

REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1. – DEFINICIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Vehículos admitidos: Vehículos con motor de hasta 2.000 cc., de dos ruedas motrices, homologados o que han estado homologados dentro de los Grupos "A", "N" y "B".

Fin de la admisión:

- Grupo "A" y "N": 15 años después del final de la homologación F.I.A.
- Grupo "B": 15 años después del final de la homologación F.I.A.

Queda prohibida toda modificación sobre el vehículo o motor de base, si esta no está expresamente autorizada en el presente Reglamento Técnico.

1.1. – Motor.

1.1.1. – Motores admitidos

- Motor original del vehículo base.
- Motor procedente de un vehículo homologado en grupo N/A de la misma marca que el vehículo base.

El motor será montado con el bloque de cilindros y la culata de un mismo modelo de vehículo. Las combinaciones bloque/culata no están autorizadas.

El motor debe tener el mismo número de cilindros y la cilindrada de origen, dentro de la misma clase que el vehículo base.

1.1.2. – Clases de cilindrada

- Cilindrada inferior o igual a 1150 cc.
- Cilindrada superior a 1150 cc. e inferior o igual a 1400 cc.
- Cilindrada superior a 1400 cc. e inferior o igual a 1600 cc.
- Cilindrada superior a 1600 cc. e inferior o igual a 2000 cc.

La cilindrada del motor de origen puede ser modificada hasta los límites superiores de las Clases.

1.1.3. – Posición del motor

El motor debe estar emplazado en el compartimiento de origen y orientado como el del vehículo base.

1.1.4. – Montaje del motor

El montaje del motor no puede modificar el chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recortar ningún tipo de material.

Los soportes del motor / caja de cambios son libres pero han de mantener la función.

1.1.5. – Modificaciones autorizadas

Queda autorizado el mecanizado de las piezas de origen, siempre y cuando el reconocimiento de las piezas no de lugar a dudas. Las dimensiones de los agujeros dentro de la culata son libres.

Las piezas mecánicas de origen completando el bloque motor y la culata del motor de base son libres.

Se debe mantener el principio de lubricación.

1.1.6. – Materiales

Quedan prohibidos los siguientes materiales: titanio, magnesio y cerámicos.

Art. 2. – ALIMENTACION

Libre por encima del plano de la junta de culata. Pero las trompetas de admisión variable con el régimen de motor están prohibidas, así como todo sistema equivalente modificando la geometría (longitud o sección) de los agujeros de admisión o del sistema de admisión, excepto la/las mariposas de gas.

En todos los casos es posible recortar una parte de la separación situada dentro del compartimiento motor, para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante, la parte recortada se debe limitar estrictamente a la necesaria para este montaje.

Art. 3. – SISTEMA DE ESCAPE

Libre después de las salidas de la culata, debe tener al menos un silenciador, y cumplir el Art. 252.3.6. del ANEXO J

El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis.

La parte final del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida tiene que estar situada por detrás del centro del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior.

Las válvulas gobernadas por el régimen del motor están prohibidas, así como todo sistema equivalente, que modifique la geometría (longitud o sección) del sistema de escape.

Art. 4. – OTROS ELEMENTOS MECANICOS Y COMPLEMENTOS DE MOTOR

Libres, pero ningún elemento mecánico puede estar cogido a la carrocería del vehículo ni al interior del habitáculo.

Art. 5. –TRANSMISION

La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe ser conservado.

- La tracción se mantendrá como tracción.
- La propulsión se mantendrá como propulsión.
- Están prohibidas las cuatro ruedas motrices.
- Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.
- Cambio manual mecánico en "H" o secuencial.

Nota: todo sistema facilitando el cambio de marcha por acción de la gestión del motor (encendido o alimentación) o el embregue automático está prohibido.

Excepción: sólo las cajas automáticas de serie descritas en el artículo 603 de la Ficha de Homologación F.I.A. de los vehículos de la definición 1 pueden ser usadas.

Art. 6. – FRENOS / DIRECCIÓN

Frenos libres (emplazamiento de origen).

El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio.

El freno de estacionamiento es obligatorio.

Está autorizado el montaje de una dirección asistida.

Art. 7. – EQUIPAMIENTOS ELECTRONICOS

Está prohibido todo sistema electrónico que afecte a los siguientes sistemas:

- La transmisión.
- La suspensión.
- Los frenos.

La gestión del motor electrónica puede cambiarse o modificarse (encendido e inyección). El ABS de origen y no modificado está autorizado y puede desconectarse.

Art. 8. – RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas.

Neumáticos: diámetro máximo 650 mm.

Anchura máxima llanta-neumático: 9 pulgadas.

La rueda se debe poder alojar en el paso de rueda de origen sin ninguna modificación en el mismo, las piezas insonorizantes de origen de plástico pueden ser retiradas del interior del paso de rueda.

Art. 9. – CARROCERIA

La anchura máxima del vehículo no puede sobrepasar de 190 cm.

La carrocería de origen debe ser conservada, sólo las modificaciones siguientes quedan autorizadas:

A) Aletas

Libres en forma y material. Las aletas deben cubrir con efectividad al menos la mitad superior de la rueda completa. Las aletas no han de presentar carácter de provisionalidad y ser sólidamente fijados. La definición de aleta se encuentra en el artículo 251.2.5.7 del Anexo J.

B) Puertas

Las puertas delanteras completas serán las de origen, excepto los cristales que podrán ser cambiados por unos de policarbonato de un mínimo de 5 mm. Deben tener una protección interior de material libre pero rígido. Las bisagras, cerraduras y mandos deben ser conservados. Las puertas posteriores son libres en cuanto a material y pueden ser fijadas pero deben conservar la forma y el aspecto de origen (partes de cristal y las opacas).

Si los elevadores delanteros son conservados, deben ser los de origen. Pueden ser mecánicos o eléctricos, en caso de cambiar los cristales por unos de policarbonato pueden ser fijados por tornillos o remaches. Debe instalarse una apertura practicable de 100 a 400 cm².

C) Cristales

El parabrisas debe ser de vidrio laminado; los cristales posteriores y la luna posterior, pueden ser cambiadas por policarbonato de un grosor mínimo de 3 mm.

D) Capots

Los capots delantero y trasero son libres, conservando la forma y el aspecto estrictamente de origen, no estando autorizadas aberturas, rejillas, deformaciones, etc.

E) Paragolpes

Paragolpes posterior: material libre conservando el aspecto original. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo paragolpes con el objeto de respetar el aspecto del vehículo de base.

Paragolpes delantero: material y forma de concepción libre, pero el perímetro por encima del eje de las ruedas ha de ser idéntico al del vehículo de serie. Las partes laterales pueden ser recortadas y adaptadas al nuevo paragolpes con el objeto de respetar el aspecto del vehículo de base.

F) Altura

Ninguna parte del vehículo debe tocar tierra cuando los dos neumáticos de un mismo lado sean deshinchados en una superficie plana.

Art. 10. – CARROCERÍA / CHASIS

No podrá ser practicada modificación alguna a la carrocería de serie y/o al chasis, se permite reforzar con +material soldado manteniendo la forma de origen y el montaje de barras anti-aproximación.

Art. 11. - SUSPENSION

Los elementos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento de origen. Los puntos y ejes de articulación de las suspensiones sobre la carrocería, chasis no pueden ser desplazados. El sistema de suspensión debe conservarse. Las articulaciones pueden ser sustituidas por articulaciones metálicas (uniball, etc.). Los puntos superiores Mac Pherson son libres, respetando la fijación de origen a la carrocería, que no podrá ser modificada, exceptuando la nueva platina superior conservando sus fijaciones de origen, está permitido aumentar el número de fijaciones.

Art. 12. – TECHO ABIERTO

Los vehículos descapotables no son admitidos.

Un sistema de ventilación de tramoya del tipo grupo A es aceptado, respetando las siguientes medidas:

- Altura máxima: 10 cm.
- Bisagras en la parte posterior.
- Anchura máxima: 500 mm.

Art. 13. – DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

Vistos desde arriba, los dispositivos aerodinámicos no deben seguir obligatoriamente el contorno de la forma del vehículo, además no pueden en ningún caso sobrepasar la anchura de la carrocería medida en los ejes de las ruedas.

Los dispositivos aerodinámicos que no están homologados con el vehículo de serie deben estar incluidos en la proyección frontal del vehículo.

Delante:

No pueden sobrepasar más de 10 cm. el límite de la carrocería de origen hacia delante y dentro de la proyección vertical de la carrocería de origen. Estos estarán obligatoriamente instalados por debajo del plano que pase por el eje de las ruedas delanteras y mantener la distancia a tierra.

Detrás:

No pueden sobrepasar más de 20 cm. el límite de la carrocería de origen y su perfil dentro de la proyección vertical.

El perfil de ataque de estos elementos delanteros y traseros no puede tener un radio inferior a 10 mm.

Art. 14. – HABITACULO

Todos los guarnecidos y revestimientos pueden ser suprimidos, pero en ningún caso pueden quedar elementos o partes salientes dentro del habitáculo.

No está permitido montar elementos mecánicos en el interior del habitáculo.

La consola de origen debe conservarse, pero podrá adaptarse (igual que en el grupo A). El sistema de calefacción puede ser suprimido o cambiado, pero debe instalarse un sistema anti-vaho para el parabrisas. Está permitido retirar los asientos posteriores.

Art. 15. – BATERIA

La batería ha de estar solidamente fijada y cubierta para evitar cortacircuitos o fugas de líquido.

En el caso de que la batería se desplace de su lugar de origen, la fijación a la carrocería debe ser metálica, con una base metálica y los espárragos metálicos provistos de un recubrimiento aislante fijados al suelo por tornillos y tuercas.

Los espárragos de fijación deben ser de ocho (8) mm de diámetro mínimo, cada espárrago o tornillo debe llevar una contraplaca por debajo de la carrocería de 20 cm² de superficie y 3 mm de grosor como mínimo.

La batería debe estar cubierta por una caja de plástico con fijación propia.

La ubicación es libre, pero si está dentro del habitáculo, debe ser ubicada por detrás de los asientos delanteros. En este caso la caja de protección debe estar provista de una salida de aire hacia fuera del habitáculo, a no ser que se trate de una batería estanca y sin líquido.

Está autorizada una conexión exterior para la batería, siempre que no sobresalga de la carrocería.

Art. 16. – LIMPIAPARABRISAS

El mecanismo es libre pero se debe mantener el número de escobillas de origen. Debe estar en orden de funcionamiento durante toda la prueba.

Art. 17. – SEPARACION ANTI-FUEGO

Todos los vehículos deben tener una separación estanca a los líquidos y las llamas, separando el habitáculo del motor y el depósito de gasolina. Todas las aberturas destinadas a pasar cables, pedales y mandos diversos deben ser lo más ajustadas posible y selladas.

Art. 18. – RETROVISORES

Son obligatorios los dos retrovisores exteriores (derecho e izquierdo) con una superficie mínima de 90 cm² cada uno de ellos.

Art. 19. – FIJACION DEL CAPO DELANTERO Y TRASERO

Las fijaciones suplementarias de seguridad serán como mínimo 2 por capot. Las bisagras de origen se han de conservar operativas. Los cierres originales se deben suprimir.

En todos los casos, las fijaciones suplementarias serán de tipo metálico con pasador.

Art. 20. – SEGURIDAD

Será de aplicación el artículo 253 del Anexo J del año en curso, considerando al vehículo como un Grupo A.

Art. 21. – LUCES

Los faros y las luces de señalización deben ser conformes al Código de la Circulación. No obstante está autorizado modificar la ubicación de las luces de señalización y de posición, en este caso, los agujeros originales deben ser tapados. La marca de las luces y faros es libre.

Los aparatos de iluminación que formen parte del equipamiento normal previsto por el constructor han de ser conformes en cuanto a su funcionamiento previsto por el constructor para el modelo en cuestión. Los faros originales pueden ser cambiados por otros que presenten las mismas funciones de iluminación.

Los faros suplementarios son autorizados con la condición de que el número total de faros no sea superior a ocho (8) exceptuando las luces de posición e intermitentes. Siempre deben ir aparejados.

Los faros suplementarios pueden ser montados encastrados en la carrocería o bien en la calandra, pero las aperturas practicadas deben ser totalmente cubiertas por los faros. Los faros de origen pueden quedar inoperantes y pueden ser tapados con cinta adhesiva.

Está autorizado sustituir un faro rectangular por dos redondos o al revés, montados en un soporte que tape el faro completamente.

Art. 22. – DEPOSITO DE GASOLINA

- A)** Depósito de origen en el emplazamiento original y boca de llenado de origen.
- B)** Depósito FT3 dentro de una estructura estanca a los líquidos y llamas, con una ventana estanca para poder ver el fabricante y la fecha, situado en el maletero y respetando el artículo 253.14 del Anexo J. La boca de llenado puede estar desplazada pero no puede sobresalir de la carrocería. La capacidad debe respetar el artículo 255.5.9 del Anexo J.

Art. 23. – PESO MÍNIMO

En la siguiente tabla se expresa el peso real mínimo del vehículo, sin piloto ni copiloto, sin su equipamiento, en todo momento de la prueba. Ningún vehículo podrá pesar menos que el peso mínimo indicado.

	2 válvulas por cilindro o sobrealimentados.	Más de 2 válvulas por cilindro.
Hasta 1.150 cc.	650 kg	700 kg
Más de 1.150 cc. hasta 1.400 cc.	710 kg	790 kg
Más de 1.400 cc. hasta 1.600 cc.	780 kg	880 kg
Más de 1.600 cc. hasta 2.000 cc.	860 kg	960 kg

Esta tabla es válida para todas las pruebas.

Art. 24. – LASTRE

Está permitida la colocación de uno o varios lastres, con la condición de que sean bloques sólidos y unitarios, fijados a la carrocería con tornillos y tuercas al suelo del habitáculo (mínimo 2) y deben ser fácilmente precintados por los Comisarios técnicos. El lastre será repartido en unidades de 10 kg como máximo. Los tornillos deben llevar una contraplaca cada uno de 25 cm² de superficie y un grosor de 3 mm como mínimo.