

REGLAMENTOS 2026

**REGLAMENTO
DEPORTIVO
Y TÉCNICO
CAMPEONATO
NAVARRO DE
FÓRMULA LIBRE
DE RALLYES**

2026



Fenauto

Federación Navarra de Automovilismo | Nafarroako Automobilismo Federazioa

www.fenauto.com

ÍNDICE

REGLAMENTO DEPORTIVO

ARTÍCULO 1 - INSCRIPCIÓN

ARTÍCULO 3 - PUNTUABILIDADES

ARTÍCULO 4 - PREMIOS

ARTÍCULO 5 - PUNTOS

REGLAMENTO TÉCNICO

ARTÍCULO 1 - DEFINICIÓN DE LOS VEHÍCULOS

ARTÍCULO 2 - MOTOR

ARTÍCULO 3 - SISTEMA DE ESCAPE

ARTÍCULO 4 - TRANSMISIÓN

ARTÍCULO 5 - FRENOS Y DIRECCIÓN

ARTÍCULO 6 - RUEDAS

ARTÍCULO 7 - CARROCERÍA

ARTÍCULO 8 - SUSPENSIÓN

ARTÍCULO 9 - TECHO ABIERTO

ARTÍCULO 10 - SEGURIDAD

ARTÍCULO 11 - PESO MÍNIMO

ARTÍCULO 12 - LASTRE

ARTÍCULO 13 - SCC (SUPER CAR CROSS)

REGLAMENTO DEPORTIVO

ARTICULO 1. - INSCRIPCIÓN

Todos aquellos vehículos, que deseen estar integrados dentro de la categoría Formula Libre, en adelante FL, deberán obligatoriamente disponer de un pasaporte técnico facilitado por la Federación Navarra de Automovilismo, en adelante FNA.

La FNA 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. Así mismo podrá a su criterio verificar dicho vehículo en cualquier momento para ver que cumple las condiciones exigidas en el Reglamento Técnico de FL o en las medidas de seguridad.

En cualquier momento dicho vehículo podrá des inscribirse como FL, realizando las correcciones oportunas para competir en otra categoría, para ello debe de informar a la FNA.

Todos aquellos vehículos, que deseen estar integrados dentro de la categoría FL, deberán obligatoriamente disponer de un pasaporte técnico facilitado por la Federación Navarra de Automovilismo, en adelante FNA, que deberá ser presentado conjuntamente con la Ficha de Homologación en las Verificaciones Técnicas.

ARTICULO 2. - PUNTUABILIDADES

Los vehículos englobados dentro de la categoría FL RALLYES solo podrán competir como dicha categoría en las especialidades de Rallye y Rallysprint.

Los vehículos que compitan dentro de la categoría FL no podrán puntuar en los campeonatos navarros de Rallyes y Rallysprint.

Los vehículos que compitan dentro de la categoría FL solo puntuarán dentro de este Trofeo, y tendrán una clasificación aparte de la general Scratch.

ARTICULO 3. - PREMIOS

Los vehículos englobados dentro de la categoría FL tendrán los mismos derechos establecidos para cada una de las clases. Así mismo en caso de establecerse un prorrateo, los participantes de esta copa tendrán los mismos derechos que el resto de los participantes.

ARTICULO 4. - PUNTOS

Se establecerá el siguiente baremo de puntos en cada prueba:

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Puntos	20	15	12	10	8	6	4	3	2	1

A las puntuaciones anteriores se les aplicará un factor de multiplicación de 1.5 en rallyes y 1 en rallysprint.

REGLAMENTO TÉCNICO

ARTICULO 1. - DEFINICIÓN DE LOS VEHÍCULOS

1.1. Vehículos admitidos:

Vehículos con motor de hasta 2.000 cc con turbo y 4.000 cc atmosféricos, que han estado homologados dentro de los Grupos A, N.

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

ARTICULO 2. - MOTOR

2.1. Motores admitidos

- A. Motor original del vehículo base.
Se autoriza exclusivamente el uso de motores de producción en serie, comercializados en vehículos homologados para uso en vía pública.
- B. Motor procedente de otro vehículo de la misma marca o grupo.
El motor deberá proceder del mismo fabricante/grupo que el vehículo base (según estructura industrial vigente en el momento de fabricación del motor).
- C. Se prohíben motores de competición no derivados directamente de un modelo de serie.
- D. Deberá mantenerse la arquitectura original del motor:
 - Número de cilindros.
 - Disposición (en línea, en V, bóxer, etc.).
 - Material base del bloque.
- E. Se permite la preparación interna libre del motor (pistones, bielas, cigüeñal, árboles de levas, relación de compresión y mecanizados internos), siempre que no se modifique la arquitectura original definida en el apartado anterior.

2.2. Cilindradas Cilindrada máxima autorizada

Se establecen las siguientes limitaciones:

- Máximo 2.000 cc con turbo.
- Máximo 4.000 cc atmosférico.

- **Motores gasolina atmosféricos:** hasta 4.000 cc.
- **Motores gasolina sobrealimentados (turbo):** hasta 2.000 cc.
- **Motores diésel sobrealimentados (turbo):** hasta 3.000 cc.

La cilindrada se determinará en función del diámetro y carrera reales del motor instalado.

2.3. Posición del motor Sobrealimentación

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

No se permite añadir sistemas de sobrealimentación a motores originalmente atmosféricos.

A. Motores gasolina turbo

- **Máximo un turbocompresor.**
- **Turbo libre.**

B. Motores diésel turbo

- **El turbocompresor deberá ser el original del modelo del que procede el motor.**
- **Se prohíben turbos híbridos.**
- **Se prohíbe la mecanización, modificación o agrandamiento de caracolas y/u otros componentes.**

2.4. Montaje del motor Limitación estructural de implantación

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.

El motor, en caso de no ser el original del vehículo, deberá proceder de un vehículo cuya masa en orden de marcha no difiera en más de un 25% respecto a la del vehículo receptor.

2.5. Alimentación Posición del motor

El sistema de alimentación es libre.

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

2.6. Escape. Montaje del motor

Si la versión comercial del vehículo tuviera catalizador, este será obligatorio. En todo caso deberá cumplir la normativa sobre decibelios existente.

Será obligatoria la presencia de al menos un silencioso en el sistema de escape por el que deberán de pasar la totalidad de los gases.

Se exime del cumplimiento de este último punto a los vehículos procedentes de copas mono-marca aprobadas por la FNA. El sistema de escape a utilizar será el indicado en el reglamento de dicha copa.

El montaje del motor no puede modificar el chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recortar ningún tipo de material. Los soportes del motor y caja de cambios son libres, pero han de mantener la función.

2.7. Interpretación

Cualquier modificación no contemplada expresamente en el presente artículo se considerará prohibida.

ARTICULO 3. - SISTEMA DE ESCAPE

3.1. El montaje del escape no debe conllevar ninguna modificación en la carrocería – chasis. Si la versión comercial del vehículo tuviera catalizador, este será obligatorio. En motores turbodiésel el uso de catalizador es obligatorio.

3.2. La parte final del tubo de escape debe de estar dentro del perímetro del vehículo, a menos de 10 centímetros de este perímetro, si es lateral, la salida debe estar situada por detrás del eje, comprendido entre el eje delantero y el posterior. En todo caso se deberá cumplir la normativa sobre decibelios existente.

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

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

- 3.5. 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.
- 3.6. Será obligatoria la presencia de al menos un silencioso en el sistema de escape por el que deberán de pasar la totalidad de los gases.
- 3.7. Se exime del cumplimiento de este último punto a los vehículos procedentes de copas mono-marca aprobadas por la FNA. El sistema de escape a utilizar será el indicado en el reglamento de dicha copa.

ARTICULO 4. - TRANSMISIÓN

- 4.1. La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe ser conservado.
 - La tracción se mantendrá como tracción.
 - La propulsión se mantendrá como propulsión.
 - Está prohibida la transformación de un “dos ruedas motrices” a un “cuatro ruedas motrices”.
 - Máximo 6 velocidades hacia delante más la marcha atrás.
 - Cambio manual mecánico en “H” o secuencial.
- 4.2. Está prohibida la utilización de diferenciales soldados o “bloqueados”.

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

ARTICULO 5. - FRENOS Y DIRECCIÓN

- 5.1. Frenos libres (emplazamiento de origen)
- 5.2. El sistema de frenos de doble circuito separados es obligatorio.
- 5.3. El freno de estacionamiento es obligatorio.
- 5.4. Está autorizado el montaje de una dirección asistida.
- 5.5. El sistema de frenado deberá actuar sobre las cuatro ruedas.
- 5.6. Está permitido la asistencia a la dirección, aun cuando el modelo de origen no lo contemple.
- 5.7. No se permiten kits de ángulo de dirección, manguetas modificadas, brazos de dirección extendidos ni alteraciones en los topes de giro.

El ángulo máximo de giro permitido será de 50 grados medidos en la rueda delantera

interior, tomando como referencia el eje longitudinal del vehículo.

ARTICULO 6. - RUEDAS

- 6.1.** Llantas:
diámetro máximo 18 pulgadas.
- 6.2.** Neumáticos:
diámetro máximo 650 mm.
- 6.3.** Anchura máxima llanta – neumático:
9 pulgadas.

ARTICULO 7. - CARROCERIA

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

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

A. Guardabarros

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

B. Puertas

Las puertas delanteras completas serán las de origen, excepto los cristales que podrán ser cambiados por unos de policarbonato de un mínimo de 5mm. Deben tener una protección interior de material libre pero rígido. Las bisagras, cerraduras y mandos deben ser conservados. Las puertas posteriores son libres en cuanto al material y no pueden ser fijadas, pero deben conservar la forma y el aspecto de origen (partes de cristal y las opacas).

Si los elevalunas 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 y la luna posteriores, pueden ser cambiadas por policarbonato de un grosor mínimo de 3mm.

D. Capós

Los capós delantero y trasero son libres, conservando la forma y el aspecto estrictamente de origen, estando autorizada una única toma de aire.

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.

ARTICULO 8. - SUSPENSIÓN

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

ARTICULO 9. - TECHO ABIERTO

- 9.1.** Los vehículos descapotables no son admitidos.

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

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

ARTICULO 10. - SEGURIDAD

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

ARTICULO 11. - PESO MÍNIMO

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

CILINDRADA	ATMOSFERICO	TURBO
Hasta 1.600 cc	750 Kg	850 Kg
Hasta 2.000 cc	825 Kg	950 Kg
Hasta 2.500 cc	900 Kg	
Hasta 3.000 cc	975 Kg	
Hasta 4.000 cc	1.050 Kg	

Esta tabla es válida para todas las pruebas.

ARTICULO 12. - 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 contra placa cada uno de 25 cm cuadrados de superficie y un grosor de 3 mm como mínimo.