



REGLAMENTO TÉCNICO



OPEN SAXO RALLY CUP



www.opensaxorallycup.com
info@opensaxorallycup.com



Tu revista del motor
motorcantabria
motoreuskadi





ÍNDICE

- A. Vehículos admitidos (PÁGINA 2)
 - B. Carrocería (PÁGINA 2)
 - C. Motor y electrónica (PÁGINA 3)
 - D. Caja de cambios (PÁGINA 5)
 - E. Embrague (PÁGINA 5)
 - F. Frenos (PÁGINA 6)
 - G. Suspensión (PÁGINA 6)
 - H. Dirección (PÁGINA 8)
 - I. Electricidad, batería y accesorios (PÁGINA 8)
 - J. Llantas y neumáticos (PÁGINA 9)
- Disposición final (PÁGINA 10)

AVISO IMPORTANTE

Este reglamento está escrito en términos de autorización y, por tanto, todo lo que no esté expresamente autorizado en el mismo o en sus posibles anexos, está prohibido.

Ante cualquier duda, discrepancia o reclamación técnica se hará saber al comité organizador por escrito a través del e-mail info@opensaxorallycup.com antes o después de cada prueba para proceder a su estudio.



(A) VEHÍCULOS ADMITIDOS

El vehículo permitido es el Citroën Saxo 1600 16 válvulas versión VTS/VTR.*

**Excepcionalmente se admiten vehículos Citroën Saxo VTS/ VTR de 90/100 cv. con la posterior reconversión a 1600 16 válvulas.*

**Se excluye cualquier coche que lleve piezas no incluidas en su ficha de homologación o que formen parte de una VK. Respetando las restricciones del presente reglamento.*

(B) CARROCERÍA

B1. Se permiten el desmontaje de los refuerzos y anclajes de los asientos y cinturones.

B2. Se permiten eliminar la pasta-masilla y la pintura de los bajos, pasos de rueda, así como de interior de vehículo.

B3. Se aconseja reforzar la carrocería mediante puntos de soldadura.

B4. Se acepta una estructura de seguridad de cualquiera de los tipos aceptado según Anexo J o ficha de homologación.

B5. Se permite la sustitución del mueble de calefacción por otro tipo Siroco y que cumpla la misma función, pero nunca eliminándolo del todo y respetando su funcionamiento.

B6. Está totalmente prohibido eliminar los antinieblas de la defensa delantera. Excepcionalmente se permitirá colocar unas tapas fijas con buena sujeción o similar.

B7. Se permite reemplazar los cristales de las puertas delanteras y sus elevallas por otros de tipo plástico o similar, siempre y cuando estén homologados.

B8. Se permite colocar en el techo una o dos tomas de aire homologadas.



B9. Se permite el cambio o modificación de los paños de puerta delanteros y traseros.

B10. Está totalmente prohibido utilizar capós, aletas, portones de maletero y puertas en material de fibra o similar. En este aspecto los vehículos siempre tendrán que ir equipados como vienen de fábrica.

B11. Se permite la sustitución de los espejos retrovisores por otros homologados.

B12. Es obligatorio utilizar bases y guías de baquets homologados en Anexo "J".

B13. El peso mínimo del vehículo (con depósito vacío y sin pasajeros) es el estipulado en ficha de homologación de 920 kilogramos.*

**El peso estipulado en ficha de homologación para el Grupo N es de 850 kilogramos. Para el Grupo A se establece en 920 kilogramos según el Artículo 255 del Anexo J al CDI para esa cilindrada.*

(C) MOTOR Y ELECTRÓNICA

El motor a utilizar deberá ser el equipado de origen, versión 1.6 16 válvulas de referencia motor NFX con todos sus componentes y preparado en versión grupo "A".*

**Respetando las restricciones del presente reglamento.*

Excepcionalmente se admiten motores NFU siempre respetando la ficha grupo A de homologación.*

**Respetando las restricciones del presente reglamento.*

C1. Se permite el cambio de pistones por otros de alta compresión o retallar los que equipan de serie, pero siempre respetando la cilindrada del motor.

C2. Está totalmente prohibido el uso de bielas forjadas-ligeras o en "H" de cualquier tipo o modelo. Sólo se permiten las equipadas en los motores de origen NFX y NFU

C3. Se aconseja colocar carter tabicado de aceite.



C4. El cigüeñal será el equipado en ambos motores de origen. No se permite el aligeramiento de ninguno de sus componentes, pero si su equilibrado.

C5. El volante motor y la polea del cigüeñal serán de estricta serie.

C6. C6. Las culatas deberán ser las montadas en las dos versiones de motor NFX y NFU de origen y de serie (exceptuando lo especificado por el manual de taller de Citroën).

Se permite el cambio de árboles de levas (respetando tanto las válvulas de admisión como de escape, que deberán ser de estricta serie).

Se permite el cambio de junta de culata por otra de menor espesor.

C7. Las bujías serán libres.

C8. El colector de admisión (de material plástico), mariposa, e inyectores serán los utilizados en el motor NFX de origen del Citroën Saxo 1600 16v VTS. Está prohibida su manipulación para cualquier modificación, agrandamiento, rebaje o pulido parcial o total de los puntos anteriormente citados.

El regulador de presión de combustible será libre, pudiéndose emplear el de origen o uno externo.

C9. El colector de escape será el equipado de serie (hierro fundido), no pudiéndose modificarse, agrandarse o pulirse.

C10. Se permite modificar la línea de escape incluido el bitubo respetando al menos un silencioso. Para las líneas de escape y bitubos recomendamos a nuestro proveedor VIMESA*.

C11. Electrónica o Calculador del motor: será la utilizada de serie convenientemente adaptada a la competición (modelo Magneti Marelli 1AP-1AS) de un conector de conexión.* Está totalmente prohibido utilizar centralitas programables tipo Sybele, Omex, Megaskin o similares.



**Excepcionalmente se permiten los calculadores-centralitas de motor de 3 pines de conexión, siempre y cuando su instalación proceda de versiones de Citroën Saxo VTS 16 válvulas última generación, o las versiones de 90/100 cv.*

C12. Caja de admisión: se aconseja sustituir la caja de admisión del filtro de aire por otra de tipo campana o similar.

C13. Refrigeración: se permite sustituir el radiador de refrigeración del motor por otro de diferentes dimensiones, así como sustituir manguitos y componentes. Se permite la sustitución del o los electroventiladores, así como cambiarlos de ubicación.

(D) CAJA DE CAMBIOS

D1. Las cajas de cambio a utilizar serán de tipo BE/3/4/5 de competición, siempre a sincros, y máximo de 5 velocidades. Están totalmente prohibidas las cajas de cambios secuenciales, a crabots o de dientes rectos.

**Excepcionalmente se permiten cajas de cambios tipo M.A, respetando la ficha de Grupo "A" y siempre a sincros.*

D2. Se aconseja colocar varillaje de accionamiento tipo uniball y reforzado.

D3. Se aconseja modificar el reenvío, así como los soportes de la caja de cambios y antipar.

(E) EMBRAGUE

E1. El disco de embrague deberá respetar las dimensiones de serie 200 mm de diámetro. Se aconseja tipo cerámico. Está totalmente prohibido utilizar bidiscos de embrague. La maza y el buté deberán ser derivados de serie o competición, respetando las dimensiones y el accionamiento.



(F) FRENOS

- F1.** La bomba de freno de origen podrá ser reemplazada por otra de mayor diámetro.
- F2.** El servofreno tiene que ser el montado de origen en este modelo (Saxo VTS 16v).
- F3.** Se recomienda total o parcialmente sustituir las canalizaciones de frenos por otras de tipo latiguillo metálico.
- F4.** Se permite el cambio y ubicación del freno de mano, pudiendo ser hidráulico.
- F5.** El repartidor-limitador de frenada se podrá colocar en la parte interior del vehículo y su accionamiento podrá ser hidráulico.
- F6.** Los discos de freno delanteros nunca podrán exceder de 283mm. de diámetro
- F7.** Quedan totalmente prohibidos con bol o núcleo de aluminio.
- F8.** Las pinzas de freno delanteras podrán ser de cuatro pistones “pinzas tipo competición”, o similar utilizadas en otros modelos de fábrica de Citroën-Peugeot montados de serie.
- F9.** Las pastillas y el líquido son libres.
- F10.** Los frenos traseros (tanto discos y pinzas) deberán ser los utilizados de origen con 247 mm diámetro de disco.
- F11.** Las pastillas y el líquido son libres.

(G) SUSPENSIÓN

G1. Suspensión delantera:

Los amortiguadores delanteros obligatoriamente deberán ser monotubo.

No están permitidos los amortiguadores regulables de 1,2 o 3 vías de botella separada.



Los amortiguadores pueden ser de cuerpo roscado para regulación de altura.

Los muelles de suspensión delantero serán libres.

Las copelas y sus refuerzos de suspensión son libres y pueden ser regulables.

Se permite modificar los brazos de suspensión delanteros equipados de origen, avanzándoles un máximo de 2 centímetros y reforzándolos, así como cambiar sus silenblock elásticos por otros de otro material (goma más dura, aluminio, teflón, etc).

Está totalmente prohibido utilizar trapecios tubulares.

Se permiten separadores de rueda de máximo 16 mm de grosor en el eje delantero.

La barra estabilizadora delantera deberá ser la de origen. Está totalmente prohibido el cambio de ubicación o modificación de la misma.

G2. Suspensión Trasera:

Está permitido sustituir los silenblock de sujeción del puente al chasis por otros rígidos de material libre.

Está permitido sustituir las barras de torsión, así como la estabilizadora por otras de mayor diámetro.

Está totalmente prohibido utilizar puente o sistema de pivotes regulables tanto en convergencia, divergencia o caída. Sólo se permite subir o bajar la altura del chasis al suelo, mediante la regulación de las barras de torsión como se cita en el manual de taller de Citroën.

No se permite ningún tipo de separadores de rueda en el eje trasero.



(H) DIRECCIÓN

H1. Es obligatorio mantener la bomba de dirección, sus componentes y ubicación de serie.

H2. Es obligatorio mantener la cremallera y con columna de dirección de estricta serie.*

**Excepcionalmente se permite sustituir la unión de refuerzo, de acople de las barras de dirección por otra de tipo Kit Car o Trofeo y sus rotulas acortando así las vueltas de giro.*

(I) ELECTRICIDAD, BATERÍA Y ACCESORIOS

I1. Se permite quitar o aligerar parcial o totalmente la instalación eléctrica, siempre y cuando no impida el correcto funcionamiento del vehículo.

I2. Se permite eliminar los siguientes elementos: motor y Elevalunas eléctrico (sustituyéndolo por el sistema manual), motor y cierres centralizados, sistema de radio y componentes, sistema de aire acondicionado (compresor, evaporador, centralita, canalizaciones). Se permite además eliminar el motor de limpia trasero y su raqueta así como su instalación eléctrica, la instalación de airbag (el que la lleve) y la instalación eléctrica de los espejos.

I3. Se recomienda anular el sistema antirrobo.

I4. Se permite la colocación de la batería en el interior del vehículo, exigiéndose en tal caso que una carcasa a prueba de fugas recubra la batería, así como modificar su instalación eléctrica.

I5. Se permite cambiar la instalación del radiador de refrigeración y sus componentes.

I6. La bomba de gasolina será la equipada de serie en este vehículo. No se permite utilizar otro tipo de bomba de gasolina ni variar su ubicación.



(J) LLANTAS Y NEUMÁTICOS

J1. La llanta obligatoria será de 15 pulgadas. No se podrá modificar el ancho de vías y ha de ajustarse al máximo permitido determinado por la propia carrocería.

J2. Los neumáticos serán los designados por el Comité Organizador tanto en medida como en compuesto.J



El presente reglamento está aprobado por el Comité Técnico y supervisado por la Real Federación Española de Automovilismo.

En Santander, a diciembre de 2017.

