REGULAMENTO TÉCNICO

GP300 "Motul300VCup"

300 Master

2025

Atualização: *08/03/2025 - 11H00*

5. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GP300 – 300 MASTER MOTUL 300V CUP

O Regulamento Técnico da categoria GP300 – 300 MASTER – MOTUL 300V CUP do MOTO1000GP, estabelece os limites nas alterações e modificações permitidas visando o equilíbrio desportivo e de custos de preparação, atendendo ainda o quesito segurança como forma de incentivo aos seus participantes.

Cabe às equipes certificar-se de que as motocicletas estejam em condições mecânicas satisfatórias para poderem ser submetidas aos testes de dinamômetro que poderão ser realizados pela organização da prova no decorrer do campeonato em suas vistorias técnicas, ficando a organização da prova isenta de toda e qualquer responsabilidade quanto a eventuais danos sofridos pelas motocicletas no referido teste.

Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante para o modelo homologado, o não cumprimento implicará em punição de acordo com art. 6 do Regulamento Desportivo (RD).

Toda e qualquer alteração na motocicleta que não estiver devidamente descrita e precisamente especificada neste regulamento é expressamente proibida, e implicará em punição de acordo com art. 6 do Regulamento Desportivo (RD).

As motos admitidas nas categorias GP300, 300 MASTER e MOTUL 300V CUP do MOTO1000GP, serão exclusivas YAMAHA YZF R3 sem qualquer alteração na sua parte técnica, a não ser as descritas neste regulamento, a fim de adequá-las para competição e uniformização.

Todas as motos deverão ter documentos, podendo ser;

a. Certificado de registro e licenciamento (DUT);

b. Nota fiscal original ou cópia autenticada da motocicleta, emitida pelo fabricante ou concessionário com a numeração original completa do fabricante aparente e legível;

5.1. CONTROLE

5.1.1. O motor da moto será lacrado pela comissão técnica. O lacre será aplicado em todas as tampas do motor, impossibilitando qualquer intervenção mecânica sem prévio aviso à comissão técnica do M1GP.

5.1.2. Na ECU e em outros componentes eletrônicos serão aplicados códigos de controle e estas peças poderão ser intercambiáveis entre as motos durante uma ou mais etapas do campeonato através de sorteio. Poderão também ser realizado um diagnóstico (com equipamento apropriado) para verificar sua originalidade.

5.1.3. A tomada de diagnóstico da moto será lacrada e sua utilização só será autorizada pelo comissário técnico em sua presença e na área de vistoria técnica.

5.1.4. A moto do piloto que apresentar indícios de que seu lacre tenha sido violado ou danificado propositalmente será automaticamente desclassificado da prova e sua moto

deverá ser submetida a uma nova avaliação pela comissão técnica do M1GP para que sua participação da próxima etapa seja autorizada.

5.2. PESO MÍNIMO

O peso mínimo para o conjunto de moto e piloto totalmente equipado com: **macacão, capacete, botas, luvas e protetor de coluna** para as categorias GP300, 300 MASTER e MOTUL 300V CUP é definido pelo critério abaixo;

	Peso mínimo Motocicleta		Mínimo Combinado
Marca/Modelo	Peso mínimo (1)	Peso mínimo com lastro (2)	Peso Motocicleta e Piloto (3)
YAMAHA YZF-R3	144kg	157kg	211kg

O peso combinado é o peso do piloto (com todos os equipamentos) e da motocicleta, conforme utilizado em pista. (3)

Se o peso da motocicleta atingir ou ultrapassar o “Peso Mínimo com Lastro” (2), a combinação de peso motocicleta+piloto (3) não é necessária.

A motocicleta sozinha, em nenhum caso poderá ficar abaixo do “peso mínimo (1)”. Isto limita a quantidade máxima de lastro que pode ser adicionada às motocicletas.

A qualquer momento durante o evento, o peso de toda a motocicleta (incluindo o tanque de combustível e seu conteúdo) não deve ser inferior ao peso mínimo.

Durante a verificação técnica, no final da prova, as motos escolhidas serão pesadas nas condições que encerram a prova, devendo ser respeitado o limite de peso estabelecido nesta condição com uma tolerância de 1 Kg.

Nada pode ser adicionado à motocicleta. Isto inclui todos os líquidos.

Durante o treinamento cronometrado, os pilotos podem ser chamados para verificar o peso das suas motocicletas. Em todos os casos o piloto deverá atender a esta solicitação.

O uso de lastro é permitido para atingir o peso mínimo e também pode ser necessário para o sistema de handicap.

A utilização e o peso do lastro deverão ser informados a pedido dos comissários técnicos.

O lastro deve ser feito de peças metálicas sólidas, conectadas de forma firme e segura, seja através de um adaptador ou diretamente ao chassi principal ou motor, através de abraçadeiras metálicas ou parafusos.

Outras soluções técnicas equivalentes devem ser consultadas com o Comissário Técnico do MOTO1000GP para aprovação.

O combustível do tanque pode ser usado como lastro. No entanto, o peso verificado nunca pode ser inferior ao peso mínimo exigido.

5.3 NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

Os números da moto de competição devem ser expostos de forma clara e visível e conforme art.º 1.20 das Especificações Técnicas Gerais do Regulamento Técnico Geral (RTG).

5.4. LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO

O único líquido de refrigeração autorizado é água (H^2O).

5.5. COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTES

O combustível será a gasolina automotiva, destinada ao consumidor final, comercializada por agentes e postos de abastecimento, em todo o território nacional, conforme norma ANP 309.

É proibido retirar ou adicionar qualquer tipo de produto à gasolina.

No decorrer das etapas poderão ser recolhidas amostras de prova e contraprova de gasolina para análise local ou posterior.

5.5.1. Lubrificante

5.5.1.1. O lubrificante obrigatório na MOTUL 300V CUP será o MOTUL 300V - *10W40* e será controlado pelo organizador da Copa.

5.5.1.2. Na MOTUL 300V CUP será obrigatório o uso do lubrificante fornecido pela organização.

Na primeira etapa da MOTUL 300V CUP as motos serão lacradas no seu dreno e na tampa de abastecimento de lubrificante. As trocas de lubrificantes serão realizadas em parque fechado com a periodicidade decidida pelo patrocinador e pela Comissão Técnica do M1GP. Para completar o nível de lubrificante durante uma prova, caso seja necessário, o piloto ou equipe devem se dirigir a área de vistoria técnica para efetuar o procedimento na presença do comissário técnico, que irá remover o lacre e no final do processo voltará a lacrar a tampa de abastecimento.

5.5.1.4. No decorrer das etapas da MOTUL 300V CUP poderão ser recolhidas amostras do lubrificante das motos participantes para análise local ou posterior do produto. As infrações serão punidas de acordo com art. 6 do Regulamento Desportivo.

5.6. PNEUS

Exclusivamente na primeira etapa do campeonato o piloto poderá utilizar no mínimo um jogo e mais um pneu traseiro extra.

Em todas as outras etapas o piloto poderá utilizar o mínimo e o máximo de um jogo de pneus por etapa.

Será obrigatório o uso exclusivo de pneus da marca PIRELLI, fornecedora oficial do MOTO1000GP 2025.

Somente serão permitidos a utilização de pneus com a marcação do ano corrente (2025).

Representantes da **PIRELLI** estarão presentes no evento e serão os responsáveis pela interface e assessoria aos pilotos e equipes inscritos nas etapas do campeonato.

É da responsabilidade do piloto ou equipe assegurar-se que os pneus estejam corretamente montados, que as medidas sejam corretas para a categoria e que estejam marcados e/ou registrados pelos comissários técnicos.

Não é permitido fazer qualquer tipo de alteração nos pneus, sejam sulcos extras (frisos) nos pneus ou aprofundamento dos originais.

Não é permitido inverter o lado de rodagem dos pneus originalmente determinado pelo fabricante (PIRELLI).

Não é permitido usar pneus com sulcos de profundidade inferior a 1 mm.

É de responsabilidade dos pilotos e equipes adquirir e manter em estoque pneus de chuva em quantidade necessária para a participação em qualquer uma das etapas da temporada 2025.

Os pneus de chuva poderão ser adquiridos em cada etapa. As equipes e pilotos deverão solicitar, obrigatoriamente, à organização do evento a quantidade necessária de pneus com até 15 dias de antecedência da data de realização da etapa. A encomenda deverá ser realizada em conjunto com o procedimento de inscrição e a efetivação da compra será diretamente com a empresa responsável por sua comercialização (informação fornecida no processo de inscrição). Os pneus de chuva serão devidamente marcados e poderão ser utilizados em qualquer uma das etapas de 2025.

Os pneus de pista seca só serão vendidos aos pilotos e equipes após a verificação administrativa da referida etapa, sendo obrigatório utilizar no mínimo e no máximo 1 (um) jogo de pneus nas sessões de treinos e corridas.

A venda e distribuição dos pneus aos pilotos e equipes serão realizadas antes do início dos treinos oficiais até o sábado da referida etapa.

Haverá duas identificações exclusivas nos pneus distribuídos em cada etapa. As duas marcações serão aplicadas na banda lateral direita de cada pneu **PIRELLI,** sendo uma de identificação exclusiva do piloto com seu numeral e a segunda marcação exclusiva referente à etapa em curso.

O piloto só poderá utilizar nos treinos de sábado e na corrida os pneus previamente marcados e/ou registrados pelos comissários técnicos para a referida etapa.

A interrupção dos treinos ou corrida em caso de bandeira vermelha não implica o aumento do número de pneus disponíveis para cada piloto.

Em caso de acidente um pneu poderá ser substituído se o pedido de substituição for feito enquanto a moto se encontrar em parque fechado ou aos cuidados dos comissários de pista.

Somente o técnico da PIRELLI, o diretor técnico e o comissário técnico estão aptos a confirmar a deterioração do pneu e a necessidade da troca.

É permitido aos pilotos participarem dos treinos livres de sexta–feira com pneus remanescentes de etapas anteriores adquiridos em 2025. Os pneus devem estar com a marcação da organização, porém, para os treinos e corridas a partir de sábado, as motocicletas deverão usar pneus adquiridos na etapa em realização. Após os treinos cronometrados, todas as motocicletas deverão ficar à disposição do comissário técnico, em parque fechado, para verificação dos pneus e outros itens a critério do comissário técnico. Motos trazidas de volta aos boxes em veículos de apoio também serão vistoriadas.

É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.

O descumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:

a. Nos treinos cronometrados: anulação da totalidade dos tempos registrados e colocação no último lugar do grid de largada;

b. Na corrida: desclassificação;

c. Adicionalmente, em qualquer dos casos, o júri da prova poderá, ainda, aplicar outras penalizações previstas no art. 6º do regulamento desportivo.

5.7. Transmissão secundária / câmbio

5.7.1. A corrente pode ser substituída, seguindo o passo da corrente original da moto homologada.

5.7.2. É permitida apenas a alteração das dimensões da coroa podendo utilizar de livre escolha coras com 42 ou 43 dentes, seguindo o passo da corrente original da moto homologada.

5.8 Embreagem

É permitida a substituição do conjunto de embreagem original por um que seja deslizante (desde que sejam peças disponíveis comercialmente).

5.9. Sistema de escapamento

O sistema de escapamento (curvas coletoras e ponteira) pode ser substituído pelo escapamento homologado para a categoria GP300(Marca Jeskap modelo R3 Cup).

5.10. Equipamento adicional

A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipe para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é permitido.

A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.

Esse equipamento deverá estar devidamente fixado à moto.

Toda transmissão de dados do equipamento de aquisição de dados ou (ECU) deverá ser realizada dentro do BOX.

A telemetria não é autorizada.

5.11. Sistema elétrico

5.11.1. A bateria pode ser substituída, porém, sua capacidade de partida deve ser igual ou superior ao do modelo originalmente homologado.

5.11.2. O contato de ignição pode ser removido e substituído por uma chave geral, sua posição deverá ser informada na vistoria ao comissário técnico do M1GP.

5.12. Suspensão dianteira

A estrutura das suspensões/mesas/bengalas (cilindros externos e internos, etc.) deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

Pode ser alterado o tipo e nível de óleo de suspensão.

As partes internas das suspensões originais podem ser modificadas, sem que seja necessário acrescentar ou substituir peças que não sejam do modelo homologado.

5.13. Braço oscilante

Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de uma proteção da corrente de forma a não permitir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique preso entre a parte inferior da corrente e a coroa conforme **DIAGRAMA TÉCNICO 6** das Especificações Técnicas Gerais descritas no Regulamento Técnico Geral (RTG).

5.14. Freios

Os tubos hidráulicos dos freios traseiro e dianteiro podem ser alterados.

O disco dianteiro pode ser substituído por um do tipo flutuante desde que sejam respeitadas as medidas do disco na moto homologada.

As pastilhas de freio traseiras e dianteiras podem ser substituídas por outras de qualquer marca.

5.15. Guidão e comandos

Os guidões podem ser substituídos.

Os guidões e os comandos (manetes e manicotos) podem ser colocados em uma posição diferente da original.

O acelerador deve voltar automaticamente à sua posição inicial quando não estiver acionado.

Não é permitido o uso de manetes, quebradas, serradas, empenadas ou emendadas.

5.16. Pedaleiras

As pedaleiras podem ser colocadas em uma posição diferente do original, mas os suportes devem ser montados no chassi. Os dois pontos de fixação originais (pedais de freio e de marchas) devem ser respeitados.

Os apoia pés podem ser rígidos ou do tipo retrátil, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os devolva à posição original.

As extremidades dos apoia pés devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8 mm.

Os apoia pés fixos devem ter a extremidade redonda fabricada em alumínio, plástico, *Teflon*® ou em material de tipo equivalente com um raio mínimo de 8 mm.

5.17. Carenagem, rabeta/banco e para-lama

a. É obrigatória a utilização do kit de carenagem homologada pela comissão técnica do M1GP.

b. Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visualmente com rachaduras e/ou estejam quebradas ou ainda em mau estado de conservação, incluindo sua pintura.

5.18. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Pode ser utilizado qualquer tipo de líquido nos freios e suspensões.

5.19. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA

Acessórios parafusados ao sub-chassi **(chassi B)**.

Sistema antipoluição PAIR (Injeção de Ar na Saída de Escape) completo ou parcial (mangueiras, válvulas, conectores e etc.). É permitido fechar os orifícios que ficarem expostos após a remoção dos componentes.

A válvula termostática inerente ao sistema de refrigeração.

Sensor de velocidade das rodas.

5.20. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA

Faróis dianteiros, lanterna traseira e piscas.

Espelhos retrovisores.

Buzina.

Suporte da placa.

Caixa de ferramentas.

Ganchos para capacetes e/ou bagagem.

Pedais e alças para passageiro.

Barras de proteção e descanso lateral e central

5.21. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTES ALTERAÇÕES NA MOTO HOMOLOGADA

As motos devem estar equipadas com um interruptor que corte a corrente de ignição ou botão capaz de desligar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guidão, mas ao alcance dos dedos da mão, quando em posição de pilotagem.

Em condições de chuva a moto deverá estar equipada com uma luz (fixa) de lanterna na cor vermelha, fixada na parte traseira(rabeta) e deve ser acionada somente nesta condição e com a autorização da direção prova, a falta ou sua utilização sem autorização será penalizada de acordo com o art. 6 do Regulamento Desportivo (RD).

Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de um limitador do curso de esterço de direção (batente de direção).

Todos os tampões e bujões de enchimento ou drenagem, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar devidamente frenados (lacrados).

Todas as motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado a caixa de ar ou ao reservatório expansor, para onde deve ser feito o escoamento.

Os tubos de respiro (combustível e água) devem escoar através de saídas existentes e estarem ligados a dois reservatórios expansores, cada um com capacidade mínima de 250ml, exclusivos e independentes para cada tipo de líquido, não sendo permitida a emissão direta para a atmosfera.