

EAFVA



Euskadiko Automobilismo Federazioa
Federación Vasca de Automovilismo

REGLAMENTO TECNICO DE MONTAÑA

ÍNDICE

Artículo 1.- VEHICULOS DE GRUPO A, N, S2000, WRC y R

Artículo 2.- VEHICULOS DE GRUPO A y N CON HOMOLOGACION CADUCADA (GRUPO R)

Artículo 3.- VEHICULOS DE GRUPO B

Artículo 4.- VEHICULOS HISTORICOS

Artículo 5.- VEHICULOS DE CIRCUITOS

Artículo 6.- VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

Artículo 7.- VEHICULOS CM

Artículo 8.- VEHICULOS CLASES C3, CN y F

Artículo 9.- VEHICULOS FORMULA LIBRE (FL)

Artículo 10.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 11.- SEGURIDAD

Artículo 12.- PESOS

Anexo 1: TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

Anexo 2: PESOS GRUPOS R

Anexo 3: MIT JET Reglamento Técnico

Anexo 4: LEGEN CAR Reglamento Técnico

Anexo 5: VEHICULOS CM – OPEN DE ESPAÑA DE PROTOTIPOS

Anexo 6: VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

VEHICULOS ADMITIDOS Y DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- VEHICULOS CON HOMOLOGACION FIA DE GRUPO A, N, S2000, WRC y R

- 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.

La tabla de pesos que se deberán cumplir los vehículos de Grupo A será la siguiente:

Hasta 1000 cm ³			670 kg
Más de 1000 cm ³	a	1400 cm ³	760 kg
Más de 1400 cm ³	a	1600 cm ³	850 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	930 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	1.030 kg
Más de 2500 cm ³	a	3000 cm ³	1.110 kg
Más de 3000 cm ³	a	3500 cm ³	1.200 kg
Más de 3500 cm ³	a	4000 cm ³	1.280 kg
Más de 4000 cm ³	a	4500 cm ³	1.370 kg
Más de 4500 cm ³	a	5000 cm ³	1.470 kg
Más de 5000 cm ³	a	5500 cm ³	1.560 kg
Más de 5.500 cm ³			1.650 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.** Vehículos S2000: definidos en el artículo 254 A y 255A del Anexo J del C.D.I.
- 1.4.** Vehículos WRC y WRC2: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- 1.5.** Vehículos S1600: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- 1.6.** Vehículos Kit Car: definidos en el artículo 255 del Anexo J del C.D.I.
- 1.7.** Vehículos de Grupo R FIA:
- Reglamento específico para vehículos del grupo R: Artículo 260 del Anexo J
- Reglamento para vehículos R3D y R3T: Artículo 260 D del Anexo J
- Reglamento para vehículos R5: Artículo 261 del Anexo J.
- 1.8.** Vehículos de Rallycross: Definidos en el art. 279 del Anexo J del CDI. Deberán contar con la aprobación expresa de la EAF-FVA. Se encuadrarán dentro del Grupo A Clase 6.

Artículo 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.

- 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.

Artículo 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 ³			620 kg
Más de 1000 cm ³	a	1400 cm ³	700 kg
Más de 1400 cm ³	a	1600 cm ³	780 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	860 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	940 kg
Más de 2500 cm ³	a	3000 cm ³	1.020 kg
Más de 3000 cm ³	a	3500 cm ³	1.100 kg
Más de 3500 cm ³	a	4000 cm ³	1.180 kg
Más de 4000 cm ³	a	4500 cm ³	1.260 kg
Más de 4500 cm ³	a	5000 cm ³	1.340 kg
Más de 5000 cm ³	a	5500 cm ³	1.420 kg
Más de 5500 cm ³			1.500 kg

Artículo 4.- VEHICULOS HISTORICOS

- 4.1.** 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.** La EAF-FVA se reserva a incluir otros vehículos que tengan una especial significación deportiva.
- 4.3.** La preparación es libre en todos los aspectos, tanto de motor como cambio y frenos prohibiendo la utilización de motores de moto.
- 4.4.** El peso mínimo que cumplan con la ficha de homologación será la indicada en el reglamento y a los que no la cumplan se les incorporará un lastre de 50kg.
- 4.5.** La categoría de históricos se divide en 4 grupos en función de la cilindrada:
- H1 - Hasta 1.300 cm³
 - H2 - De 1.301 cm³ a 1.600cm³
 - H3 - De 1.601 cm³ a 2.000 cm³
 - H4 - superior a 2.000 cm³
- La clase será la misma para todos, clase 9, pero grupos H1, H2, H3, H4. De esta manera cada vehículo competirá con coches de características similares.

Artículo 5.- VEHICULOS DE CIRCUITOS

- 5.1** Están admitidos a participar en pleno derecho en los Campeonatos Vasco de Montaña, los vehículos definidos en el artículo 3.2.1 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña, a excepción de los vehículos procedentes de Copa monomarca, en la que no hay limitación del año de procedencia del mismo.
- 5.2** Dichos vehículos deben de cumplir con el artículo 253 del Anexo J (Equipamiento de Seguridad) del C.D.I.
- 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** Las únicas modificaciones técnicas permitidas en estos vehículos son las permitidas en el artículo 3.2.1 del Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Montaña.
- 5.5** 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.

Artículo 6.- VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

Definidos en el Anexo 6 del presente reglamento.

Artículo 7.- VEHICULOS CM

- 7.1.** Deberán cumplir el Reglamento del Campeonato de España de **CM Promoción o CM plus. Podrán participar los vehículos bajo la reglamentación anterior (2015) haciéndolo en la clase 8. Dentro de los vehículos CM Promoción se añade la posibilidad de incluir los vehículos con motorización eléctrica con su propia reglamentación.**
- 7.2.** Además serán admitidos los vehículos CM procedentes del Open de España de Prototipos, según la reglamentación del mismo, detallado en el Anexo 5. Estos vehículos deberán de cumplir con los mismos requisitos de brida que la reglamentación existente para el Campeonato de España de CM.

Artículo 8.- VEHICULOS CLASES C3, CN y F EM, CM+ E1 FIA, E2-SC, E2-SH y E2SS

- 8.1.** Vehículos Clase C3:
Las características técnicas del motor deberán estar reflejadas en la ficha técnica del mismo. Se limita la cilindrada a 2.500 cm³.

El peso de dichos vehículos será el siguiente:

Hasta 1000 cm ³			500 Kg.
Más de 1000 cm ³	a	1300 cm ³	530 kg
Más de 1300 cm ³	a	1600 cm ³	560 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	600 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	640 kg

- 8.2.** Vehículos Clase CN:
Deberán de cumplir el artículo 259 del Anexo J del C.D.I.
La cilindrada del motor se limita a 3000 cm³.

Los pesos de dichos vehículos serán los siguientes:

Hasta 1000 cm ³			475 kg
Más de 1000 cm ³	a	1300 cm ³	495 kg
Más de 1300 cm ³	a	1600 cm ³	515 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	535 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	575 kg
Más de 2500 cm ³	a	3000 cm ³	625 kg

- 8.3.** Vehículos Clase F (Formulas hasta 2.000 cc)
Las características técnicas del motor deberán estar reflejadas en la ficha técnica del mismo. Se limita la cilindrada a 2.000 cm³.

El peso de dichos vehículos será el siguiente:

Hasta 1300 cm ³			420 kg
Más de 1300 cm ³	a	1600 cm ³	460 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	585 kg

Dentro de los Grupos C3, CN y F está totalmente prohibido cualquier tipo de control de tracción y de control o ayuda de salida.

8.4. Vehículos Grupo EM

Vehículos definidos en el Reglamento de Montaña de la Federación Gallega de Automovilismo.

8.5. Vehículos Grupo CM Promoción y CM Plus

Vehículos definidos en el Reglamento de Montaña 2016 de la RFEA.

8.6. Vehículos Grupo E2-SH

Vehículos definidos en el Artículo 277 del Anexo J de la FIA

8.7. Vehículos Grupo E2-SC

Vehículos definidos en el Artículo 277 del Anexo J de la FIA

8.8 Vehículos Grupo E2-SS

Vehículos definidos en el Artículo 277 del Anexo J de la FIA

8.9. Vehículos Grupo E1-FIA

Limitado:

- vehículos derivados de producción fabricados a partir del año 2000
- **vehículos tracción delantera que hayan tenido ficha de homologación grupo N o A**

Vehículos definidos en el Artículo 277 del Anexo J de la FIA

Artículo 9.- VEHICULOS FORMULA LIBRE (FLM)

- 9.1.** Todo lo dispuesto sobre esta categoría, está detallado en el reglamento del Trofeo Vasco de Fórmula Libre de Montaña.

9.2. Vehículos Grupo F-2000

Todo lo dispuesto en esta categoría, esta detallado en el Reglamento Técnico de Rallyes

- Reglamento Técnico Vehículos CR de la FAPA

Artículo 10.- DISPOSICIONES GENERALES

- 10.1.** 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.

- 10.2.** La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el rallye está prohibido, 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.

- 10.3.** La ficha de homologación que tiene que ser presentada en las verificaciones técnicas deberá ser original.
- 10.4.** Está prohibido el uso de neumáticos de calle.
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.
- 10.5.** 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 quedaran automáticamente inscritos dentro de estos.

Artículo 11.- SEGURIDAD

- 11.1.** Todos los vehículos participantes en las pruebas de Montaña deberán cumplir con el artículo 253 del Anexo J del C.D.I. a excepción del Artículo 16.6, en el que el límite de uso es de 8 años transcurridos desde la fecha de fabricación indicada en la etiqueta obligatoria exclusivamente para los casos en los que los asientos estén fabricados con Fibra o de Carbono/Kevlar.
- 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:
- 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 Montaña, deben llevarse a bordo un corta-cinturón en todo momento. Debe ser accesible con facilidad al piloto mientras está sentado 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").
- 11.4. Carburante.**
- 4.1.** El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el anexo "J". La no conformidad entrañará la EXCLUSION.
- 4.2.** Cualquier carburante alternativo (incluidos Etanol o Bioetanol) está prohibido.

11.5 Seguridad para vehículos descubiertos en clase 8

Será de aplicación la Normativa FIA de seguridad en cascos para clase 8 en vehículos descubiertos. Anexo L Chapter III Art. 1.1

8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),

8859 (Technical List N°49),

8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33),

8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

Artículo 12.- PESOS

Tabla resumen de pesos autorizados y bridas en Montaña

TABLA RESUMEN PESOS Y BRIDAS - MONTAÑA		
VEHICULO	PESO	BRIDA
Grupo A (FIA)	Articulo 1.1 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A
Grupo N (FIA)	Según Ficha Homologación	N/A
Grupo GT (RFEdA)	Según Anexo 9 Reglamento Rallyes RFEdA	N/A
Grupo N+ (RFEdA)	1.300 kg Anexo 9 Reglamento Rallyes RFEdA	Sobrealimentado: 36mm
Nacional 1-N1 (RFEdA)	Según Ficha de Homologación	Según Ficha Homologación
Nacional 3-N3 (RFEdA)	Según Ficha de Homologación	Según Ficha Homologación
S 2000 Rallye (FIA)	1.200 kg - Articulo 254 A Anexo J Art 4	Atmosférico: N/A
S 2000 Rallye (1.6T)(FIA)	1.200 kg - Articulo 255 A Anexo J Art 4	Sobrealimentado: 33mm
Grupo R5 (FIA)	Articulo 261 Anexo J	
Grupo R4 (FIA)	1.300 kg – Articulo 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 B	Articulo 3 Reglamento Técnico EAF-FVA	Según Ficha Homologación
Kit Car/Maxi	Articulo 1.1 Reglamento Técnico EAF-FVA	Según Ficha Homologación
Super 1600	1.000 kg – Artículo 255-6.2 Anexo J	Según Ficha Homologación
Grupo R (EAF-FVA)	Articulo 2.3 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A
Grupo A2 (EAF-FVA)	Articulo 5.5 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A
Históricos	Articulo 4 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A
Formula Libre (EAF-FVA)	Articulo 8 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A

Anexo 1: TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

CLASES CAMPEONATO VASCO TURISMOS			
Clase	Gr.N	Gr.A - Gr.R - R1 - R2 - R3	A2-ST -Históricos
1	Hasta 1.600	Hasta 1.400 - R1A	
2	De 1.600 a 2.000	Hasta 1.600 - R1B	
3	De 2.000 a 2.500	De 1.600 a 2.000 - R2B	
4	Más de 2.500	De 2.000 a 2.500 – R2C	F1-A2 (copas hasta 2.000)
5	Más de 2.500 (4x4)	Más de 2.500 - Kit Car 1.600 S1600 - R3C - R3D - R3T	E2 RFEa - F2

6	S2000 – N Plus	Kit Car 2.000, Gr. B, WRC, WRC 2, GT, N1, R4, R5, S2000	A2 ST - A2 (copas más de 2.000) E1 FIA
9			Vehículos Históricos
10	Formula Libre Montaña (FLM)*		

*Estos vehículos únicamente puntúan en el Trofeo Vasco de FLM

CLASES CAMPEONATO VASCOS MONOPLAZAS			
Clase			CM-MJ- LC - CN-C3- E2 FIA -F-
7			CM Promo-MJ-LC
8			C3-CN-Formulas-(Hasta 2.000 cc) CM+ - CM (Reg1015) - E2- SC - E2-SH - E2SS

Anexo 2: PESOS GRUPOS R

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Hasta 1.000 cc	570 kg	570 kg	570 kg	570 kg	570 kg	570 kg	570 kg	570 kg
1.300 cc	640 Kg	640 Kg	640 Kg	640 Kg	640 Kg	640 Kg	620 Kg	620 Kg
1.600 cc	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	720 Kg	710 Kg	710 Kg
2.000 cc	810 Kg	810 Kg	810 Kg	810 Kg	810 Kg	810 Kg	790 Kg	790 Kg
2.500 cc	910 Kg	910 Kg	910 Kg	910 Kg	910 Kg	910 Kg	890 Kg	890 Kg
3.000 cc	995 Kg	995 Kg	995 Kg	995 Kg	995 Kg	995 Kg	980 Kg	980 Kg
3.500 cc	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg
4.000 cc	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.155 Kg	1.150 Kg	1.150 Kg
4.500 cc	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.230Kg	1.230Kg
5.000 cc	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.295 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg
5.500 cc	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.390 Kg	1.390 Kg
Más de 5.500 cc	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg



**EAF – EUSKADIKO AUTOMOBILISMO FEDERAZIOA
FVA – FEDERACION VASCA DE AUTOMOVILISMO**



1990	1991	1992
570 kg	570 kg	570 kg
620 Kg	620 Kg	620 Kg
710 Kg	710 Kg	710 Kg
790 Kg	790 Kg	790 Kg
890 Kg	890 Kg	890 Kg
980 Kg	980 Kg	980 Kg
1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg
1.150 Kg	1.150 Kg	1.150 Kg
1.230Kg	1.230Kg	1.230Kg
1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg
1.390 Kg	1.390 Kg	1.390 Kg
1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hasta 1.000 cc	620 kg	620 kg	620 kg	670 Kg	670 Kg	670 Kg	670 Kg	670 Kg
1.300 cc	690 Kg	690 Kg	690 Kg	760 Kg	760 Kg	760 Kg	760 Kg	760 Kg
1.600 cc	780 Kg	780 Kg	780 Kg	850 Kg	850 Kg	850 Kg	850 Kg	850 Kg
2.000 cc	880 Kg	880 Kg	880 Kg	930 Kg	930 Kg	930 Kg	930 Kg	930 Kg
2.500 cc	980 Kg	980 Kg	980 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg
3.000 cc	1.070 Kg	1.070 Kg	1.070 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg
3.500 cc	1.170 Kg	1.170 Kg	1.170 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg
4.000 cc	1.250 Kg	1.250 Kg	1.250 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg
4.500 cc	1.340Kg	1.340Kg	1.340Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg	1.370 Kg
5.000 cc	1.440 Kg	1.440 Kg	1.440 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg
5.500 cc	1.530 Kg	1.530 Kg	1.530 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg
Más de 5.500 cc	1.620 Kg	1.620 Kg	1.620 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg	1.650 Kg

Tabla de pesos basado en el anexo 2.

Homologación	Marca	Modelo	Cilindrada	Fecha Homologación	Peso
--------------	-------	--------	------------	--------------------	------

A-5292	BMW	325i	2494	01.02.1986	910
A-5348	BMW	325ix	2494	01.01.1988	890
A-5327	BMW	M3	2302	01.03.1987	910
A-5440	BMW	325i (E36)	2494	01.11.1991	890
A-5454	BMW	325i (E36/2)	2494	01.03.1992	890
A-5490	BMW	M3 (E36)	2990,5	01.06.1993	1.070
A-5365	Citroen	AX GT	1361	01.05.1988	710
A-5347	Citroen	AX Sport	1294	01.01.1988	700
A-5445	Citroen	AX GTI	1360,5	01.01.1992	710
A-5468	Citroen	ZX 16v	1998	01.01.1993	860
A-5095	Citroen	Visa GT	1360	01.01.1983	730
A-5288	Citroen	Visa GTI	1580	01.02.1986	730
A-5278	Fiat	Uno Turbo IE	1821	01.10.1985	810
A-5273	Ford	Escort RS Turbo	2236	01.06.1985	910
A-5258	Ford	Fiesta XR2	1599	01.02.1985	730
A-5403	Ford	Fiesta XR2i	1599	01.02.1990	710
A-5370	Ford	Sierra Cosworth 2RM	3390	01.10.1988	1.070
A-5414	Ford	Sierra Cosworth 4x4	3391	01.08.1990	1.070
A-5323	Ford	Sierra RS Cosworth	2791	01.01.1987	1.005
A-5285	Ford	Sierra XR 4x4	2795	01.01.1986	995
A-5238	Ford	Sierra XR4i	2793	01.07.1984	995
A-5305	Subaru	Coupe 4WD	2495	01.07.1986	910
A-5399	Subaru	Legacy 4WD	3390	01.01.1990	1.070
A-5259	Subaru	4WD Sedan	2495	01.03.1985	910
A-5320	Opel	Kadett GSI 2.0	1998	01.01.1987	810
A-5369	Opel	Kadett GSI 16v	1988	01.10.1988	890
A-5170	Opel	Corsa 1.3	1297	01.09.1983	640
A-5375	Opel	Corsa GSI	1598	01.01.1989	710
A-5214	Lancia	Delta HF	2219	01.04.1984	910
A-5324	Lancia	Delta HF 4WD	2793	01.01.1987	920
A-5355	Lancia	Delta HF Integrale	3392	01.03.1988	1.070
A-5394	Lancia	Delta HF Integrale 16v	3392	01.10.1989	1.070

A-5364	Mitsubishi	Galant VR 4	3396	01.05.1988	1.070
A-5158	Peugeot	205 GT	1360	01.07.1983	730
A-5213	Peugeot	205 GTI	1580	01.04.1984	730
A-5301	Peugeot	205 GTI 115cv	1580	01.05.1986	730
A-5325	Peugeot	205 GTI 1900	1905	01.02.1987	810
A-5366	Peugeot	205 Rallye	1294	01.07.1988	620
A-5332	Peugeot	309 GTI	1905	01.04.1987	810
A-5419	Peugeot	309 GTI 16v	1905	01.10.1990	790
A-5342	Renault	11 Turbo	1956	01.10.1987	810
A-5211	Renault	11 Turbo	1961	01.04.1984	810
A-5418	Renault	19 16S	1764	01.10.1990	790
A-5349	Renault	21 2 l Turbo	3392	01.02.1988	1.070
A-5262	Renault	5 GT Turbo	1961	01.04.1985	810
A-5363	Toyota	Celica 2000 GT Four	3397	01.05.1988	1.070
A-5382	Suzuki	Swift 1300	1299	01.04.1989	620
A-5214	Volkswagen	Golf GTI	1781	01.04.1984	810
A-5295	Volkswagen	Golf GTI 16v	1781	01.03.1986	810
A-5425	Volkswagen	Golf GTI G60	3028	01.01.1991	1.070
A-5172	Volkswagen	Golf GTI	1588	01.10.1983	730
A-5398	Volkswagen	Golf Rallye G60	2999	01.12.1989	980

ANEXO 3: MIT JET REGLAMENTO TÉCNICO.

EL PARTICIPANTE ES EL RESPONSABLE DE LA CONFORMIDAD DE LAS PIEZAS MONTADAS EN SU VEHICULO, SIENDO SU OBLIGACION, ASEGURARSE DE SU CONFORMIDAD TECNICA ANTES DE UTILIZARLAS.

TODO LO QUE NO ESTA EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN ESTE REGLAMENTO TÉCNICO O EVENTUALES ANEXOS, ESTA PROHIBIDO, Y LOS ÚNICOS ELEMENTOS ORIGINALES QUE PODRÁN SER SUSTITUIDOS POR OTROS ESPECÍFICOS SON LOS MENCIONADOS EN EL MISMO, TENIENDO QUE SER EL RESTO DE LOS MATERIALES ORIGINALES.

ARTICULO 1 MOTOR

1.1. La relación de compresión nunca será superior a 11:1

1.2. El motor y su soporte inferior deben quedar dentro de las dimensiones de origen.

Los soportes deben de ser los suministrados con el vehículo y está prohibida su modificación. La posición de montaje y ubicación deben de ser las de origen.

1.3. Todos los elementos internos del motor deberán ser de serie y los suministrados en un Mitjet entre los años 2007 y 2009.

ARTICULO 2 ALIMENTACION

2.1. El sistema empleado será el original de serie que viene suministrado con el vehículo.

2.2. No se permite ninguna manipulación, pulido o aligerado en el sistema de admisión.

2.3. Todo el sistema de carburación original debe ser mantenido. Los carburadores deberán ser los de serie suministrados en el coche, es decir, de la marca MIKUNI con referencia BSR36.

2.4. El sistema de carburación debe ser el de serie suministrado por el vehículo de serie, pudiendo cambiar únicamente los chicleés de gasolina y la posición de la aguja de serie. El resto debe mantenerse original.

2.5. Los filtros de aire serán los suministrados en el coche. Las entradas de aire adicionales para los carburadores no están permitidas. Ningún filtro de aire que dirija el flujo de aire a los carburadores está permitido.

El filtro de aire no puede contener ni por dentro ni por fuera ningún apantallamiento de calor o deflectores de aire de ningún tipo. Ningún elemento dentro del filtro de aire está autorizado salvo el propio filtro.

Los filtros de aire fabricado con fibra de vidrio o artesanal no están autorizados.

Además se podrán utilizar filtros KN referencia RC 3510.

2.6. Todo el circuito de combustible tiene que ser del tipo "aeroquip". Sólo las bombas originales suministradas por el organizador están permitidas. El diámetro interior del tubo de combustible tiene que ser el mismo que el original suministrado con el vehículo. El circuito de combustible no puede estar atado o unido a ningún cable eléctrico. La bomba de gasolina tiene que ser la bomba estándar suministrada en el MitJet.

ARTICULO 3 ENCENDIDO

3.1. Las bujías NGK DPR 8 EA9 o la NGK DPR 9 EA9. Los cables de las bujías, así como las pipas, serán los suministrados por el constructor.

3.2. El resto de los elementos que componen el encendido deben ser originales sin modificación alguna.

3.3. La modificación del sistema de carga del alternador no está permitida. Este tiene que estar cargando siempre por encima de los 12 voltios. Ningún interruptor para desconectar el alternador está permitido.

3.4. Sólo la batería de origen o una de las mismas dimensiones y peso está permitida. La batería siempre tiene que estar en su ubicación y montaje original. No se permite ninguna modificación adicional. Las baterías de motocicletas están prohibidas.

ARTICULO 4 CENTRALITA

- 4.1.** Deberá ser la suministrada por el constructor. Deberá estar precintada. En caso de avería deberá sustituirse por otra precintada suministrada por el constructor.
- 4.2.** El sistema de encendido y control de motor tiene que ser el original MitJet. La centralita debe mantenerse en la posición original que se suministra con el coche.
- 4.3.** El limitador de revoluciones tiene que funcionar en todo momento y no puede pasar del valor fijado por el constructor.
- 4.4.** El cableado puede ser modificado para facilitar las conexiones o el cambio de motor. Sólo se permite el montaje de fusibles en línea.
- 4.5.** Todo cableado tiene que tener conexiones visibles, sin cajas de empalme. Las bobinas, cables de bobina y pipetas, tienen que ser de origen.
- 4.6.** La bobina de origen debe mantenerse en su posición original.
- 4.7.** No está permitido ningún sistema de avance de encendido que no sea original.

ARTICULO 5 SISTEMA DE REFRIGERACION

- 5.1** Se permite un radiador suministrado en el vehículo. Todos los elementos deben ser originales.
- 5.2.** Se autoriza la colocación de una red de protección para impactos delante del radiador de refrigeración.
- 5.3.** Tuberías refrigeración del motor: Se permiten ambas tomas de refrigeración de los cilindros traseros. Además se permiten otras para refrigerar la parte delantera de los cilindros.
- 5.4.** No se permite ninguna modificación en la carrocería, ni en las diferentes piezas de fibra que componen el vehículo, que no esté validada por el constructor, que será la que decida la forma, posición y la medida de las mismas.
- 5.5.** No están permitido ningún tipo de aditivo en el aceite del motor, en la caja de cambios o en el diferencial.
- 5.6.** Los radiadores de aceite deben ser refrigerados solamente por aire, no permitiéndose el hielo seco u otros sistemas. Todo sistema de refrigeración de aceite, incluyendo las tuberías, se tiene que montar en el vano motor. Ningún componente del circuito de refrigeración puede ser montado en el interior del habitáculo del piloto o en la bandeja trasera o el compartimiento de combustible.
- 5.7.** Con el fin de mejorar, el flujo de aire en la parte central de la culata, se permite recortar la pieza de chapa que tapa los conductos anti polución. Esta modificación se realizara sobre la misma pieza, cortando la parte central de la chapa y dejando únicamente la parte necesaria para la tapar el conducto como tal. Después de la modificación cada conducto tendrá un tapón independiente.
- 5.8.** Se permite instalar el electroventilador suministrado por el constructor con referencia RO14.
- 5.9.** Medidas de la abertura frontal del capo delantero.
Las medidas de la abertura inferior del frontal del capo delantero, no deberán sobrepasar los límites de las indicadas en la figura 2, entendiéndose estas como "máximas".



Abertura Frontal

Figura 1.

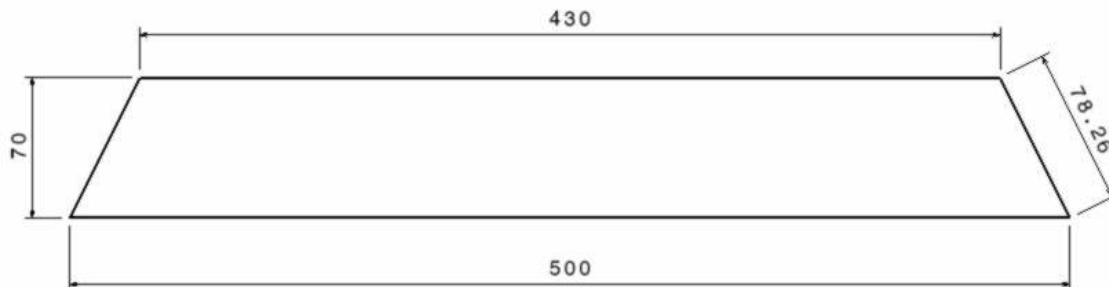


Figura 2.

5.10.

Canalizador de aire frío hacia el radiador.

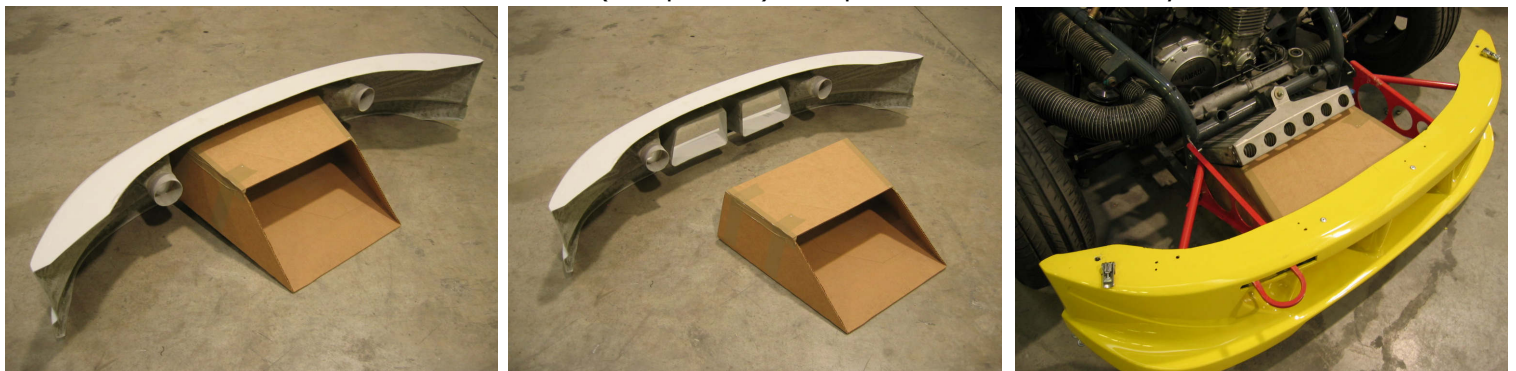
Se permite el aprovechamiento de toda la abertura del paragolpes destinada a la entrada de aire frío al radiador de aceite (figura 1),
Abertura entrada aire frío al radiador.



Abertura entrada aire frío al radiador.

Figura 1.

La conducción solo podrá cubrir el área de entrada central del paragolpes y la superficie de entrada de aire del radiador (ver foto) cualquier sistema que sobrepase por encima, debajo o lateralmente tanto en el paragolpes como en el radiador será no válida. Para su fabricación solo se permite la utilización de materiales compuestos (composites) y el material plástico que el coche utiliza de origen (panel celular), quedan prohibidos otros materiales que no sean estos. En caso de estar hecha en fibra (composites) el espesor no deberá ser mayor de 2mm.



5.11. Salida de aire caliente del radiador de aceite.

No se permite la canalización del aire caliente de salida del radiador de aceite con ningún tipo de tobera, pantalla, etc. Cualquier elemento montado para tal efecto será no válido.

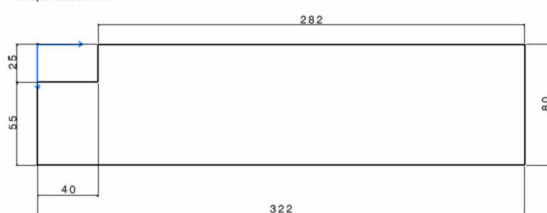
5.12. Canal de entrada de aire frío a la culata.

Se permite el cerramiento del hueco existente entre el interior del capo y la parte superior de la canalización de aire frío a la culata. Para ello solo se podrá utilizar la junta suministrada por la organización para este fin, siendo no válido, cualquier otro elemento aislante o sistema alternativo. El sistema de cierre va montado en la solapa superior de la tobera de entrada y no será válido en ningún otro lugar ni para otra utilidad que no sea esta.

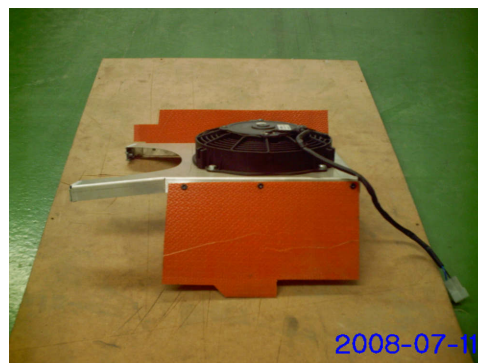
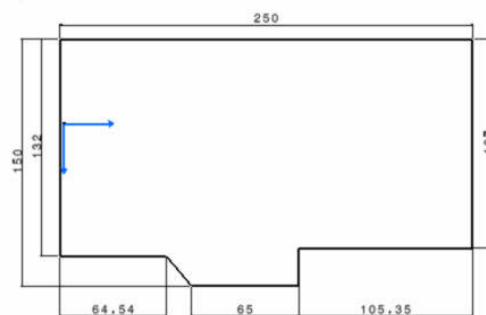
5.13. Conducción de aire del electroventilador.

Se permite la orientación del aire del electroventilador mediante 2 chapas de fibra de vidrio o aluminio de espesor máximo 2mm y con las medidas y montaje como se indican a continuación.

chapa electro 2



pieza electro1



5.14. Kit de refrigeración líquida.

Se permite la incorporación del kit de refrigeración líquida suministrada por GP Open referencia "kit agua" que consta de bloque de cilindros, radiador, bomba de agua, sistema eléctrico y cableado.

ARTICULO 6 ESCAPE

6.1. El colector de escape es específico que suministra la organización.

No se permite ninguna manipulación, pulido o aligerado del colector de escape.

6.2. Todo el escape debe de ser el suministrado en el vehículo original.

6.3. Está permitida la cinta térmica para recubrir los tubos.

ARTICULO 7 EMBRAGUE Y TRANSMISIÓN

- 7.1.** El número de discos y guarniciones deben ser el mismo de serie que monta el vehículo y siempre suministrados por el organizador. No están permitidos los discos de material cerámico o diferente al original.
- 7.2.** Los elementos elásticos del embrague (muelles de disco) deberán permanecer en su posición de montaje original. Estos podrán ser solapados a otro muelle similar y en su misma orientación.
- 7.3.** El adaptador de eje de salida del motor debe ser el suministrado por el organizador. Los tornillos del adaptador del eje cardan pueden prepararse para ser taladrados para la instalación de alambre de seguridad, o sustituirse por otros de cabeza hexagonal. Está prohibido mecanizar el adaptador para ahorrar peso.
- 7.4.** El eje propulsor, sus cardanes, el grosor del acero y la configuración tienen que mantenerse como de origen. El aligeramiento del eje propulsor está prohibido. Las cinchas para la sujeción del eje propulsor en caso de rotura están autorizadas.
- 7.5.** Todos los sistemas electrónicos o computerizados de control tracción o patinaje de ruedas están prohibidos.
- 7.6.** El único grupo trasero permitido es el suministrado por el organizador y tiene que ser fijo a 100 %. Ningún diferencial autoblocante, diferenciales de otro tipo, ejes de cambio rápido, flotantes, caseros, o de cualquier otro tipo están permitidos. Sólo están permitidos los rodamientos originales. No se pueden usar rodamientos de otro tipo. Ningún separador está permitido entre la placa de los frenos y los rodamientos. Tampoco se permite cualquier modificación en el diferencial que varíe la caída de las ruedas traseras.
- 7.7.** La única relación de piñón y corona de diferencial autorizada es de la serie. Todos los piñones en uso deben ser los suministrados por el organizador. El uso de cualquier otra relación de cambio o grupo está prohibido.
- 7.8.** El puente trasero debe ser el suministrado por el organizador.
- 7.9.** Se permite instalar el embrague antirrebote. Sólo está permitido el suministrado por la organización. Su referencia es 174030.

ARTICULO 8 CAJA DE CAMBIOS

- 8.2.** El conjunto motor-cambio debe ser el original del vehículo de serie.
- 8.3.** Las relaciones de cambio deben ser estrictamente las de serie del motor suministrado.

ARTICULO 9 SUSPENSION

- 9.1.** Se permite el cambio de los elementos de la suspensión, siempre que se respete su principio de funcionamiento.

ARTICULO 10 SISTEMA DE FRENADO

- 10.1.** Todo el sistema de frenado deberá ser el de serie .
- 10.2.** Discos de freno: Referencia Peugeot 4246.A5 MitJet 9292.
- 10.3.** Pastillas de freno: Marca Peugeot Ref. 4253.20 MitJet 9293. Además de estas, se permiten Ferodo FCP 1378 R en compuesto DS 3000.
- 10.4.** Todo el sistema de tuberías deberán ser de serie.
- 10.5.** Bomba de freno: Peugeot Bosch 254195.79 diámetro 22.2 mm
- 10.6.** Repartidor de frenada: el suministrado con el coche original.
- 10.7.** Las pinzas de freno deberán ser los modelos P4400 K4 y P4400 K3.
- 10.8.** Cualquiera de los componentes de frenos sujetos al eje trasero, o los bujes delanteros, tienen que quedar como de origen y dentro de las dimensiones, grosor del acero, localización y configuración suministrados por la organización.

- 10.9.** El vehículo debe accionar los frenos en las cuatro ruedas y deben bloquear las mismas durante las verificaciones. El circuito de frenos deberá llevar montado el repartidor de frenado de origen o en su defecto el suministrado por el constructor no se permite añadir ningún elemento al sistema que no sea original y esté suministrado por el constructor.
- 10.10.** No está autorizado cualquier tipo de conducto para refrigerar los frenos.
- 10.11.** Quedan prohibidos los circuitos de freno de cobre o goma.
- 10.12.** Las bombas de freno debe ser de origen, con las mismas dimensiones, ubicación y configuración que la suministrada por el organizador.
- 10.13.** La bomba de freno debe mantenerse en el vano motor, en su ubicación original, por delante de la placa cortafuegos delantera.

ARTICULO 11 CHASIS

- 11.1.** Todos los vehículos y chasis que compitan tienen que estar producidos por FAM Automobile. Deben tener el número de chasis asignado a ese coche. El número de serie se encuentra en una placa sobre el chasis en el interior del habitáculo. Esta placa tiene que ser plenamente visible todo el tiempo y sin ser modificada de ninguna manera.
- 11.2.** En caso de daños, el cambio se puede hacer exclusivamente con piezas del constructor. El trabajo de soldadura tiene que ser realizado por un profesional homologado por industria y será verificado por la organización. Todos los puntos de sujeción deben de ser adquiridos a través de Constructor.
- 11.3.** El habitáculo de piloto, las barras antivuelco, crucetas, etc, no se pueden reparar o sustituir si han sido dañados.
- 11.4.** El comisario técnico podrá hacer un informe de verificación de la estructura que elevará al colegio deportivos que actuarán en consecuencia.
- 11.5.** Queda prohibida toda modificación o manipulación en el chasis de origen.
- 11.6.** Todo vehículo que presente signos de refuerzos en las zonas de unión entre los elementos soldados y en cualquier otro lugar será considerado no conforme con el presente reglamento técnico.
- 11.7.** Se tiene que utilizar como mínimo una tuerca de seguridad con todas las rótulas. Es recomendable un pasador o un clip en las rótulas de los bujes delanteros.
- 11.8.** Sólo se puede utilizar el equivalente de origen o tornillos y tuercas de acero de grado superior.
- 11.9.** Se pueden hacer taladros de un máximo de 3mm para situar alambres de seguridad. No están permitidas las modificaciones para ahorrar peso, estando prohibida la tornillería de aluminio, titanio u otro material ligero. Los tornillos que se suministran con tuercas autofrenantes deben de utilizarse con una tuerca completa.
- 11.10.** Todos los trapecios y barras tienen que ser suministradas por Constructor, no permitiéndose en ellas ninguna modificación.
- 11.11.** Los brazos de suspensión y la barra transversal trasera tienen que mantener las dimensiones de origen.
- 11.12.** Los brazos superiores de suspensión tienen que ser el suministrado por el Constructor y no puede ser modificado en ningún punto.
- 11.13.** Los bujes delanteros y sus puntos de sujeción tienen que ser los de fábrica, con su dimensión, grosor, ubicación y configuración como los suministrados por el constructor. Los bujes o puntos de sujeción con daños deben ser reparados antes del comienzo de la siguiente carrera y con la aprobación de los comisarios técnicos.
No están permitidos los refuerzos adicionales, incluyendo repaso de soldadura.
- 11.14.** El aligeramiento de los componentes o chasis de origen por afeitado, rectificado, taladrado o perforado o cualquier otro método está prohibido. Cualquier otro componente utilizado aparte de los mencionados en el reglamento técnico como método de ahorro de peso está prohibido. Todos los componentes de aluminio, titanio y acero inoxidable no suministrados por la organización serán considerados no autorizados.

ARTICULO 12 DIMENSIONES

- 12.1.** La anchura total del coche, tanto delantera como trasera no puede exceder de 1.700 mm y se medirá con un dispositivo por el que las ruedas tienen que entrar sin dificultad.

12.2. La caída máxima negativa de cualquier rueda delantera no puede ser superior a -4° .

12.3. Todo vehículo tiene que tener una distancia entre ejes de un máximo de 2.125 mm, con una tolerancia de ± 10 mm. La medida de la distancia entre ejes se realizará desde la rueda delantera a la trasera del mismo lado. Para tomar esta medición se utiliza un útil que permite tomar medida en el mismo punto de cada una de las llantas delantera y trasera del mismo lado ya sea el centro de ambas o los puntos anteriores o posteriores de las mismas. Para tomar esta medición se utiliza un útil patrón con la medida máxima permitida y que estará a disposición de los participantes en todo momento.

12.4. Se prohíbe poner cualquier tipo de separador entre el buje y la llanta que aumente la anchura de vía, tanto en el eje delantero como en el trasero.

ARTICULO 13 LLANTAS

13.1. Las llantas autorizadas serán libres.

ARTICULO 14 NEUMATICOS

14.1. Según normativa del Campeonato Vasco de Montaña.

ARTICULO 15 CARROCERÍA

15.1. Queda prohibida toda modificación o manipulación de la carrocería y sus componentes.

15.2. Todos los componentes de carrocería deberán permanecer de origen sin posibilidad de cambio por otros de características diferentes.

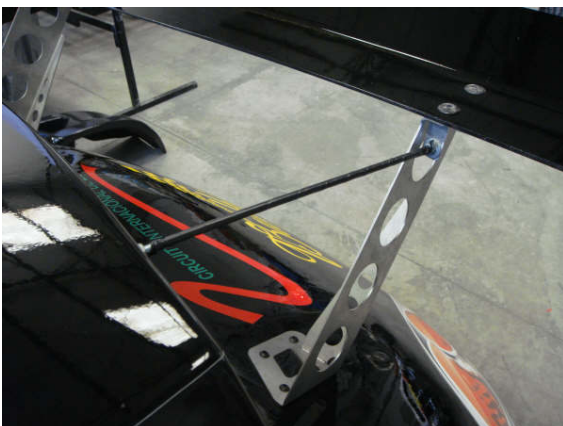
15.3. No podrá quitarse del exterior del vehículo ningún accesorio original.

15.4. No podrá añadirse ningún tipo de accesorio exterior que no sea validado o suministrado por el constructor

15.5. Queda prohibida la manipulación, modificación, cambio y/o sustitución de los soportes de los paragolpes.

15.6. Todo participante tiene que presentar un coche limpio y con sus componentes en funcionamiento. Los comisarios que así lo estimen podrán denegar la participación del vehículo en cuestión.

15.7. En la carrocería tipo Mégane, es decir, con denominación interna MR4, se podrán incluir sendos refuerzos en forma de varillas que limitan el movimiento del alerón trasero como se muestra en las fotografías. Aunque el alerón es meramente estético, estos refuerzos no podrán variar su inclinación ni posición original.



ARTICULO 16 PESO

16.1. El peso mínimo del coche con piloto y todo su equipamiento en condiciones de carrera: (Coche, Casco y al menos 3 litros de gasolina) será de 650kg. El peso mínimo del coche sin piloto en condiciones de carrera será de 550 kg. En ambos casos se admite un margen de tolerancia de menos 3 kg.

17.2. En caso de que fuera necesario añadir peso al vehículo, el lastre debe ser suministrado por la organización, que será la encargada de indicar el lugar y la forma de fijación del mismo. Siendo esta la única forma válida para el montaje del lastre.

17.3. Toda placa de lastre debe estar precintada.

ARTICULO 18 SEGURIDAD

18.1. Deberá cumplir los artículos 12.1(Extinción de incendios), 12.2(Cinturones de seguridad), 12.4 y 12.5(Asiente, apoya cabeza). 12.6(Corta Corriente) y 12.7(Anilla de Remolque) del Reglamento del Campeonato de España para vehículos CM

ANEXO 4: LEGEN CAR.

Todo aquello que no se especifique claramente que está autorizado, no está permitido.

NORMAS DE SEGURIDAD

Serán aplicables las contempladas en el Código Deportivo internacional, anexo J, Art 253.
Adicionalmente:

Los tubos del arco antivuelco con los que el cuerpo o casco del piloto pueda contactar deben ser revestidos con material elástico homologado que evite el contacto directo con el metal.

Los puntos de remolque en la parte delantera y trasera del vehículo deben estar sujetos a los extremos del chasis de manera transversal y deben ser perfectamente visibles. Deben tener una fuerza suficiente que permita el arrastre del vehículo.

Cualquier accidente derivado del fallo del anclaje del gancho de remolque será responsabilidad del concursante.

Las manillas de apertura interior de las puertas deben ser perfectamente visibles y estar señaladas para su accionamiento externo por comisarios de curvas en los circuitos.

Un extintor de mano de mínimo 2,5 kg BCF con fijaciones homologadas debe situarse en el interior del vehículo.

REQUISITOS GENERALES TECNICOS

1. CAPO

Solo está permitida la toma de aire instalada en el capo en la posición que viene de fabrica.

2. ESPEJOS

Todos los coches tienen que disponer de un retrovisor interior con un área mínima de 15,2 cm² y una pareja de espejos exteriores que tienen que estar montados por fuera de las puertas y no deben exceder de un máximo de 25,4 cm² cada uno, estando fijados con un máximo de dos sujeciones.

3. COLUMNA DE DIRECCION

La columna de dirección puede ser modificada para la comodidad y seguridad del piloto. Los cardanes de la columna pueden sustituirse por unos de calidad superior pero el casquillo en la parte inferior del chasis donde atraviesa el cortafuego tiene que quedar como el de origen. Una columna de dirección modificada tiene que utilizar la misma dimensión, tipo y calidad de tubo al suministrado de origen. No se permite un recorte de rosca si se utilizan rótulas. No está permitido cambiar las estrías en la cremallera de dirección. Es obligatoria una abrazadera metálica en el vano motor pegada al cortafuego de la columna de dirección. La decisión del comisario técnico será inapelable sobre la autorización de cualquier modificación en la columna de dirección.

4. VOLANTE

Los volantes de dirección a gusto del piloto están permitidos, siempre que sean autorizados por los comisarios técnicos a condición de que todos sean extraíbles.

5. ASIEN TO

Sólo los asientos certificados por 600 Racing están autorizados. Se pueden modificar las alas de sujeción delanteras del asiento. Cualquier modificación debe soldarse de nuevo, agrandando o acortando estas aletas. Las sujeciones traseras de los asientos no se pueden modificar sin autorización previa de GP Open S.L.

6. LLANTAS

Serán libres.

7. FILTRO DE AIRE

Las entradas de aire adicionales para los carburadores no están permitidas. Ningún filtro de aire que dirija el flujo de aire a los carburadores está permitido. El filtro de aire no puede contener ni por dentro ni por fuera ningún apantallamiento de calor o deflectores de aire de ningún tipo. Ningún elemento dentro del filtro de aire está autorizado salvo el propio filtro. Los filtros de aire fabricados con fibra de vidrio no están autorizados.

8. ADAPTADOR DE EJE DE SALIDA DEL MOTOR

Debe de ser el suministrado por GP Open S.L. Los tornillos del adaptador del eje cardan pueden prepararse para ser taladrados para la instalación de alambre de seguridad. Está prohibido mecanizar el adaptador para ahorrar peso.

9. CONTROL DE TRACCION

Todos los sistemas electrónicos o computerizados de tracción o patinaje de ruedas están prohibidos.

10. ALTERNADOR

La modificación del sistema de carga no está permitida. El alternador tiene que estar cargando siempre. Ningún interruptor para desconectar el alternador está permitido.

11. BATERIA

Sólo la batería de origen o una de las mismas dimensiones y peso está permitida. Se puede utilizar con bornes arriba o en el lateral. La batería siempre tiene que estar en su ubicación y montaje original. No se permite ninguna modificación adicional. Las baterías de motocicletas están prohibidas.

12. DEPOSITO DE COMBUSTIBLE

Cualquier depósito de combustible suministrado por GP Open S.L puede ser utilizado respetando la forma y ubicación de origen. Todas las juntas del tapón de combustible deben de encontrarse en perfectas condiciones de uso. No se puede variar el anclaje del depósito de combustible. No se permite ningún sistema de refrigeración de combustible.

13. FILTRO DE COMBUSTIBLE

Cualquier filtro de combustible puede ser utilizado mientras no sea de cristal.

14. CIRCUITO DE COMBUSTIBLE Y BOMBAS

El circuito de combustible no puede pasar por el habitáculo del piloto. Todo el circuito de combustible tiene que ser del tipo "aeroquip". Sólo las bombas originales suministradas por GP Open S.L. están permitidas. El diámetro interior del tubo de combustible tiene que ser el mismo que el original suministrado con el vehículo. El circuito de combustible no puede estar atado o unido a ningún cable eléctrico. La bomba de gasolina tiene que ser la bomba estándar suministrada por 600 Racing a 3 PSI.

15. CARBURADORES

Los carburadores, las cubas y los flotadores deben quedar como de origen en los motores Yamaha XJR 1300. Ninguna modificación de los carburadores o las cubas está permitida. No están permitidas modificaciones o componentes para mejorar o restringir el flujo de aire a los carburadores. Sólo se permite la protección térmica original del vehículo que está situada entre los carburadores y el motor. No se permite ninguna otra modificación.

16. EMBRAGUE

Están permitidos los conductos de fluido de embrague de tipo "aeroquip". La bomba y el cilindro esclavo deben quedar como de origen en su posición y configuración. El pedal de embrague puede ser girado para dar mayor comodidad a la pierna del conductor pero sólo si se acompaña de la eliminación del pedal izquierdo de freno.

17. EJE PROPULSOR

El eje propulsor, sus cardanes, el grosor del acero y la configuración tienen que mantenerse como de origen. El aligeramiento del eje propulsor está prohibido. Las cinchas para la sujeción del eje propulsor en caso de rotura están autorizadas, con un máximo de tres con un grosor de 4 mm y una anchura de 19 mm.

18. MATERIAL DE RECUBRIMIENTO DEL MOTOR

Sólo el material que recubre al motor originalmente, tanto interior como exteriormente está permitido. No se permite quitar o sustituir ninguno intencionadamente. Los tubos de escape pueden ser pintados con pintura anti-calórica o forrados con cinta especial térmica.

19. NUMERO DE SERIE DEL MOTOR

Todos los bloques de motor deben contar con su número de serie.

20. UBICACIÓN Y MONTAJE DEL MOTOR

El motor y sus soportes inferior y superior deben quedar dentro de las dimensiones de origen, grosor del acero (no se permite el aluminio) ubicación y configuración suministrados por GP Open S.L. El lado derecho del motor puede ser fijado con un soporte adicional de acero en L con 11 cm de ancho máximo. Ningún soporte puede ser soldado a los raíles de chasis menos el del lado derecho que viene montado de fábrica. Si está siendo utilizado el soporte adicional derecho, los soportes originales de ese lado pueden ser eliminados.

21. SISTEMA DE ESCAPE

Sólo el sistema de origen del vehículo está permitido. Los tubos individuales, elcolector, bajante y silencioso deben quedar como los suministra GP Open S.L. Los componentes internos de cualquier tubo de escape o silencioso no pueden ser modificados de ninguna manera. Está permitida la cinta térmica para recubrir los tubos.

22. POSICION DEL COLECTOR

La soldadura del centro del colector, donde los cuatro tubos se unen en uno debe de posicionarse entre 40 mm y 100 mm por delante de la mampara cortafuegos del vano motor. El máximo diámetro exterior de los tubos individuales salientes del motor es 38,5 mm, el diámetro exterior máximo del bajante colector al silencioso es de 44,75 mm. El silencioso debe ser el del constructor.

23. SISTEMA DE ENCENDIDO Y CABLEADO

El sistema de encendido y control de motor tiene que ser el original Yamaha XJR 1200. La caja negra debe mantenerse en la posición original que se suministra con el coche. Sólo se puede sustituir la caja por una suministrada por el constructor. Ésta podrá ser verificada o sustituida en cualquier momento de la competición

El limitador tiene que funcionar en todo momento y no puede pasar de 10500 revoluciones. No están permitidos los controles electrónicos de aceleración o tracción. El cableado puede ser modificado para facilitar las conexiones o el cambio de motor. Sólo se permite el montaje de fusibles en línea. Todo cableado tiene que tener conexiones visibles, sin cajas de empalme.

Las bobinas, cables de bobina y pipetas, tienen que ser de origen Yamaha. Las bujías se pueden sustituir con equivalentes del mercado pero las resistencias tienen que mantenerse en las pipetas. La bobina de origen debe mantenerse en su posición original. No está permitido ningún sistema de avance de encendido que no sea original. Para facilitar su accionamiento se permite la fabricación de un pequeño panel en el que se incluya el interruptor de arranque, starter, posición de marcha, luces traseras e interruptor del ventilador que se puede situar en la puerta derecha a una distancia que no exceda 10 cm en dirección al piloto de la vertical del panel estándar.

24. LUZ ANTILLUVIA Y LUZ DE FRENO

Deben estar montadas y en condiciones de funcionamiento.

25. RELACIONES DE CAMBIO

La única relación de piñón y corona de diferencial autorizada es de 2.93.

26. BOTE EXPANSOR DE ACEITE

Un bote expansor de gases de aceite de al menos 500 cc debe ser instalado en el vano motor conectado con una manguera desde el respiradero del bloque motor.

27. CIRCUITO DE REFRIGERACION ACEITE

Los radiadores de aceite deben ser refrigerados solamente por aire, no permitiéndose el hielo seco u otros sistemas. Todo sistema de refrigeración de aceite, incluyendo las tuberías, se tiene que montar en el vano motor. Ningún componente del circuito de refrigeración puede ser montado en el interior del habitáculo del piloto o en la bandeja trasera o el compartimiento de combustible. Está permitido más de un radiador de aceite y sus ventiladores correspondientes. Está permitida la canalización detrás del radiador de aceite para dirigir el aire caliente lejos del motor. Esta canalización no puede extenderse por debajo o por fuera de los raíles del chasis. Están permitidas las conexiones rápidas. Los radiadores de aceite no pueden estar montados por debajo del paragolpes delantero. Todos los radiadores tienen que estar montados sobre pletinas de acero y taladrados sólo para tornillos y salidas de aceite. La canalización de entrada de aire está permitida con un máximo grosor de 3 mm de chapa y tiene que quedar dentro de los raíles del chasis y no puede proyectarse más bajo que el paragolpes delantero.

28. FILTRO DE ACEITE EXTERNO

Está permitido y debe de ser montado en el vano motor tanto por el interior como por el exterior de los raíles del chasis. Tiene que estar en un lugar que no pueda ser dañado fácilmente a causa de accidente y no puede estar montado por debajo del nivel del paragolpes delantero.

29. GRUPO TRASERO - DIFERENCIAL

El único grupo trasero permitido es el suministrado por el constructor y tiene que ser fijo a 100 %. Ningún diferencial autoblocante, diferenciales de otra marca, ejes de de cambio rápido, flotantes, caseros, o de cualquier otro tipo están permitidos. Sólo están permitidos los rodamientos originales. No se pueden usar rodamientos de otro tipo. Ningún separador está permitido entre la placa de los frenos y los rodamientos.

El bulón de piñón planetario puede ser recortado para facilitar la sustitución de palieres partidos. Los puntos de los bulones y los piñones planetarios tienen que quedarse en su sitio si no se utiliza una bobina.

CHASIS/SUSPENSIONES

30. TUERCAS DE SEGURIDAD

Se tiene que utilizar como mínimo una tuerca con todas las rótulas. Es recomendable un pasador o un clip en las rótulas de los bujes delanteros.

31. TORNILLOS Y TUERCAS

Sólo se puede utilizar el equivalente de origen o tornillos y tuercas de acero de grado superior. Se pueden hacer taladros de un máximo de 3mm para situar alambres de seguridad. No están permitidas las modificaciones para ahorrar peso, estando prohibido la tornillería de aluminio, titanio u otro material ligero. Los tornillos que se suministran con tuercas auto-frenantes deben de utilizarse con una tuerca completa.

32. ROTULAS

Sólo las rótulas de acero como las suministradas por 600 Racing, o de las mismas dimensiones pero de otra marca, están permitidas en un Legends Cars. Las rótulas de fábrica están diseñadas para doblar, partir y absorber energía del impacto. Los concursantes asumen la responsabilidad y el riesgo de utilizar rótulas de calidad superior. Las rótulas de aluminio, titanio o cualquier otro material ligero no están permitidas.

33. TRAPÉCIOS

Todos los trapecios y barras tienen que ser suministradas por el constructor, no permitiéndose en ellas ninguna modificación.

34. ROTULAS DE BOLAS

La rótula inferior y superior del buje de la suspensión delantera no se pueden cambiar o modificar, siendo sólo válida la original suministrada por el constructor. Se permite una tuerca de fijación con un pasador, no pudiendo estar la tuerca soldada a ningún otro componente.

35. BRAZOS DE SUSPENSION

Los brazos de suspensión y la barra transversal trasera tienen que mantener las dimensiones de origen, grosor del aluminio, ubicación y configuración igual a la suministrada por el constructor. Una tolerancia de +/- 3 mm está permitida.

36. BRAZOS SUPERIORES DE SUSPENSION

El brazo superior tiene que ser el suministrado por el constructor y no puede ser modificado en ningún punto, teniendo una longitud de 108 mm con una tolerancia de +/- 3 mm

37. PUNTOS DE SUJECION DE LA SUSPENSION

Absolutamente ninguna modificación del chasis, punto de sujeción o ejes están permitidas si no está reseñado expresamente en este reglamento o por comunicación de GP Open, S.L. Si se dañan o doblan los tornillos de rótulas o puntos de sujeción de las barras, éstas tienen que estar reparadas antes de la siguiente carrera. Sólo un separador de 19 mm está permitido, montado en su posición original entre la rótula de la barra transversal y el eje trasero. Cualquier otro casquillo será de 6 o 13 mm y de acero blando.

38. AMORTIGUADORES

Se permite el cambio de los elementos de la suspensión siempre que se respete su principio de funcionamiento.

39. BUJES DELANTEROS

Los bujes y sus puntos de sujeción tienen que ser los de fábrica, con su dimensión, grosor, ubicación y configuración como los suministrados por GP Open, s.l. El buje tiene que tener el logo INEX visible en todo momento. Los bujes o puntos de sujeción con daños deben ser reparados antes del comienzo de la siguiente carrera y con la aprobación de los comisarios técnicos. No están permitidos los refuerzos adicionales, incluyendo repaso de soldadura.

40. VARIACION DE CONVERGENCIA

Para los ajustes de la variación de convergencia sólo están permitidos los separadores por encima o por debajo de las rótulas exteriores. Ninguna otra modificación para variar la convergencia está permitida, por ejemplo, variar la postura de la cremallera de dirección o los puntos de sujeción en el buje.

41. LASTRE

Las placas de lastre deben ser de plomo y medir un máximo de 300x40x70mm y que pesen 9 kg aproximadamente. El apilamiento de lastre está prohibido, debiéndose situar las placas de manera independiente y sobre los raíles rectangulares del chasis, cada una con dos tornillos de 8 mm de grosor y nunca en el habitáculo del piloto. Toda placa de lastre debe ser perfectamente visible, con pintura fluorescente y marcada con el número del coche participante. Todo lastre deberá ser comunicado a los Comisarios Técnicos que lo precintarán.

42. FRENOS

Cualquiera de los componentes de frenos sujetos al eje trasero, o los bujes delanteros, tienen que quedar como de origen y dentro de las dimensiones, grosor del acero, localización y configuración suministrados por el constructor. El vehículo debe accionar los frenos en las cuatro ruedas y deben bloquear las mismas durante las verificaciones (el circuito de frenos no

puede ser cortado o bloqueado). No está autorizado cualquier tipo de conducto para refrigerar los frenos. Puede ser eliminado el pedal de freno izquierdo o derecho. Se pueden sustituir los latiguillos originales por otros del tipo "aeroquip". Quedan prohibidos los circuitos de freno de cobre o goma.

43. DISCOS DE FRENO

Los discos de frenos deben de ser de acero, sin perforar y sin reducirse su diámetro y con un grosor mínimo de 8 mm.

44. TAMBORES TRASEROS

Sólo los tambores sin perforar y sin aligerar están permitidos en el eje trasero, es decir, los suministrados por el constructor. El peso mínimo de tambor es de 4,5 kg. Está prohibida la rectificación intencionada del tambor para su aligerado.

45. BOMBA DE FRENO

Debe ser de origen, con las mismas dimensiones, ubicación y configuración que la suministrada por el constructor. La bomba de freno debe mantenerse en el vano motor, por delante de la placa cortafuegos delantera. Sólo están permitidas las bombas de freno con las dimensiones y configuración exactas a las originales.

46. VALVULA LIMITADORA DE FRENADA DE PROPORCION

Las válvulas que limitan o cambian la proporción de frenada no están permitidas.

47. CHASIS

Todos los vehículos y chasis compitiendo como Legends Cars tienen que estar producidos por 600 Racing y deben tener el número de chasis asignado a ese coche. El número de serie se encuentra en una placa sobre el chasis en el interior del habitáculo. Esta placa tiene que ser plenamente visible todo el tiempo y sin ser modificada de ninguna manera.

48. REPARACION DEL CHASIS

En caso de daños, las sujeciones delanteras y traseras pueden ser sustituidas. El cambio se puede hacer exclusivamente con piezas del constructor. El trabajo de soldadura tiene que ser realizado en el taller de GP Open, s.l. o por un profesional homologado por GP Open, s.l. Todos los puntos de sujeción deben de ser adquiridos a través de GP Open, s.l. El habitáculo de piloto, las barras antivuelco, crucetas, etc, no se pueden reparar o sustituir si han sido dañados. El comisario técnico tiene la facultad de excluir cualquier vehículo que no haya sido reparado correctamente.

49. PROTECCIONES LATERALES

Las protecciones laterales deben mantenerse dentro de las dimensiones de origen, grosor del acero, ubicación y configuración tales como los suministrados por el constructor y no pueden ser reforzados de ninguna manera. Ningún otro tipo de protección lateral está permitida.

50. CORTAFUEGOS

Un cortafuego metálico es obligatorio. Está permitida una tapa de inspección desmontable, pero tiene que estar totalmente cerrada mientras el coche está en la pista.

La bandeja trasera debe ser adaptada para eliminar los huecos entre la carrocería y el arco antivuelco para hacer un cortafuego entre el habitáculo del piloto y el depósito de combustible. Al realizar esta modificación la bandeja no puede ser desplazada de su ubicación original y todos los componentes deben quedar ocultos, detrás de las bandejas y por debajo del nivel de las ventanas laterales y trasera.

51. CREMALLERA DE DIRECCION

Sólo está permitida la cremallera de dirección suministrada y marcada por el constructor.

52. PESO

El peso mínimo del vehículo en cualquier momento de la competición no puede ser inferior a 600 kg con piloto y todo su equipamiento medido después de cualquier entrenamiento o carrera.

53. DISTANCIA ENTRE EJES

Todo vehículo tiene que tener una distancia entre ejes de un mínimo de 1854 mm y un máximo de 1880 mm con ninguna tolerancia fuera de estas medidas. Para facilitar esta anchura de ejes la barra transversal trasera puede ser fijada por delante o por detrás del punto de sujeción de la misma.

Medición de la distancia entre ejes: La medida se realizará desde la rueda delantera a la trasera del mismo lado. Para tomar esta medición se utiliza una barra o línea que toque en dos puntos. Estos son la parte más adelantada de cada llanta del mismo lado. Si alguna llanta está en mal estado se sustituirá por otra válida para realizar la medición.

54. EJE TRASERO

Tiene que tener la configuración original. No puede estar de ninguna manera modificado. La cara exterior del palier y el mismo palier no permiten su mecanización para aligeramiento. Los ejes tienen que llevar el logo INEX.

55. ANCHURA, ALTURA Y CAIDAS

La anchura total del coche, tanto delantera como trasera no puede exceder de 1524 mm y se medirá con un dispositivo por el que las ruedas tienen que entrar sin tirarlos. Todos los coches tendrán una altura máxima de 1219 mm medidos desde el suelo al punto más alto del coche. Debe haber un espacio mínimo de 152 mm entre el lado interior del tambor de freno y los raíles traseros del chasis. La caída máxima negativa o positiva de cualquier rueda delantera de un Legends autorizado a entrenar o correr no puede ser superior a cuatro grados. La altura mínima del chasis, calculada entre el suelo y la barra longitudinal del chasis (no la soldadura) no puede ser inferior a 90 mm. Medido sobre la superficie fijada anteriormente por el Comisario Técnico.

56. REJILLA DE ACERO

La rejilla de acero tiene que ser la suministrada por el constructor y debe ser del mismo modelo que el capó y las aletas delanteras.

57. ALIGERAMIENTO

El aligeramiento de los componentes de origen por mecanizado afeitado, rectificado, taladrado o perforado o cualquier otro método está prohibido. Cualquier otro componente utilizado aparte de los mencionados en el reglamento técnico como método de ahorro de peso está prohibido. Todos los componentes de aluminio, titanio y acero inoxidable no suministrados por GP Open, s.l. serán considerados no autorizados.

CARROCERIA/FIBRAS

58. PARAGOLPES

Los paragolpes delantero y trasero deben conservar las dimensiones originales, grosor del acero, ubicación y configuración tal y como se suministra por el constructor.

Los refuerzos del paragolpes trasero no están permitidos. Un tornillo adicional por raíl de chasis se puede añadir para sujetar la pletina de cada paragolpes. Ningún otro artilugio, incluyendo alambres de seguridad o presillas de plástico pueden ser utilizados. Sólo la pletina puede conectar al paragolpes al chasis. Al principio de cada entreno o carrera sólo los paragolpes delanteros y traseros sin daños estarán autorizados a participar. La distancia desde el final del raíl de chasis hasta la vertical trasera del paragolpes tiene que ser aproximadamente 25 mm.

59. CROMADOS Y PULIMENTOS

Las partes o componentes como paragolpes, protecciones laterales, llantas o tapa de balancines pueden ser cromadas o pulidas. Las piezas de suspensión pueden ser recubiertas de níquel, cinc o similar.

60. MONTAJE DE LAS ALETAS DELANTERAS

El montaje de las aletas no puede variar los puntos de anclaje que están en la rejilla delantera. Ningún otro punto de anclaje adicional está permitido. Se permite recortar la fibra de vidrio que queda en el interior de las aletas traseras para facilitar la accesibilidad mecánica.

61. ALETAS, ORIFICIOS Y RECORTES

Están permitidos un máximo de 5 orificios en cada una de las aletas delanteras para la refrigeración. El diámetro máximo de estos orificios no será superior a 101 mm. El filo exterior y la parte inferior de las aletas delanteras no se pueden modificar. El filo interior de la aleta izquierda tampoco puede ser modificado. El filo interior de la aleta delantera derecha sí puede ser modificado sólo para permitir encajar el contorno exterior del filtro de aire aprobado por el constructor. Ningún orificio está permitido en las aletas traseras o en la carrocería menos para permitir que el silencioso pase por la aleta trasera izquierda. Éste debe ser realizado lo más cerca al sistema de escape para mayor comodidad. El filo exterior de las aletas traseras puede ser limado para evitar roces con las ruedas, pero el contorno de la aleta debe de medir como mínimo 254 mm desde la base de la carrocería central hasta el exterior. La medida se toma desde cualquier punto de la aleta trasera al punto superior de la rueda. La posición original de las aletas a la carrocería y el chasis debe de ser como la suministrada en cada modelo.

62. COMPONENTES DE FIBRA DE VIDRIO

Todo componente de carrocería en fibra de vidrio no puede ser reforzado o aligerado intencionadamente de ninguna manera. Todos estos componentes tienen que estar fijados firmemente a los coches.

Todos los componentes de la carrocería deben quedar en su ubicación original como se suministra por el constructor. La rejilla, aleta delantera y capó tienen que ser de un mismo modelo.

63. REJILLA DE ACERO

La rejilla de acero debe ser del mismo modelo que el capó y las aletas delanteras.

64. PARASOL

Un parasol delantero de Lexan está permitido siempre tenga una buena sujeción al marco de la carrocería. Este parasol no puede tener más de 8 cm de alto y tiene que ser fijado pegado al borde redondo superior de la carrocería.

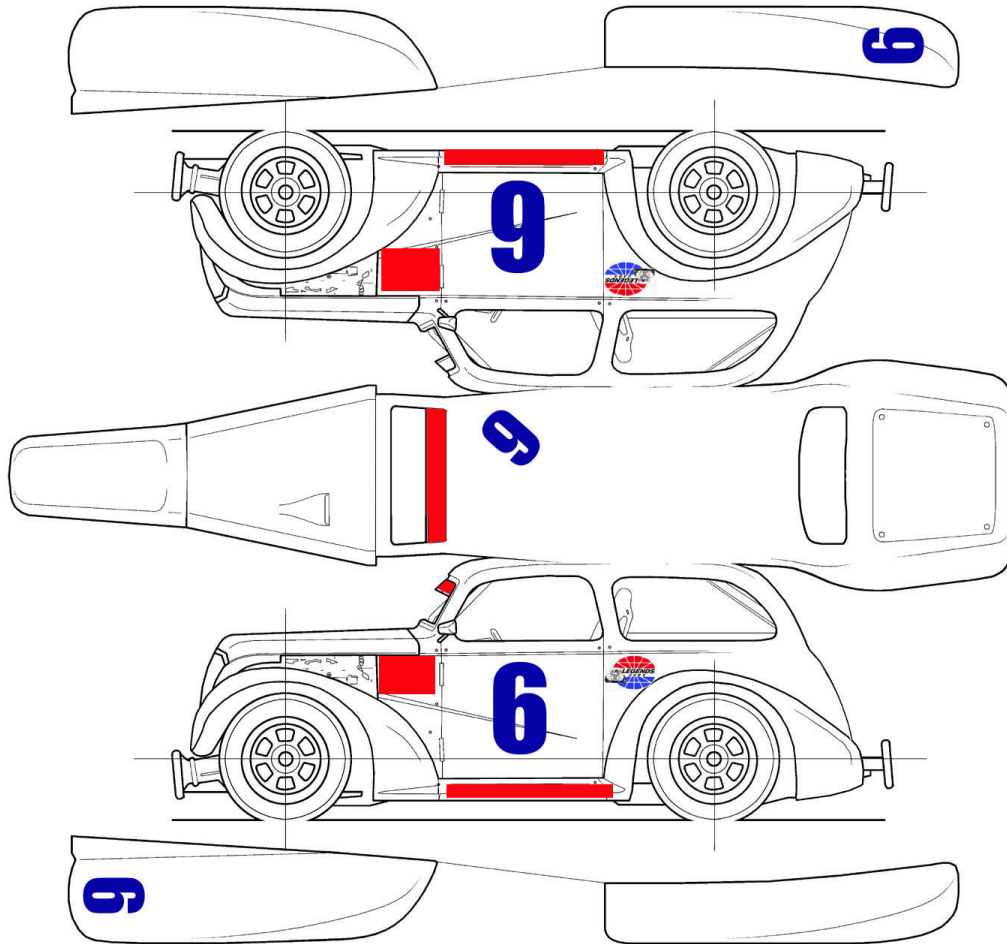
65. APARIENCIA GENERAL DEL COCHE

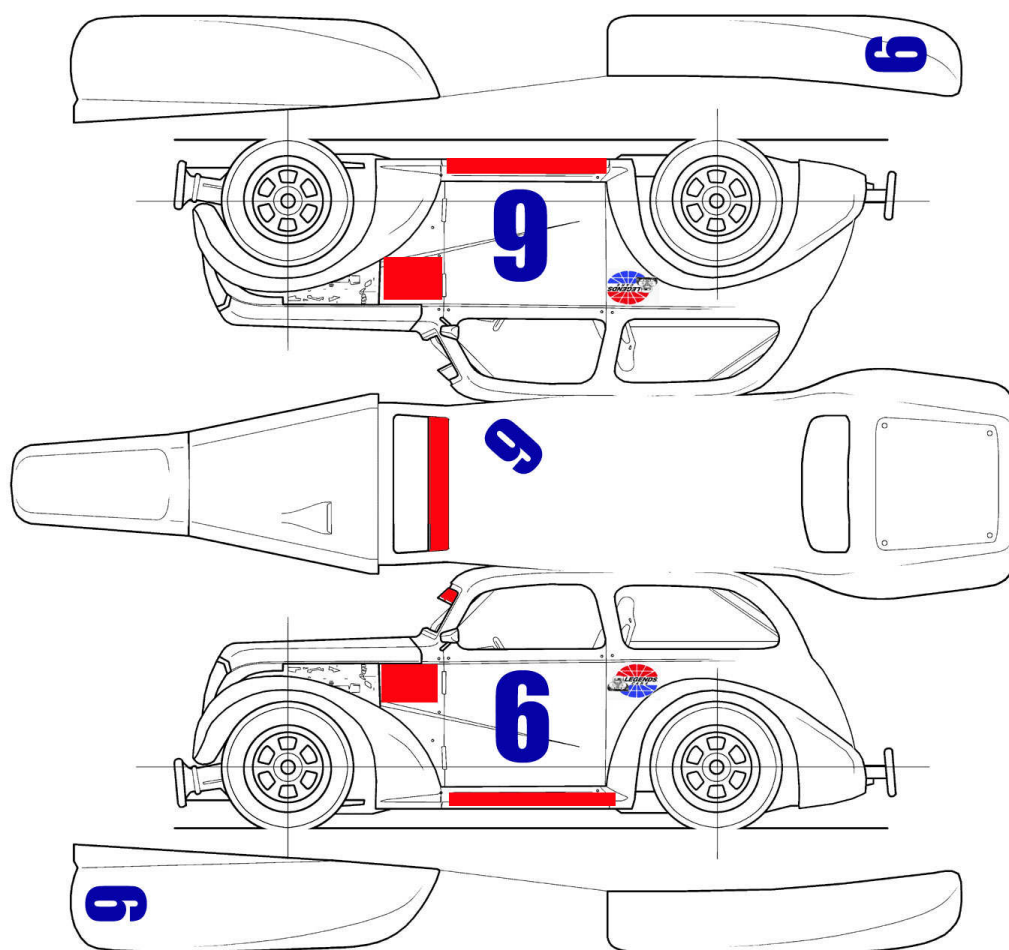
Todo participante tiene que presentar un coche limpio y con sus componentes en funcionamiento. Los comisarios que así lo estimen podrán denegar la participación del vehículo en cuestión.

66. AERODINAMICA

No está permitido ningún apéndice aerodinámico en la carrocería.

Carrocería Legenda Cars modelo Sedan





ANEXO 5: VEHICULOS CM – OPEN DE ESPAÑA DE PROTOTIPOS

VEHÍCULOS ADMITIDOS

1.1. Se admiten los vehículos tipo CM homologados por la RFEDA de acuerdo al Reglamento Técnico del Campeonato de Montaña de CM España, con las siguientes excepciones:

- El diámetro de los discos de freno es libre, siempre que se puedan alojar en las llantas originales. El nº máximo de pistones por pinza, serán de 6 y su procedencia es libre.
- Se permiten depósitos de gasolina de mayor capacidad que la especificada de 20l máximo en los vehículos destinados al C.E.Montaña

1.2. Otros vehículos que quieran participar, deberán solicitar al Comité Organizador su aprobación, para posteriormente notificarlo al Departamento Técnico de la Federación Española de Automovilismo y admitirme mediante un Anexo al presente reglamento. Siempre se tratará de vehículos que tanto por su concepción como por su estética sean lo más similares posible a los especificados en al artículo 1.1.

1.3 No se admiten en ninguna categoría, vehículos con carrocería autoportante de tipo turismo.

ARTÍCULO 2.

NORMAS PARA LOS VEHÍCULOS INSCRITOS

2.1 Todos los vehículos deberán cumplir, durante todo el Meeting, con los reglamentos vigentes, Anexo J y las disposiciones del presente Reglamento.

Cualquier infracción a las disposiciones de este Reglamento Técnico, serán objeto de una sanción a criterio de los Comisarios Deportivos, que podrá llegar a la exclusión.

2.2 Los vehículos deberán tener instaladas las medidas de seguridad que por su reglamentación les corresponda. De lo contrario se les denegará la salida o excluirá.

2.3 Los ganchos de remolque deberán estar claramente identificados.

2.4 El cortacorrientes general deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, bobinas, encendida, etc) e igualmente parar el motor. Este cortacorrientes deberá ser un modelo antichispas y deberá ser accionado tanto desde el exterior como desde el interior del vehículo.

2.5 Es obligatoria la instalación de una luz posterior antiniebla o de lluvia, que sea claramente visible desde atrás, con una lámpara de 21W como mínimo, que deberá situarse entre 0.50m y 1.50m del tierra y que funcione independientemente con un interruptor. En caso de malas condiciones meteorológicas, dicha luz deberá ser conectada, habiéndose de mantener encendida durante tanto tiempo como el vehículo esté en pista.

**TODO LO QUE NO ESTA EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN ESTE
REGLAMENTO TÉCNICO O EVENTUALES ANEXOS, ESTA PROHIBIDO, Y
LOS ÚNICOS ELEMENTOS ORIGINALES QUE PODRÁN SER SUSTITUIDOS
POR OTROS ESPECÍFICOS SON LOS MENCIONADOS EN EL MISMO,
TENIENDO QUE SER EL RESTO DE LOS MATERIALES ORIGINALES DEL
MODELO DE SERIE DE CADA FABRICANTE.**

ANEXO 6

VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

-VEHICULOS DE GRUPO N+ (N Plus)

Definidos en el artículo 2 del Anexo 8 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto.

-VEHICULOS DE GT-RALLYE

Definidos en el Anexo relativo a vehículos de GT Rallye del Anexo 8 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.

- VEHÍCULOS PROTOTIPO E2 NACIONAL

Definidos en el artículo 2 del Anexo 8 del Campeonato Nacional de Rallyes de Asfalto Prototipo E2 Nacional de la RFEdA.