



# **REGLAMENTO TECNICO CAMPEONATO VASCO DE RALLYES**

	<b>INDICE</b>	<b>PAG</b>
Artículo 1.-	Vehículos de Grupo A, N, S2000, WRC y R	3
Artículo 2.-	Vehículos de Grupo A y N con homologación caducada (Grupo R)	3
Artículo 3.-	Vehículos de Grupo B	4
Artículo 4.-	Vehículos históricos	4
Artículo 5.-	Vehículos de circuitos	5
Artículo 6.-	Vehículos procedentes de Copas Nacionales	5
Artículo 7.-	Vehículos procedentes de Campeonatos Nacionales	5
Artículo 8.-	Vehículos de Formula Libre (FL)	6
Artículo 9.-	Vehículos categoría F2000	6
Artículo 10.-	Disposiciones Generales	6
Artículo 11.-	Seguridad	7
Artículo 12.-	Pesos	8
Anexo 1	Tabla resumen de Vehículos Autorizados	11
Anexo 2	Pesos grupos R	12
Anexo 3	Reglamento Técnico F2000	16
Anexo 4	Vehículos procedentes de Campeonatos Nacionales	35
Anexo 5	Formula Libre	36
Anexo 6	Pasaportes de Homologación	40

Artículo Modificado	Fecha de Aplicación
Artículo 2.2. Anexo 6	01 -01-2025

## ARTICULO 1. VEHICULOS CON HOMOLOGACION FIA DE GRUPO A, N, S2000, WRC, R Y Ra

**1.1.** Vehículos de Grupo A: con una homologación caducada hasta 8 años y que cumplan el artículo 255 del Anexo J. No tendrán limitación de cilindrada.

Tabla de pesos que se deberá cumplir en Grupo A, según art 4. (Artículo 255 Anexo J 2018)

hasta	1000 cm3			720 kg
de más de	1000 cm3	a	1150 cm3	790 kg
de más de	1150 cm3	a	1400 cm3	840 kg
de más de	1400 cm3	a	1600 cm3	920 kg
de más de	1600 cm3	a	2000 cm3	1000 kg
de más de	2000 cm3	a	2500 cm3	1080 kg
de más de	2500 cm3	a	3000 cm3	1150 kg
de más de	3000 cm3	a	3500 cm3	1230 kg
de más de	3500 cm3	a	4000 cm3	1400 kg
de más de	4000 cm3	a	5000 cm3	1500 kg
de más de	5000 cm3	a	5500 cm3	1590 kg
más de	5500 cm3			1680 kg

En rallyes, para los vehículos de cuatro ruedas motrices, con un motor atmosférico de una cilindrada entre 1.600 y 3.000 cm3, o bien con un motor con turbocompresor y una brida impuesta por el artículo 5.1.8.3, y una cilindrada equivalente menor o igual a 3.000 cm3, el peso mínimo se fija en 1.230 Kg.

**1.2.** Vehículos de Grupo N: con una homologación caducada hasta 8 años y que cumplan con el artículo 254 del Anexo J. No tendrán limitación de cilindrada.

**1.3.** Vehículo S2000: definidos en el artículo 254 A y 255 A del Anexo J (2013)

**1.4.** Vehículos WRC y WRC2: definidos en el artículo 255 del Anexo J (WRC-2016) (WRC2-2021)

**1.5.** Vehículos S1600: definidos en el artículo 255 del Anexo J (2019)

**1.6.** Vehículos Kit Car: definidos en el artículo 255 del Anexo J (2019)

**1.7.** Vehículos de Grupo R FIA:

- Reglamento específico para vehículos del grupo R: Artículo 260 del Anexo J (2018)
- Reglamento para vehículos R3T: Artículo 260 D del Anexo J (2019)
- Reglamento específico para el Grupo R3: Artículo 260D del Anexo J (2019)
- Reglamento para vehículos R5: Artículo 261 del Anexo J

**1.8.** Vehículos Rally 1: definidos en el reglamento específico para Rallye 1 del Anexo J Artículo 262

**1.9.** Vehículos Rally 2: definidos en el reglamento específico para Rallye 2 del Anexo J Artículo 261

**1.10.** Vehículos Rally5-Rally4-Rally3: definidos en el reglamento específico para Rally5-Rally4-Rally3 del Anexo J Artículo 260.

### ARTICULO 2. VEHICULOS DE GRUPO A Y N CON HOMOLOGACION CADUCADA (GRUPO R)

**2.1.** Son vehículos que con una homologación caducada en más de 8 años en Grupo A y con una homologación caducada en más de 8 años en grupo N.

**2.2.** Dichos vehículos deberán de estar conformes con su ficha de homologación o con la reglamentación correspondiente al anexo J. En caso de que durante la vigencia de la homologación del vehículo hubiera variaciones en la reglamentación del anexo J con respecto a su ficha de homologación, el vehículo deberá cumplir una de ellas e informar de ello el concursante.

Los vehículos del tipo BMW 325i encuadrados en clase 3 grupo R estarán autorizados a montar llanta de 18 pulgadas.

**2.3.** El peso de dichos vehículos será el correspondiente a su cilindrada en el anexo J del año en que se homologó dicho vehículo. Ver tabla de referencia en Anexo 2.

**2.4.** Bridas: Los vehículos dotados de turbocompresor deberán de disponer de una brida según la siguiente tabla:

Año de Homologación. Art 2.2.	Diámetro de Brida
Hasta 1990	Sin brida
Desde 1990 a 1992	40 mm
De 1992 a 1995	38 mm
De 1995 en adelante	36 mm

**2.5.** Los vehículos sobrealimentados homologados antes del 01.01.1987, multiplicaran su cilindrada por 1,4.

### ARTICULO 3. VEHICULOS DE GRUPO B

**3.1.** Dichos vehículos deberán cumplir con su ficha de homologación.

**3.2.** Deberán cumplir el peso mínimo del artículo 256 del Anexo J del C.D.I.

hasta	1000 cm <sup>3</sup>			620 kg
de más de	1000 cm <sup>3</sup>	a	1400 cm <sup>3</sup>	700 kg
de más de	1400 cm <sup>3</sup>	a	1600 cm <sup>3</sup>	780 kg
de más de	1600 cm <sup>3</sup>	a	2000 cm <sup>3</sup>	860 kg
de más de	2000 cm <sup>3</sup>	a	2500 cm <sup>3</sup>	940 kg
de más de	2500 cm <sup>3</sup>	a	3000 cm <sup>3</sup>	1020 kg
de más de	3000 cm <sup>3</sup>	a	3500 cm <sup>3</sup>	1100 kg
de más de	3500 cm <sup>3</sup>	a	4000 cm <sup>3</sup>	1180 kg
de más de	4000 cm <sup>3</sup>	a	4500 cm <sup>3</sup>	1260 kg
de más de	4500 cm <sup>3</sup>	a	5000 cm <sup>3</sup>	1340 kg
de más de	5000 cm <sup>3</sup>	a	5500 cm <sup>3</sup>	1420 kg
más de	5500 cm <sup>3</sup>			1500 kg

## ARTICULO 4. VEHICULOS HISTORICOS

### 4.1. CLASE 9. GRUPO H

Automóviles de los Grupos 1, 2, 3 y 4 (Turismo, Turismo de Competición, Gran Turismo y Gran Turismo de Competición) homologados hasta el 31/12/1981. Automóviles de Grupo 5, deberán conformes a los artículos 268 y 269 del anexo J del CDI del año 1981.

### 4.2. GRUPO H1

Automóviles de los Grupos A y N homologados hasta el 01.01.1990. Deberán estar conformes a su ficha de homologación.

4.2. La EAF-FVA se reserva a incluir otros vehículos que tengan una especial significación deportiva y no estén englobados en ninguna de las clases establecidas

## ARTICULO 5. VEHICULOS DE CIRCUITOS

5.1. Los vehículos procedentes de las copas de circuito monomarcas están autorizados a participar de pleno derecho, en los Campeonatos Vascos de Rallyes y Rallysprint de Asfalto, previa consulta y posterior estudio por parte de la EAF-FVA.

5.2. Dichos vehículos deben de cumplir con el artículo 253 del Anexo J (Equipamiento de Seguridad).

5.3. Dichos vehículos deben de poseer tanto la ficha de homologación del mismo, si la tuviera, como la ficha técnica de la copa monomarca correspondiente.

### 5.4. Reglas generales:

- Dichos vehículos podrán ser equipados con los elementos mecánicos correspondientes únicamente a la ficha técnica de la copa, así como a su ficha de homologación, excepto variantes VK.
- Dichos vehículos a todos los efectos mecánicos serán considerados como de grupo A.

### 5.5. Reglas particulares:

- Turbo: En el caso de ser un vehículo sobrealimentado, este deberá de cumplir el artículo 5.1.8.3 b) del Anexo J del C.D.I., Artículo 255.
- Motor: Podrá seguir las especificaciones correspondientes a su ficha técnica de la copa o a su ficha de homologación, según corresponda.
- Frenos: Podrá seguir las especificaciones correspondientes a su ficha técnica de la copa o a su ficha de homologación, según corresponda.
- Peso: Deberá de cumplir el artículo 9.1. de este Reglamento Técnico. - Catalizador: Obligatorio si lo tuviera su versión comercial.

### 5.6. Vehículos de la categoría Nacional 2

Es obligatoria la presentación de su Ficha de Homologación. Tendrán que estar conforme a ella. La EAF-FVA tendrá la potestad de lastrar dichos vehículos si así lo viera conveniente. Serán considerados como vehículos de la categoría A2.

## ARTICULO 6. VEHICULOS PROCEDENTES DE COPAS NACIONALES

6.1 Aquellos vehículos procedentes de las copas monomarcas o de promoción de los Campeonatos de España de Rallyes de Asfalto o de otras Copas de Promoción, están autorizados a montar aquellos elementos mecánicos que  
Reglamento Técnico Campeonato Vasco de Rallyes

estuvieran permitidos en dichas copas, sin variación de grupo y clase.

6.2 Será el concursante el que deba facilitar dicha ficha técnica de la copa, cuando así se le sea requerido.

## ARTICULO 7. VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

7.1. Los vehículos procedentes de Campeonatos nacionales estarán detallados en el Anexo 4 al presente reglamento

7.2. Los vehículos del Grupo Nacional 1 deberán cumplir lo establecido en el Reglamento Técnico dispuesto en el Anexo 8 de las PCCCTCE. Así mismo deberán cumplir con la siguiente tabla de bridas.

TIPO DE TRACCION	PESO (kg)	BRIDA (mm)
2 ruedas motrices (2RM)	de 1080 kg a 1129 kg	34
	de 1130 kg a 1179 kg	35
	de 1180 kg a 1229 kg	36
	más de 1230	37
4 ruedas motrices (4RM)	de 1200 kg a 1249kg	34
	de 1250 kg a 1299 kg	35
	de 1300 kg en adelante	36

7.3. Los vehículos del grupo N+ dispondrán de una brida según anexo J de 36 mm.

7.4. Según reglamentación de vehículos prototipos Nacional E2 de la RFEDA

## ARTICULO 8. VEHICULOS FORMULA LIBRE (FL)

8.1. Todo lo dispuesto sobre esta categoría, está detallado en el reglamento del Trofeo Vasco de Fórmula Libre de Rallyes

## ARTICULO 9. VEHICULOS DE LA CATEGORIA F2000

9.1. Todo lo dispuesto sobre esta categoría, esta detallado en el Anexo 3.

## ARTICULO 10. DISPOSICIONES GENERALES

10.1. La tabla de pesos que se deberá cumplir los vehículos de Grupo A será lo establecido en el artículo 255 del Anexo J de la Fia, Art.4 Pesos.

10.2. En rallyes, para los vehículos de cuatro ruedas motrices, con un motor atmosférico de una cilindrada entre 1.600 y 3.000 cm<sup>3</sup>, o bien con un motor con turbocompresor y una brida impuesta por el artículo 5.1.8.3, y una cilindrada equivalente menor o igual a 3.000 cm<sup>3</sup>, el peso mínimo se fija en 1.230 Kg.

10.3. Los vehículos de Grupo N deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación.

10.4. El peso mínimo de los vehículos VK-S2000, será de 1.200 kg según el artículo 245 A4.2 del Anexo J (2013) .

10.5. El peso mínimo de los vehículos VK-S1.600, será de 1.000 kg según el artículo 255 6.2 del Anexo J (2019).

- 10.6.** El peso de los Grupo B está reflejado en el artículo 3.2 del presente Reglamento.
- 10.7.** El peso de los Grupo A2 está reflejado en el artículo 5.5 del presente reglamento.
- 10.8.** El peso de los Grupo R está reflejado en el Anexo 2 al reglamento técnico.
- 10.9.** Los vehículos están autorizados a tomar elementos externos de carrocería de otros modelos de la misma marca, siempre y cuando no suponga ningún tipo de mejora en las prestaciones del vehículo.
- 10.10.** La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el rallye está prohibida, salvo autorización expresa de la EAF-FVA Únicamente se permite a los equipos filmar durante los reconocimientos. A aquel equipo que no cumpla esta norma se le será impuesta una sanción por parte de los Comisarios Deportivos y las imágenes grabadas pasaran a propiedad de la EAF-FVA
- 10.11.** La ficha de homologación que tiene que ser presentada en las verificaciones técnicas deberá ser original.
- 10.12.** El vehículo participante deberá presentarse a las verificaciones técnicas en perfecto estado de chapa y pintura.
- 10.13.** Está prohibido el uso combinado de neumáticos de competición y de calle.  
Los neumáticos de competición con homologación para su uso en carretera, serán considerados como neumáticos de competición. La medida de llanta usada en todo momento de la competición será exactamente igual en las cuatro ruedas del vehículo participante, salvo excepción, rueda de repuesto de origen, autorizado en ficha de homologación o autorizado por el Colegio de Comisarios Deportivos.
- 10.14.** Cuando una prueba puntuable para certámenes nacionales, lo fuese también para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Vascos y hubiese vehículos que no cumpliesen los Reglamentos aplicables a los primeros peros si a los de la EAF-FVA quedarán automáticamente inscritos dentro de estos.
- 10.15.** Todos los vehículos deberán contar con las medidas de seguridad que exige el Código de Circulación vigente (triángulos de señalización, chalecos reflectantes,...)

## ARTICULO 11. SEGURIDAD

- 11.1.** Los vehículos homologados antes del 01.01.2016, deberán cumplir lo establecido en el artículo 253-8 del año 2016. Los vehículos homologados después del 01.01.2016 deberán cumplir lo establecido con artículo 253-8 en vigor.
- 11.2.** Todos los vehículos participantes en el Trofeo Vasco de Vehículos Históricos deberán cumplir el Artículo 4 del Reglamento Técnico de la Copa de España de Rallyes de Velocidad para Vehículos Históricos, a excepción del artículo 4.5 que queda como se indica en el artículo 11.1 del presente reglamento.
- 11.3.** Todos los vehículos participantes deberán cumplir las siguientes medidas de seguridad:
- 3.1.** Si no se utilizan láminas plateadas o tintadas o si las ventanillas laterales o el techo solar no están hechos de cristal laminado es obligatorio el uso de láminas anti desintegración incoloras en las ventanillas laterales y en el techo solar.  
El espesor de dichas láminas no debe ser superior a 100 micras. El uso de láminas plateadas o tintadas solo se autoriza en las ventanas laterales, en la luna trasera y en el techo solar, y bajo las siguientes

condiciones: o Aperturas practicadas en estas láminas deben permitir a una persona situada en el exterior ver al conductor, así como el contenido del vehículo.

**3.2.** Para Rallyes, deben llevarse a bordo dos corta-cinturones en todo momento. Deben ser accesibles con facilidad a piloto y copiloto mientras están sentados con los cinturones abrochados.

**3.3** En los lugares donde los cuerpos de los ocupantes puedan entrar en contacto con la estructura de seguridad debe instalarse un revestimiento protector no inflamable. En aquellos puntos en los que los cascos de los ocupantes pudieran entrar en contacto con la estructura de seguridad, el revestimiento debe cumplir con la Norma FIA 8857-2001, tipo A (ver la Lista Técnica nº 23 "Revestimiento Protector Homologado por la FIA").

### ARTICULO 12. PESOS

El peso mínimo del vehículo (bajo condiciones del artículo 4.3 del Artículo 255 del Anexo J del CDI) con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y copiloto) será el peso mínimo establecido en este artículo 10.1 + 160kg respectivamente.

<b>TABLA RESUMEN PESOS Y BRIDAS – RALLYES/RALLYSPRINT</b>		
VEHICULO	PESO	BRIDA
Grupo A (FIA)	Artículo 1.1 Reglamento Técnico EAF-FVA	Atmosférico: N/A Sobrealimentado: 34mm (*) Sobrealimentado Diesel: 37mm
Grupo N (FIA)	Según Ficha Homologación	Atmosférico: N/A Sobrealimentado: 33mm Sobrealimentado Diesel: 35mm
Grupo GT (RFEdA)	Según Anexo 8 de las PCCCTCE de la RFEdA	N/A
Grupo N+ (RFEdA)	Según Anexo 8 de las PCCCTCE de la RFEdA	Sobrealimentado: 36mm
Nacional 1-N1 (RFEdA)	Según Ficha de Homologación	Sobrealimentado: según art 7.2 del Presente reglamento
Nacional 3-N3 (RFEdA)	Según Ficha de Homologación	Según Ficha Homologación
S 2000 Rallye (FIA)	1.200 kg - Artículo 254 A Anexo J Art 4	Atmosférico: N/A
S 2000 Rallye (1.6T)(FIA)	1.200 kg - Artículo 255 A Anexo J Art 4	Sobrealimentado: 33mm
Grupo R5 (FIA)	Artículo 261 Anexo J	Sobrealimentado: 32mm

Grupo R4 (FIA)	1.300 kg – Artículo 260 Anexo J Art 201-03		Sobrealimentado: 33mm
Grupo R3 (FIA)	R3C - 1.080 kg-Art 260 Anexo J (201-05)		Atmosférico: N/A
	R3T – 1.080 kg-Art 260D Anexo J (201-3)		Sobrealimentado: 29mm
	R3D – 1.080 kg-Art 260D Anexo J (201-4)		Sobrealimentado: 29mm
Grupo R2 (FIA)	R2B - 1.030 kg-Art 260 Anexo J (201-04)		Atmosférico: N/A
	R2C – 1.080 kg-Art 260 Anexo J (201-04)		
Grupo R1 (FIA)	R1A - 980 kg-Art 260 Anexo J (201-03)		Atmosférico: N/A
	R1B – 1.030 kg-Art 260 Anexo J (201-03)		
Grupo Ra1	Art. 262 Anexo J 201	1.260kg en vacío 1.430 kg con piloto y copiloto	Sobrealimentado: 42mm
Grupo Ra2	Art. 262 Anexo J 201-1	1230 kg en vacío 1.390 kg con piloto y copiloto	Sobrealimentado: 32mm
Grupo Ra5	Art. 260 Anexo J 201-3	1.030 kg 1.080 kg	Atmosf y turbo hasta 1067 cc Turbo de 1067cc a 1333cc
Grupo Ra4B y Ra4C	1.080kg Artículo 206 Anexo J (201-4)		Sobrealimentado: 30mm
Grupo Ra3	1.210kg Artículo 206 Anexo J (201-5)		Sobrealimentado: 31mm
Grupo B	Artículo 3 Reglamento Técnico EAF-FVA		Según Ficha Homologación
Kit Car/Maxi (2.000 cc)	1.200 kg Artículo 1.1 Reglamento Técnico EAF-FVA		Según Ficha Homologación

Kit Car 1.600/Super 1600	1.000 kg – Artículo 255-6.2 Anexo J	Según Ficha Homologación
Grupo R (EAF-FVA)	Artículo 2.3 Reglamento Técnico EAF-FVA	Artículo 2.4 R Técnico EAF-FVA 
F 2000	Según Anexo 3 al presente reglamento	Según Anexo 3
Grupo A2 (EAF-FVA)	Artículo 5.5 Reglamento Técnico EAF-FVA	Sobrealimentado: 34mm
Históricos	Artículo 4 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A

## ANEXO 1. TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

CLASES CAMPEONATOS VASCOS RALLYES 2024			
Clase	Gr.N	Gr.A - Gr.R – R(FIA) - Ra	F2000 - A2 – E2 - Históricos
1	Hasta 2.000	Hasta 1.600 –R1A-R1B	F1 (hasta 1.150) - A2 (hasta 1.4)
2	De 2.000 a 2.500	Hasta 2.000 – R2B-Ra3B	F2(más 1.150 a 1.400) - A2 (de 1.4 a 1.6)
3	Más de 2.500	De 2.000 a 2.500- R2C-Ra3C-Ra5	
4		De 2.500 a 2.800 - Kit Car 1.600-s1600 – R3C – S1600 – R3T – Ra3D-Ra4B	F3 (más de 1.4 a 1.6) – A2 (Copas de 1.4 a 2.0)
5	Más de 2.500 (4x4)	Más de 2.800 – Ra4C – GrB	F4 (más 1.6 a 2.0) – A2 (Copas de 2.0 a 3.0)- E2
6	S2000 – N Plus	Kit Car 2.000,WRC,WRC 2, GT, S2000/WRC, R4, R5, N1, N5, Ra1 – Ra2	F5 (más 2.0 a 2.5) - A2 (copas más de 3.000)
9			H (Histórico – Pre 81)
10	FORMULA LIBRE RALLYES		

Quedan específicamente no autorizados los vehículos del tipo Rallye 5 - Kit

## ANEXO 2. PESOS GRUPOS R

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Hasta 1.000 cc	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg	620 kg
1.300 cc	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg
1.600 cc	800 Kg	800 Kg	800 Kg	800 Kg	800 Kg	800 Kg	780 Kg	780 Kg	780 Kg
2.000 cc	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	860 Kg	860 Kg	860 Kg
2.500 cc	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	940 Kg	940 Kg	940 Kg
3.000 cc	1.035 Kg	1.035 Kg	1.035 Kg	1.035 Kg	1.035 Kg	1.035 Kg	1.020 Kg	1.020 Kg	1.020 Kg
3.500 cc	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.100 Kg	1.100 Kg	1.100 Kg
4.000 cc	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.185 Kg	1.180 Kg	1.180 Kg	1.180 Kg
4.500 cc	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.260Kg	1.260Kg	1.260Kg
5.000 cc	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.325 Kg	1.340 Kg	1.340 Kg	1.340 Kg
5.500 cc	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.420 Kg	1.420 Kg	1.420 Kg
Más de 5.500 cc	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Hasta 1.000 cc</b>	620 kg	620 kg	670 kg	670 kg	670 kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg
<b>1.300 cc</b>	700 Kg	700 Kg	760 Kg	760 Kg	760 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg
<b>1.600 cc</b>	780 Kg	780 Kg	850 Kg	850 Kg	850 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg
<b>2.000 cc</b>	860 Kg	860 Kg	930 Kg	930 Kg	930 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg
<b>2.500 cc</b>	940 Kg	940 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg
<b>3.000 cc</b>	1.020 Kg	1.020 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg
<b>3.500 cc</b>	1.100 Kg	1.100 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg
<b>4.000 cc</b>	1.180 Kg	1.180 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg
<b>4.500 cc</b>	1.260Kg	1.260Kg	1.370Kg	1.370Kg	1.370Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg
<b>5.000 cc</b>	1.340 Kg	1.340 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg
<b>5.500 cc</b>	1.420 Kg	1.420 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg
<b>Más de 5.500 cc</b>	1.500 Kg	1.500 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg	1.680 Kg	1.680 Kg	1.680 Kg	1.680 Kg	1.680 Kg

Tabla de pesos basado en el anexo 2.

Homologación	Marca	Modelo	Cilindrada	Fecha Homologación	Peso
A-5292	BMW	325i	2494	01.02.1986	960
A-5348	BMW	325ix	2494	01.01.1988	940
A-5327	BMW	M3	2302	01.03.1987	960
A-5440	BMW	325i (E36)	2494	01.11.1991	940
A-5454	BMW	325i (E36/2)	2494	01.03.1992	940
A-5490	BMW	M3 (E36)	2990,5	01.06.1993	1.110
A-5365	Citroen	AX GT	1361	01.05.1988	780
A-5347	Citroen	AX Sport	1294	01.01.1988	780
A-5445	Citroen	AX GTI	1360,5	01.01.1992	780
A-5468	Citroen	ZX 16v	1998	01.01.1993	930
A-5095	Citroen	Visa GT	1360	01.01.1983	800
A-5288	Citroen	Visa GTI	1580	01.02.1986	800
A-5278	Fiat	Uno Turbo IE	1821	01.10.1985	880
A-5273	Ford	Escort RS Turbo	2236	01.06.1985	960
A-5258	Ford	Fiesta XR2	1599	01.02.1985	800
A-5403	Ford	Fiesta XR2i	1599	01.02.1990	780
A-5370	Ford	Sierra Cosworth 2RM	3390	01.10.1988	1.100
A-5414	Ford	Sierra Cosworth 4x4	3391	01.08.1990	1.100
A-5323	Ford	Sierra RS Cosworth	2791	01.01.1987	1.035
A-5285	Ford	Sierra XR 4x4	2795	01.01.1986	1.035
A-5238	Ford	Sierra XR4i	2793	01.07.1984	1.035
A-5305	Subaru	Coupe 4WD	2495	01.07.1986	960
A-5399	Subaru	Legacy 4WD	3390	01.01.1990	1.100
A-5259	Subaru	4WD Sedan	2495	01.03.1985	960
A-5320	Opel	Kadett GSI 2.0	1998	01.01.1987	880
A-5369	Opel	Kadett GSI 16v	1988	01.10.1988	860
A-5170	Opel	Corsa 1.3	1297	01.09.1983	720

A-5375	Opel	Corsa GSI	1598	01.01.1989	780
A-5214	Lancia	Delta HF	2219	01.04.1984	960
A-5324	Lancia	Delta HF 4WD	2793	01.01.1987	960
A-5355	Lancia	Delta HF Integrale	3392	01.03.1988	1.100
A-5394	Lancia	Delta HF Integrale 16v	3392	01.10.1989	1.100
A-5364	Mitsubishi	Galant VR 4	3396	01.05.1988	1.100
A-5158	Peugeot	205 GT	1360	01.07.1983	800
A-5213	Peugeot	205 GTI	1580	01.04.1984	800
A-5301	Peugeot	205 GTI 115cv	1580	01.05.1986	800
A-5325	Peugeot	205 GTI 1900	1905	01.02.1987	880
A-5366	Peugeot	205 Rallye	1294	01.07.1988	700
A-5332	Peugeot	309 GTI	1905	01.04.1987	880
A-5419	Peugeot	309 GTI 16v	1905	01.10.1990	860
A-5342	Renault	11 Turbo	1956	01.10.1987	880
A-5211	Renault	11 Turbo	1961	01.04.1984	880
A-5418	Renault	19 16S	1764	01.10.1990	860
A-5349	Renault	21 2 l Turbo	3392	01.02.1988	1.100
A-5262	Renault	5 GT Turbo	1961	01.04.1985	880
A-5363	Toyota	Celica 2000 GT Four	3397	01.05.1988	1.100
A-5382	Suzuki	Swift 1300	1299	01.04.1989	700
A-5214	Volkswagen	Golf GTI	1781	01.04.1984	880
A-5295	Volkswagen	Golf GTI 16v	1781	01.03.1986	880
A-5425	Volkswagen	Golf GTI G60	3028	01.01.1991	1.100
A-5172	Volkswagen	Golf GTI	1588	01.10.1983	800
A-5398	Volkswagen	Golf Rallye G60	2999	01.12.1989	1.020

## ANEXO 3. REGLAMENTO TECNICO F2000

Sección Artículo	Def 1	Def 2	R	REGLAMENTO	
<b>1. GENERAL</b>					
<b>1.0</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Preámbulo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estas normas están redactadas en términos de autorizaciones. En consecuencia, cualquier modificación está prohibida si no está autorizada por este reglamento. Además, cualquier modificación autorizada no puede justificar una modificación no autorizada.</li> <li>Este Reglamento Técnico deberá ser utilizado con los Artículos 251, 252, 253, 254, 255, 260 y 260 D del presente Anexo J así como con las correspondientes hojas del Grupo R y Grupo A.</li> <li>Los artículos de este Reglamento Técnico aplicables a los F2000 – Grupo Especial [automóviles cuyo modelo se comercializó antes de finales de 1981] son todos aquellos: <ul style="list-style-type: none"> <li>dedicado al Grupo F2000 – Definición 1, excluyendo excepciones [cf. Lista de exenciones F2000: especificaciones en el sitio web ffsa.org],</li> <li>agrupados al final de este Reglamento Técnico [capítulo 10].</li> </ul> </li> </ul> <p>Nota: no se emite nuevo Pasaporte Técnico para el F2000 – Grupo Especial.</p>	
<b>1.1</b>	<b>DEFINICIONES</b>				
<b>1.1-1</b>	<b>X</b>			<p><b>F2000 – Definición 1</b> Modelo de coche de 2 ruedas motrices que tenga una homologación de las mencionadas en el artículo 1.2-1</p>	
<b>1.1-2</b>		<b>X</b>		<p><b>F2000 – Definición 2</b> Automóviles de pasajeros o de gran turismo generalizados, en el mercado desde hace más de 5 años, con 2 ruedas motrices.</p>	
<b>1.1-3</b>			<b>X</b>	<p><b>F2000-R</b> Modelo de coche de 2 ruedas motrices que tenga una homologación de las mencionadas en el artículo 1.2-1</p>	
<b>1.1-4</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>vehículo base</b> El vehículo básico es el automóvil exacto para el que se presenta la solicitud de pasaporte técnico y corresponde en todos los aspectos a los documentos relacionados con el mismo [formulario de homologación o definición de formulario descriptivo 2].</p>	
<b>1.1-5</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<p><b>Cuadro</b> Estructura general del automóvil que ensambla las partes mecánicas y la carrocería, incluyendo todas las partes integrantes de dicha estructura. Nota: cualquier bastidor auxiliar extraíble, travesaño o soporte de brazo de suspensión se incluye en la definición de chasis</p> <p><b>Casco</b> Estructura formada por partes de la carrocería y que tiene las funciones del chasis.</p>	
<b>1.2</b>	<b>APROBACION</b>				
<b>1.2-1</b>	<b>X</b>			Tipo de aprobación:	Términos :
				Grupos A/D	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aprobación por más de 5 años.</li> <li>Presentación de la ficha de homologación Grupo A obligatoria en cualquier momento de la prueba.</li> </ul>
<b>1.2-2b</b>		<b>X</b>		Automóviles matriculados en la Revue Automobile Suisse y que figuran en la lista de formularios de homologación F2000 – Definición 2 de la FFSA.	
<b>1.2-2b</b>		<b>X</b>		Caso particular :	Términos :
					<p>Para los coches de tipo "GT" que no tengan los "índices de habitabilidad" del Grupo A, pero que estén contruidos en grandes series, los criterios de elegibilidad son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>motor de gasolina de aspiración natural con una cilindrada máxima de 2000 cm3,</li> <li>motor sobrealimentado con una cilindrada máxima de 1428 cc3. No es obligatoria una brida.</li> <li>motor sobrealimentado con una cilindrada de más de 1428 cc3 a 1785cm3 equipado con una brida de 36 mm,</li> <li>2 ruedas motrices,</li> <li>carrocería coupé cerrada o hard-top,</li> <li>Chasis monocasco de acero (sin chasis tubular, aluminio o composite),</li> <li>jaula de seguridad con cruz en el techo según dibujo 253.12 o una V en el</li> </ul>

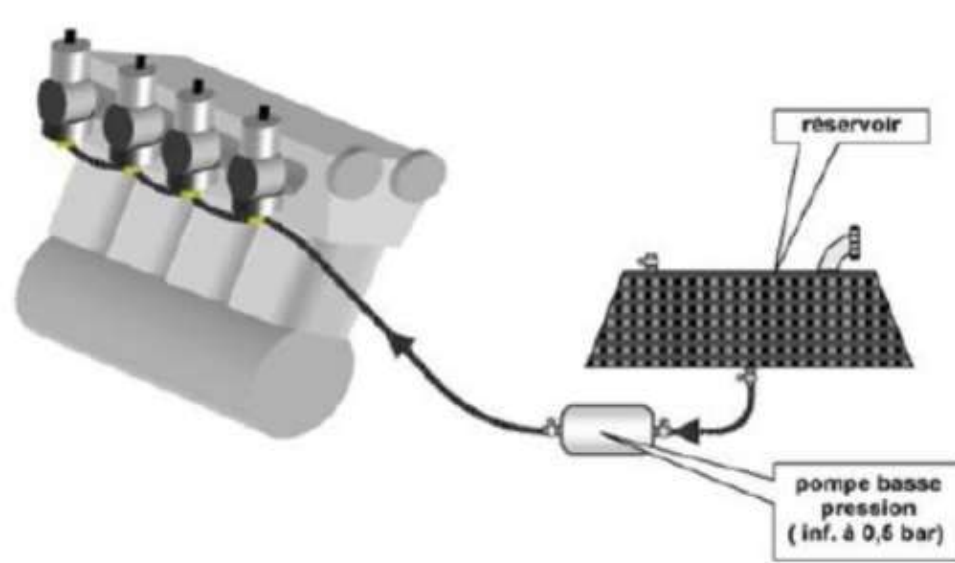

					techo según dibujo 253-14 y una V en los puntales traseros según dibujo 253-22 será obligatoria en el caso de un coche con "duro - parte superior".	
1.2-3			X	Tipo de aprobación:	Términos :	
				Grupo R	Presentación de la ficha de homologación del Grupo A incluyendo la variante R [VR] correspondiente, obligatoria en todo momento durante la prueba.	
1.3				<b>NUMERO DE PLAZAS</b>		
1.3-1	X	X	X	Estos autos deben tener al menos cuatro asientos, de acuerdo con las dimensiones definidas para Turismos [Grupo A].		
<b>2. DIMENSIONES, PESO</b>						
2.1				<b>LARGO</b>		
2.1-1	X	X	X	El ancho total del automóvil no debe exceder los 1900 mm.		
2.2				<b>ALTURA MINIMA</b>		
2.2-1	X	X	X	Ninguna parte del automóvil debe tocar el suelo cuando todos los neumáticos, ubicados en el mismo lado, están desinflados y el automóvil descansa sobre suelo nivelado		
2.3				<b>PESO MINIMO</b>		
2.3-1	X	X	X	No se podrá realizar ninguna modificación o arreglo para acercar el automóvil lo más posible al peso mínimo en detrimento de la integridad de la estructura del automóvil o de cualquier elemento que contribuya a la seguridad.		
2.3-2	X	X		Este es el peso real del coche, sin conductor ni copiloto, ni su equipamiento y con un máximo de una rueda de repuesto. Se especifica a continuación de acuerdo con los criterios mencionados en la tabla:		
					Coches de 2 válvulas de Coches o sobrealimentado	De más de 2 válvulas por cilindro o sobrealimentado
				Hasta 1150 cm3	650 kg	700 kg
				más de 1150 cm3 a 1400 cm3	710 kg	790 kg
				más de 1400 cm3 a 1600 cm3	780 kg	880 kg
				más de 1600 cm3 a 2000 cm3	860 kg	960 kg
Más de 2000cm3 a 2500 cm3 para vehículos sobrealimentados con brida de 36mm	1080 kg	1080 kg				
2.3-3			X	Este es el peso real del coche, sin conductor ni copiloto, ni su equipamiento y con un máximo de una rueda de repuesto. Se especifica a continuación de acuerdo con los criterios mencionados en la tabla:		
				Hasta 1150 cm3	960 kg	
				más de 1150 cm3 a 1400 cm3	1010 kg	
				más de 1400 cm3 a 1600 cm3	1010 kg	
				más de 1600 cm3 a 2000 cm3	1060 kg	
Más de 2000cm3 a 2500 cm3 para vehículos sobrealimentados con brida de 36mm	1060					
<b>3. MOTOR</b>						
3.1				<b>MOTOR</b>		
3.1-1	X	X		El motor debe ser de combustión interna y el conjunto bloque y culata debe provenir de un automóvil de la misma marca que el automóvil base o cumplir con el artículo 3.2-2 de este reglamento.		
3.1-2	X	X		Se autoriza la mezcla de bloque/culata de la misma marca o de acuerdo con el artículo 3.2-2 de este reglamento.		
3.1-3	X	X		El número de válvulas por cilindro es libre pero se debe respetar el peso según el artículo 2.3-1 de este reglamento.		
3.1-4			X	Los automóviles del grupo R deben utilizar el bloque motor y la culata descritos en el formulario de homologación correspondiente, sin modificaciones. La cilindrada debe ser la indicada en el formulario de homologación. El cigüeñal, bielas, pistones, árboles de levas, válvulas, cárteres y accesorios relacionados (segmentos, pasadores, copas, casquillos) son libres de marca y origen con respecto a las dimensiones y peso indicados en el formulario de certificación.		
3.1-5	X	X		El motor puede provenir de un automóvil de la misma marca que el automóvil base, bajo una de las siguientes condiciones: ▪ coche homologado desde hace más de 5 años en el Grupo A, ▪ coche que figura en la lista de coches admitidos en FA/FN.		
3.1-6		X		El motor puede provenir de un automóvil producido en serie nunca homologado por la FIA de la misma marca que el automóvil base y homologado por la FFA de acuerdo con la Definición 2.		

3.1-7		X		Se autorizan los coches sobrealimentados, dentro del límite de una cilindrada máxima de 1785 cm3	
3.1-8	X	X	X	Los únicos automóviles con motor Diesel autorizados son aquellos cuyo Pasaporte Técnico haya sido emitido antes del 01/01/2023.	
3.2				MOTOR DE SUSTITUCION	
3.2-1	X	X		Sustitución de un motor de gasolina sobrealimentado por un motor de gasolina atmosférico con una cilindrada máxima de 2000 cc3homologado en el grupo N/A o FN/FA o según la definición 2 está autorizado en las condiciones que se muestran en la siguiente tabla:	
				Cilindrada nominal del motor sobrealimentado original:	Cilindrada máxima del motor de aspiración natural de reemplazo:
				Hasta 766 cm3	Hasta 1150 cm3
				más de 766 cm3 a 927 cm3	más de 1150 cm3 a 1400 cm3
				más de 927 cm3 a 1067 cm3	más de 1400 cm3 a 1600 cm3
				más de 1067 cm3 a 1428 cm3	más de 1600 cm3 a 2000 cm3
				Ejemplo de coche con motor sobrealimentado de serie: Renault Twingo 3 0.9 TCe - cilindrada nominal de 898 cm3, turbo. El motor de gasolina de reemplazo de aspiración natural debe cumplir con las siguientes 3 condiciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ser de la marca Renault, en caso contrario cumplir con el artículo 3-2.2.</li> <li>▪ estar homologado en Gr N/A o FN/FA o según definición 2,</li> <li>▪ ser de la clase de cilindrada: más de 1150 cc3a 1400cm3.</li> </ul>	
3.2-2	X	X		En el caso de motores o componentes de motores que no sean de la marca del vehículo base [ver art. 3.1-1, 3.1-2] el uso de los de una marca diferente es posible bajo las siguientes condiciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ completar el formulario de extensión de pasaporte F2000 y enviarlo al Servicio Técnico de FFSA para su estudio y, si es necesario, validación y registro,</li> <li>▪ incluir esta hoja en el Pasaporte Técnico durante la visita con el Comisario Técnico encargado de su elaboración.</li> </ul>	
3.3				NUMERO DE CILINDROS	
3.3-1	X	X		El número de cilindros está limitado a 4. Los únicos automóviles autorizados con un motor cuyo número de cilindros es superior a 4 son aquellos cuyo Pasaporte Técnico fue expedido antes del 01/01/2023.	
3.4				POSICION	
3.4-1	X	X		El motor debe colocarse en el compartimiento original.	
3.4-2	X	X		El motor debe estar orientado como en el coche base.	
3.4-3	X	X		El montaje del motor no debe implicar ninguna modificación del chasis o carrocería del vehículo base, ya sea por deformación o por remoción de material.	
3.5				SOPORTE DEL MOTOR	
3.5-1	X	X		En caso de cambio de motor, de acuerdo con el artículo 3.2-1 de este reglamento, los soportes del motor que aseguran la conexión entre el bloque del motor y los puntos de enganche del chasis/casco pueden ser modificados o cambiados por piezas diseñadas libres a reserva de tener solo el motor. función de apoyo.	
3.5-2	X	X		El número de estos puntos de fijación debe permanecer idéntico al número original del automóvil de referencia.	
3.5-3	X	X		Los puntos de anclaje originales del soporte del motor ubicados en el casco, el bastidor auxiliar o un travesaño no pueden modificarse ni moverse y deben usarse.	
3.5-4			X	Los puntos de anclaje deben ser los indicados en el formulario de homologación.	
3.6				ADMISION	
3.6-1	X	X	X	La entrada es libre aguas arriba del plano de unión entre colector y culata.	
3.6-2	X	X	X	No se permiten trompetas de admisión que varíen con la velocidad del motor.	
3.6-3	X	X	X	Queda prohibido cualquier sistema que modifique la geometría (longitud o sección) de las lumbreras de admisión o del sistema de admisión, con excepción de la(s) válvula(s) de mariposa.	
3.6-4	X	X		El tipo original de alimentación del motor puede ser sustituido por otro tipo de alimentación [carburador(es) por inyección o viceversa]. En este caso, el modelo y tipo de carburador(es) o inyección son libres.	
3.7				FILTRO DEL AIRE	
3.7-1	X	X	X	Es posible cortar parte del tabique ubicado en el compartimiento del motor para instalar uno o más filtros de aire, o tomar el aire de admisión; sin embargo, estos recortes deben limitarse estrictamente a las piezas necesarias para este montaje (ver dibujo 255-6 de los artículos 255 y 260 del presente Anexo J).	
3.8				SOBREALIMENTACION	
3.8-1	X	X		El coeficiente aplicable para el cálculo de la cilindrada corregida de los motores sobrealimentados es 1,4.	

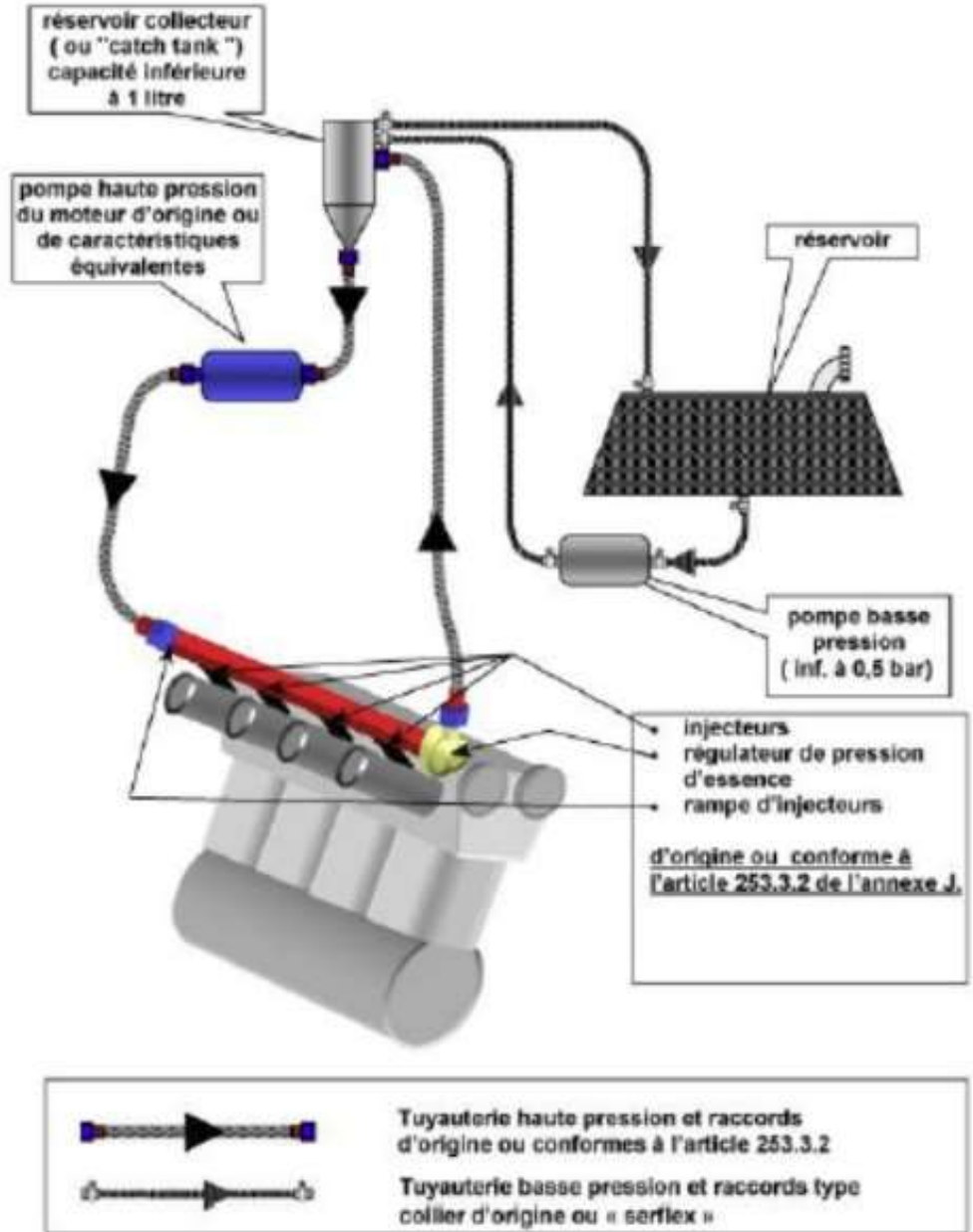
3.8-2			X	Automóviles sobrealimentados con homologación del grupo A o FA, o del grupo R, y de cilindrada nominal inferior a 1785 cm <sup>3</sup> están permitidos.												
3.8-3a	X	X		Todos los elementos del tren motriz, a excepción de la transmisión (embrague y su control, caja de cambios y su control, ejes de transmisión) deben cumplir con las regulaciones del Grupo A y el formulario de homologación FIA del automóvil en el artículo 3, su fotos C a J, y sus dibujos I a IV y XIV. El turbocompresor o cualquier otro sistema de sobrealimentación es libre de marca u origen de conformidad con las dimensiones y definiciones indicadas en el formulario de homologación del automóvil.												
3.8-3b			X	Todos los elementos del tren motriz deben cumplir con las regulaciones del Grupo R y el VR [artículos 3 y 5] del formulario de homologación FIA del automóvil. El turbocompresor o cualquier otro sistema de sobrealimentación es libre de marca u origen de conformidad con las dimensiones y definiciones indicadas en la Variante R [VR] del formulario de homologación del automóvil.												
3.8-3c	X	X	X	Los intercambiadores e intercoolers originales u homologados, o cualquier otro dispositivo que tenga la misma función, son libres de marca u origen pero deben respetar la ubicación y orientación original.												
3.8-3d	X	X	X	Está prohibido cualquier sistema de rociado de agua en intercambiadores o intercoolers. Está prohibido cualquier sistema de inyección de agua en el colector y/o el intercooler. Si uno de estos sistemas aparece en la ficha de homologación del coche, deberá neutralizarse y desmontarse todos los depósitos relacionados con estos sistemas.												
3.8-4	X	X	X	La clasificación de estos autos se hará de acuerdo a la tabla de correspondencia del artículo siguiente:												
				<table border="1"> <thead> <tr> <th>Motor sobrealimentado original:</th> <th>Clase de desplazamiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 766 cm<sup>3</sup></td> <td>Hasta 1150 cm<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>más de 766 cm<sup>3</sup> a 927 cm<sup>3</sup></td> <td>más de 1150 cm<sup>3</sup> a 1400 cm<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>más de 927 cm<sup>3</sup> a 1067 cm<sup>3</sup></td> <td>más de 1400 cm<sup>3</sup> a 1600 cm<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>más de 1067 cm<sup>3</sup> a 1428 cm<sup>3</sup></td> <td>más de 1600 cm<sup>3</sup> a 2000 cm<sup>3</sup></td> </tr> <tr> <td>más de 1428 cm<sup>3</sup> a 1785 cm<sup>3</sup></td> <td>Más de 2000 cm<sup>3</sup> a 2500 cm<sup>3</sup></td> </tr> </tbody> </table>	Motor sobrealimentado original:	Clase de desplazamiento	Hasta 766 cm <sup>3</sup>	Hasta 1150 cm <sup>3</sup>	más de 766 cm <sup>3</sup> a 927 cm <sup>3</sup>	más de 1150 cm <sup>3</sup> a 1400 cm <sup>3</sup>	más de 927 cm <sup>3</sup> a 1067 cm <sup>3</sup>	más de 1400 cm <sup>3</sup> a 1600 cm <sup>3</sup>	más de 1067 cm <sup>3</sup> a 1428 cm <sup>3</sup>	más de 1600 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup>	más de 1428 cm <sup>3</sup> a 1785 cm <sup>3</sup>	Más de 2000 cm <sup>3</sup> a 2500 cm <sup>3</sup>
Motor sobrealimentado original:	Clase de desplazamiento															
Hasta 766 cm <sup>3</sup>	Hasta 1150 cm <sup>3</sup>															
más de 766 cm <sup>3</sup> a 927 cm <sup>3</sup>	más de 1150 cm <sup>3</sup> a 1400 cm <sup>3</sup>															
más de 927 cm <sup>3</sup> a 1067 cm <sup>3</sup>	más de 1400 cm <sup>3</sup> a 1600 cm <sup>3</sup>															
más de 1067 cm <sup>3</sup> a 1428 cm <sup>3</sup>	más de 1600 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup>															
más de 1428 cm <sup>3</sup> a 1785 cm <sup>3</sup>	Más de 2000 cm <sup>3</sup> a 2500 cm <sup>3</sup>															
3.9				BRIDA												
3.9-1a	X	X		Según su cilindrada básica, los motores sobrealimentados deben cumplir los siguientes criterios:												
				<table border="1"> <thead> <tr> <th>Motor sobrealimentado cuya cilindrada básica es:</th> <th>Criterio sobre la brida:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hasta 1428 cm<sup>3</sup></td> <td>turboalimentador original, sin restrictor*</td> </tr> <tr> <td>Más de 1428 cm<sup>3</sup> a 1785 cm<sup>3</sup></td> <td>diámetro de brida 36 mm</td> </tr> </tbody> </table>	Motor sobrealimentado cuya cilindrada básica es:	Criterio sobre la brida:	Hasta 1428 cm <sup>3</sup>	turboalimentador original, sin restrictor*	Más de 1428 cm <sup>3</sup> a 1785 cm <sup>3</sup>	diámetro de brida 36 mm						
Motor sobrealimentado cuya cilindrada básica es:	Criterio sobre la brida:															
Hasta 1428 cm <sup>3</sup>	turboalimentador original, sin restrictor*															
Más de 1428 cm <sup>3</sup> a 1785 cm <sup>3</sup>	diámetro de brida 36 mm															
3.9-1b			X	La brida debe cumplir con los requisitos del artículo 260 o 260D aplicables.												
				<table border="1"> <tbody> <tr> <td>coches R3T</td> <td>Diámetro de brida 30 mm</td> </tr> <tr> <td>coches R3D</td> <td>Diámetro de brida 32 mm</td> </tr> <tr> <td>coches R3D</td> <td>sin brida</td> </tr> </tbody> </table>	coches R3T	Diámetro de brida 30 mm	coches R3D	Diámetro de brida 32 mm	coches R3D	sin brida						
coches R3T	Diámetro de brida 30 mm															
coches R3D	Diámetro de brida 32 mm															
coches R3D	sin brida															
3.9-2	X	X	X	Esta brida deberá cumplir con el artículo 255.5.1.8.3 y el dibujo 254.4 del reglamento del grupo A. La EAF-FVA se reserva el derecho de ajustar las equivalencias entre motores de aspiración natural y sobrealimentados.												



<b>3.17</b>				COLECTOR DE ESCAPE
<b>3.17-1a</b>	X	X	X	El colector de escape es libre.
<b>3.18</b>				LINEA DE ESCAPE
<b>3.18-1a</b>	X	X		La línea de escape está libre de las salidas de la culata.
<b>3.18-1b</b>			X	La línea de escape está libre de la salida del colector de escape
<b>3.18-2</b>	X	X	X	La línea de escape debe incluir al menos un silenciador. No debe hacer que se excedan los niveles de sonido prescritos por la EAF-FVA. Si el automóvil está equipado con un convertidor catalítico que figura en su hoja de homologación, debe conservarse y estar operativo.
<b>3.18-3</b>	X	X	X	La parte terminal de la línea de escape debe estar dentro del perímetro del automóvil, a menos de 10 cm de este perímetro, y en la parte trasera del plano vertical que pasa por la mitad de la distancia entre ejes.
<b>3.18-4</b>	X	X	X	Quedan prohibidas las válvulas controladas por el régimen del motor y cualquier sistema equivalente que modifique la geometría (longitud o sección) de la línea de escape.
<b>3.19</b>				CANALIZACIONES
<b>3.19-1</b>	X	X	X	Los conductos de aceite deben estar protegidos en el exterior de la cabina contra cualquier riesgo de deterioro (por impacto de piedras, golpes mecánicos, corrosión, etc.) y en el interior de la cabina contra cualquier riesgo de daño. Las líneas de fluido hidráulico podrán pasar por la cabina, pero sin herrajes ni conexiones excepto en las paredes delantera y trasera según planos 253.59 y 60.
<b>4. SISTEMA DE COMBUSTIBLE</b>				
<b>4.1</b>				DEPOSITO DE COMBUSTIBLE
<b>4.1.1</b>				DEPOSITO ORIGINAL
<b>4.1.1-1</b>	X	X	X	El depósito de combustible, si es original, debe ser: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ en su ubicación original,</li> <li>▪ con su sistema de llenado original.</li> </ul>
<b>4.1.1-2</b>	X	X	X	Ver en ART. 253 - EQUIPO DE SEGURIDAD DEL AÑO EN VIGOR y ART. 14 – DEPOSITO DE COMBUSTIBLE
<b>4.1.2</b>				DEPOSITO NO ORIGINAL
<b>4.1.2-1</b>	X	X	X	Tanque FT3 Está permitido instalar un tanque FT3. En este caso, dicho depósito y su boca de llenado deberán instalarse en una estructura estanca a líquidos y llamas, con ventana sellada que muestre la fecha de validez (duración: 5 años), situada en el maletero o en el lugar original. La boca de llenado se puede mover, no debe sobresalir de la carrocería. Esta autorización deberá ser conforme al cumplimiento del artículo 9.18.6-1 de estas reglas.
<b>4.1.2-2</b>			X	Tanque FT3 Depósito de combustible FT3 del formulario de homologación [VR].
<b>4.2</b>				CIRCUITO DE COMBUSTIBLE
<b>4.2-1</b>	X	X	X	Las tuberías de combustible deben estar protegidas en el exterior de la cabina contra cualquier riesgo de deterioro (por impacto de piedras, golpes mecánicos, corrosión, etc.) y en el interior de la cabina contra cualquier riesgo de incendio. Las líneas de combustible podrán pasar por la cabina, pero sin empalme ni conexión excepto en las paredes delantera y trasera según planos 253.59 y 60
<b>4.2-2</b>	X	X		Las tuberías deben estar hechas de acuerdo con las siguientes especificaciones: MOTORES CON CARBURADOR Todas las líneas de combustible deben ser las originales o de un material resistente a los hidrocarburos ya la abrasión (Art. 253-3-2 del anexo J). Se permiten conexiones mediante abrazaderas de tornillo (tipo "Serflex"). La presión de envío de la bomba de alimentación nunca debe superar los 0,5 bar (ver croquis A)

			<p><b>CROQUIS A</b></p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>► <b>tuyauteries</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• entre les carburateurs</li> <li>• entre carburateur(s) et pompe</li> <li>• entre réservoir et pompe</li> </ul> <p>= <u>d'origine ou matériau résistant aux hydrocarbures</u></p> <p>► <b>raccords :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur (sous) carburateurs,</li> <li>• sur pompe et réservoir</li> <li>• entre carburateur(s) et pompe</li> </ul> <p>= <u>d'origine ou embouts et colliers adapté (collier type « serflex » accepté)</u></p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0; text-align: center;">  <p>Tuyauterie basse pression et raccords type collier d'origine ou « serflex »</p> </div>	22
4.2-3	X	X	<p><b>MOTORES DE INYECCION</b></p> <p>Aguas arriba de la bomba de alta presión, y aguas abajo del tanque colector (catch-tank) hacia el tanque principal, las tuberías de combustible deben ser las originales o de un material resistente a los hidrocarburos y a la abrasión (Art. 253-3 -2 del Anexo J). Se permiten conexiones mediante abrazaderas de tornillo (tipo "Serflex").</p> <p>Aguas abajo de la bomba de alta presión, y hasta el tanque colector (catch-tank) o, en su defecto, hasta el tanque principal, todas las tuberías de combustible deben ser las originales o cumplir con el artículo 253 del Anexo J Artículo 3 - apartados 3.1 y 3.2.</p> <p>Si se utiliza un depósito de recogida, su capacidad debe ser inferior a 1 litro y debe estar situado fuera de la cabina.</p> <p>Si se utiliza una bomba de impulsión de "baja presión" (bomba de refuerzo), su presión de impulsión no debe ser superior en ningún momento a 0,5 bar (ver croquis B).</p>	

**CROQUIS B**

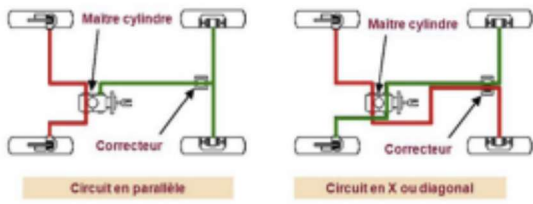


5. EQUIPOS ELECTRICOS			
5.1			SISTEMA ELECTRICO
5.1-1a	X	X	Los sistemas y haces multiplexados se pueden sustituir por haces "convencionales".
5.1-1b			X Todo el sistema eléctrico debe ser imperativamente el descrito en el formulario de homologación [VR].
5.2			BATERIA
5.2-1	X	X	X Marca y tipo de batería La marca, capacidad y cables de la(s) batería(s) son gratuitos. El voltaje nominal debe ser igual o inferior al del automóvil de producción. Se debe mantener el número de baterías proporcionado por el fabricante. La batería debe ser del tipo "seca" si no está en su ubicación original.
5.2-2a	X	X	Ubicación de la(s) batería(s) La ubicación de la(s) batería(s) es libre.



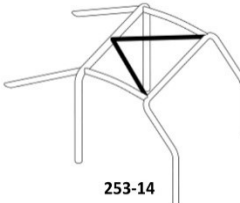
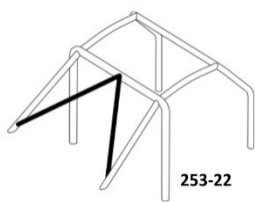
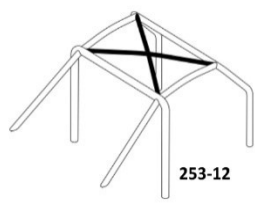
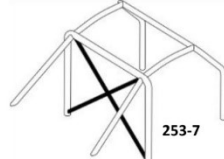
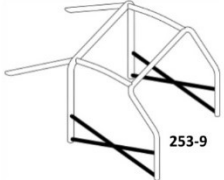
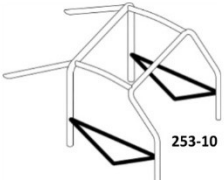
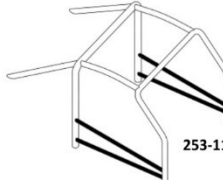
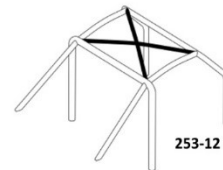
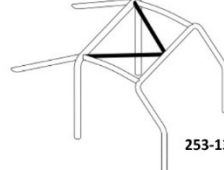
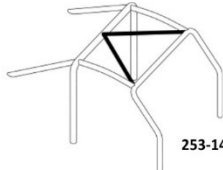
				<p>Se autorizan MODULOS LED. Siempre que no exceda de un total de 6 faros adicionales o no más de 24 modulos led adicionales. 1 faro equivale a 4 módulos LED. Se autoriza la combinación de faros/MODULO LED respetando la equivalencia y el máximo autorizado anteriormente.</p>
5.4-9	X	X	X	Se autoriza la sustitución de un faro rectangular por dos circulares, o viceversa, montados sobre un soporte de las dimensiones del hueco y obstruyéndolo completamente.
5.5				EQUIPAMIENTO ELECTRONICO
5.5-1	X	X	X	Cualquier equipo electrónico que pueda actuar sobre: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ suspensión,</li> <li>▪ la transmisión,</li> <li>▪ los frenos, excepto el sistema antibloqueo (ABS) original.</li> </ul>
5.5-2	X	X		Se puede cambiar/modificar la gestión electrónica del motor (encendido por inyección). Se permite el ABS original sin modificar y se puede desconectar.
5.6				ARRANQUE
5.6-1	X	X	X	El arranque del automóvil operado por su conductor es obligatorio y debe estar siempre operativo.
5.7				CORTACORRIENTE
5.7-1	X	X	X	Lo dispuesto en el artículo 253-13 del actual Anexo J es de plena aplicación.
<b>6. TRANSMISION</b>				
6.1-1a	X	X	X	La transmisión es libre, pero debe conservarse el modo original de transmisión [una tracción sigue siendo una tracción, una propulsión sigue siendo una propulsión]
6.1-2	X	X	X	Los vehículos con tracción en las 4 ruedas están prohibidos.
6.2				CAJA DE CAMBIOS
6.2-1	X	X	X	La caja de cambios debe tener un máximo de 6 marchas adelante y una marcha atrás
6.2-2	X			Solo se puede utilizar la caja de cambios automática mencionada en el artículo 603e del formulario de homologación de la FIA para automóviles de la definición 1.
6.3				CONTROL DE CAJA DE CAMBIOS
6.3-1	X	X		El mando de la caja de cambios debe ser manual y exclusivamente mecánico, tipo H o secuencial.
6.3-2	X	X		Queda prohibido cualquier sistema que facilite el cambio de marchas por acción sobre el embrague debido al mando de la caja de cambios.
6.3-3	X	X		Está prohibido cualquier sistema que sustituya, aunque sea parcialmente, el esfuerzo desarrollado por el piloto para cambiar de marcha (en particular, los servomecanismos que accionan las horquillas de forma hidráulica, neumática, eléctrica, etc.).
6.3-4	X	X	X	Se autoriza el sistema denominado "Shifter" que facilita el cambio de marchas mediante la actuación sobre la gestión del motor (encendido o inyección) mediante un interruptor accionado por el movimiento del mando o varillaje del cambio de marchas.
6.3-5	X	X	X	En el caso de un cambio de la caja de cambios original a una caja de cambios secuencial, el control se puede mover al volante pero no debe ser un sistema de paletas.

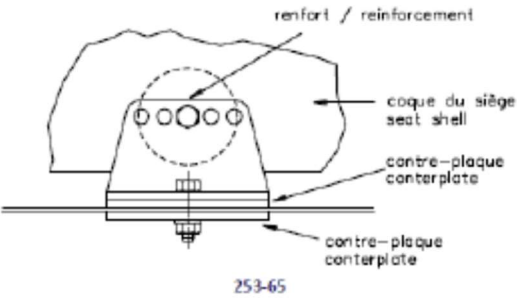
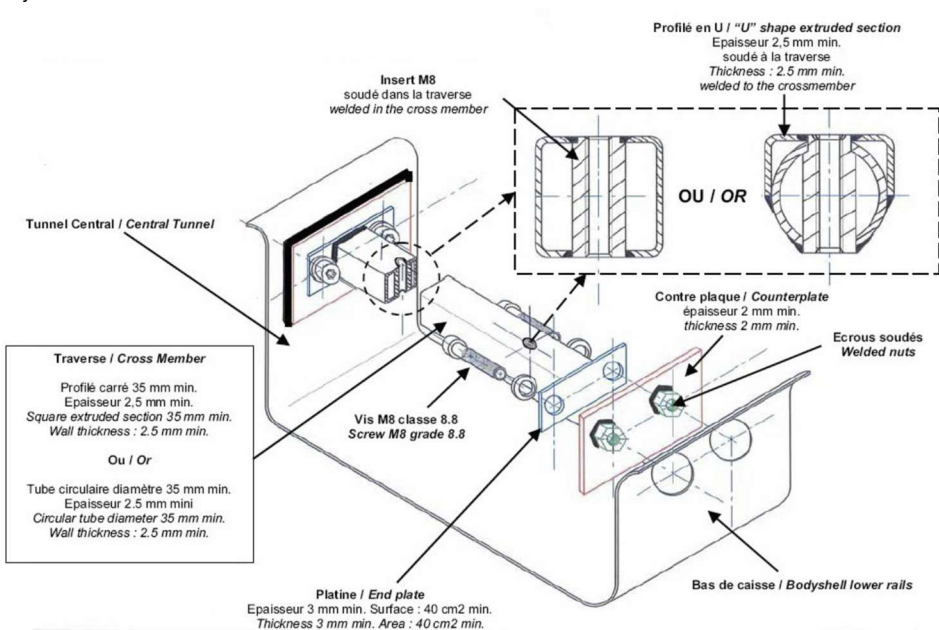
				Si se homologa un sistema mecánico (excluidas las levas) en el mismo tipo de coche (nombre y número de modelo, Clio III por ejemplo) en VK o VR, se aceptará de conformidad con los artículos 6.4-1, 6.4-2 y 9.1-3. El competidor debe poder presentar el documento que describe este VK o VR en los controles técnicos. Si este montaje corresponde a las definiciones del artículo 8.8-1, debe respetar la totalidad de este artículo.
6.3-6			X	Si la caja de cambios es la que figura en el formulario de homologación (VR), el sistema de control original, incluso si es un sistema de paletas en el volante, debe conservarse en su totalidad y cumplir con todos los puntos la descripción que aparece en el formulario de homologación.
6.4				<b>MONTAJE DE CAJA DE CAMBIOS Y/O EJE</b>
6.4-1	X	X	X	El montaje de la caja y/o del eje no debe dar lugar a una modificación del chasis o de la carcasa del coche base por deformación o encogimiento del material
6.4-2	X	X	X	En el caso de cambio de caja de cambios y/o eje, de conformidad con los artículos del apartado 6 de este reglamento, los soportes de caja de cambios y/o eje podrán ser modificados o cambiados por piezas de diseño libre siempre que sólo tengan la caja y/o función de soporte de puente. En todos los casos, sus puntos de fijación al chasis/carrocería deben tener el mismo número que en el coche original, no deben sufrir ninguna modificación y deben utilizarse.
6.5				<b>SISTEMA DE EMBRAGUE</b>
6.5-1	X	X	X	Véase el Artículo 9.18.3-1.
<b>7. SUSPENSIONES</b>				
7.1-1	X	X	X	Los componentes de la suspensión son libres de conformidad con el principio de funcionamiento original.
7.1-2	X	X	X	Los puntos y ejes de articulación de las suspensiones en el armazón, el chasis o el bastidor auxiliar no deben moverse.
7.2				<b>BARRAS ESTABILIZADORAS DELANTERAS Y TRASERAS</b>
7.2-1	X	X	X	Se permite la extracción de la(s) barra(s) estabilizadora(s) [o estabilizador(es)].
7.2-22	X	X	X	Las barras estabilizadoras se consideran, si se mantienen, como componentes de la suspensión y la ubicación de su eje de pivote debe permanecer invariable.
7.3				<b>BRAZOS Y TRIÁNGULOS DE SUSPENSIÓN DELANTERO Y TRASERO</b>
7.3-1	X	X	X	Para los automóviles cuya suspensión sea de "ruedas independientes con brazos arrastrados y resortes tipo barra de torsión" o suspensión tipo horquilla, los elementos fijados a la carrocería que soportan los brazos de suspensión son libres, siempre que sus puntos de unión a la carrocería no se modifiquen, como es la ubicación de los pasadores de pivote.
7.3-2			X	Los brazos transversales, brazos de suspensión o tirantes son libres de marca y origen respetando la forma, dimensiones y pesos indicados en la hoja de homologación
7.3-3	X	X	X	Los silentblocks o rótulas se pueden sustituir por juntas tipo Unibal.
7.4				<b>SUSPENSIÓN TIPO McPHERSON</b>
7.4-1	X	X	X	Los puntos superiores de las suspensiones tipo McPherson son libres respecto a sus fijaciones sobre el casco original que no puede ser modificado. Siempre que la nueva placa superior incorpore las fijaciones originales, se permite aumentar el número de fijaciones de la misma.
7.5				<b>MUELLES / BARRAS DE TORSIÓN</b>
7.5-1	X	X	X	Si el resorte principal consiste en una barra de torsión, o una o más hojas, se permite reemplazarlo por un resorte helicoidal concéntrico al amortiguador, siempre que no se modifique la ubicación del punto de articulación de este al casco o chasis.
<b>8. TREN DE RODAJE</b>				
8.1				<b>RUEDAS</b>
8.1-1	X	X		Llantas. Diámetro máximo: 18'
8.1-2	X	X		Neumáticos. Diámetro máximo: 650 mm
8.2-1a	X	X		Definición 1 o definición 2 coche Se autoriza la instalación de ruedas cuyo diámetro sea superior al diámetro de las ruedas de origen o al diámetro de las ruedas que figuren en la ficha de homologación del coche de base en las siguientes condiciones: • El diámetro no puede ser mayor a 18" • El montaje debe realizarse en total conformidad con el artículo 8.2-3 de este reglamento.
8.2-1b	X		X	Coche resultante de una Coupe de Marque Rallye Cumple con el apartado 8 del artículo 260 del actual Anexo J si corresponde con el grupo R, en caso contrario el diámetro cumple con Reglas de la Copa Marque
8.2-1c			X	Coche del grupo R Cumple con el Apartado 8 del Artículo 260 del actual Anexo J
8.2-2				Las ruedas [conjunto de llanta/neumático] no deben exceder las 9" de ancho
8.2-3				La rueda deberá poder alojarse y moverse en el paso de rueda original sin ninguna otra modificación que la permitida en el artículo 9.1-3, y ello con independencia de los diámetros y anchos utilizados.

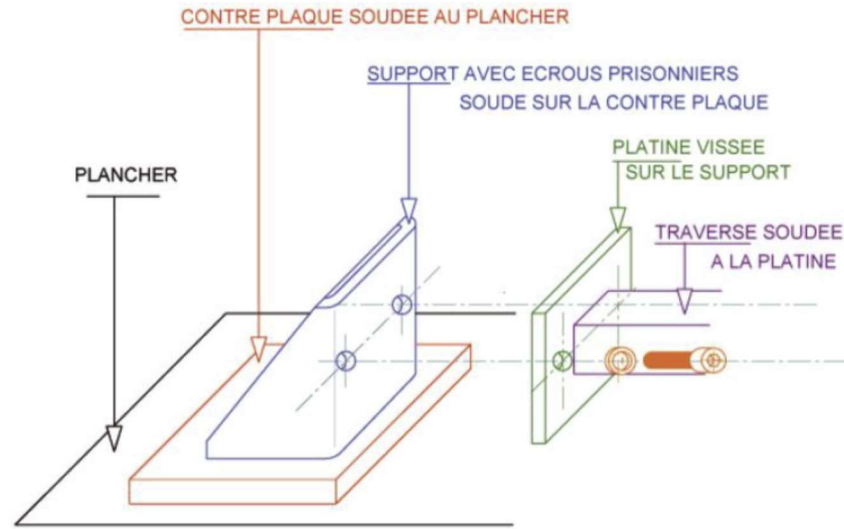
<b>8.3</b>				<b>SISTEMA DE FRENADO</b>
<b>8.3-1</b>	X	X	X	Ubicación original o en las ruedas si están fuera de la caja o eje del vehículo original
<b>8.3-2</b>	X	X	X	Los calibradores, discos [dimensiones y forma] y pastillas son gratuitos.
<b>8.3-3</b>	X	X	X	Los discos de freno de carbono o cerámica están prohibidos
<b>8.3-4</b>	X	X	X	El sistema de frenado será: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ serie,</li> <li>▪ un sistema separado de doble circuito diseñado de manera que la acción del pedal se ejerza sobre todas las ruedas y según el principio de uno de los diagramas siguientes:</li> </ul> 
<b>8.3-5</b>	X	X	X	Los conductos del sistema de frenado deberán estar protegidos en el exterior de la cabina contra cualquier riesgo de deterioro (por impacto de piedras, golpes mecánicos, corrosión, etc.) y en el interior de la cabina contra cualquier riesgo de incendio.
<b>8.3-6</b>	X	X	X	Solo se permiten líneas de frenos hidráulicos de tipo avión. Sus uniones roscadas, si las hubiere, deberán ser ralentizadas mediante ligaduras. Si no se ha modificado el sistema de frenado, se podrán conservar los tubos originales en las condiciones del artículo 8.3-5.
<b>8.4</b>				<b>SISTEMA DE BLOQUEO DE FRENOS (ABS)</b>
<b>8.4-1</b>	X	X	X	Se permite el ABS original sin modificar y se puede desconectar.
<b>8.5</b>				<b>PEDALIER</b>
<b>8.5-1</b>	X	X	X	Ver artículo 9.18.3-1 de este reglamento.
<b>8.6</b>				<b>FRENO DE MANO</b>
<b>8.6-1</b>	X	X	X	El freno de mano [o freno de estacionamiento] es obligatorio y debe estar siempre operativo
<b>8.6-2</b>	X	X	X	El freno de mano mecánico o eléctrico se puede sustituir por un sistema hidráulico. En este caso, se deben cambiar las líneas de freno por líneas tipo aviación.
<b>8.6-3</b>	X	X	X	El mecanismo del freno de mano se puede adaptar para obtener una liberación instantánea [“Fry-off-handbrake”].
<b>8.7</b>				<b>DIRECCION</b>
<b>8.7-1</b>	X	X	X	Se aceptan los sistemas de dirección asistida instalados en el automóvil base.
<b>8.7-2</b>	X	X	X	Si el automóvil no está equipado de serie con dirección asistida o si la dirección asistida del vehículo base es un modelo de control multiplexado, está autorizado a instalar un sistema mecánico, hidráulico o eléctrico tomado de cualquier automóvil de producción
<b>8.8</b>				<b>COLUMNA DE DIRECCION</b>
<b>8.8-1</b>	X	X	X	La columna de dirección debe incluir un dispositivo de retracción en caso de impacto, proveniente de un vehículo de producción. Si una columna de dirección que soporta el sistema de control mecánico del cambio en el volante está homologada en el mismo tipo de automóvil (nombre y número de modelo, Clio III por ejemplo), en VK o VR, se aceptará de conformidad con los artículos 6.4-1 , 6.4-2 y 9.1-3. Si la instalación de esta columna supusiera la más mínima modificación del casco o chasis, no podrá aceptarse en ningún caso. El competidor debe poder presentar el documento que describe este VK o VR en los controles técnicos. En el caso de que la jaula de seguridad soporte esta columna, solo se podrá aceptar la jaula de seguridad homologada en esta configuración y el competidor deberá poder presentar el formulario de homologación correspondiente.
<b>8.8-2</b>	X	X	X	El sistema de ajuste de la columna de dirección debe estar bloqueado y ajustable solo por medio de una herramienta.
<b>9. CARROCERIA</b>				
<b>EXTERIOR</b>				
<b>9.1-1</b>	X	X	X	Se debe conservar la carrocería original, solo se autorizan las siguientes modificaciones.
<b>9.1-2</b>	X	X	X	Se autoriza la retirada de las tiras decorativas exteriores
<b>9.1-3</b>	X	X		No se debe realizar ninguna modificación en el chasis/carrocería de serie excepto con respecto a: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ la adición de refuerzos siguiendo las formas originales,</li> <li>▪ la adición de barras de refuerzo,</li> <li>▪ los puntos de elevación del gato que se pueden reforzar, mover y cuyo número se puede aumentar,</li> <li>▪ elementos de plástico o sintéticos (incluidos los travesaños) que puedan ser desmontados, modificados o sustituidos por piezas metálicas equivalentes</li> </ul>

9.1-4	X	X	X	El ajuste entre los diferentes elementos de la carrocería, ya sean elementos móviles como capós puertas o elementos fijos como guardabarros o parachoques, deberá realizarse de forma que el espacio entre dos de estos elementos no es mayor de 10 mm.
9.1-5	X	X	X	Los soportes no utilizados [ejemplos: soportes de rueda de repuesto, soportes de cinturones de seguridad, etc.] en el chasis/carrocería se pueden quitar a menos que sean soportes para elementos mecánicos que no se pueden mover o quitar o si son parte integral del chasis [ejemplos: travesaños de soporte de asientos, refuerzo de casco, etc.]
9.2				<b>ALETAS</b>
9.2-1	X	X	X	La definición de ala es la del artículo 251-2.5.7 del actual Apéndice J y se refiere únicamente a la parte "envoltura de la carrocería".
9.2-2	X	X	X	Libre de forma y material
9.2-3	X	X	X	Los guardabarros deben sobresalir de las ruedas de forma que las cubran eficazmente, es decir, la parte superior de la rueda completa, situada verticalmente por encima del centro del buje, debe quedar cubierta por la carrocería cuando se toma la medida en vertical.
9.2-4	X	X	X	Los guardabarros deben ser solidarios con la carrocería sin discontinuidad alguna entre el primero y el segundo.
9.2-5	X	X	X	Las alas no deben ser de carácter temporal y deben estar firmemente fijadas.
9.3				<b>PASOS DE RUEDA DELANTERO Y TRASERO</b>
9.3-1	X	X	X	<p>Siendo los pasos de rueda una parte integral del casco, no se les puede hacer ninguna modificación [como se especifica en la Sección 8 - Ruedas de este reglamento].</p> <p>Sin embargo, está permitido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ desmontar la parte del paso de rueda trasera situada en el exterior de la rueda original uniendo directamente su diámetro mayor a la carcasa exterior del guardabarros original [ver Croquis C]:</li> </ul> <div data-bbox="694 940 1157 1444" data-label="Image"> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ plegar los bordes de chapa de acero o reducir los bordes de plástico de los guardabarros y los parachoques cuando sobresalgan por el interior del alojamiento de las ruedas,</li> <li>▪ quitar las piezas insonorizantes de plástico del interior de los pasos de rueda,</li> <li>▪ sustituir estos elementos de plástico por elementos de aluminio de la misma forma,</li> <li>▪ montar protectores de plástico en los guardabarros, al igual que los de aluminio,</li> <li>▪ modificar la fijación de las alas por soldadura para una fijación por pernos/tornillos.</li> </ul>
9.4				<b>PUERTAS</b>
9.4-1	X	X	X	Las puertas delanteras y traseras completas deben ser las originales, excepto las lunas que pueden ser sustituidas por policarbonato de 5 mm de espesor. En este caso, si en el modelo original la ventana descendente no tiene marco, se permite agregar uno, ya sea en el material de la puerta original o en poliéster reforzado con fibra de vidrio.
9.4-2			X	Si las espumas protectoras integradas en las puertas aparecen en la ficha de homologación del coche, deberán conservarse íntegras y sin cambios de posición ni de dimensiones.
9.4-3	X	X	X	Las puertas deberán tener un guarnecido interior cuyo material será libre pero rígido
9.4-4	X	X	X	Los marcos, bisagras, herrajes y controles deben conservarse y funcionar.
9.5				<b>CAPO DELANTERO – PORTON TRASERO</b>
9.5-1	X	X	X	El capó delantero y la tapa trasera del maletero [o portón trasero] son de material libre. Deben conservar su aspecto y forma exterior estrictamente originales. En otras palabras, aberturas, palas, rejillas, coronas, etc. no están permitidos a menos que sean originales del vehículo base.
9.6				<b>ACRISTALAMIENTO</b>
9.6-1	X	X	X	Parabrisas. El parabrisas debe ser de vidrio laminado.

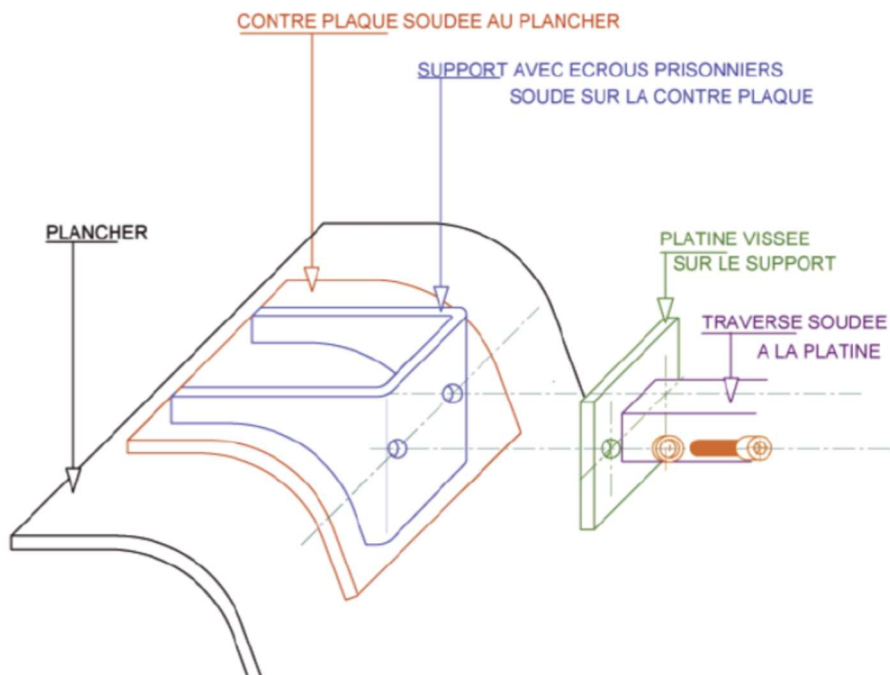
9.6-2	X	X	X	Ventanas laterales Si las lunas laterales son de vidrio templado, es obligatorio el uso de película antideflagrante transparente e incolora en las lunas laterales. Su espesor no debe ser superior a 100 micras. [Ver artículo 253-11 del actual Anexo J]. Ver también el artículo 9.4-1 de este reglamento en el caso de acristalamientos de policarbonato
9.6-3	X	X	X	Lunetas traseras y luneta trasera El material de las lunas traseras y de la luneta trasera se podrá cambiar a policarbonato con un espesor mínimo de 3 mm.
9.7				VENTANAS
9.7-1	X	X	X	Si se conserva el elevalunas eléctrico delantero, debe ser el original.
9.7-2	X	X	X	El sistema de elevación de las lunas puede ser mecánico o eléctrico, excepto en el caso de sustitución de las lunas delanteras por policarbonato donde se pueden hacer fijas mediante tornillos y tuercas. Una contraventana corredera que crea una abertura de 100 a 400 cm <sup>2</sup> , entonces debes ser equipada.
9.8				PARACHOQUES DELANTERO
9.8-1	X	X	X	El material y la forma son de diseño libre, pero el perímetro visto desde arriba, por la parte situada encima del eje de las ruedas, debe ser idéntico al del vehículo de serie.
9.8-2	X	X	X	Las partes laterales se pueden conectar con el nuevo alerón para respetar el aspecto del automóvil base.
9.8-3	X	X	X	Una abertura realizada en el parachoques delantero no debe afectar su integridad.
9.8-4	X	X	X	Los travesaños situados detrás del parachoques delantero no deben modificarse, moverse ni desmontarse.
9.8-5	X	X	X	Para los automóviles en los que la parrilla es parte integral del parachoques delantero, cualquier parte entre los faros debe permanecer original.
9.9				PARACHOQUES TRASERO
9.9-1	X	X	X	El material es de diseño libre, pero el paragolpes trasero debe mantener el aspecto original del vehículo base.
9.9-2	X	X	X	Las partes laterales se pueden conectar con el nuevo alerón para respetar el aspecto del automóvil base.
9.9-3	X	X	X	Los travesaños situados detrás del parachoques trasero no deben modificarse, moverse ni desmontarse.
9.10				TECHO CORREDIZO
9.10-1	X	X	X	Los coches con techo solar están prohibidos
9.11				SISTEMA DE VENTILACION
9.11-1	X	X	X	Se autoriza un sistema de ventilación que cumpla las siguientes condiciones: ▪ altura máxima en todos los puntos por encima del techo: 100 mm ▪ situado íntegramente en el primer tercio de la cubierta, ▪ ancho máximo sobre el techo del sistema: 500 mm Si es un conjunto de sistemas, el ancho máximo es la suma de los anchos de cada sistema
9.11-2	X	X	X	Los automóviles para los que se homologue un sistema de ventilación en el Grupo A/N y R también podrán utilizarlo, previa presentación del Formulario de Homologación.
9.12				DISPOSITIVOS AERODINAMICOS
9.12-1	X	X	X	Vistos desde arriba, los dispositivos aerodinámicos no tienen por qué seguir necesariamente el contorno de la forma del coche, pero en ningún caso pueden superar la anchura de la carrocería medida en los ejes de las ruedas.
9.12-2	X	X	X	Los dispositivos aerodinámicos que no estén homologados en el automóvil de producción deben encajar en la proyección frontal del automóvil
9.12.3a	X	X	X	Parte delantera No deben exceder el límite total de la carrocería original en más de 100 mm hacia adelante y deben permanecer dentro del límite de la proyección vertical de la carrocería original. Deben instalarse por debajo del plano que pasa por el eje de las ruedas y deben encajar entre la parte suspendida más baja y el suelo de conformidad con el artículo 2.2.1.
9.12.3b	X	X	X	Parte trasera No deben exceder en más de 200 mm el límite total de la carrocería original y el perfil de su proyección vertical.
9.12-4	X	X	X	El borde de ataque de estos elementos delanteros y traseros no debe tener un radio inferior a 10 mm.
9.13				ANILLA DE REMOLQUE
9.13-1				Se debe instalar una argolla de remolque en la parte delantera y trasera del automóvil de acuerdo con el artículo 253-10 del presente Apéndice J.
9.14				ACCESORIOS EXTERIORES ADICIONALES
9.14-1				LIMPIAPARABRISAS
9.14.1a	X	X	X	El mecanismo es libre, pero se debe conservar el número de escobillas originales en el parabrisas. Debe estar en buen estado de funcionamiento en todo momento durante el evento.
9.14-2				RETROVISORES EXTERIORES
9.14.2a	X	X	X	2 espejos exteriores, derecho e izquierdo, son obligatorios y deben ser solo espejos. Deben tener una superficie reflectante útil de al menos 90 cm.2cada uno y una altura entre 8 y 10 cm.
9.14-3				FIJACION CAPO Y MALETERO

9.14.3a	X	X	X	Si se mantienen las bisagras originales y están operativas, las fijaciones de seguridad adicionales serán un mínimo de 2 por capó/tapa del maletero; en caso contrario, este número será de 4 como mínimo. Se pueden quitar los cierres originales que funcionan desde el interior. En todos los casos, los elementos de fijación adicionales serán del tipo pasador metálico.
<b>INTERIOR</b>				
9.15				<b>JAULA DE SEGURIDAD</b>
9.15-1	X	X		La jaula de seguridad debe cumplir con el ANEXO J - FIA 2020 - ARTÍCULO 253-8
9.15-2	X	X		<p>Coche con "techo duro"</p> <p>En el caso de un automóvil con techo rígido, además de cumplir con el artículo 9.15-1 de este reglamento, el techo debe estar provisto de una cruz según el dibujo 253.12 o una V según el dibujo 253-14, y una V en los puntales traseros según dibujo 253-22.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div> <p style="text-align: right;">La jaula de seguridad, aquí también, debe cumplir con el ANEXO J - FIA 2020 - ARTÍCULO 253-8.</p>
9.16				<b>JAULA DE SEGURIDAD APROBADA POR EL FABRICANTE O POR UNA ADN</b>
9.16.1a	X			Las jaulas de seguridad homologadas por una ADN o en versión original en el formulario de homologación se aceptan para los automóviles de la definición 1 en las condiciones del artículo 9.16-2 y previa presentación del certificado debidamente sellado para el modelo en cuestión.
9.16.1b		X		Las jaulas de seguridad homologadas por una ADN serán aceptadas para automóviles de definición 2 en las condiciones del artículo 9.16-2 y previa presentación de un certificado que deberá atribuirse al modelo exacto o a un modelo de la misma familia (carrocería y número de idéntico puertas), siempre que el diámetro mínimo del arco principal sea de 45 mm (con un espesor mínimo de 2,5 mm) o de 50 mm (con un espesor mínimo de 2 mm) y hayan sido visados por la FFSA si procede de una ADN extranjera.
9.16-2	X	X	X	<p>Las jaulas de seguridad aprobadas por el fabricante o por una ADN están autorizadas a condición de que cumplan con:</p> <p>1. al menos uno de los siguientes principios de construcción del APÉNDICE J - FIA 2020 - ARTÍCULO 253-8</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;">        </div> <p>2. Artículos 8.3.2.1.1, 8.3.2.1.2 y 8.3.2.1.3 del ANEXO J - FIA 2020 - ARTÍCULO 253-8.</p>
9.16-3	X			Las jaulas de seguridad aprobadas por el fabricante o por una ADN según el artículo 253-8 del Apéndice J en el grupo A, FA o FB se aceptan para los automóviles de la definición 1 previa presentación de la variante opcional contenida en el formulario de homologación del modelo en cuestión y siempre que el diámetro mínimo de la

				barra antivuelco principal sea de 45 mm [con un espesor mínimo de 2,5 mm] o de 50 mm [con un espesor mínimo de 2 mm].
9.16-4		X		Para los coches de definición 2, se acepta la variante grupo A o opción FA de un modelo de la misma familia (carrocería y número de puertas idénticos), siempre que el diámetro mínimo de la barra antivuelco principal sea de 45 mm [con un espesor mínimo de 2,5 mm] o 50 mm [con un espesor mínimo de 2 mm].
9.16-5			X	Se autorizan las jaulas de seguridad homologadas por el fabricante según el artículo 260 del presente Anexo J.
9.19-6	X	X	X	Todas las reglas relativas a las jaulas de seguridad y definidas en los artículos 9.15 y 9.16 serán aplicables para cualquier automóvil cuyo pasaporte técnico se produzca a partir del 12 de septiembre de 2022 (fecha de aplicación de este reglamento).
9.17	ASIENTOS, ANCLAJES Y SOPORTES DE ASIENTOS			
9.17-1	X	X	X	Todos los asientos de los ocupantes deben estar homologados por la FIA, y cumplir especificaciones del Anexo J Art 253.
9.17-1	ACCESORIO ASIENTO			
9.17-1a	X	X	X	<p>En caso de sustitución de las fijaciones y de los asientos originales, 3 posibilidades:</p> <p>1. uso de asientos con soportes homologados por la FIA - ver dibujo 253-65:</p>  <p>2. ya sea el uso de asientos con soportes enumerados en el formulario de homologación para la barra antivuelco utilizada,</p> <p>3. o uso de asientos con anclajes y soportes de acuerdo con los artículos 9.17-2 y 9.17-3 ilustrados por los dibujos N° 100, 101, 102</p>
9.17.2	ANCLAJE DE ASIENTO			
9.17.2a	X	X	X	<p>Dibujo 100</p>  <p>Dibujo 101</p>



Dibujo 102



Las dimensiones de la contraplaca, la placa y el travesaño, así como el principio de los insertos, permanecen sin cambios en comparación con el Dibujo N°100.

NOTA: no está autorizado soldar las placas a los soportes.

9.17.2b X X X

Si se cambian las fijaciones en el casco y/o los soportes originales y/o las correderas, las nuevas piezas deben cumplir con las siguientes especificaciones.  
Las fijaciones en carrocería/chasis deben incluir un mínimo de 4 fijaciones por asiento mediante pernos de al menos 8 mm de diámetro con contraplacas de acuerdo con el dibujo 253-52 del anexo J. Las superficies mínimas de contacto entre el soporte, carrocería/chasis y madera contrachapada miden 40cm<sup>2</sup> para cada punto de conexión. Si se utilizan raíles para la regulación del asiento, deberán ser los que originalmente equipaba y suministraba el coche homologado y con el asiento original o con asiento.  
Si el anclaje consiste en un travesaño tubular, éste deberá ser desmontable, de acero y tener un diámetro mínimo de 35 mm, y un espesor mínimo de 2,5 mm.  
Este travesaño llevará una placa de fijación en cada extremo con las siguientes dimensiones:

- espesor mínimo: 3 mm
- superficie mínima: 40 cm<sup>2</sup>

				El travesaño deberá fijarse al casco en cada uno de sus extremos mediante al menos 2 tornillos M8 sobre contraplacas de un espesor mínimo de 2 mm y soldadas al mismo. Está prohibido el uso de un tubo transversal fijado directamente al casco.
<b>9.17.3</b>				<b>SOPORTE DE ASIENTO</b>
<b>9.17.3a</b>	X	X	X	Cada travesaño debe tener dos soportes de asiento con un espesor mínimo de 2,5 mm y una superficie mínima de 40 cm <sup>2</sup> . Si se utilizan raíles para la regulación del asiento, deberán ser los que originalmente equipaba y suministraba el coche homologado y con el asiento original o con asiento. La unión entre el asiento y los soportes debe realizarse con 4 fijaciones, 2 en la parte delantera, 2 en la parte trasera del asiento, mediante tornillos de un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento homologado. El espesor mínimo de las piezas de fijación del asiento a sus soportes es de 3 mm para acero y de 5 mm para materiales de aleación ligera.
<b>9.17.4</b>				<b>REPOSACABEZAS</b>
<b>9.17.4a</b>	X	X	X	En todos estos casos, debe haber un reposacabezas para cada ocupante.
<b>9.17.5</b>				<b>ASIENTO PASAJERO DELANTERO</b>
<b>9.17.5a</b>	X	X	X	Está autorizado a desmontar el asiento del acompañante en los automóviles que participen en pruebas en las que solo viaje el conductor (subida, circuito o slalom).
<b>9.17.6</b>				<b>ASIENTOS TRASEROS</b>
<b>9.17.6a</b>	X	X	X	Está permitido desmontar los asientos traseros. En este caso, si el depósito de gasolina se encuentra en el maletero, deberá instalarse entre el maletero y el habitáculo un tabique estanco a los líquidos y llamas.
<b>9.17.7</b>				<b>ARNESES</b>
<b>9.17.7a</b>	X	X	X	Lo dispuesto en el artículo 253-6 del presente Anexo J es de plena aplicación.
<b>9.18</b>				<b>ACCESORIOS INTERIORES ADICIONALES</b>
<b>9.18.1</b>				<b>EXTINTORES</b>
<b>9.18.1a</b>	X	X	X	Extintores manuales Consulte la tabla de equipos de seguridad de la FFSVA para el año en curso en relación con la disciplina en la que participa el automóvil
<b>9.18.1b</b>	X	X	X	Sistemas de extinción instalados solo en Rally. Cada automóvil debe estar equipado con al menos: un sistema de extinción homologado de acuerdo con la lista técnica vigente de la FIA N° 16 o 52 y de acuerdo con el artículo 253-7 del Apéndice J actual, y ▪ un extintor manual (ver art. 9.18.1-1.).
<b>9.18.2</b>				<b>ACABADOS INTERIORES</b>
<b>9.18.2a</b>	X	X	X	Se podrá desmontar todo el embellecedor, pero en ningún caso el habitáculo podrá contener elementos o piezas agresivas.
<b>9.18.3</b>				<b>SISTEMAS MECANICOS</b>
<b>9.18.3a</b>	X	X	X	No está permitido instalar sistemas mecánicos dentro de la cabina, excepto los especificados a continuación: ▪ sistemas mecánicos que combinan uno o más pedales de control (embrague, frenos, acelerador) ya instalados, ▪ Se puede instalar una Pedalbox para reemplazar la pedalera original bajo las siguientes condiciones: 1. estar homologado en VO Grupo A o VR en un modelo de automóvil de la misma marca que el modelo presentado, o estar referenciado por un fabricante de equipos, 2. Cumplir los requisitos del artículo 9.18.7 - Cortafuegos de este reglamento.
<b>9.18.4</b>				<b>PANELES Y SALPICADERO</b>
<b>9.18.4a</b>	X	X		Se debe conservar el salpicadero y el salpicadero originales pero se pueden adaptar (ídem normativa grupo A).
<b>9.18.4b</b>			X	El salpicadero debe ser el del formulario de homologación (VR).
<b>9.18.5</b>				<b>SISTEMA DE CALEFACCION</b>
<b>9.18.5a</b>	X	X	X	El sistema de calefacción se puede quitar o cambiar, pero se debe instalar y poner en funcionamiento un sistema de desempañado del parabrisas.
<b>9.18.6</b>				<b>ACCESORIOS VARIOS</b>
<b>9.18.6a</b>	X	X	X	Los contenedores para cascos y herramientas situados en la cabina deben ser de materiales no inflamables y no deben, en caso de incendio, desprender vapores tóxicos. Las herramientas y los accesorios deben sujetarse de forma segura debajo o detrás de los asientos. Las fijaciones elásticas tipo Bungee están prohibidas.
<b>9.18.7</b>				<b>BARRERA DE FUEGO</b>
<b>9.18.7a</b>	X	X	X	Los automóviles deben tener mamparas impermeables a líquidos y llamas que separen la cabina, el compartimento del motor, el tanque. En caso de que se deban realizar aberturas destinadas al paso de pedales, cables eléctricos y mandos varios, deberán ser lo más pequeñas posible y ser estancas.

<b>9.18.8</b>				LASTRE
<b>9.18.8a</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	Se permite ajustar el peso del auto por uno o más lastres siempre que sean bloques sólidos y unitarios, fijados mediante herramientas, fácilmente precintables, colocados en el piso de la cabina, visibles y sellados por los escrutadores. Este lastre se dividirá en unidades de un máximo de 10 kg.
<b>10. ESPECIFICACIONES DEL GRUPO F2000 - ESPECIAL</b>				
<b>10.1</b>				APROBACION
<b>10.1-1</b>				Se requiere homologación FIA Grupo 1, 2, 3 o 4
<b>10.2</b>				MOTOR
<b>10.2-1</b>				Se debe mantener el número de válvulas por cilindro del motor original
<b>10.3</b>				MUELLES/BARRAS DE TORSION
<b>10.3-1</b>				En el caso de sustitución de las ballestas de suspensión trasera, consulte el archivo "F 2000 Special" en el sitio web <a href="http://www.ffsa.or">www.ffsa.or</a>
<b>10.4</b>				COLUMNA DE DIRECCION
<b>10.4.1</b>				Se recomienda un dispositivo de retracción de la columna de dirección en caso de impacto de un vehículo de producción

## **ANEXO 4. VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES**

### **-VEHICULOS DE GRUPO N+ (N Plus)**

Definidos en el artículo 2 del Anexo 9 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto.

### **-VEHICULOS DE GT-RALLYE**

Definidos en el Anexo relativo a vehículos de GT Rallye del Anexo 9 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto

### **-VEHICULOS DE CATEGORIA NACIONAL 1 (N1)**

Definidos en el Artículo 2 del Anexo 9 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto. Deberán obligatoriamente de presentar ficha de homologación de la RFEdA correspondiente a N1. El peso será el de su ficha de homologación.

### **-VEHICULOS DE CATEGORIA NACIONAL 2 (N2)**

Definidos en el Artículo 2 del Anexo 9 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto. Deberán obligatoriamente de presentar ficha de homologación de la RFEdA correspondiente a N2. Serán considerados como vehículos de Grupo A2. El peso será el de su ficha de homologación.

### **- VEHICULOS DE CATEGORIA NACIONAL 3 (N3)**

Definidos en el Artículo 2 del Anexo 9 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto. Deberán obligatoriamente de presentar ficha de homologación de la RFEdA correspondiente a N3. Serán considerados como vehículos de Grupo N.

### **- VEHICULOS PROTOTIPO E2 NACIONAL**

Definidos en el Anexo 8 de las Prescripciones Comunes de la RFEDA

## ANEXO 5. VEHICULOS DE FORMULA LIBRE

### ARTICULO 1. DEFINICION DE LOS VEHICULOS

Vehículos admitidos:

Rallyes y rallysprint:

Vehículos con motor de hasta 2.000 cc con turbo y 3.500 cc atmosféricos, que han estado homologados dentro de los Grupos A, N.

Montaña:

Vehículos con motor de hasta 2.000 cc con turbo y 3.500 cc atmosféricos, que han estado homologados o no. Queda prohibida toda modificación sobre el vehículo o motor de base, si no está expresamente autorizada en el Presente Reglamento Técnico.

36

### ARTICULO 2. MOTOR

#### 2.1. Motores admitidos

- Motor original del vehículo base.
- Motor procedente de otro vehículo de la misma marca o grupo.

#### 2.2. Cilindradas

- Máximo 2.000 cc con turbo.
- Máximo 3.500 cc atmosférico.

#### 2.3. Posición del motor

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

#### 2.4. 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 y caja de cambios son libres pero han de mantener la función.

#### 2.5. Alimentación

El sistema de alimentación es libre.

#### 2.6. Escape.

El sistema de escape es libre. Si la versión comercial del vehículo tuviera catalizador, este será obligatorio. En todo caso deberá cumplir la normativa sobre decibelios existente.

### ARTICULO 3. SISTEMA DE ESCAPE

El diseño y medidas es libre después de las salidas de la culata.

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

La parte final del tubo de escape debe de estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida debe estar situada por detrás 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.

#### ARTICULO 4. 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.
- Está prohibida la transformación de un dos ruedas motrices a un cuatro ruedas motrices.
- Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.
- Cambio manual mecánico en “H” o secuencial.
- Esta rigurosamente prohibido el modificar (soldar,...) o eliminar intencionadamente aquellos elementos mecánicos cuya finalidad es favorecer la tracción o la transmisión.

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

#### ARTICULO 5. FRENOS. DIRECCION

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.
- El sistema de frenado deberá actuar sobre las cuatro ruedas.
- Está permitida la asistencia a la dirección, aun cuando el modelo de origen no lo contemple.
- MONTAÑA: Se prohíbe realizar extensión alguna de la palanca del freno de mano. Esta deberá ser de origen (bien del vehículo o freno hidráulico) y la longitud máxima será de 300mm.

#### ARTICULO 6. RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas.

Neumáticos: diámetro máximo 650 mm.

Anchura máxima llanta – neumático: 9 pulgadas.

#### ARTICULO 7. CARROCERIA

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

La carrocería de origen debe ser conservada, solo las modificaciones siguientes quedan autorizadas.

##### A- Guardabarros

Libres en forma y material. Los guardabarros deben cubrir con efectividad al menos la mitad superior de la rueda completa. Los guardabarros no han de presentar carácter de provisionalidad y ser sólidamente fijados. La definición de un guardabarros 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 5mm. 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 al material y no pueden ser fijadas pero deben conservar la forma y el aspecto de origen (partes de cristal y las opacas).

Si los elevallunas delanteros son conservados, deben de 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 centímetros cuadrados.

#### C- Cristales

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

#### D- Capots

Las fijaciones suplementarias de seguridad serán como mínimo 2 por capot.

Las bisagras de origen se han de conservar operativas, en caso de no hacerlo las fijaciones mínimas deberán ser 4. Los cierres originales se deben suprimir.

#### E- Paragolpes

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

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

En pruebas con tramos de carretera abierta (rallyes y rallysprint) está prohibida la eliminación de faros tanto principales como auxiliares.

En Montaña, si se eliminan los faros, se deberán sustituir por otros elementos que conserven la estética de los mismos, no estando permitido dejar los huecos libres.

## ARTICULO 8. 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.

Se prohíbe unas caídas tanto del eje delantero como del trasero superior a dos grados y medio (2,5º) medido sobre la vertical.

## ARTICULO 9. 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: 500mm

## ARTICULO 10. SEGURIDAD

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

### ARTICULO 11. PESO MINIMO

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.

	ATMOSFERICO	TURBO
Hasta 1.600 cc	750 kg	850 kg
Hasta 2.000 cc	825 kg	950 kg
Hasta 2.500 cc	900 kg	
Hasta 3.000 cc	975 kg	
Hasta 3.500 cc	1.050 kg	

## ANEXO 6. PASAPORTES DE HOMOLOGACION

### ARTICULO 1. DEFINICION

Los pasaportes de homologación de la EAF-FVA son documentos, realizados por el fabricante del vehículo o por un particular que ha realizado la preparación del vehículo, donde se recogen las características técnicas y componentes del vehículo. Además, estas, se pueden completar con las extensiones para competición que definen, por tanto, el vehículo al completo y sus actualizaciones. Estos pasaportes de homologación estarán impresos en color y cada pasaporte irá numerado.

El Pasaporte de Homologación se registrará por lo establecido en el Anexo J del CDI, por lo establecido en los reglamentos técnicos de los Campeonatos Vascos de la EAF-FVA y en los criterios seguidos por la Comisión Técnica de la EAF-FVA.

La obtención de dicho pasaporte otorgará a su titular la posibilidad de competir en los campeonatos vascos de Rallyes y Rallysprint dentro del Grupo y Clase que se considere por la Comisión Técnica de la EAF-FVA, en función de sus características técnicas o de prestaciones.

### ARTICULO 2. TRAMITACION

El pasaporte de homologación requerirá de una información, tanto gráfica como técnica, que deberá ser obtenida por la persona interesada y completada en el archivo que se facilitará al completarse la solicitud.

Para tramitar correctamente la solicitud, será necesario adjuntar la siguiente información por correo electrónico:

1. Al menos, los siguientes datos son imprescindibles para la tramitación de un pasaporte de homologación:

- Marca, Modelo y características del vehículo
- Datos completos del solicitante
- Copia de la licencia vasca en vigor

2. No se tramitará ninguna solicitud si no se han recibido alguno de los datos arriba mencionados.

Una vez analizada la información recibida, nos pondremos en contacto con el fin de proceder a la realización, si procede, del pasaporte.

### ARTICULO 3. CARACTERISTICAS Y CONDICIONES

1. Si un vehículo ya dispone de ficha de homologación, no se podrá expedir un pasaporte de homologación a dicho vehículo. Tampoco se podrá hacer una extensión de dicha ficha de homologación. En todo caso, la Comisión Técnica de la EAF-FVA podrá denegar la expedición de un pasaporte de homologación o retirar uno ya existente.

2. Un vehículo que ya cumple las características técnicas del reglamento técnico del campeonato, deberá registrarse por lo ya existente. Por lo tanto, no se podrá expedir un pasaporte de homologación al mismo.

**3.** Dichos vehículos deberán cumplir la tabla de pesos para Grupo A del anexo J en vigor. La Comisión Técnica podrá modificar dichos pesos de forma individualizada. El Peso mínimo del vehículo en orden de marcha con el equipo a bordo debe ser +160 kg

**4.** El número máximo de cilindros son 6

• Cilindrada nominal:

Para la obtención de la cilindrada en motores sobrealimentados el coeficiente a utilizar es 1,7 en motores de gasolina y 1,5 en motores Diesel.

Motores Wankel la capacidad cubica equivalente es 1,8 veces el volumen determinado.

**5.** Todos los vehículos sobrealimentados, deberán cumplir la siguiente normativa sobre bridas.

• Bridas:

Todos los vehículos sobrealimentados deberán estar equipados de una brida fijada a la carcasa del compresor. Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que deberá respetar lo siguiente:

-El diámetro máximo interior de la brida es de 36 mm.

-Debe estar hecho de un solo material.

-Este diámetro debe mantenerse a lo largo de una distancia mínima de 3mm.

-Debe mantener las especificaciones de material e instalación del dibujo 254-4 del anexo J.

Si el vehículo está sobrealimentado por dos turbos (o compresores) cada turbo debe estar limitado por una brida 27mm.

**6.** Se podrán hacer extensiones o variantes, a un pasaporte de homologación ya existente.