

REGULAMIN PUCHARU KAIZEN CUP 2026

1. INFORMACJE PODSTAWOWE

KAIZEN CUP to liga sportowa stworzona z myślą o właścicielach samochodów marki Toyota i Subaru, będąca jednak otwartą dla zawodników startujących pojazdami wszystkich marek. Zawody rozgrywane są w formule time-attack, co oznacza, że zadaniem uczestników będzie uzyskanie najlepszego czasu pojedynczego okrążenia w swojej klasie.

Zawodnicy jeżdżą własnymi samochodami.

Na cykl zawodów w sezonie 2026 składają się cztery rundy pucharowe, odbywających się na czterech różnych torach (lub innych obiektach zamkniętych od ruchu drogowego). W sezonie 2026 rundami pucharowymi są kolejno: Silesia Ring, Moto Park Ułęż, Tor Kielce, Tor Jastrzęb. Warunkiem zaliczenia do klasyfikacji końcowej pucharu, jest udział w przynajmniej **dwóch** rundach cyklu. Do klasyfikacji końcowej liczone są wyniki z **trzech** rund pucharowych.

Wszystkie cztery rundy cyklu będą przeprowadzone we współpracy z VTEC Cup Poland (Silesia Ring, Moto Park Ułęż, Tor Kielce, Tor Jastrzęb).

Dokładne informacje organizacyjne na temat poszczególnych rund i ich terminów, będą podawane na stronie **KAIZEN CUP** na portalu Facebook (www.facebook.com/kaizencuppoland), w Wydarzeniach dotyczących poszczególnych rund oraz na stronie www.kaizencup.pl. Szczegóły przebiegu rund przesyłane będą zapisanym uczestnikom za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Organizatorem KAIZEN CUP jest:

Zeromedia Mateusz Jarzombek

Rudzka 8

47-440 Górkę Śląskie

NIP: 639 198 50 83

Kontakt z organizatorem odbywa się mailowo pod adresem kontakt@kaizencup.pl lub pod numerem 604 214 206 (Mateusz Jarzombek).

2. ZASADY UCZESTNICTWA W KAIZEN CUP

2.1 WARUNKI UCZESTNICTWA W PUCHARZE

- posiadanie i użytkowanie w ramach pucharu samochodu marki Toyota lub Subaru lub innego dopuszczonego w ramach klasy dostępnej na danej rundzie; Samochód powinien posiadać ważne ubezpieczenie OC;
- posiadanie ważnego Prawa Jazdy lub zgody opiekuna prawnego na udział w zawodach (dotyczy zawodników niepełnoletnich, mających udokumentowane doświadczenie w motorsporcie);
- akceptacja wszystkich wymaganych zgód, podpisanie oświadczeń oraz dokonanie opłat wpisowych;

2.2 INNE INFORMACJE DOT. ZGŁOSZENIA UCZESTNICTWA ORAZ OPŁATY WPISOWE NA RUNDY

Opłata wpisowa na każdą rundę jest płatna z góry, a jej wysokość zależy od toru na którym runda jest przeprowadzana. Opłata uiszczana jest poprzez realizację przelewu na podane w procesie rejestracji na rundę dane. Szczegółowe informacje zostaną podane na stronie www.kaizencup.pl oraz w wydarzeniach na Facebooku odpowiadających poszczególnym rundom. Maksymalna liczba uczestników w danej rundzie zależy od toru na którym przeprowadzona zostanie runda i zostanie ogłoszona na stronie www.kaizencup.pl i na wydarzeniu (Facebook) promującym daną rundę. O

uczestnictwie w rundzie decyduje kolejność wpłynięcia prawidłowo wypełnionych zgłoszeń oraz uiszczonych opłat wpisowych.

WAŻNE!

Osoby, które biorą udział w zawodach Kaizen Cup po raz pierwszy, lub w przeszłości okazały się nierzetelne i będąc zapisanym na rundę, nie wzięły w niej udziału bez uprzedniego poinformowania o tym organizatora, zostaną wpisane na listę startową dopiero PO wpłynięciu opłaty wpisowej na konto. Dodatkowo, w przypadku osób, które notorycznie wykazywały się brakiem odpowiedzialności i mimo zajmowania miejsca na liście startowej nie brały udziału w rundach, nie informując o tym, organizator zastrzega sobie prawo odmowy zwrotu opłaty wpisowej, w przypadku kolejnej nieobecności zawodnika.

Ostateczny termin zgłoszeń udziału w danej rundzie pucharu upływa na trzy dni przed imprezą lub w przypadku wykupienia wszystkich dostępnych miejsc.

Start i klasyfikacja dwóch zawodników startujących w jednym samochodzie jest możliwa, pod warunkiem opłacenia przez obu wpisowego na daną rundę.

2.4 ZWROTY

Zwrot **opłaty wpisowej za daną rundę** nastąpi TYLKO w przypadku kiedy:

- impreza została odwołana z winy organizatora;
- zgłoszenie zostało opłacone, ale nie zostało przyjęte;
- **UWAGA! Ze względu na wiele przypadków nadużyć i nieuczciwości zawodników, zwrot opłaty wpisowej na rundę NIE JEST MOŻLIWY. Takie zmiany mocno utrudniają organizację zawodów. W takim przypadku, zawodnik ma możliwość poszukania zawodnika zastępczego lub „odsprzedania” swojego miejsca jednocześnie informując organizatora o tym fakcie i podając dane zawodnika zastępczego.**
- w wyjątkowych sytuacjach rozpatrywanych indywidualnie jednak wyłącznie w formie przeniesienia całości lub części opłaty na inną rundę (nie dotyczy ostatniej rundy sezonu);

3. PODZIAŁ NA KLASY ORAZ WARUNKI TECHNICZNE DOT. SAMOCHODÓW

W sezonie 2026 obowiązuje następujący podział na klasy:

3.1 KLASA GT/BRZ

Do klasy **GT/BRZ** zaliczamy następujące modele samochodów:

- **Toyota GT86**
- **Subaru BRZ** (pierwsza generacja)
- **Scion FR-S**,

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie podstawowym*.

3.2 KLASA GT/BRZ+

Do klasy **GT/BRZ+** zaliczamy następujące modele samochodów:

- **Toyota GR86**
- **Subaru BRZ** (druga generacja)

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie podstawowym*.

oraz:

- **Toyota GT86**
- **Subaru BRZ** (pierwsza generacja)

- **Scion FR-S**,

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie zaawansowanym*.

3.3 KLASA GR

Do klasy **GR** zaliczamy następujące modele samochodów:

- **Toyota GR Yaris**

- **Toyota GR Supra (silniki 2.0T)**

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie podstawowym*.

oraz:

- **Toyota GR86**

- **Subaru BRZ** (druga generacja)

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie zaawansowanym*.

3.4 KLASA GR+

Do klasy **GR+** zaliczamy następujące modele samochodów:

- **Toyota GR Supra (silniki 3.0T)**

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie podstawowym*.

oraz:

- **Toyota GR Yaris**

- **Toyota GR Supra (silniki 2.0T)**

startujące na oponach z homologacją drogową, z modyfikacjami na poziomie zaawansowanym*.

3.5 KLASA TOYOTA OPEN

Do klasy **TOYOTA OPEN** zaliczamy pozostałe modele Toyoty, startujące na oponach z homologacją drogową.

3.6 SAMOCHODY ZMODYFIKOWANE NA POZIOMIE EKSTREMALNYM*

Samochody zmodyfikowane na poziomie ekstremalnym, zostaną przydzielone do najbardziej konkurencyjnej klasy PRO/ELITE w klasyfikacji VTEC Cup Poland.

3.7 DEFINICJA STOPNI MODYFIKACJI*

Jako modyfikacje na poziomie **podstawowym** określamy:

- modyfikacje silnika w podstawowym zakresie (modyfikacje filtra powietrza i rury dolotowej, układu wydechowego wraz z kolektorem, strojenie).
- montaż dodatkowych elementów chłodzenia (układ chłodzenia oleju, większe chłodnice);
- modyfikacje zawieszenia, które nie ingerują w konstrukcję samochodu (zestaw zawieszenia, wymiana tulei, ustawienia zbieżności i cambera);
- modyfikacje układu hamulcowego, które nie ingerują w konstrukcję samochodu (wymiana tarcz, klocków, przewodów, wydajniejszy zestaw hamulcowy);
- montaż fotela/foteli kubełkowych;
- montaż szelkowych pasów bezpieczeństwa;
- montaż kierownicy sportowej;

- montaż elementów nadwozia pełniących funkcję wizualną, niemających kluczowego wpływu na aerodynamikę i zachowanie się samochodu (proste dokładki, lotki niewystające poza obrys samochodu, niestandardowe lusterka, naklejki);
- koła w rozmiarze innym niż seryjny;
- zasilanie benzyną, olejem napędowym lub gazem LPG;
- opony drogowe, semislick oraz slick rajdowy z homologacją drogową „E” (do końca sezonu 2026);

Jako modyfikacje na poziomie **zaawansowanym** określamy:

- usuwanie elementów wnętrza (osłony plastikowe, panele wnętrza, boczki, podsufitki, dywan, fotele. **UWAGA WYJĄTEK! Kanapa (patrz: niżej)**);
- zaawansowane modyfikacje silnika (dopreżanie, ostrzejsze wałki, niestandardowe kolektory aftermarketowe, **doładowanie**)
- korzystanie z mocno zmodyfikowanych map silnika w przypadku samochodów doładowanych lub zewnętrznych komputerów (np. MoTeC i inne);
- sekwencyjna skrzynia biegów lub skrzynia biegów o prostych zębach (kłowa);
- szpera płytkowa;
- zaawansowane elementy aerodynamiczne (splitter, płaska podłoga, progi, dyfuzor, duże skrzydło tylne);
- aftermarketowe big brake kity;
- zastąpienie oryginalnych elementów nadwozia odpowiednikami z materiałów lekkich [**dotyczy:** drzwi, niestandardowe zderzaki, dach, błotniki, tylna kłapa; **nie dotyczy:** lotka tylna seryjna lub bliska seryjnej, dokładki];
- zastąpienie oryginalnych szyb szklanych bocznych lub tylnej innym materiałem (laminat, poliwęglan itp.);
- usuwanie kluczowych elementów wyposażenia samochodu (np. wycieraczki szyb, infotainment system)

Jako modyfikacje na poziomie **ekstremalnym** określamy:

- opony typu SLICK oraz SLICK RAJDOWY (Z WYJĄTKIEM TYCH POSIADAJĄCYCH HOMOLOGACJĘ DROGOWĄ „E”);
- samochody z pełnymi klatkami bezpieczeństwa;
- swap na nietypowe, ekstremalnie wydaje jednostki silnikowe lub ekstremalne doładowanie (moc powyżej 380 KM dla Toyoty GT86, GR86, Subaru BRZ lub powyżej 450KM) dla Toyoty Supry);
- całkowite usunięcie deski rozdzielczej;
- ingerencja w konstrukcję podwozia i nadwozia (wycinanie elementów nadwozia oraz podwozia, poszerzenia, wide body kity;
- zastąpienie oryginalnej szyby czołowej innym materiałem (laminat, poliwęglan itp.)
- całkowite usunięcie reflektorów przednich
- customowy/niestandardowy układ paliwowy;

Przewiduje się kilka wyjątków/odstępstw od regulaminu. Ich dopuszczenie jest podyktowane nadrzędnym celem pucharu Kaizen Cup, czyli uczynieniem ścigania dostępnym i satysfakcjonującym.

WYJĄTEK 1: W celu ułatwienia procedur logistycznych (transport kół na zmianę) warunkowo dopuszczamy wyjęcie tylnej kanapy, jednak konieczne jest zgłoszenie tego faktu w formularzu rejestracyjnym,

— —
Wartości i informacje podane przy rejestracji mogą być weryfikowane w trakcie trwania sezonu. W przypadku zmiany danych podanych przy rejestracji, należy jak najszybciej powiadomić organizatora.

KLASY DODATKOWE:

W przypadku zebrania się większej liczby zawodników startujących samochodami jednej marki/grupy/modelu lub zawodników należących do klubu/zorganizowanej grupy, dopuszcza się możliwość stworzenia klasyfikacji dodatkowej w ramach danej rundy.

3.5 POZOSTAŁE INFORMACJE DOTYCZĄCE PODZIAŁU NA KLASY

UWAGA!

Ostateczną i niepodważalną decyzję dot. przydziału danego zawodnika do klasy, podejmuje organizator pucharu, który na podstawie swojego doświadczenia i wiedzy na temat zawodników ma prawo wg własnego uznania rozwiązać sytuacje sporne, graniczne lub oraz nie do końca określone. Warunkiem i nadrzędnym celem wszystkich podjętych przez organizatora decyzji jest sprawiedliwa i wyrównana rywalizacja w klasach. Od decyzji organizatora przysługuje możliwość odwołania lub wniesienia protestu (patrz dział „PROTESTY I INTERWENCJE”).

W sezonie 2026 zawodnicy chcący wystartować samochodem marki innej niż Toyota/Subaru (tzw. OPEN), będą podlegać regulaminowi pucharu VTEC CUP POLAND i podlegać takim samym zasadom jak zawodnicy klas STREET i PRO tego pucharu, jednak nie będą otrzymywać punktów w klasyfikacji sezonowej, a podczas przydzielania punktów z rundy, będą pomijani, podobnie jak ma to miejsce w przypadku uczestników bez Karty Zawodnika.

W każdej z klas w każdej rundzie oraz w klasyfikacji końcowej nagradzane są trzy najlepsze wyniki (podium).

W sezonie 2026 wymagana jest minimalna ilość **trzech** zawodników zarejestrowanych w danej klasie. W przypadku niespełnienia tego warunku, klasa nie zostanie otwarta, a zapisani w niej zawodnicy zostaną przyporządkowani do innej, najbliższej im klasy.

Ramy przydziału do poszczególnych klas są precyzyjnie określone. W przypadku braku zgody co do przydziału, przysługuje możliwość odwołania się od decyzji w terminie 7 dni. W przypadku odwołania, zawodnik zostanie poproszony przez organizatora o indywidualną rozmowę, dodatkowe informacje a w razie potrzeby dokładne zdjęcia samochodu. Po dokładnej inspekcji samochodu, odwołanie zostanie przyjęte lub odrzucone. Ostateczna decyzja dot. przydziału do klasy należy do organizatora.

UWAGA!

Celowe wprowadzanie organizatorów i innych zawodników w błąd poprzez podanie nieprawdziwych lub zafałszowanych danych jest oszustwem i w rażący sposób narusza zasady fair-play oraz przepisy tego regulaminu. Działania takie zostaną objęte konsekwencjami w postaci wykluczenia z danej rundy zawodów lub całego cyklu.

W przypadku dyskwalifikacji zawodnika spowodowanej próbą oszustwa opłata za start w danej rundzie NIE ZOSTANIE ZWRÓCONA!

4. ZASADY PUNKTACJI PUCHARU

4.1 KLASYFIKACJA KOŃCOWA W KLASACH

W klasyfikacji dla poszczególnych klas punktowane jest 10 miejsc. Punkty rozkładają się następująco:

Miejsce:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkty:	25	20	16	13	10	8	6	4	2	1

4.3 ZASADY KLASYFIKACJI

Warunkiem uwzględnienia w klasyfikacjach końcowych jest udział w minimum 2 rundach pucharowych. Do klasyfikacji końcowej zaliczamy punkty z trzech rund pucharowych.

Jeśli dojdzie do remisu punktowego wśród zawodników zajmujących miejsca na podium, decyduje większa liczba przejechanych rund pucharowych. W przypadku braku rozstrzygnięcia, zadecyduje liczba pierwszych, drugich oraz trzecich miejsc. Ostatecznym warunkiem rozstrzygającym, jest niższa suma czasów poszczególnych rund.

Każda runda cyklu powinna być przejechana tym samym samochodem (lub samochodem tej samej klasy). Przypadki kiedy nie będzie to możliwe będą rozpatrywane indywidualnie, aczkolwiek należy liczyć się z możliwością nie zaliczenia tej rundy do klasyfikacji punktowej sezonu.

Organizator przewiduje możliwość utworzenia dodatkowych klasyfikacji.

Liczba klas, w których zawodnik jest klasyfikowany w ramach danej rundy, jest zależna od liczby wniesionych opłat wpisowych, w myśl zasady „1 opłata = 1 klasa”. Oznacza to, że zawodnik w ramach danej rundy może walczyć w kilku różnych klasach, korzystając z kilku samochodów, lub jednego samochodu z różnym poziomem modyfikacji, pod warunkiem wniesienia wielokrotności opłaty wpisowej proporcjonalnej do liczby klasyfikacji.

Start kilkoma autami, należącymi do różnych klas jest możliwy przy wniesieniu tylko jednokrotnej opłaty wpisowej, jednak wtedy zawodnik musi zdecydować w której klasie chce zostać sklasyfikowany.

Dokonanie wielokrotności opłaty wpisowej, proporcjonalnie zwiększa liczbę przysługujących sesji.

Chęć startu i udziału w kilku klasach musi być zgłoszona przed zawodami, a zawodnik musi znajdować się na liście startowej w każdej z tych klas.

Przykład 1:

- Zawodnik A przywiózł na zawody auto klasy GT/BRZ oraz auto klasy GR i chce na zmianę korzystać z obu:

- a.) w przypadku dokonania podwójnej opłaty wpisowej, zawodnik zostanie sklasyfikowany w obu klasach i w obu klasach zdobędzie punkty do klasyfikacji sezonowej. Ma również do dyspozycji podwojoną liczbę sesji, które może dowolnie dzielić pomiędzy auta
- b.) w przypadku dokonania pojedynczej opłaty wpisowej, zawodnik musi jasno określić która klasa jest dla niego wiążąca i tylko w niej zostanie sklasyfikowany. Nadal może korzystać z obu samochodów, a nawet mieć osobny transponder pomiarowy, jednak wynik jednego z nich nie będzie brany pod uwagę; Do dyspozycji pojedyncza liczba sesji.

Przykład 2:

- Zawodnik A jeżdżący w klasie GT/BRZ pożyczył na jedną sesję auto zawodnika B należące do klasy GR:

- a.) w przypadku dokonania podwójnej opłaty wpisowej, zawodnik A zostanie sklasyfikowany w obu klasach i w obu klasach zdobędzie punkty do klasyfikacji sezonowej. Ma również do dyspozycji podwojoną liczbę sesji, które może dowolnie wykorzystać.

b.) w przypadku dokonania pojedynczej opłaty wpisowej, zawodnik musi jasno określić która klasa jest dla niego wiążąca i tylko w niej zostanie sklasyfikowany. Nadal może skorzystać z obu samochodów, a nawet mieć osobny transponder pomiarowy (jeśli jest dostępny), jednak wynik jednego z nich nie będzie brany pod uwagę; Do dyspozycji pojedyncza liczba sesji.

5. PRZEBIEG ZAWODÓW

5.1 BEZPIECZEŃSTWO

- Uczestniczenie w zawodach pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających jest **SUROWO ZABRONIONE**. Każdy kierowca, który złamie ten przepis i dopuści się jazdy pod wpływem, podlega natychmiastowej i nieodwołalnej dyskwalifikacji z całego sezonu pucharu KAIZEN;
- Uczestnictwo w odprawie oraz stosowanie się do zasad tam przedstawionych (np. flagi) jest obowiązkowe
- KAŻDY kierowca startujący w zawodach KAIZEN CUP, musi mieć założony i zapięty kask bezpieczeństwa podczas trwania całej sesji pomiarowej. Obowiązek ten dotyczy również pasażerów;
- Każdy samochód zgłoszony do udziału musi być wyposażony w ważną gaśnicę;
- Każdy samochód startujący w zawodach KAIZEN CUP, musi być sprawny technicznie. Nie mogą wyciekać z niego żadne płyny eksploatacyjne. Elementy odpowiadające za bezpieczeństwo MUSZĄ być zamontowane w sposób prawidłowy, zgodny ze sztuką techniczną. Stwierdzenie złego stanu technicznego samochodu może być przyczyną dyskwalifikacji zawodnika do czasu usunięcia usterki;
- Z samochodu należy usunąć wszystkie luźne, nie przymocowane przedmioty.
- W parku maszyn obowiązuje ograniczenie prędkości do 30km/h oraz zakaz jazdy testowych, grzania opon, jazdy bez określonego celu;
- Zjazd do DEPO i wyjazd na tor powinien przebiegać z ograniczoną prędkością, przy zachowaniu szczególnej ostrożności i wszelkich zasad bezpieczeństwa;
- Bezpośrednie ściganie się jest zakazane. Wyprzedzanie dozwolone jest tylko w momencie, kiedy poprzedzający pojazd jasno sygnalizuje chęć przepuszczenia pojazdu jadącego za nim (włączenie prawego kierunkowskazu, obranie nienaturalnej, szerokiej linii jazdy);

5.2 ORGANIZACJA

- Każdy zawodnik po przybyciu na miejsce zawodów ma obowiązek niezwłocznie udać się do Biura Zawodów w celu odebrania pakietów startowych (naklejki, transponder);
- Każdy zawodnik ma obowiązek wydrukować i dostarczyć podpisane wszystkie wymagane oświadczenia jako potwierdzenie zaznajomienia się z regulaminem pucharu Kaizen Cup oraz regulaminem toru;
- Puste oświadczenia będą rozdawane odpłatnie, po uiszczeniu opłaty w wysokości 20zł;
- Każdy uczestnik ma obowiązek okleić samochód otrzymanymi naklejkami, stosując się do wskazówek organizatora;
- Udział w odprawie jest bezwzględnie obowiązkowy;
- Każdy zawodnik podczas swojej próby ma możliwość zabrania ze sobą jednego pasażera (pilota). Pasażer musi podpisać specjalne oświadczenie, posiadać kask oraz zapięte pasy bezpieczeństwa;
- **Każdy uczestnik zobowiązany jest do przestrzegania zasad kultury osobistej, porządku (całkowity zakaz śmiecenia) oraz postępowania w duchu sportowej rywalizacji;**

5.3 KARY

- **Niedopuszczenie do startu:** stan odurzenia, brak zgłoszenia, brak wpisowego, niepodpisanie wymaganych oświadczeń, nieobecność na odprawie, samochód niespełniający wymagań regulaminu;

- **Wykluczenie z próby:** brak kasku, niezapięte pasy, niesportowe zachowanie, niestosowanie się do poleceń organizatora i obsługi toru; łamanie zasad określonych w regulaminach oraz podczas odprawy;
- **Wykluczenie z rundy lub całej serii Kaizen Cup**
W przypadku wyjątkowo niesportowego zachowania, prób oszustwa, nagminnego łamania postanowień regulaminu lub zasad fair play, organizator ma prawo wykluczyć zawodnika z dalszego uczestnictwa w pucharze.

5.4 PROTESTY I INTERWENCJE

Każdy uczestniczący w rundzie zawodnik ma prawo wnieść swój sprzeciw wobec zaistniałych na torze sytuacji, niesportowego zachowania rywali, prób oszustw czy niewłaściwie zinterpretowanych wyników. Protest taki musi być skierowany do organizatorów. Protesty należy zgłaszać bezpośrednio po zaistnieniu zdarzenia. Protesty wniesione później niż 15 minut po zaistnieniu zdarzenia nie będą rozpatrywane.

6. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Organizatorzy nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania imprezy zarówno w stosunku do załóg i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia. Podczas każdej imprezy, oprócz niniejszego regulaminu, obowiązuje również regulamin obiektu (toru), na którym impreza się odbywa, oraz regulamin ewentualnych partnerów, będących współorganizatorami imprezy.

Za zniszczenie lub uszkodzenie mienia swojego, innych uczestników, lub któregośkolwiek z podmiotów współpracujących z organizatorami w celu realizacji pucharu KAIZEN CUP odpowiedzialny jest wyłącznie uczestnik, który takiego zniszczenia lub uszkodzenia dokonał.

Regulamin został stworzony przez organizatora ligi, który ma on pełną wiedzę na temat jego treści. W przypadku nieścisłości lub sporów, organizator zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przedstawionych w nim ustaleń. Podczas całego okresu obowiązywania niniejszego regulaminu, organizator ma prawo wydawać dodatkowe komunikaty, instrukcje, regulaminy uzupełniające, a także modyfikować zapisy niniejszego regulaminu.

Organizator ma prawo odwołać poszczególne części pucharu lub rozgrywki w całym sezonie. W takim przypadku uczestnikom przysługuje pełny zwrot kosztów udziału na poszczególnych rundach.

Więcej informacji na temat ligi pod adresem:

www.kaizencup.pl (adres tymczasowy)

Jeśli masz jakieś pytania, skorzystaj z formularza kontaktowego znajdującego się na naszej stronie

www.kaizencup.pl, lub napisz na adres: kontakt@kaizencup.pl

ZAŁĄCZNIK 1 – KALENDARZ RUND PUCHAROWYCH – KAIZEN CUP

15.03.2026 – Runda 1: Silesia Ring feat. VTEC Cup Poland

18.04.2026 – Runda 2: Moto Park Ułęż feat. VTEC Cup Poland

04.07.2026 – Runda 3: Tor Kielce feat. VTEC Cup Poland

29.08.2026 – Runda 4: Tor Jastrzęb feat. VTEC Cup Poland

Listopad 2026 - trening + gala zakończenia sezonu