



REGLAMENTO TECNICO DE RALLYES DE ASFALTO

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 COPAS NACIONALES

Artículo 7.- VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

Artículo 8.- VEHICULOS FORMULA LIBRE (FL)

Artículo 9.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 10.- SEGURIDAD

Artículo 12.- PESOS

Artículo 13.- CIRCUITO DE COMBUSTIBLE

Anexo 1: TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

Anexo 2: PESOS GRUPOS R

ANEXO 3: REGLAMENTO TECNICO F 2000

ANEXO 4: 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			720 kg
Más de 1000 cm ³	a	1150 cm ³	790 kg
Más de 1150 cm ³	a	1400 cm ³	840 kg
Más de 1400 cm ³	a	1600 cm ³	920 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	1.000 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	1.080 kg
Más de 2500 cm ³	a	3000 cm ³	1.150 kg
Más de 3000 cm ³	a	3500 cm ³	1.230 kg
Más de 3500 cm ³	a	4000 cm ³	1.310 kg
Más de 4000 cm ³	a	4500 cm ³	1.400 kg
Más de 4500 cm ³	a	5000 cm ³	1.500 kg
Más de 5000 cm ³	a	5500 cm ³	1.590 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 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

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 homologo 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	34 mm

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 y no estén englobados en ninguna de las clases establecidas.

Artículo 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** Todos los vehículos participaran en una clase superior a la que le correspondería según cilindrada.
- 5.7** 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 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 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.

Artículo 7.- VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMPEONATOS NACIONALES

Definidos en el Anexo 4 del presente reglamento.

7.1. Vehículos Grupo E2

Los vehículos encuadrados en este grupo deberán estar conformes únicamente a cualquiera de las siguientes opciones:

- Reglamento Técnico Vehículos Prototipo E2 Nacional

Se faculta a la Junta Directiva de la EAF-FVA a la inclusión de la parte reglamentaria cuando sea publicada.

Artículo 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.

Artículo 9.- VEHICULOS DE LA CATEGORIA F2000

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

Artículo 10.- DISPOSICIONES GENERALES

- 10.1. La tabla de pesos que se deberá cumplir los vehículos de Grupo A será la siguiente:

Hasta 1000 cm ³			720 kg
Más de 1000 cm ³	a	1150 cm ³	790 kg
Más de 1150 cm ³	a	1400 cm ³	840 kg
Más de 1400 cm ³	a	1600 cm ³	920 kg
Más de 1600 cm ³	a	2000 cm ³	1.000 kg
Más de 2000 cm ³	a	2500 cm ³	1.080 kg
Más de 2500 cm ³	a	3000 cm ³	1.150 kg
Más de 3000 cm ³	a	3500 cm ³	1.230 kg
Más de 3500 cm ³	a	4000 cm ³	1.310 kg
Más de 4000 cm ³	a	4500 cm ³	1.400 kg
Más de 4500 cm ³	a	5000 cm ³	1.500 kg
Más de 5000 cm ³	a	5500 cm ³	1.590 kg

- 10.2. 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.

- 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 del CDI.

- 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 del CDI.

- 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 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
- 10.11. 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 cumplieren 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,...)

Artículo 11.- SEGURIDAD

- 11.1** Todos los vehículos participantes en las pruebas de Rallyes y Rallysprint 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:

11.3.1 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.

11.3.2 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.

11.3.3 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").

Artículo 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.

TABLA RESUMEN PESOS Y BRIDAS 2013 – RALLYES/RALLYSPRINT

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 (RFEa)	Según Anexo 9 Reglamento Rallyes RFEa	N/A
Grupo N+ (RFEa)	1.300 kg Anexo 9 Reglamento Rallyes RFEa	Sobrealimentado: 36mm
Nacional 1-N1 (RFEa)	Según Ficha de Homologación	Según tabla válida hasta 2016 (**)
Nacional 3-N3 (RFEa)	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	
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 B	Artículo 3 Reglamento Técnico EAF-FVA	Según Ficha Homologación
Kit Car/Maxi	Artículo 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)	Artículo 2.3 Reglamento Técnico EAF-FVA	Artículo 2.4 R Técnico EAF-FVA
F 2000	Artículo 22 Anexo 3 R Técnico EAF-FVA	N/A
Grupo A2 (EAF-FVA)	Artículo 5.5 Reglamento Técnico EAF-FVA	Sobrealimentado: 34mm
Históricos	Artículo 4 Reglamento Técnico EAF-FVA	N/A

(*) Los WRC 2 (1.6 T) deberán ir provistos de una brida de 33mm

(**)

TABLA BRIDAS PARA N1 VALIDA HASTA 2016(INCL)

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

Artículo 13.- CIRCUITO DE COMBUSTIBLE

Antes de realizar cualquier modificación del circuito de combustible de origen, deberá comunicarse a la Comisión Técnica de la EAF-FVA adjuntando por escrito y apoyado por croquis, planos, etc... la modificación que se pretende realizar así como el tipo de material (bombas, depósitos nodriza, etc..) y su nueva ubicación.

La modificación no podrá realizarse hasta recibir el visto bueno por escrito de la Comisión Técnica, la cual comprobará que la modificación es conforme a reglamento.

ANEXO 1: TABLA RESUMEN DE VEHICULOS AUTORIZADOS

CLASES CAMPEONATOS VASCOS – RALLYES/RALLYSPRINT			
Clase	Gr.N	Gr.A - Gr.R - R1 - R2 - R3	F2000 - A2 - Históricos
1	Hasta 1.600	Hasta 1.400 - R1A	
2	De 1.600 a 2.000	Hasta 1.600 - R1B - RA5	
3	De 2.000 a 2.500	De 1.600 a 2.000 - B - R2B RA4B - RA3B	
4	Más de 2.500	De 2.000 a 2.500 - R2C – F1 RA4C - RA3C	F1-A2 (copas hasta 2.000)
5	Más de 2.500 (4x4)	Más de 2.500 - Kit Car 1.600 S1600 - R3C - R3D - R3T – RA3D	F2 - E2
6	S2000 – N Plus	Kit Car 2.000, Gr. B, WRC,WRC 2, GT, N1, R4, R5, S2000, N5, RA1, RA2	A2 (copas más de 2.000)
9			Vehículos Históricos
10	FORMULA LIBRE RALLYES (FLR)		

ANEXO 2: PESOS DE GRUPO R

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Hasta 1.000 cc	620 Kg	620 Kg	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	1.500 Kg	1.500 Kg

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hasta 1.000 cc	670 Kg	670 Kg	670 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg	700 Kg
1.300 cc	760 Kg	760 Kg	760 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg	790 Kg
1.600 cc	850 Kg	850 Kg	850 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg	880 Kg
2.000 cc	930 Kg	930 Kg	930 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg	960 Kg
2.500 cc	1.030 Kg	1.030 Kg	1.030 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg	1.060 Kg
3.000 cc	1.110 Kg	1.110 Kg	1.110 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg	1.140 Kg
3.500 cc	1.200 Kg	1.200 Kg	1.200 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg	1.230 Kg
4.000 cc	1.280 Kg	1.280 Kg	1.280 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg	1.310 Kg
4.500 cc	1.370Kg	1.370Kg	1.370Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg	1.400 Kg
5.000 cc	1.470 Kg	1.470 Kg	1.470 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg	1.500 Kg
5.500 cc	1.560 Kg	1.560 Kg	1.560 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg	1.590 Kg
Más de 5.500 cc	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 I 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 F 2000

Todos aquellos vehículos, que deseen estar integrados dentro de la categoría F 2000, deberán obligatoriamente disponer de un pasaporte técnico facilitado por la Federación Vasca de Automovilismo, en adelante EAF-FVA, que deberá ser presentado conjuntamente con la Ficha de Homologación en las Verificaciones Técnicas. La EAF-FVA se reserva el derecho de poder negar la inscripción de un vehículo en dicha categoría en función de su aspecto externo, de su montaje o de sus medidas de seguridad.

Estarán admitidos dentro de este Grupo a vehículos con motor de hasta 2.000 cm³, de dos ruedas motrices, homologados o que han estado homologados dentro de los Grupos "A", "N" y "B". Así mismo también estarán admitidos dentro de la F2000, los vehículos procedentes del grupo F2000 francés y que están incluidos en el listado de vehículos admitidos con autorización de la FFSA.

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

Artículo 1.- MOTOR

1.1. Tipo de motores admitidos

- Motor de origen del vehículo base.
- Motor de procedencia de un vehículo homologado en grupo N o A de la misma marca o grupo del vehículo base.

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

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

Está prohibido reemplazar un motor atmosférico por uno sobrealimentado y viceversa.

1.2. Clases por cilindrada.

- | | | |
|---|----------|---------|
| - Cilindrada hasta 1.600 cm ³ . | Grupo F1 | Clase 4 |
| - Cilindrada superior o igual a 2.000 cm ³ . | Grupo F2 | Clase 5 |

Para los motores sobrealimentados, estos tendrán una cilindrada máxima de origen de 1.428 cm³, que multiplicándola por el coeficiente de 1,4 se quedan en los 2.000 cm³ autorizados.

1.3.- Posición del motor

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

1.4.- Montaje del motor

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

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

1.5. – Modificaciones autorizadas

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

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

Se debe mantener el principio de lubricación. El cárter seco no está autorizado.

1.6. – Materiales

Quedan prohibidos los siguientes materiales: titanio, magnesio y cerámicos. El titanio está autorizado solamente para las válvulas y las cazoletas de las válvulas.

Artículo 2.- ALIMENTACION

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

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

Artículo 3.- SISTEMA DE ESCAPE

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

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

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

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

Es obligatorio el montaje de catalizador en el caso de que el modelo de vehículo lo llevará en su versión comercial o en su defecto, si el motor instalado sea de un vehículo que también lo llevara en su versión comercial.

Artículo 4.- OTROS ELEMENTOS MECANICOS Y COMPLEMENTOS DEL MOTOR.

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

Artículo 5.- TRANSMISION

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

- La tracción se mantendrá como tracción.
- La propulsión se mantendrá como propulsión.
- Están prohibidas las cuatro ruedas motrices.
- Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.

- Cambio manual mecánico en “H” o secuencial.

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

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

NOTA: El sistema conocido como “Shifter” para facilitar el cambio al actuar sobre la gestión del motor (encendido o inyección) por medio de un interruptor accionado por el movimiento de la palanca de cambio de velocidades, está autorizado.

Artículo 6.- FRENOS. DIRECCION.

Frenos libres (emplazamiento de origen)

El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio.

El freno de estacionamiento es obligatorio.

Esta autorizado el montaje de una dirección asistida.

El sistema de frenado deberá actuar sobre las cuatro ruedas.

Esta permitido la asistencia a la dirección, aun cuando el modelo de origen no lo contemple

Artículo 7.- EQUIPAMIENTOS ELECTRONICOS

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

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

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

Artículo 8.- RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas.

Neumáticos: diámetro máximo 650 mm.

Anchura máxima llanta-neumático: 9 pulgadas.

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

Artículo 9.- CARROCERIA

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

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

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 elevelunas 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

El material de los capots delantero y trasero es libre. Las aberturas, rejillas, etc, no están autorizadas.

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.

F) Altura

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

Artículo 10.- SUSPENSION

- 10.1.** Los elementos constitutivos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento del coche de origen.
Los puntos de anclaje así como los ejes de suspensión del coche original, no pueden ser desplazados
Las barras estabilizadoras son consideradas si se mantienen como componentes de la suspensión, y su ubicación debe permanecer sin cambios.
La supresión de las barras estabilizadoras está autorizada.
- 10.2.** Para los vehículos con suspensión del tipo "rueda tirada independiente" con elementos elásticos del tipo barra de torsión, los elementos fijados al monocasco soportando los brazos de suspensión, son libres, siempre y cuando se mantengan los puntos de anclaje así como su eje de pivotamiento.
- 10.3.** Los principios de la suspensión deben ser mantenidos. Las articulaciones de piezas tipo elastómero, pueden sustituirse por otras metálicas del tipo "unibal".

Los puntos de anclaje superiores de la Mc. Pherson son libres siempre que se respeten los puntos de fijación sobre el monocasco, que no pueden ser modificados. Se pueden aumentar el número de punto de fijación de la columna Mc. Pherson a la placa de fijación, siempre que esta, sea fijada en los mismos de origen.

- 10.4.** Los elementos elásticos de origen, pueden ser cambiados. Así si son barras de torsión o ballestas, pueden ser cambiados a muelles.

Artículo 11.- TECHO ABIERTO

Los vehículos que dispongan de un sistema de ventilación homologado en grupo A/N, lo podrán utilizar tal y como este reflejado en la ficha de homologación.

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

Artículo 12.- DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

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

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

Delante:

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

Detrás:

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

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

Artículo 13.- HABITACULO

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

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

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

Está permitido retirar los asientos posteriores.

Artículo 14.- BATERIA

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

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

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

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

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

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

Artículo 15.- LIMPIAPARABRISAS

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

Artículo 16.- SEPARACION ANTI-FUEGO

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

Artículo 17.- RETROVISORES

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

Artículo 18.- FIJACION DEL CAPOT DELANTERO Y TRASERO

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.

En todos los casos, las fijaciones suplementarias serán de tipo metálico con pasador en el capot delantero y de pasador o muelle metálico en el trasero.

Artículo 19.- SEGURIDAD

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

Aquellos vehículos que monten mecánicas del tipo Kit Car 2.0 o mecánicas del tipo Super 1.600, deberán estar equipados con un arco de seguridad con homologación FIA, homologada o certificada por una ADN de acuerdo a los reglamentos de homologación para estructuras de seguridad de una ADN correspondiente a la versión Kit Car o S1600 de dicho modelo o fabricada según las indicaciones del Anexo J.

En caso de montar un arco de seguridad según Anexo J, el mismo deberá cumplir sus últimas especificaciones.

Artículo 20.- LUCES

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

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

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

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

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

En caso de eliminación de los faros antiniebla (no permitido en Gr. N), no será obligatorio colocar tapas en los huecos. Queda prohibida la instalación en estos huecos de canalizaciones a la admisión

Artículo 21.- DEPOSITO DE GASOLINA

A) Depósito de origen en el emplazamiento original y boca de llenado de origen.

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

Artículo 22.- 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.

	2 Válvulas por cilindro o sobrealimentado	Más de 2 válvulas por cilindro
Hasta 1.600 cc	780 Kg	880 Kg
De 1.600 cc a 2.000 cc	860 Kg	960 Kg

Artículo 23.- LASTRE

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

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