



REGULAMENTO TÉCNICO



Atualização: 06/05/26 – às 15h

- 6.4.1. Lubrificante
- 6.8. Transmissão secundária / câmbio
- 6.9. Carenagem, Bolha, rabetas/banco e para-lama

2026

6. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DAYTONA 660 CUP

O Regulamento Técnico da categoria DAYTONA 660CUP 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 na categoria DAYTONA 660 CUP do MOTO1000GP, serão exclusivas TRIUMPH DAYTONA 660 fornecidas pela organização sem qualquer alteração na sua parte técnica, a não ser as descritas neste regulamento, a fim de adequá-las para competição e uniformização de performance.

As motos serão entregues aos pilotos e equipes totalmente equipadas para competição com peças homologados pela comissão técnica do M1GP, em caso de avarias de alguma delas, ela deverá ser substituída obrigatoriamente por peças das marcas e modelos empregados em sua preparação inicial.

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;

6.1. CONTROLE

6.1.1. 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.

6.1.2. 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.

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

6.1.4. 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.

6.2. PESO MÍNIMO

O peso mínimo para o conjunto de moto e piloto totalmente equipado com: macacão, capacete, botas, luvas e protetor de coluna para a categoria DAYTONA 660 CUP, poderá ser regulamentado durante a temporada 2026 do MOTO1000GP a critério da organização, para promover o equilíbrio entre os diversos biotipos de pilotos participantes.

6.3. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

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

6.4. LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO

O único líquido de refrigeração autorizado é água (H²O).

6.5. 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.

6.5.1. Lubrificante

6.5.1.1. O lubrificante será fornecido pela Castrol, uma troca contendo 4 litros por etapa do Castrol Ultimate 10W40 ou 10w50 JASO MA. Lubrificante recomendado pela Triumph do Brasil.

6.6. PNEUS

Exclusivamente na primeira etapa do campeonato 2026 o piloto deverá utilizar no mínimo um jogo e no máximo dois jogos de pneus.

Nas demais etapas os pilotos poderão adquirir o mínimo de 1 par e o máximo de 3 pneus.

É obrigatório o uso exclusivo de pneus fornecidos oficialmente com suas medidas homologadas para o MOTO1000GP 2026 e comercializados pela organização.

Somente será permitida a utilização de pneus com a marcação do ano de 2026. A partir dos treinos classificatórios só serão permitidos pneus marcados da etapa.

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. Não é permitido usar pneus com sulcos ou TWI 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 2026.

Os pneus de chuva poderão ser adquiridos em cada etapa, mas as equipes e pilotos deverão encomendar, obrigatoriamente, à organização do evento a quantidade necessária de pneus com até 15 dias de antecedência da data de realização da etapa. Sua efetivação será realizada na secretaria

de prova. Os pneus de chuva serão devidamente marcados e poderão ser utilizados em qualquer uma das etapas de 2026.

O piloto poderá utilizar o máximo de 3 (três) pneus por etapa, sendo obrigatório utilizar no mínimo 1 (um) jogo nas sessões de treinos classificatórios e corrida.

Somente serão permitidos a utilização de pneus com a marcação do ano corrente (2026).

Os pneus de pista seca só serão vendidos aos pilotos e equipes após a verificação administrativa da referida etapa.

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, 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 classificatórios 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 diretor técnico, o comissário técnico e o diretor de prova 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 2026.

Os pneus devem estar com a marcação da organização, porém, para os treinos classificatórios e corridas, 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 uso de aquecedores térmicos de pneus, no caso de seu uso é obrigatório que seja utilizado os fornecidos pela organização e homologados pela comissão técnica do M1GP.

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.

6.7. Transmissão secundária / câmbio

6.7.1. A corrente pode ser substituída, seguindo o passo e as características (com vedação de borracha) da corrente original da moto homologada.

6.7.2. É permitida apenas a alteração das dimensões da coroa podendo utilizar de livre escolha coras de 49 a 50 dentes, da marca patrocinadora das coroas da copa que serão fornecidas pela organização juntamente com a moto, seguindo o passo da corrente original da moto homologada.

6.8 Embreagem

Não é permitida qualquer alteração.

6.10. Sistema de escapamento

O sistema de escapamento (curvas coletoras e ponteira) pode ser substituído pelo escapamento homologado para a categoria DAYTONA 660CUP (Marca POWER ESCAPAMENTOS) modelo DAYTONA 660 CUP HOMOLOGADO).

6.11. 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 deverá ser realizada dentro do BOX.

A telemetria não é autorizada.

6.12. Sistema elétrico

6.11.1. A bateria pode ser substituída, porém, suas dimensões e sua capacidade de partida devem ser iguais ou superior ao do modelo originalmente homologado.

6.13. 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.

Pode ser utilizado calços nas molas com no máximo 20mm de comprimento.

6.14. Braço oscilante

Por motivos de segurança, é obrigatória a utilização da proteção de corrente homologada pela organização 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).

6.15. Freios

Os tubos hidráulicos dos freios traseiro e dianteiro de competição, serão fornecidos já equipados na moto, no caso de substituição por avaria devem ser utilizados da mesma marca e modelo homologado pela comissão técnica do M1GP.

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

6.16. Guidão e comandos

Os guidões de competição serão fornecidos já equipados na moto, no caso de avaria, devem ser substituídos peças da mesma marca e modelo Homologados comissão técnica do M1GP.

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

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.

6.17. Pedaleiras

As pedaleiras no caso de substituição por avaria, devem ser da mesma marca e modelo homologada pela comissão técnica do M1GP e podem ser ajustadas para o piloto seguindo as opções disponíveis no equipamento.

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

Os apóia 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.

6.18. Carenagem, Bolha, 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.
- c. A parte inferior da carenagem (*spoiler*) deve ter uma ou duas aberturas com diâmetro máximo de 25 mm, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo autorizada a retirada apenas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo diretor de Prova.
- d. **É obrigatória a utilização da bolha de policarbonato desenvolvida pela área técnica e homologada, no caso de substituição por avaria devem ser substituídas pelas fornecidas pela organização do M1GP.**

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

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

6.20. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE 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 manter a instalação do limitador do curso de esterço de direção (batente de direção) que já está equipado na moto.

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, 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 expensor, 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.