

REGLAMENTOS 2026

**REGLAMENTO
TÉCNICO
CAMPEONATO
NAVARRO
DE MONTAÑA**

2026



Fenauto

Federación Navarra de Automovilismo | Nafarroako Automobilismo Federazioa

www.fenauto.com

ÍNDICE

ARTÍCULO 1 - CATEGORÍA 1 - TURISMOS

ARTÍCULO 2 - VEHÍCULOS HISTÓRICOS

ARTÍCULO 3 - CATEGORÍA 2 - MONOPLAZAS

ARTÍCULO 4 - DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 5 - SEGURIDAD

ANEXO 1 - TABLA RESUMEN VEHÍCULOS AUTORIZADOS

ANEXO 2 - MIT JET - REGLAMENTO TÉCNICO

ANEXO 3 - LEGEN CAR

ANEXO 4 - VEHICULOS CM - OPEN DE ESPAÑA DE PROTOTIPOS

ARTICULO 1. - CATEGORÍA 1 – TURISMOS

1.1. Se actualizarán los reglamentos y anexos técnicos conforme a las actualizaciones de FIA.

1.2. Están admitidos vehículos con o sin ficha de homologación.

Todos los vehículos tipo turismo, se clasificarán en función de su PF (Performance Factor).

El cálculo del PF asigna un valor a cada vehículo en función de sus características, peso y otros parámetros técnicos.

1.3. Para participar en esta categoría, los participantes deben:

- Registrar el vehículo en el sitio web del PF (www.fiaperformancefactor.com)
- Completar la hoja técnica del PF de acuerdo con las características del vehículo
- Obtener los identificadores PF y PF-ID asociados al vehículo
- Presentar en la inscripción una copia el borrador o una copia de la hoja técnica del PF.
(Se admitirán PFs de 2025 en adelante)

En función del valor PF de cada vehículo, se le asignará un grupo en función de la siguiente tabla:

Grupo	Performance Factor (PF)
1	De 15 a 39
2	De 40 a 79
3	De 80 a 119
4	De 120 a 159
5	De 160 a 199
6	De 200 a 269
7	De 270 a 340
8	Más de 340

1.4. Los reglamentos que aplican al PF son:

- Appendix 6. PF technical sheet: conditions and tolerances

- Appendix 7. Technical Appendix to the Sporting Regulations of the FIA European Hill Climb Championship – Category 1 Cars

- 1.5. Los vehículos E2SH pasan a considerarse turismos, y clasificarán según el PF.
- 1.6. Se permite, con autorización de la Federación Navarra de Automovilismo, en los vehículos con homologación E2 nacional a poder modificar la ubicación del motor. Dichos vehículos deberán haber estado fabricados con anterioridad a 2022.

Los vehículos del tipo E2 nacional, se ubicarán siempre en el Grupo 2, independientemente del PF que posean, aunque deberá figurarlo.

ARTICULO 2. - VEHÍCULOS HISTÓRICOS

Clase	Cilindrada	Homologación	Grupos
H1	Todas	Hasta el 31/12/1981	Grupos 1,2,3,4, y grupos 5 que estén aprobados por la comisión de históricos.
H2	Hasta 2.000 cm3	Hasta el 31/12/1990	Grupos A y N
H3	Más de 2.000 cm3	Hasta el 31/12/1990	Grupos A, N y B. Vehículos de especial interés histórico.

- 2.1. 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.
- 2.2. La FNA se reserva a incluir otros vehículos de los grupos A, N y B que tengan una especial significación deportiva.

ARTICULO 3. - CATEGORÍA 2 (MONOPLAZAS)

GRUPOS CAMPEONATO NAVARRO – CATEGORIA 2	
Grupo	CM-MJ- LC-CN-C3-F- E2SC-E2SS-EM –CM+
9	CM-MJ-LC-CM Promoción
10	C3-CN-Formulas (Hasta 2.000 cc) – CM+ – EM – E2SC-E2SS-BN

3.1. Grupo 9: CM-MJ-LC-CM Promoción

3.1.1. Deberán cumplir el Reglamento del Campeonato de España de CM promoción. Podrán participar vehículos bajo la reglamentación 2015, entrando en Clase 9.

3.1.2. Además, serán admitidos los vehículos CM procedentes del Open de España de Prototipos, según la reglamentación de este, 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.

3.1.3. Se permite participar a los vehículos CM con homologación de la FFSA.

3.2. Grupo 10: C3–CN–Formulas (Hasta 2.000 cc) - CM+ – EM – E2SC-E2SS-BN

3.2.1. Vehículos 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:

DESDE		HASTA	PESO
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.

3.2.2. Vehículos 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:

DESDE		HASTA	PESO
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		3000 cm ³	625Kg.

3.2.3. Vehículos 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:

DESDE		HASTA	PESO
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.

3.2.4. Vehículos EM

Definidos en el reglamento de Montaña de la Federación Gallega de Automovilismo.

3.2.5. Vehículos CM+

Definidos en el reglamento de montaña 2016 RFEa.

3.2.6. Vehículos Grupo E2-SC

Definidos en el artículo 277 del Anexo J de la FIA

3.2.7. Vehículos Grupo E2-SS

Definidos en el artículo 277 del Anexo J de la FIA

3.2.8. 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

ARTICULO 4. - DISPOSICIONES GENERALES

- 4.1. 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.

- 4.2.** La existencia en el vehículo de equipos de filmación de imágenes durante el rallye está permitida, siempre que la instalación de este cumpla las normas vigentes, y aceptando que la FNA puede solicitar los archivos para su estudio, copia, o borrado en cualquier momento de la prueba.
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 FNA.
- 4.3.** La ficha de homologación que tiene que ser presentada en las verificaciones técnicas deberá ser original.
- 4.4.** Está prohibido el uso de neumáticos de calle.
- 4.5.** Cuando una prueba puntuable para certámenes nacionales, lo fuese también para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges Navarros y hubiese vehículos que no cumpliesen los Reglamentos aplicables a los primeros peros si a los de la FNA quedaran automáticamente inscritos dentro de estos.

ARTICULO 5. - SEGURIDAD

- 5.1.** 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.
- 5.2.** Todos los vehículos participantes en el Trofeo Navarro 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.
- 5.3.** Todos los vehículos participantes deberán cumplir las siguientes medidas de seguridad:
- 5.3.1.** 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.
- 5.3.2.** 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.

5.3.3. 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").

5.4. El carburante empleado deberá ser conforme a la normativa indicada en el anexo J. La no conformidad entrañara la exclusión-

No está autorizada la utilización de combustibles alternativos para los cuales no están preparados los sistemas de extinción, ej. Etanol y bioetanol. Los técnicos de la FNA podrán realizar toma de muestras para análisis en un laboratorio homologado. Si el resultado de las muestras fuese positivo en cuanto a combustible no autorizado, el equipo será excluido de la prueba, retirándole los puntos y premios obtenidos en la misma y el caso será remitido al Comité de Disciplina de la FNA.

5.5. Seguridad para vehículos descubiertos en grupos **9 y 10**

Será de aplicación la Normativa FIA de seguridad en cascos para grupos 9 y 10 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)

ANEXO 1.- TABLA RESUMEN VEHÍCULOS AUTORIZADOS

GRUPOS CAMPEONATO NAVARRO 2024 – CATEGORIA 1		
Grupo	Performance Factor (PF)	
1	De 15 a 39	
2	De 40 a 79	
3	De 80 a 119	
4	De 120 a 159	
5	De 160 a 199	
6	De 200 a 269	
7	De 270 a 340	
8	Mas de 340	
	Históricos	
	H1 (Pre 81)	H2 (Pre 85)
		H3 (Legend)

GRUPOS CAMPEONATO NAVARRO 2024 – CATEGORIA 2	
Grupo	CM-MJ- LC-CN-C3-F- E2SC-E2SS-EM –CM+
9	CM-MJ-LC-CM Promoción
10	C3-CN-Formulas (Hasta 2.000 cc) - CM+ – EM – E2SC-E2SS-BN

ANEXO 2: 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. - ALIMENTACIÓN

- 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 chicle 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 debe 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 REFRIGERACIÓN

- 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:

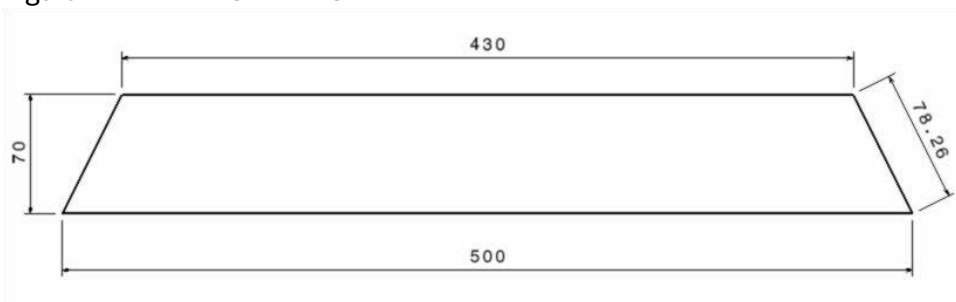
Se permiten ambas tomas de refrigeración de los cilindros traseros. Además, se permiten otras para refrigerar la parte delantera de los cilindros.
- 5.4. No se permite ninguna modificación en la carrocería, ni en las diferentes piezas de fibra que componen el vehículo, que no esté validada por el constructor, que será la que decida la forma, posición y la medida de estas.
- 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 realizará 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”.

Figura 1. – ABERTURA FRONTAL



Figura 2. – ABERTURA FRONTAL



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),

Figura 1. - Abertura entrada aire frío al radiador.



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.

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 computarizados 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

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

ARTICULO 9. - SUSPENSIÓN

- 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 deberá 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 deben 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. - CHÁSIS

- 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 deber 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 debe 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. - NEUMÁTICOS

- 14.1.** Según normativa del Campeonato Navarro 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.

- 16.2.** 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 de este. Siendo esta la única forma válida para el montaje del lastre.
- 16.3.** Toda placa de lastre debe estar precintada.

ARTICULO 17. - SEGURIDAD

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

ANEXO 3: LEGEN CAR.

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

ARTICULO 1. - NORMAS DE SEGURIDAD

1.1. 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.

ARTICULO 2. - REQUISITOS GENERALES TECNICOS

2.1. CAPO

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

2.2. 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.

2.3. 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.

2.4. 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.

2.5. ASIENTO

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.

2.6. LLANTAS

Serán libres.

2.7. 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.

2.8. 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.

2.9. CONTROL DE TRACCION

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

2.10. 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.

2.11. 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.

2.12. 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.

2.13. FILTRO DE COMBUSTIBLE

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

2.14. 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.

2.15. 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.

2.16. 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.

2.17. 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.

2.18. 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.

2.19. NUMERO DE SERIE DEL MOTOR

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

2.20. 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.

2.21. SISTEMA DE ESCAPE

Sólo el sistema de origen del vehículo está permitido. Los tubos individuales, el colector, 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.

2.22. 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.

2.23. 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 debe 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.

2.24. LUZ ANTILLUVIA Y LUZ DE FRENO

Deben estar montadas y en condiciones de funcionamiento.

2.25. RELACIONES DE CAMBIO

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

2.26. BOTE EXPANSOR DE ACEITE

Un bote expensor 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.

2.27. 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.

2.28. 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.

2.29. 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.

2.30. CHASIS/SUSPENSIONES

2.30.1. 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.

2.30.2. 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.

2.30.3. RÓTULAS

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.

2.30.4. TRAPÉCIOS

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

2.30.5. RÓTULAS 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.

2.30.6. BRAZOS DE SUSPENSIÓN

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.

2.30.7. BRAZOS SUPERIORES DE SUSPENSIÓN

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

2.30.8. PUNTOS DE SUJECIÓN DE LA SUSPENSIÓN

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.

2.30.9. AMORTIGUADORES

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

2.30.10. 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 deber 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.

2.30.11. VARIACIÓN 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.

2.30.12. 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.

2.30.13. 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.

2.30.14. 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.

2.30.15. 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.

2.30.16. 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.

2.30.17. VALVULA LIMITADORA DE FRENADA DE PROPORCIÓN

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

2.30.18. 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.

2.30.19. 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.

2.30.20. 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.

2.30.21. 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.

2.30.22. CREMALLERA DE DIRECCION

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

2.30.23. 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.

2.30.24. DISTANCIA ENTRE EJES

Todo vehículo debe 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 esta.

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.

2.30.25. EJE TRASERO

Debe 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.

2.30.26. ANCHURA, ALTURA Y CAIDAS

La anchura total del coche, tanto delantera como trasera no puede exceder de 1524mm y se medirá con un dispositivo por el que las ruedas tienen que entrar sin tirarlo.

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.

2.30.27. 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.

2.30.28. 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.

2.31. CARROCERIA/FIBRAS

2.31.1. 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.

2.31.2. 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.

2.31.3. 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.

2.31.4. 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.

2.31.5. 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.

2.31.6. REJILLA DE ACERO

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

2.31.7. 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.

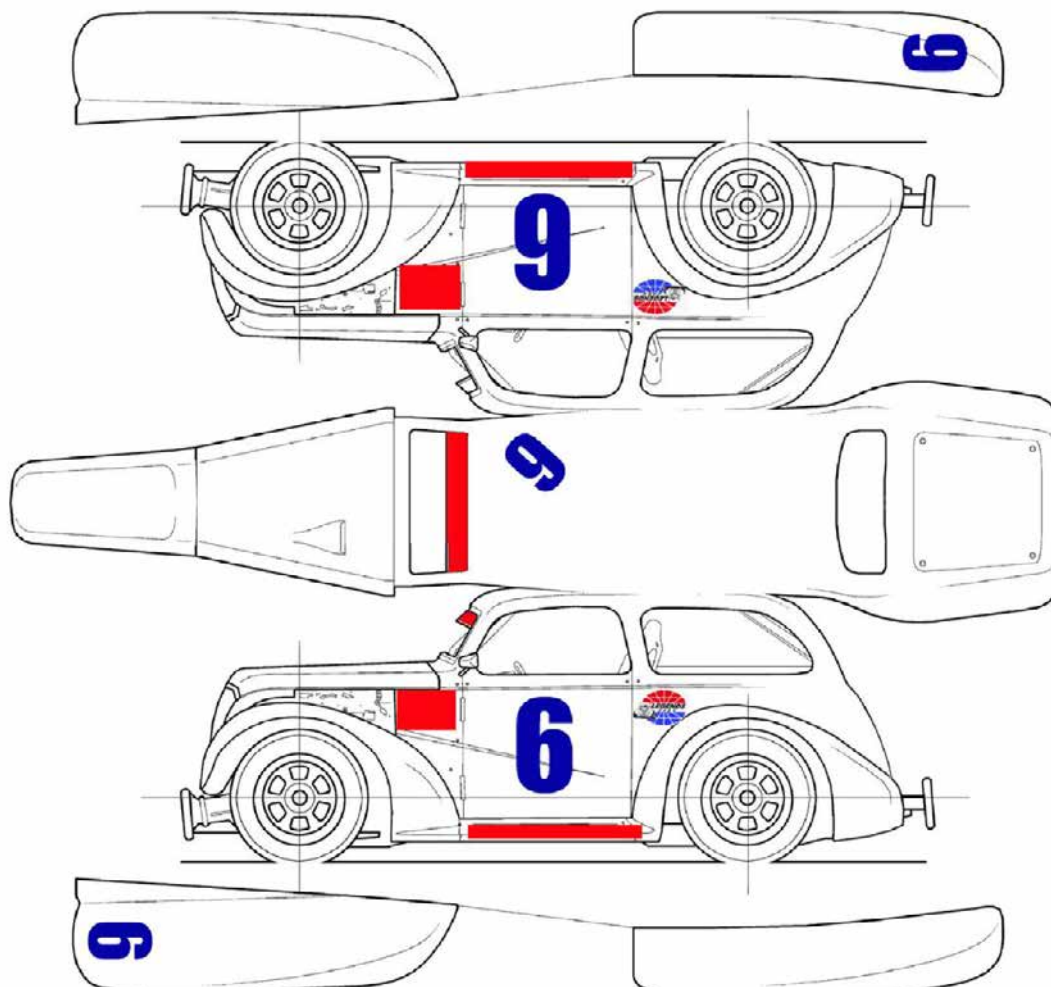
2.31.8. APARIENCIA GENERAL DEL COCHE

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.

2.31.9. AERODINAMICA

No está permitido ningún apéndice aerodinámico en la carrocería.

Carrocería Legenda Cars modelo Sedan



ANEXO 4: VEHICULOS CM – OPEN DE ESPAÑA DE PROTOTIPOS

ARTICULO 1. - VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 1.1.** Se admiten los vehículos tipo CM homologados por la RFEDA de acuerdo con el 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.

ARTICULO 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 cortacorriente general deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, bobinas, encendida, etc.) e igualmente parar el motor. Este cortacorriente deberá ser un modelo anti chispa 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 de la 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.