



REGLAMENTO TECNICO
COPA FOCUS DE ASFALTO 2025



ÍNDICE:

ARTÍCULO 1. VEHÍCULO ADMITIDO.

ARTÍCULO 2. COMPOSICIÓN DEL KIT.

ARTÍCULO 3. MODIFICACIONES PERMITIDAS.

ARTÍCULO 4. NEUMÁTICOS Y LLANTAS UTILIZADAS.

ARTÍCULO 5. PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

COMPLEMENTO 1. PESO MÍNIMO PERMITIDO

COMPLEMENTO 2. ALTURA MÁXIMA PERMITIDA

COMPLEMENTO 3. PRESIÓN MÁXIMA GASOLINA

ANEXO 1. COMPROBACIÓN CAJA DE CAMBIOS

ANEXO 2. ESTADO ÓPTIMO DE LA CARROCERÍA

ARTICULO 1. VEHÍCULO ADMITIDO

Para poder participar en la copa sólo es aceptado el vehículo Ford Focus 1600cc y 16 válvulas con tipo de carrocería de tres y cinco puertas.

Este vehículo tiene que ser de entre los años de fabricación 1998 y 2004 ambos incluidos.

El vehículo debe de mantener un óptimo estado de carrocería durante toda la celebración de la Copa siendo esto motivo de amonestación por parte de la Organización (Anexo 2).



ARTICULO 2. COMPOSICIÓN DEL KIT.

Los baquets y arneses son libres pudiéndose comprar junto con el kit o **reutilizando** cada participante los que estime oportuno (en caso de ser de nueva adquisición, la misma deberá hacerse a través del suministrador RALLYCAR). Si son reutilizados, tienen que cumplir lo siguiente:

- Tanto baquets como arneses deberán estar en perfectas condiciones de utilización y estar homologados por la FIA.
- Los baquets se recomienda firmemente que sean de Fibra.

Barras Antivuelco. Existe la opción de comprar las barras antivuelco fuera del kit (obligado en caso del modelo 5 puertas). En este caso, serán exclusivamente gestionadas por **AST rollcages** (Contacto: Alex Sánchez Tfno: +34 689 78 23 95). Estas barras cumplen con el Anexo J.



Suspensión: La distribuye exclusivamente la empresa **ENGIMEK**.

Nota: En los amortiguadores delanteros se recomienda poner dos arandelas de diámetro interior 12mm, exterior 30mm, espesor 2,5 mm entre el amortiguador y la copela (una por encima y otra por debajo de la copela).

ARTICULO 3. MODIFICACIONES PERMITIDAS.

Solo se podrán realizar las modificaciones que se detallan a continuación. Las cuestiones que no se traten en este Reglamento deberán de permanecer en su forma y funcionamiento original.

Cualquier modificación o alteración realizada en el vehículo que no esté explícitamente reflejada en este reglamento **queda totalmente prohibida** con pena de exclusión de la copa.

MOTOR Y CAJA DE CAMBIOS.

No se permite ningún tipo de modificación del motor ni de la caja de cambios así como tampoco de los elementos necesarios para su funcionamiento.

La Organización colocará precintos en los elementos mecánicos. Su retirada o manipulación sin previo aviso ni justificación llevará aparejada una sanción a criterio exclusivo del organizador de la Copa.

Se da **libertad para buscar una posición diferente a la de origen a la palanca de cambios para facilitar su accionamiento**

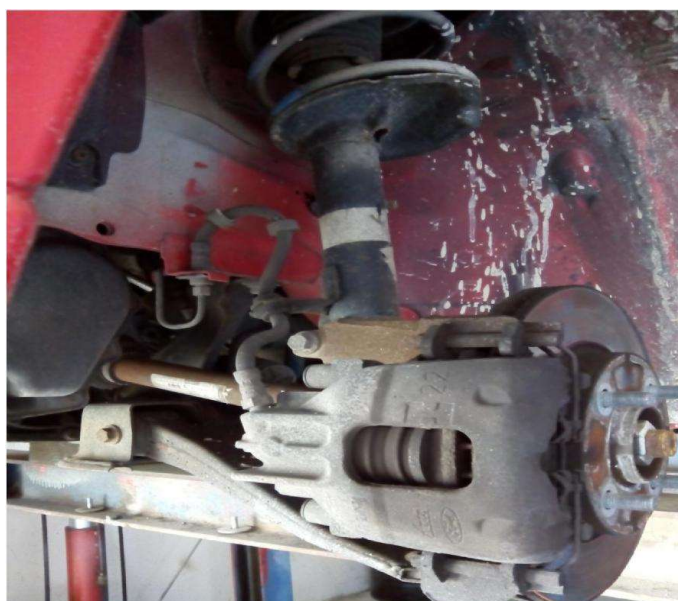


SISTEMA DE FRENOS Y AIRE ACONDICIONADO

El sistema del **ABS** se puede desactivar o eliminar colocando un sistema de frenado de origen pero sin ABS. Está permitido igualmente anular el sistema de **servofreno**.



Las pastillas y el líquido de frenos son libres y se podrá montar el kit de latiguillos de freno suministrado por Rallycar. El resto de elementos de frenado del vehículo deben ser los originales. **No se permitirá cambiar el sistema de freno de mano de origen** pero sí se da **libertad** en lo que a **diseño del accionamiento del freno de mano** se refiere.

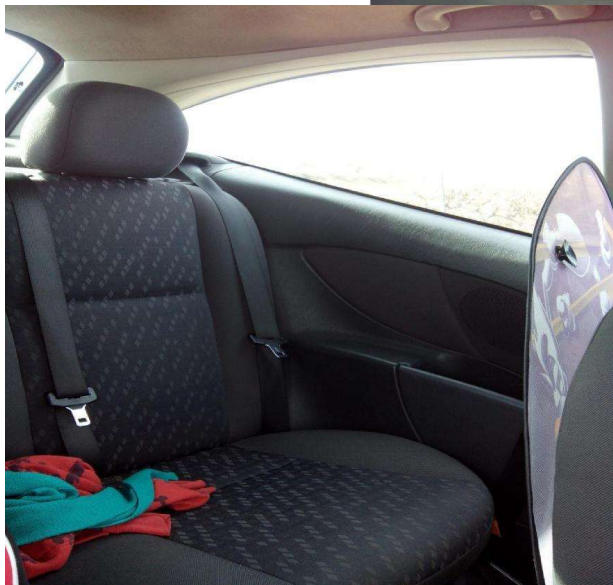


El Sistema de Aire Acondicionado se puede eliminar en sus componentes y funcionamiento.

El interruptor de inercia cuyo funcionamiento no permite el arrancado del vehículo en caso de colisión y que está alojado junto a los pies del copiloto se puede eliminar.

HABITÁCULO INTERIOR

Se permite la eliminación de moquetas, guarnecillos, asientos, y demás elementos del habitáculo.



SALPICADERO

El Salpicadero deberá permanecer de origen no pudiendo eliminar del mismo ningún tipo de elemento salvo la radio (lugar donde se recomienda colocar el desconectador)



PANELES DE LAS PUERTAS

Se permite el cambio del panel original de las puertas delanteras por otro tipo liso de un material plástico sin que quede ninguna arista ni parte cortante. Los elevavinas deberán funcionar correctamente pudiendo únicamente cambiar la ubicación y forma de sus interruptores accionadores.



En el caso de tratarse del modelo 5 puertas, se permitirá el vaciado de las puertas traseras. Las ventanillas de las puertas traseras deberán permanecer bloqueadas en posición cerrada.

SISTEMAS DE CIERRES DEL CAPO DELANTERO Y PORTON TRASERO

Se deberá eliminar el funcionamiento original de apertura y cierre de los mismo funcionando únicamente con el sistema de cierres de seguridad incluidos en el Kit.



SISTEMA DE ESCAPE

El sistema de escape quedará unificado en todos los vehículos participantes con una vía de escape **obligatoria**, fabricada por INGARSA SPORT para la Copa Focus Asfalto y montada a partir del catalizador. Es obligatorio tanto mantener el catalizador en su ubicación original como el correcto funcionamiento



TACOS DE MOTOR

Se recomienda y permite reforzar los tacos de motor utilizando para ello materiales rígidos como aluminio y PVC.



CUBRECÁRTER

Se recomienda y permite la colocación de un cubrecárter para proteger la zona inferior del motor y caja de cambios.



Está permitido soltar o incluso quitar la barra estabilizadora

REFUERZOS CARROCERÍA

Se permite reforzar exclusivamente la zona del hueco motor y aledaños por medio de pequeños puntos o cordones de soldadura sin que se pueda añadir ningún tipo de elemento.



NO se permite reforzar el Arco Antivuelco añadiendo tubo en lugares diferentes a los que marcan las diferentes versiones diseñadas por AST.

Reglamento aclarativo estructura de seguridad Copa Focus Asfalto

Las placas refuerzo de la carrocería sobre las que se atornilla el arco deben de ser acero al menos de 3mm de espesor y con una superficie mínima de 120cm².

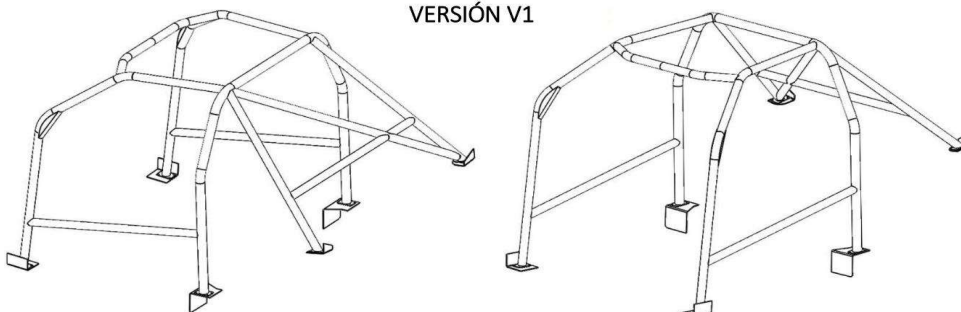
NO se pueden añadir barras a la estructura original. El diseño de barras deberá ajustarse a uno de los tres modelos admitidos por la Copa Focus asfalto



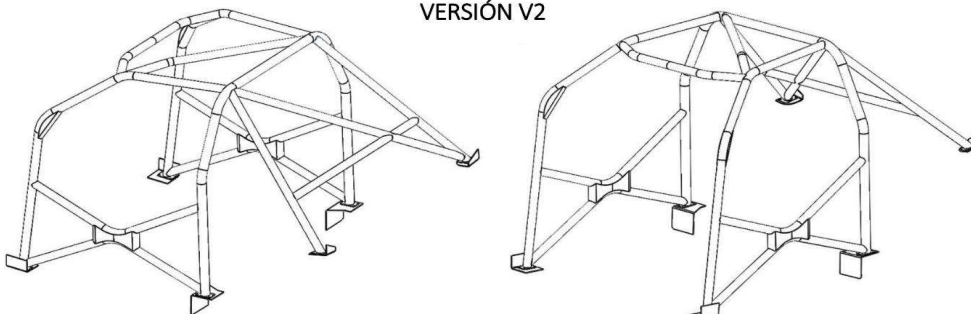
info@astrollcages.com

(+34) 665560789

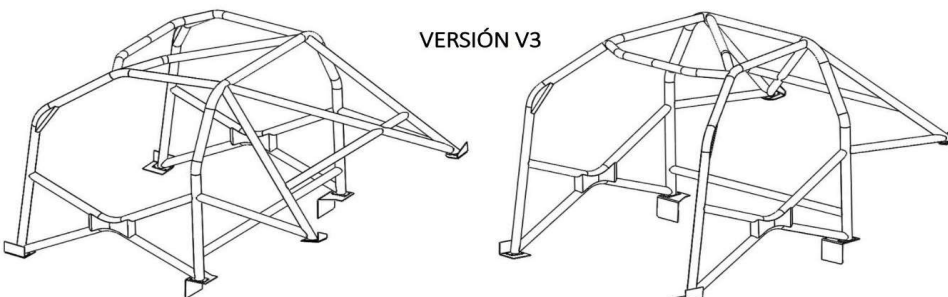
VERSIÓN V1



VERSIÓN V2



VERSIÓN V3



No se puede aumentar el número de apoyos de la estructura de seguridad a la carrocería, únicamente se puede unir el arco principal a los pilares b de la carrocería mediante una chapa de acero. En cualquier caso dicha chapa no podrá estar unida a la carrocería por un cordón de soldadura mayor de 100mm de soldadura lineal.

Las placas en las que acaba la estructura de seguridad no podrán estar soldadas a las placas de refuerzo de la carrocería en ningún caso, deberán estar atornilladas con tornillos de al menos M8 con calidad 8.8, es recomendable poner tuercas con freno.

Si el arco adquirido no lo lleva, es recomendable poner una barra horizontal en la diagonal trasera para poder amarrar los arneses adecuadamente para cumplir la normativa que indica los grados máximos de inclinación de los arneses para el buen funcionamiento del Hans.

ARTICULO 4. NEUMÁTICOS Y LLANTAS UTILIZADAS.

El modelo a utilizar en el desarrollo de la Copa es el **Michelin Pilot Sport3 - 195/50 R15**.

LOS NEUMÁTICOS DEBERÁN SER SUMINISTRADOS EN EXCLUSIVA POR NEUMATICOS IRUN COMO PATROCINADOR DE LA COPA FOCUS ASFALTO

PERSONA DE CONTACTO: RAUL VAZQUEZ 670 920 587

No hay fijado un máximo de ruedas a montar por carrera, ni limitación ni obligación de cantidad mínima a comprar.

Se recomienda la utilización de cámaras en el montaje de los neumáticos.

Las llantas deberán ser de aluminio o de chapa pero siempre originales del vehículo.



ARTICULO 5. PUBLICIDAD OBLIGATORIA.

La Organización destina unas zonas donde deberá ir **obligatoriamente** la publicidad promocional de la Copa.

PUBLICIDAD OBLIGATORIA:

A- NEUMATICOS IRUN

PESO MÍNIMO

Se establece un **único PESO MÍNIMO** correspondiente al **peso del vehículo con el equipo a bordo** (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto). Dicho valor medido en condiciones de carrera debe ser igual o superior a **1250kg +- 3kg**.

El error de todo elemento de medición nos obliga a establecer un rango de pesos válido tomando como referencia los 1250kg que establece el reglamento como peso mínimo.

Las básculas de la **Federación Navarra de Automovilismo** serán las únicas cuyas mediciones se considerarán válidas y serán inapelables, admitiéndose una tolerancia en el peso de un 0,2% sobre el valor del peso mínimo establecido para el vehículo en cuestión.

CUALQUIER EQUIPO CUYO VEHÍCULO PESE MENOS DE 1247 kg DURANTE EL TRANCURSO DE UNA CARRERA SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.

Elementos tales como el limpia trasero, etc.. podrán ser eliminados en su totalidad para conseguir una rebaja en el peso del vehículo que permita acercarlo al peso mínimo permitido.

ALTURA MÁXIMA

A través de este complemento pasamos a detallar el criterio que se va a seguir de cara a fijar una **altura máxima** admitida en la Copa focus asfalto de Rallyes de Tierra.

LOS ÚNICOS MUELLES PERMITIDOS SON LOS QUE SE COMERCIALIZAN PARA EL MODELO 1.6 GASOLINA 16v ADMITIDO POR LA COPA, pero además creemos oportuno establecer una restricción en altura.

Para determinar esta altura se ha tomado como referencia un vehículo con todos los elementos que afectan a dicha medida nuevos. De este modo se ha llegado a la conclusión de que la altura máxima permitida debe cumplir que **la media de las dos alturas del tren delantero** (suma de dichas alturas divididas entre 2) sea **menor o igual a 398mm** *(con un error de medición de +-2mm)*

De cualquier modo, el piloto puede demostrar mediante el desmontaje del muelle que dicho elemento es el aceptado por la competición. Cuando la verificación implique desmontaje, dicha operación tendrá que ser realizada por alguno de los miembros del equipo al que se está verificando. En caso de demostrarse que el muelle es correcto, se le pagará la parte correspondiente al desmontaje y montaje de dicho elemento. Se podrá seguir con la comprobación de la adecuación al reglamento del resto de elementos que afectan a la altura del vehículo.

CUALQUIER EQUIPO CUYA MEDIA DE ALTURAS DEL TREN DELANTERO SUPERE LOS 400mm (SEGÚN EL CRITERIO DE MEDICIÓN ANTERIORMENTE DETALLADO) SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.

PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA

A través de este complemento pasamos a detallar el criterio que se va a seguir de cara a fijar una **PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA** admitida en la Copa focus asfalto

Se fija como PRESIÓN MÁXIMA DE GASOLINA aquella que dé como valor 3,7 bar según los métodos de medición empleados en las verificaciones de la Copa.

El medidor de presión de gasolina empleado en todas las verificaciones de la Copa será el único cuyas mediciones se considerarán válidas y serán inapelables (admitiéndose una tolerancia en la presión de un +/- 0,1 bar sobre el valor de la presión máxima medida.)

CUALQUIER EQUIPO CUYA PRESIÓN DE GASOLINA SUPERE LOS 3,8 bar (SEGÚN EL CRITERIO DE MEDICIÓN ANTERIORMENTE DETALLADO) SERÁ EXCLUIDO DE LA MISMA Y NO PUNTUARÁ PARA EL CAMPEONATO NI OPTARÁ A LOS PREMIOS DE LA COPA EN DICHA PRUEBA.

ANEXO 1

A través de este anexo pasamos a detallar el procedimiento a seguir para garantizar que la caja que monta el Ford Focus de la Copa focus asfalto está acorde al reglamento.

La prueba consiste en medir el número de vueltas que da la polea del cigüeñal cuando se da una vuelta completa de rueda.

ASPECTOS A TENER EN CUENTA A LA HORA DE REALIZAR LA COMPROBACIÓN

- Es **imprescindible** que el vehículo tenga una rueda de las motrices apoyada en el suelo y la otra levantada (mejor con la rueda quitada para controlar mejor el giro que le damos).
- Es **recomendable** igualmente quitar las bujías para facilitar el giro del motor.

A continuación se deberá girar la rueda que queda en el aire una vuelta completa con cada una de las marchas metida y ver cuántas vueltas gira la polea del cigüeñal (medido en vueltas y grados).

1ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 6 vueltas y 120 grados de cigüeñal

2ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 3 vueltas y 300 grados de cigüeñal

3ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 2 vueltas y 180 grados de cigüeñal

4ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 1 vuelta y 330 grados de cigüeñal

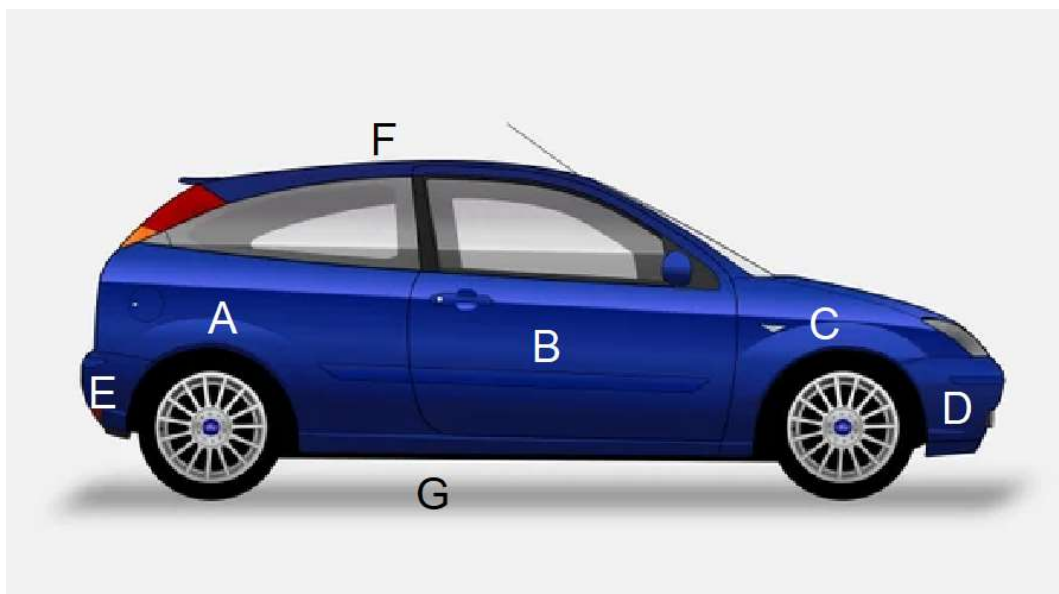
5ª velocidad ----- 1 vuelta de rueda ----- 1 vuelta y 150 grados de cigüeñal

La caja de cambios cuya comprobación no arroje estos resultados no será admitida por lo que cualquier vehículo que monte una caja de cambios diferente no podrá puntuar para la copa ni optar a los premios de la misma.

LA ÚNICA CAJA ADMITIDA EN LA COPA XXXXX DE RALLYES DE TIERRA ES LA QUE CUMPLE CON ESTE ANEXO DEL REGLAMENTO TÉCNICO DE LA COMPETICIÓN.

ANEXO 2

“El vehículo debe de mantener un óptimo estado de carrocería durante toda la celebración de la Copa siendo esto motivo de amonestación por parte de la Organización.”



A: Aletas traseras (izquierda y derecha)

B: Puertas (piloto y copiloto)

C: Aletas delanteras (Izquierda y derecha)

D: Parachoques delantero

E: Parachoques trasero

F: Techo

G: Estribo (izquierdo y derecho)

Con el fin de mantener una óptima imagen de nuestros vehículos y respetar la norma descrita en el artículo 1 del reglamento técnico se expone:

- Los vehículos deberán tener una óptima imagen al comienzo de las pruebas de la COPA. En las verificaciones técnicas, se comprobará que los vehículos no tengan más de 2 elementos descritos dañados.
- Se considerará dañado las piezas que no estén sujetas con sus sistemas originales (excepto capó delantero y trasero) o que tengan un daño del 50% de la superficie visible.
- Los vehículos tendrán que reparar el vehículo para la siguiente prueba siempre y cuando haya más de 1 mes entre las mismas.
- Los vehículos que no procedan a la reparación sufrirán una sanción de 30 segundos en la clasificación final cada prueba, hasta que cumpla la norma.