. Inscrição MOTO-PRÓPRIA Z900 – pressupõe que o inscrito detém uma moto própria do modelo Kawasaki Z900 Supernaked na sua configuração aceite para circular nas vias públicas. Esta inscrição inclui a preparação da moto com o Kit Copa (ver Kit Copa), equipamento (1 fato de cabedal de uma peça feito á medida do piloto com o desenho ZCUP e personalizado com o nome), inscrições em todas as provas do calendário ZCUP, direito ao Welcome Pack ZCUP, utilização de transponder homologado, espaço em box partilhada, almoço para o piloto e 1 acompanhante nos dias das corridas, acesso a sobressalentes no local a preços especiais, enquadramento, aconselhamento e fotografias.

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 pelos parceiros do promotor e terá de ser consentida pelo detentor da moto antes de iniciar a dita



REGULAMENTO
do
Troféu ZCUP
2022
Versão 1.1 / /2022



preparação.

- III. Inscrição MOTO-ZCUP – é destinada em exclusivo para quem tenha comprado uma Z900 ZCUP *Edition* ou European Zcup *Edition* (EZC) usada, acedendo às mesmas condições e às mesmas opções que os pilotos que participaram nas épocas anteriores. Inclui fato de cabedal de uma peça feito á medida do piloto com o desenho ZCUP e personalizado com o nome, bem como a actualização do kit gráfico.
- IV. 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 a modalidades MOTO-PRÓPRIA Z900, MOTO-ZCUP acrescentando o valor correspondente para cobrir os custos adicionais que o promotor incorre com o 2º piloto.
- V. ZCUP RENOVAÇÃO 2022 – é destinada exclusivamente aos participantes das épocas anteriores que mantenham a Kawasaki Z900 Supernaked ZCUP *Edition* actualizada com a versão 2020 do Kit Gráfico, o número e o fato oficial atribuído então. Inclui inscrições em todas as provas do calendário ZCUP, direito ao *Welcome Pack*, utilização de transponder homologado, espaço em box partilhada e almoço para o piloto e 1 acompanhante nos dias das corridas, acesso a sobressalentes no local a preços especiais, enquadramento, aconselhamento e fotografias.
- VI. ZCUP PaP 2022 (Prova a Prova) – é destinada exclusivamente aos participantes com dificuldade em conciliar a sua disponibilidade com a totalidade do calendário ZCUP e que detenham uma Kawasaki Z900 Supernaked ZCUP *Edition*, ou EZC com a versão 2020 do Kit Gráfico e o fato oficial. Inclui inscrição na prova escolhida do calendário ZCUP, utilização de transponder homologado, espaço em box partilhada e almoço para o piloto e 1 acompanhante nos dias das corridas, acesso a sobressalentes no local a preços especiais, enquadramento, aconselhamento e fotografias.

As inscrições serão consideradas válidas após confirmado o bom pagamento que pode ser feito pelo próprio por transferência bancária ou por terceiros em seu nome.

Com a inscrição aceite, ao inscrito será entregue a moto preparada e o fato oficial (se for esse o caso). Os passes de acesso aos circuitos serão fornecidos pela FMP e/ou pelos organizadores das corridas conforme determinam os Regulamentos aplicáveis.

As inscrições terão de ser efectuadas e aceites, para a modalidade BASE (sujeito à disponibilidade da moto OEM), até às 20:00 do dia (A) que corresponde a 4 semanas antes da Sexta feira (B) que antecede cada corrida ou a 3 semanas (A') para as alternativas de RENOVAÇÃO 2022, 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 nas alternativas ZCUP RENOVAÇÃO 2022, feitas após o prazo acima definido, serão aceites com uma penalidade de 10%.

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, excepto após a realização da 2ª prova, onde se descontará €200 por prova entretanto realizada do calendário, menos uma.





Na modalidade MOTO-PRÓPRIA, a moto da propriedade do inscrito deverá ser entregue nas instalações dos parceiros da ZCUP (obter informações via email geral@zcup.pt) 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 no 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 em que participam.

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 e o VIN). Neste acto, o novo piloto deverá pagar ao promotor o valor de € 1.000,00 + IVA por contrapartida do fato oficial ZCUP feito à medida. Este valor é duplicado nos casos da modalidade de MOTO-PARTILHADA e a transferência acontecer para os dois pilotos.

ATENÇÃO: A participação nas provas do troféu, obriga que cada Piloto seja possuidor de uma Licença Desportiva válida para a modalidade Velocidade emitida pela FMP e ser detentor dos *Start Permissions* válidos para as provas do calendário realizadas no estrangeiro. No caso dos pilotos estrangeiros, com a Licença Desportiva, deverão ser apresentadas os respectivos *Start Permissions* emitidas pelas Federações de motociclismo emissoras das suas Licenças Desportivas.

As inscrições na categoria ZCUP junto dos organizadores das provas, tanto do CNV Moto como de outros campeonatos onde as provas da ZCUP aconteçam, serão feitas exclusivamente pelo promotor. Os organizadores das provas não poderão aceitar inscrições na ZCUP feita por qualquer outra entidade.

2.4 EQUIPAMENTO

A participação no Troféu ZCUP obriga os pilotos a utilizarem equipamento com as homologações definidas no RNV, constituído, mas não limitado, ao capacete, fato de 1 peça em cabedal, luvas, botas, protecção de coluna e peito. O promotor recomenda a utilização de coletes equipados com air-bag.

Com a inscrição (excepto nas modalidades ZCUP RENOVAÇÃO 2022 e ZCUP PaP 2022), é incluído um fato de 1 peça em cabedal, aceite pelo RNV, feito á medida do piloto na cor ZCUP que é obrigatório e não pode ser substituído por outro mesmo que equivalente.

O capacete é livre, mas deverá estar em bom estado de conservação e ser homologado pelas normas referidas no RNV.

As luvas são livres, mas deverão ser de cabedal e com protecções adequadas.

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.



2.5 NÚMEROS/ DORSAIS

Os números serão atribuídos pelo promotor no acto de inscrição. A ordem de atribuição dos números será por ordem de inscrição confirmada, reservando o promotor os números já atribuídos em épocas anteriores aos pilotos que renovem ou migrem de/para outro troféu promovido pela Murvil. Os pilotos podem escolher um número dos disponíveis á data da solicitação e dentro da numeração definida para o troféu. O número atribuído não poderá ser alterado até ao final da época e será associado á moto (identificada pelo número de quadro).

A numeração será compreendida entre 2 e 99, onde o número 1 (01) está reservado para o promotor atribuir à sua discrição.

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

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

2.6 CIRCUITOS

O Troféu ZCUP desenrolar-se-á nos circuitos utilizados pelo CNV Moto ou noutros circuitos estrangeiros homologados pelas respectivas federações.

2.7 OFICIAIS

Para cada corrida, o promotor terá (ou designará) um representante seu em cada corrida que acompanhará o Director de Corrida no que ao troféu 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 Director de Corrida relativamente a todo e qualquer assunto coberto por este regulamento.

2.8 LISTAS DE INSCRITOS E HORÁRIOS

Os organizadores das provas, 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 sua publicação é dos organizadores das provas.

2.9 CORRIDAS E TREINOS CRONOMETRADOS

As provas poderão de ser de uma, duas ou mais corridas por fim-de-semana. Tal será clarificado em cada prova no Regulamento Particular a emitir pelo organizador da mesma.

Cada corrida será à priori de 10 voltas, podendo este número variar em função do circuito ou por outra razão pelo Promotor ou pela Direcção de Corrida.

Nas corridas, nos treinos livres, nos treinos cronometrados e na grelha de partida, os pilotos da ZCUP poderão eventualmente ser integrados com outras categorias e/ou troféus assumindo estes os procedimentos de partida e quantidade de voltas ou vice-versa.

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 no troféu independentemente se estes se qualificaram ou não, ou incluir pilotos convidados, mas só se estes demonstrarem ser capazes de rodar dentro dos limites estabelecidos pelo RNV.



No final das corridas (ou mangas), os 3 primeiros classificados deverão parquear a sua moto conforme as indicações da organização. Qualquer piloto que tenha acesso ao pódio, é obrigado a comparecer na cerimónia de entrega de prémios sob pena de perder os prémios atribuídos pelo organizador e pelo promotor (se os houver), bem como dar início a processo disciplinar se a justificação (apresentada pelo piloto ou pelo seu representante durante o evento) não for considerada suficiente pela Direcção de Corrida.

Os restantes pilotos deverão colocar a moto no espaço ZCUP ou em Parque Fechado se tal for exigido pela Direcção de Corrida.

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 dos organizadores das provas, providenciará um espaço de cerca de 2,5 x 2,5 metros, em box partilhada entre os participantes dos diferentes troféus promovidos pelo promotor, nas boxes cedidas pelos circuitos sempre que estes o permitirem.

A distribuição dos pilotos nas boxes é da responsabilidade e feita à descrição do promotor, podendo essa distribuição variar ao longo da época.

O promotor poderá providenciar nas boxes formas de demarcação dos lugares atribuídos, por forma a facilitar o posicionamento da moto em cada momento. Estas marcas/ formas deverão ser obedecidas e não poderão ser retiradas ou substituídas por outras equivalentes.

Os trabalhos de manutenção e afinação da moto, deverão ser realizados obrigatoriamente nos espaços providenciados pela organização para cada prova e durante os dias de realização da prova. Se for necessário efectuar algum trabalho que não seja possível de ser feito nos espaços já referidos, tal deverá ser requerido ao representante do promotor no local e aprovado por este.

Nas boxes, nas tendas ou no recinto próprio da ZCUP.PT, sobretudo por razões de segurança, **só poderão estar presentes e circular durante todo o período de realização do evento, os participantes e respectivos acompanhantes (um por piloto), os membros da ZCUP, do organizador da prova e/ou da Federação que sanciona a prova.** A todos estes serão atribuídos passes identificadores, seja pelo organizador seja pelo promotor, que deverão ser utilizados permanentemente no circuito durante toda a realização do evento, exceptuando os pilotos quando estes entram em pista. A circulação de outras pessoas será uma excepção que deverá ser solicitada pelo piloto ao representante do promotor no local caso-a-caso. Toda e qualquer responsabilidade sobre estas outras pessoas, será sempre do piloto anfitrião.

Os pilotos são responsáveis por cumprir as regras de utilização das boxes definidas pelos organizadores e/ou pelo promotor, assim como pelos eventuais incidentes e acidentes que ocorram seja aos pilotos e acompanhantes, seja a terceiros que aí circulem sob a responsabilidade destes, em particular no espaço que lhes é atribuído. O reiterado incumprimento destas regras poderá levar à proibição da participação no evento e subsequentes eventos do calendário sem direito a qualquer compensação. Ao promotor não poderá ser imputada qualquer responsabilidade que daqui possam advir, renegando os inscritos, no acto de inscrição, a toda e qualquer acção contra o promotor.



2.11 BRIEFINGS

Poderá haver um *briefing* inicial que a acontecer será obrigatório para todos os pilotos participantes no troféu que acontecerá antes da primeira sessão de treinos cronometrados da primeira prova. Pilotos que venham a participar depois da primeira prova, poderá ser chamados a uma sessão específica a que deverão obrigatoriamente atender. O horário deste *briefing* colectivo, a acontecer, será anunciado aos pilotos inscritos via email ou por outro meio. No(s) caso(s) do *briefing* individual, o horário de realização deste será comunicado ao(s) novo(s) piloto(s).

Complementarmente, poderá haver, em todas as provas depois da primeira, briefings obrigatórios que acontecerão antes das corridas em horários a anunciar em cada prova aos pilotos inscritos via email ou por outro meio.

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

2.12 PONTUAÇÃO E PRÉMIOS

O esquema de pontuação será de 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/número. Este detalhe é importante nos casos de transferência de inscrição e de moto partilhada.

No caso da MOTO-PARTILHADA, a pontuação é atribuída independentemente do piloto que a conduz, ie, é atribuída ao binómio moto/número que recebe a pontuação obtida na corrida.

Nos casos de alteração da modalidade (ex: de BASE ou RENOVAÇÃO para MOTO-PARTILHADA), depois de iniciada a época, mesmo que de forma momentânea (ex: uma corrida), os pontos serão atribuídos ao binómio moto/piloto sempre que tal ocorra, dando origem a duas classificações independentes para o mesmo binómio moto/número.

No caso da inscrição transferida (mudança de piloto ou/e de piloto e número) a pontuação no troféu é reiniciada a partir da corrida em que se efectue a alteração ou transferência.

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

O vencedor do Troféu ZCUP, será apurado pela soma dos pontos obtidos em todas as corridas que se vierem a realizar. Em caso de empate, será valorizada a quantidade de melhores posições obtidas ao longo do troféu 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.

A moto do promotor, quando este participa, poderá utilizar soluções técnicas específicas com o fim de avaliar se estas serão ou não adoptadas pelo Regulamento. Nesta eventualidade, esta moto não pontuará.

Os organizadores das provas, atribuirão taças aos 3 primeiros classificados de cada corrida, em linha e á semelhança do praticado para as restantes categorias.



O promotor entregará, no final da época, com o apoio da FMP, uma taça/ troféu aos 3 primeiros classificados e, com o apoio da DUNLOP, entregará a estes os prémios DUNLOP.

2.13 IMAGEM

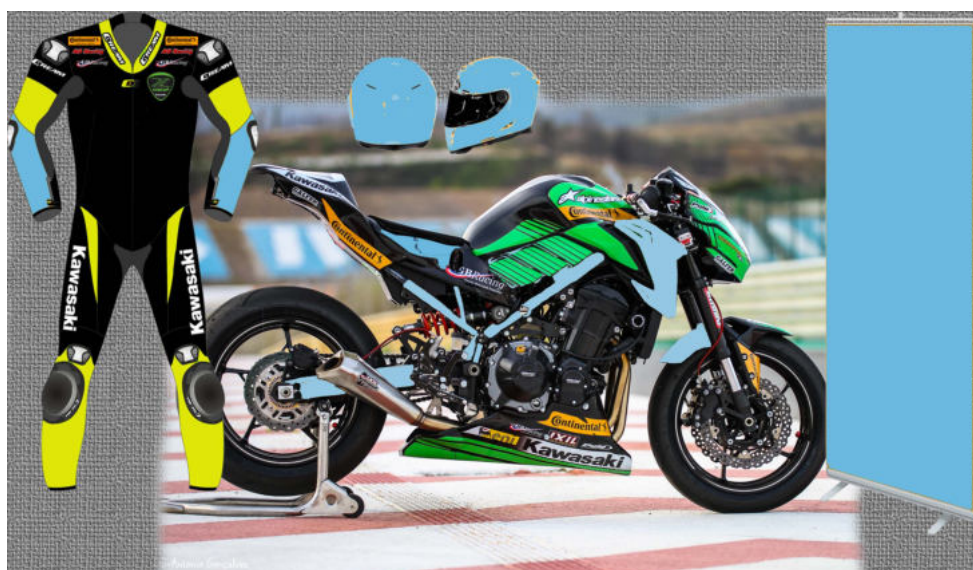
Todos os direitos de imagem do Troféu ZCUP bem como das suas declinações se as houver, são do promotor. Os pilotos inscritos, no acto de inscrição e/ou com a sua primeira participação da época, aceitam ceder, sem reservas, a sua imagem ao promotor e aos seus parceiros para efeitos de promoção e divulgação da ZCUP.

O promotor compreende que o motociclismo de velocidade é uma modalidade desportiva dispendiosa, e por isso aceita que os participantes angariem e anunciem sponsors individuais com o fim de reduzir as suas despesas. No entanto, as marcas e/ou produtos promovidos a título individual, não podem em caso algum colidir com as marcas e produtos dos parceiros do promotor. O promotor decide sobre eventuais excepções a esta regra.

A utilização de sponsors individuais, devem ser solicitadas com duas semanas de antecedência à sua exposição em qualquer dos eventos do calendário, pelo email geral@zcup.pt e aguardar aprovação pela mesma via.

ATENÇÃO - Nos casos em que se desvia do espírito intrínseco à utilização de sponsors individuais, nomeadamente, quando um sponsor se repete entre mais do que uma moto, ao promotor deverá ser pago o valor de €500 + IVA por cada moto adicional em que o sponsor se repita e no evento a partir do qual tal ocorra, sob pena de este sponsor não ser aceite. A moto e/ou o piloto não poderão participar no troféu se este aspecto não for cumprido. Fica á discrição do representante do promotor no local, a decisão da aplicação ou não desta penalidade.

A figura seguinte procura ilustrar as partes disponíveis (azul claro) para os sponsors individuais descritas nos pontos seguintes:



2.13.1 NA MOTO

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



REGULAMENTO
do
Troféu ZCUP
2022
Versão 1.1 / /2022



parceiros, onde as laterais do radiador e o fundo dos números estão reservados especificamente para o(s) *media partner* do troféu conforme imagem em anexo:



As peças do Kit Gráfico aplicado nas tampas laterais do radiador podem ser substituídas por outras equivalentes ou ocupadas parcialmente pelos sponsors individuais dos pilotos.

As restantes superfícies não cobertas pelo Kit Gráfico podem ser usadas pelos pilotos para os seus sponsors individuais desde que cumpram as condições descritas neste ponto.

2.13.2 NO PILOTO

Toda a superfície do fato fornecido pelo promotor no âmbito das inscrições, em particular os braços, o peito, as costas e as pernas, são para uso exclusivo do promotor e dos seus parceiros.

As superfícies dos antebraços podem ser decoradas com os sponsors individuais dos pilotos, bem como a decoração do capacete, das botas e das luvas.

2.13.3 NO RECINTO DA ZCUP

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

É permitindo aos pilotos expor, no local que lhe está destinado nas boxes, mas somente se este não se situar junto aos painéis de decoração/delimitação da box aplicados pelo promotor, um *roll-up* de até 85cmx200cm com os sponsors individuais, desde que estes cumpram com as regras deste ponto, ie, que não colidam com os sponsors do promotor e dos seus parceiros.





2.14 PARTICIPAÇÃO

Só podem participar os pilotos com a sua inscrição válida, com a sua Licença Desportiva válida, com o *start permission* válido (se aplicável), equipados com o fato oficial da ZCUP (excepto na modalidade ZCUP PaP 2022 mas limitado a 3 fins-de-semana de corridas), com a respectiva moto conforme com as especificações técnicas descritas neste Regulamento.

O fato deverá estar em bom estado de conservação, nomeadamente os emblemas dos sponsors do troféu, sejam estes técnicos ou outros, devendo as motos estar também em bom estado de conservação, com especial atenção, de entre outros itens, para a ponteira de escape, das protecções (da manete do travão, do chassis e do motor), das peseiras, das fibras e do Kit Gráfico.

Em cada treino de qualificação ou corrida, só podem participar os pilotos que não tenham sido excluídos por alguma razão, nomeadamente e de entre outras, as decididas e comunicadas pela Direcção de Corrida.

O promotor reserva-se o direito de aplicar, caso-a-caso e no local, excepções a este ponto do Regulamento.

2.14.1 TRANSPONDERS

O promotor disponibiliza para os inscritos na ZCUP PT, transponders da MyLaps com os respectivos suportes ou os que o organizador providencie no local. Estes deverão estar activos, carregados e obrigatoriamente montados nas motos para os treinos de qualificação e para a(s) corrida(s).

Só podem participar nos treinos de qualificação e nas corridas do troféu, as motos equipadas com o transponder designado pelo promotor. Cabe aos pilotos assegurarem que tal assim é.

Os pilotos, a quem foi cedido o transponder, deverão restituir ao promotor o conjunto transponder e suporte após retirarem a moto do parque fechado no final da última corrida. Tanto o transponder como o respectivo suporte deverão ser restituídos no estado em que foram entregues. Quaisquer encargos de reparação/substituição do transponder ou do suporte, seja por perda, roubo ou queda, são da responsabilidade do piloto que a deverá assumir imediatamente no local.

A substituição do transponder (inclui suporte) quando cedido pelo promotor, implica uma despesa de €200 e a do suporte de €70 a ser suportada pelo piloto. Na eventualidade de ser utilizado um transponder cedido pelo organizador do evento, o piloto terá de cumprir com as condições de utilização, substituição e/ou outras, que esse estabelecer, geralmente, descritas nos Regulamentos Particulares.

2.14.2 VERIFICAÇÕES E INSPECÇÕES

As Verificações Documentais serão feitas pelo promotor junto dos Organizadores das provas com base na informação partilhada pelos participantes. A responsabilidade por esta informação e de a fornecer atempadamente ao promotor, é da exclusiva responsabilidade dos participantes.

As Verificações Técnicas serão feitas de acordo com os procedimentos adoptados pelos Organizadores e descritos nos seus Regulamentos Particulares ou, na ausência deste ou desta informação, conforme com o Regulamento aplicável emitido pela Federação que superentende e sanciona a prova.

O promotor procurará que as Verificações Técnicas sejam feitas nas boxes da ZCUP para comodidade dos participantes.



Poderão haver Inspeções Técnicas adhoc feitas à discrição do promotor, e por sua conta, antes ou depois das corridas, podendo estas ser mais ou menos detalhadas, incluindo a comprovação em Banco de Potência de eventuais disparidades com os valores de potencia e binário da curva padrão adoptada pelo promotor. Na eventualidade de se detectarem inconformidades com as Especificações Técnicas ou se detectarem desvios substanciais aos valores de potência e binário, os custos da verificação adhoc serão ressarcidos pelo participante, para além de ser aplicadas penalizações à discrição do promotor que podem ir desde a anulação total ou parcial dos resultados registados até a data, até à anulação da participação. Na eventualidade da anulação da participação, o valor da inscrição não será devolvido.

3 ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

3.1 KIT COPA

O Kit Copa que compreende os seguintes itens:

- Kit completo de carenagens CARBONVICE (5 componentes)
- Escape completo específico da IXIL (colectores e silenciador)
- Quickshifter IRC modelo SGRACE-CUT
- Amortecedor traseiro BITUBO modelo K0103XXF11
- Amortecedor de direcção BITUBO modelo KIT169A1
- Kit interno da forquilha BITUBO modelo JBH pressurizado
- Malhas de travão especiais GALFER (travões da frente e de trás)
- Peseiras ajustáveis BONAMICI RACING (2 componentes)
- Kit completo de protecções de motor GBRACING (3 componentes)
- “Barbatana” GBRACING
- Cogumelos GBRACING
- Tampão de gasolina racing BONAMICI RACING
- Tampão de óleo freável BONAMICI RACING
- Apoios de cavalete GBRACING
- Cavalete traseiro
- Kit gráfico ZCUP da AQD
- Espuma no depósito de gasolina Explosafe
- Componentes técnicos específicos ZCUP produzidos pelos parceiros

A aplicação destes itens nas motas será feita pelos parceiros da ZCUP que providenciarão um *setting* de suspensões base idêntico 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. A desqualificação, ou não, é determinada caso-a-caso pelo representante do promotor á discrição deste.

3.2 CILINDRADA

4 cilindros a 4 tempos. Não são permitidas quaisquer modificações ao motor. As medidas de diâmetro e curso dos pistões não podem ser alteradas e deverão estar conformes com as indicadas



pelo fabricante para a Kawasaki Z900 Supernaked no seu ano de fabricação.

3.3 PESO MÍNIMO

O peso mínimo autorizado da moto conforme com este Regulamento, preparada para correr, mas sem gasolina é de 170 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.

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, excepto o apoio do descanso por motivos de segurança pois este, por ser bastante saído da moto, pode tocar no asfalto nas curvas feitas com elevado ângulo de inclinação junto aos correctores da pista.

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 BITUBO (Cartridge JBH ref K0103JBH01W0) incluído no Kit Copa.

Pode-se utilizar qualquer quantidade e tipo de óleo, mas recomenda-se manter os níveis do *setting* padrão e utilizar o óleo SILKOLENE RSF5.

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.

Os suportes de cavalete fornecidos com o Kit Copa não podem ser substituídos por outro de outra marca, mesmo que equivalentes.

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.

A cor pode ser alterada.

3.11 TRAVÕES

Os discos de travão devem ser os originais tal como o fabricante os produziu para a moto homologada, ou podem ser substituídos por discos GALFER Racing (ref: DF215CW1) e somente por estes.

Não está autorizada qualquer alteração às pinças de travão nem ao suporte das pinças de travão (dianteira ou traseira) que devem permanecer de origem tal como o fabricante as produziu para a moto homologada. A única excepção a esta regra consiste na retirada da mola em chapa e do pino roscado (ref: 43045-1053) que sustenta as pastilhas e substituição do pino roscado que as suporta pelo pino equivalente utilizado na pinça da roda traseira (ref: 92043-0820) que deve ser transformado para ser freado.

O sistema de ABS nas Z900 deverá estar conforme com a alteração efectuada pelos parceiros da ZCUP, onde este é anulado totalmente. Esta modificação implica ter a luz de alerta do ABS acesa permanentemente, a perda do odómetro e do velocímetro pois estes deixam de marcar com a desmontagem da bomba do ABS.

Só são permitidos os tubos de travão (vulgo malhas metálicas) reforçados incluídas no Kit Copa da marca GALFER (ref: FK303CE067 e FK303CE067R)

As pastilhas de travão originais podem ser alteradas por outras. A ZCUP recomenda substituir as de origem pelas GALFER composto GP (ref: FD331G1300) mais eficazes que as de origem.



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:

- Pista seca: DUNLOP D212 SLICK (R SLK 212) nas medidas 120/70-17 e no composto M para o pneu dianteiro e, nas medidas 200/55-17 nos compostos M ou E, para o pneu traseiro
- Pista molhada: os adoptados pela DUNLOP para o CNV para estas condições

Os pneus terão de ser obrigatoriamente comprados à Neumáticos Motoval, distribuidor DUNLOP, que irá garantir o fornecimento dos pneus aos seguintes preços antes de impostos e taxas, com montagem dos pneus e equilibragem das rodas incluídos:

Modelo	Medida	Preços (em € antes de IVA e ecotaxa)
R SLK 212 M	120/70-17	130,64 €
R SLK 212 M/E	190/55-17	191,72 €
R SLK 212 M/E	200/55-17	202,46 €

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

A DUNLOP oferecerá sem custos, o 7º pneu, i.e., depois de comprados 6 pneus, o 7º pneu D212 será grátis e, por aí adiante, o 14º, o 21º, etc, alternando entre traseiro e dianteiro. Os pneus utilizados em trackdays/ treinos também contam no calculo que determina esta oferta, mas somente os adquiridos à Neumáticos Motoval pelos preços definidos neste ponto e somente entre Março e a última corrida da época.

A montagem dos pneus é feita em local próprio e sobre as rodas desmontadas que deverão ser entregues e recolhidas pelos pilotos ou pelos seus acompanhantes. A desmontagem/montagem das rodas da/na moto é da responsabilidade dos pilotos ou dos seus acompanhantes.

A quantidade de pneus a utilizar nas provas é livre, mas a ZCUP informa que um jogo de pneus novos deverá ser suficiente por evento (treinos cronometrados e 2 corridas).

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

É permitida e recomendada a utilização de mantas de aquecimento.

3.13 PESEIRAS

As peseiras ajustáveis da marca BONAMICI RACING incluídas no Kit Copa, não podem ser substituídas por outras de outra marca, mesmo que equivalentes.



3.14 MANETES E GUIADOR

As manetes de travão e embraiagem originais podem ser substituídas livremente.

O guiador pode ser substituído livremente, mas deverá ser obrigatoriamente de uma única peça e montado nas fixações previstas para o efeito pelo fabricante para a moto homologada. A ZCUP recomenda o modelo de guiador 758/01 da marca RENTHAL. Os “pesos” do guiador podem ser alterados, recomendando a ZCUP os da marca RENTHAL.

A posição do guiador e das manetes é livre.

O punho acelerador é livre podendo o original ter o seu curso reduzido.

Os punhos de borracha podem ser substituídos livremente.

O conjunto interruptor de posta em marcha do motor pode ser substituído por outro com idênticas funções mas deve ser mantido no lado direito do guiador próximo do punho acelerador.

3.15 CARENAGENS

As carenagens da marca CARBONVICE incluídas no Kit Copa não podem 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 excepto o referido no ponto 2.14 - Imagem.

É permitida a alteração da espuma do assento. A ZCUP recomenda os assentos da RACE SEATS.

É permitida a montagem de um deflector de vento cujas dimensões não podem ultrapassar as do modelo recomendado pela ZCUP, o da PUIG “Naked New Generation Sport para Z900” cujas dimensões estão limitadas a 260mm de largura e 290mm de altura conforme ficha de homologação ABE ([PUIG Naked New Generation Sport](#)).

Por razões económicas, é permitido substituir por peças em fibra idênticas, o seguinte conjunto de peças originais, desde que as dimensões e o desenho sejam idênticos:

#49133-5269-660 - SHROUD,LH,M.S.BLACK

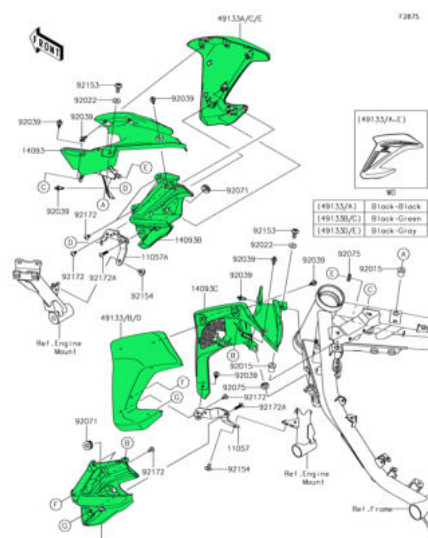
#14093-0507 - COVER,INNER,LH,RR

#14093-0506 - COVER,INNER,RH,FR

#49133-5270-660 - SHROUD,RH,M.S.BLACK

#14093-0508 - COVER,INNER,RH,RR

#14093-0638 - COVER,INNER,LH,FR





3.16 DEPÓSITO DE GASOLINA

O tampão do depósito de gasolina da marca BONAMICI RACING 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 pelos parceiros da ZCUP.

A bateria original pode ser substituída por outra com características eléctricas equivalentes.

3.18 RADIADOR E SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

Não são permitidas outras alterações que as incluídas na preparação da moto efectuada pelos parceiros da ZCUP.

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 pelos parceiros da ZCUP.

O filtro de ar original pode ser substituído livremente. A ZCUP recomenda o filtro racing da SPRINT FILTER.

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 injeção 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.

A unidade de controlo electrónico (ECU) incluindo a sua programação e outros sistemas conexos OEM, não podem ser anulados ou alterados e devem ser mantidos tal como o fabricante os 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 os produziu para a moto homologada.

A ZCUP recomenda o óleo motor SILKOLENE PRO 4 PLUS10W50.

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 PISTÃOS 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.



3.30 TRANSMISSÃO E CAIXA DE VELOCIDADES

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

Não é permitido alterar as características originais da transmissão secundária (pinhão, corrente e cremalheira), ou seja, o pinhão terá de ter 15 dentes, a corrente terá de ser uma 525 com 114 elos e a cremalheira ter 44 dentes.

Opcionalmente pode ser montada uma cremalheira com mais 1 dente, ie, 45 dentes.

Os seus componentes (pinhão, corrente e cremalheira) podem ser substituídos por outros que não os originais, desde que cumpram com as características descritas, podendo a cremalheira ser em alumínio.

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.

Não é permitida qualquer modificação ao sistema de embraiagem deslizante das Z900 devendo este sistema e seus componentes 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 para as Z900 inclui um silenciador (vulgo ponteira) e colectores específicos da marca IXIL e, tanto o silenciador e os colectores não podem ser substituídos por outros de outra marca mesmo com idênticas 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 pelos parceiros da ZCUP.

3.35 OUTROS

As válvulas de ar originais que equipam as jantes OEM, podem ser substituídas. A ZCUP recomenda válvulas de 90°.

Os pesos de equilíbrio das rodas podem ser retirados ou substituídos.

A golpilha original que trava a porca do eixo traseiro, pode ser substituída por uma cavilha beta equivalente.



Podem ser montados laptimers, autónomos ou não, ou sistemas equivalentes que permitam aos pilotos visualizar os seus tempos por volta e outras informações relacionadas.

Os sistemas de telemetria avançados, ie, os que requerem sensores montados sobre os equipamentos originais, não são permitidos.

É permitido a colocação de uma luz avisadora de sobre-regimes bem como um lap-timer que pode ser autónomo ou ligado á bateria.

O vaso de expansão e a espuma Explosafe colocada no interior do depósito de gasolina, não podem ser retirados, mas podem ser substituídos por outros equivalentes com as mesmas funções.

É obrigatório a montagem de luz de presença nas provas classificadas como MOLHADO (ou WET). Cabe aos pilotos assegurarem tal.

3.36 ENQUADRAMENTO DO REGULAMENTO TÉCNICO DA EZC

Os pilotos que participaram na EZC nas épocas de 2017 e 2018, terão de ter as suas motos conformes com o Regulamento da EZC anexo a este Regulamento como ANEXO A – EZC *Technical Rules*, excepto no que se refere ao ponto 1.4 – *Numbers and Plates*, 1.5 – *Fuel*, e 1.6 – *Tyres* devendo obrigatoriamente cumprir com o ponto 2.5 – NÚMEROS, 3.12 – PNEUS e 3.4 – COMBUSTÍVEL deste Regulamento.

Podem também optar pelas alterações e/ou itens opcionais aceites no ponto 3 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS e sub-pontos deste Regulamento não previstos no ANEXO A - EZC *Technical Rules*

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.

Aprovado pela Comissão de Velocidade da FMP em 29/04/2022



ANEXO A – EZC TECHNICAL RULES

European Kawasaki Z Cup *Technical Rules*

FIM Europe – European Kawasaki Z Cup – Technical Rules 2 updated 2 April 2017

The following rules are intended to permit limited changes to the homologated motorcycle in the interest of safety.

EVERYTHING THAT IS NOT AUTHORISED AND PRESCRIBED IN THIS RULE IS STRICTLY FORBIDDEN

If a change to a part or system is not specifically allowed in any of the following articles, then is forbidden

European Kawasaki Z-Cup motorcycles must be the Kawasaki model code ZR900BHF, black color form year 2017 version. All motorcycles must comply in every respect with all the requirements for road racing as specified in these Technical Regulations, unless they are equipped as such as the homologated model.

1.1 Motorcycle specifications

All parts and systems not specifically mentioned in the following articles must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle. As the category is based on single model from a single manufacturer, the main technical changes from the homologated motorcycle, are related to the official “kit parts assy” created by Kawasaki Motors Spain, described in the following articles.

1.2 Eligible Machines

The class will be based around the Kawasaki Z900 model (ZR900BHF) sold by Kawasaki Motors Spain (from now KMES) by his dealer network.

1.3 Minimum weight

At any time of the event, the weight of the whole motorcycle (including the tank and its contents) must not be lower than TBC. There is no tolerance on the minimum weight of the motorcycle.

During the final technical inspection at the end of the race, the selected motorcycles will be weighed in the condition they finished the race, and the established weight limit must be met in this condition. Nothing may be added to the motorcycle.

This includes all fluids. During the practice and qualifying sessions, riders may be asked to submit with this request. The use of ballast is not allowed.

1.4 Numbers and plates

The background colors and figures (numbers) are white background with black numbers. As the base background decals and figures are provided by KMES, the sizes are not allowed to be modified. The allocated number (& plate) for the rider must be affixed on the motorcycle as KMES fix:

- Once on the front, in the center of the front fairing.
- Once on the rear, in the top area of passenger seat location.
- These locations can't be altered by participant.

1.5 Fuel

Only fuel of the current year from the appointed fuel supplier is permitted. This fuel will conform to the FIM Grand Prix specification. Use of this fuel without any addition or alteration is mandatory during all event (qualifying practices, warm-up and races).

1.6 Tyres

There is no limit for number of tyres used by each rider for each event.

Any modification or treatment (cutting, grooving) is forbidden. Tire warmers are allowed including in the starting grid.

1.7 Engine

Engine must remain as the homologated motorcycle except for the parts described in the following articles. Any modification not authorized or prescribed in this rule is strictly forbidden.

1.8 Fuel injection system

Fuel injection system refer to throttle bodies, fuel injectors, fuel pump and fuel regulator.

- The original homologated fuel injection system must be used without any modification.
- The fuel injectors must be stock and unaltered from the original specification and manufacture.
- Air funnels must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- Butterfly valves cannot be changed or modified.
- Secondary throttle valves must remain assembled and working normally as the homologated motorcycle.
- An extra fuel filter for fuel pump is allowed, only as a filter element covering the fuel pump.

1.9 Cylinder head

- Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- The head cylinder gasket may be the originally homologated.

1.10 Camshaft



REGULAMENTO
do
Troféu ZCUP
2022
Versão 1.1 / 2022



- a. Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. At the technical checks the cam lobe lift can be measured.

1.11 Cam sprockets

- a. Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. The cam chain must remain as homologated.

1.12 Cylinder - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.13 Pistons - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.14 Piston rings - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.15 Piston pins and clips - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.16 Connecting rods - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.17 Crankshaft - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.18 Crankcase - Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.19 Lateral covers and protection

All lateral covers/engine cases containing oil and which could be in contact with the ground during a crash, must be protected by a second cover FIM approved. KMES will supply a set of covers for each participant, and its use with a correct conditions is mandatory.

Oil containing engine covers must be secured with steel bolts.

1.20 Transmission/Gearbox

a. Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

b. Quick-shift (upshift) system is allowed (including wire and potentiometer). The unit must be the included one in the KMES "kit parts assy" for Z-CUP.

c. Countershaft sprocket, rear wheel sprocket, chain pitch and size must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

d. The sprocket cover must remain fitted as the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

e. Chain guard as long as it is not incorporated in the rear fender may be removed.

1.21 Clutch

a. Clutch system and the method of operation must remain as homologated.

b. As the original homologated motorcycle is equipped with a back torque limiting clutch (slipper type), the friction and drive discs must remain original with the option to change for a different thickness the drive discs to adjust the back torque limiting capabilities (original slipper type). Only original discs are allowed, manufacturer offers 3 different thickness to adjust.

c. No other parts can be modified, altered or substituted.

d. Clutch springs must be the original and preload is not allowed.

1.22 Oil pumps and oil lines

Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

1.23 Radiator, cooling system and oil cooler

a. The only liquid engine coolant permitted is water.

b. Protective meshes may be added in front of the water radiator.

c. The cooling system hoses, catch tanks and oil cooler must remain as the homologated motorcycle.

d. Radiator fan may be removed.

e. Radiator cap is free.

f. Additional water radiator is not allowed.

g. Thermostat unit may be removed.

1.24 Air box

a. The air box must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

b. The air filter element must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

c. The air box drains must be sealed.

d. Closed breather system must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

e. No heat protection may be attached to the air box.

1.25 Fuel supply

a. Fuel pump and fuel pressure regulator must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

b. The fuel pressure must be as homologated.

c. Fuel lines from the fuel tank to the delivery pipe assembly must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.

d. Fuel filter to cover the fuel pump may be added.

1.26 Exhaust system

a. Exhaust pipes and silencer must be the "kit part" delivered in the "ZCUP kit parts assy" with no modification allowed.

b. Wrapping of exhaust system is not allowed.

1.27 Electrics and electronics





REGULAMENTO
do
Troféu ZCUP
2022
Versão 1.1 / 2022



- a. The engine control system (ECU) must be the original system as homologated, with no change of software.
- b. External fuel injection module is not allowed.
- c. Quick shift system delivered in the “ZCUP kit parts assy” must be fitted with no modification allowed.
- d. Gear box shift system “street” (first gear down) or “race” (first gear up) may be adopted.
- e. Data logger system is not allowed.
- f. The harness must be the original as homologated with no modifications allowed. The harness areas not used (as lights, etc) must be fixed with tape to main harness.
- g. Spark plugs must be the original as homologated.
- h. Battery must be the original as homologated.
- 1.28 Generator, alternator, electric starter
- a. Must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. The stator must be fitted in its original position and without offsetting.
- c. The electric starter must operate normally and always be able to start the engine during the event.
- d. During parc fermé the starter must crank the engine at a suitable speed for starting for a minimum 2 seconds without the use a boost battery. No boost battery may be connected to the machine after the end of the session.
- 1.29 Main frame
- During the entire duration of the event, each rider can only use one (1) complete motorcycle, as presented for Technical Control, with the frame clearly identified with a seal. In case the frame will need to be replaced the rider or the team must request the use of a spare frame to the Technical Control.
- a. The frame must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. Nothing may be added or removed from the frame body.
- c. Engine mounting brackets or plates must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- d. Front sub frame /fairing mount must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- e. The paint scheme is restricted, no modifications allowed form the original color produced by the manufacturer.
- 1.30 Front forks
- a. The upper and lower fork clamps (triple clamp, fork bridges) must remain as originally produced by the manufacturer for the homologated motorcycle.
- b. “ZCUP kit parts assy” steering damper must be fitted.
- c. The steering damper cannot act as a steering lock limiting device.
- d. The internal parts of the homologated forks must be modified by the parts delivered in the “ZCUP kit parts assy”, other modifications are not allowed except the change of the spring ratio for the front fork springs.
- 1.31 Rear fork (swing arm)
- a. The rear fork must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. A chain guard delivered in the “ZCUP kit parts assy” must be fitted in such a way to reduce the possibility that any part of the riders’ body may become trapped between the lower chain run and the rear wheel sprocket.
- 1.32 Rear suspension unit
- a. Rear suspension unit (shock absorber) must be replaced by the “ZCUP kit parts assy” delivered to each participant, the original attachments to the frame and rear fork (swing arm) (or linkage) must be as homologated.
- b. All the rear suspension linkage parts must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- c. Rear shock spring ratio is free.
- 1.33 Wheels
- a. Wheels must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. Wheel axles and spacers must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- c. Wheel balance weights may be discarded, changed or added to.
- d. Any inflation valves may be used.
- 1.34 Brakes
- a. The front and rear brake discs must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. The front and rear brake caliper must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- c. The front and rear master cylinder must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- d. The front and rear brake pads must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- e. Front and rear brake fluid reservoirs must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- f. Front and rear hydraulic brake lines must be replaced by the “ZCUP kit parts assy” delivered to each participant with no modification allowed.
- g. The Antilock Brake System (ABS) brake lines must be disconnected and removed, but its ECU and hydraulic unit (single part in this model) must remain electrically connected.
- h. Motorcycles must be equipped with the brake lever protection delivered to each participant in the “ZCUP kit parts assy” with no modification allowed.



REGULAMENTO
do
Troféu ZCUP
2022
Versão 1.1 / 2022



1.35 Handlebar and hand controls

- a. Handlebar and his fittings may be replaced for a different shape or different diameter handlebar, but fixation point to upper triple clamp must remain in his original position.
- b. Throttle control must be self closing when not held by the hand. The closing cable must remain fitted and operated.
- c. Clutch and brake lever may be replaced with an after-market model. An adjuster to the brake lever in not allowed.

1.36 Fuel tank

- a. Fuel tank must be the originally fitted and homologated part with no modification allowed.
- b. All fuel tanks must be completely filled with fire retardant material (open-celled mesh, i.e. Explosafe)
- c. The original Fuel Evaporative System (FES) may be removed, if FES is removed fuel tank breather pipes must be fitted with non-return valves that discharge into a catch tank with a minimum volume of 250cc made of a suitable material.
- d. Fuel cap must be replace by the "ZCUP kit parts assy" delivered to each participant.
- e. A rider spacer/pad may be fitted to the rear of the tank with non-permanent adhesive. It may be constructed of foam padding or composite material.
- f. The sides of the fuel tank may be protected with a cover made of a composite material. These covers must fit the shape of the fuel tank.

1.37 Fairing/Bodywork/Seat

- a. The following parts must be replaced for the "ZCUP kit parts assy" delivered to each participant: Front fairing (head lamp area), solo seat and associated body work, lower fairing, front mudguard.
- b. No extra wind screen can be added.
- c. The lower fairing must hold, in case of an engine breakdown minimum 4 litres.
- d. Extra radiator shroud is not allowed.
- e. The lower fairing must incorporate a single opening of 25mm diameter in the front lower area. This hole must remain sealed in dry conditions and must be opened only in wet race conditions as declared by the Race Director.

1.38 Rear Safety Light

All motorcycles will keep the original tail light on function, to be used in rain or low visibility conditions. The team must ensure that the light is switched on whenever a rain tyre is fitted on the motorcycle.

1.39 The following items MUST BE removed

- a. Turn signal indicators.
- b. Rear-view mirrors.
- c. Horn.
- d. License plate bracket.
- e. Toolkit.
- f. Passenger foo rests.
- g. Side stand.

1.40 The following items MUST BE altered

- a. All drain plugs must be wired. External oil filter, screws and bolts that enter an oil cavity must be safety wired (i.e. on cranckcases).
- b. Where breather or overflow pipes are fitted they must discharge via existing outlets. The original closed system must be retained: no direct atmospheric emission is permitted.

1.41 Timekeeping instruments

All motorcycles must have a correctly positioned timekeeping transponder. The transponder must be approved by the official Timekeeper and fixed to the motorcycle in the longitudinal centre of the motorcycle (typically close the swing-arm pivot), on either the left or right side, as low as possible and avoiding being shielded by carbon bodywork.

Correct attachment of the transponder bracket consists of a minimum of tie-wraps, but preferably by screws or rivets. Any transponder retaining clip must also be secured by a tie-wrap. Velcro or adhesive alone will not be accepted. The transponder must be working at all times during practices and races, also when the engine is switched off.