

# CRV

CAMPEONATO **RACE** VELOCIDAD

## REGLAMENTO TÉCNICO 2026



PROMOCOPA



## INDICE

### CAPÍTULO I - CRT



ART. 1: Vehículos admitidos

ART. 2: Clases

ART. 3: Verificaciones técnicas y deportivas

ART. 4: Prescripciones generales

ART. 5: Normativa medioambiental y ruido

ART. 6: Equipamiento de los participantes

ART. 7: Disposiciones técnicas relativas a los vehículos

ART. 8: Disposiciones de seguridad aplicables a los vehículos

ART. 9: Casos específicos y modificaciones

ART. 10: Data logging y scrutining

ART. 11: Publicidad obligatoria

## ANEXOS

- ANEXO 1: Protocolo de admisión de vehículos en cada clase
- ANEXO 2: Dimensiones máximas permitidas en elementos aerodinámicos
- ANEXO 3: Requerimientos para instalación de Data Logging

## **CAPÍTULO II – SAXO TROPHY**

3

- ART. 1: Vehículos admitidos
- ART. 2: Normas generales para los vehículos inscritos
- ART. 3: Reglamento técnico específico. Composición del kit
- ART. 4: Peso
- ART. 5: Modificaciones permitidas
- ART. 6: Publicidad obligatoria
- ART. 7: Dispositivos de scrutining

### **ANEXOS**

- ANEXO 1: Procedimiento para el sorteo de unidades de control de motor
- ANEXO 2: Procedimiento para verificación de amortiguadores
- ANEXO 3: Protocolo de pruebas de potencia en banco

## **CAPÍTULO III – GTI TROPHY**

- ART. 1: Vehículos admitidos
- ART. 2: Normas generales para los vehículos inscritos
- ART. 3: Composición del kit
- ART. 4: Normas de verificaciones y controles técnicos
- ART. 5: Peso
- ART. 6: Regulaciones específicas y modificaciones permitidas
- ART. 7: Publicidad obligatoria

### **ANEXOS**

- ANEXO 1: Procedimiento para verificación de amortiguadores
- ANEXO 2: Conexión AIM SOLO 2 DL / DL V2
- ANEXO 3: Protocolo de comprobación de altura
- ANEXO 4: Protocolo de pruebas de potencia en banco
- ANEXO 5: Instalación de copelas delanteras

## CAPÍTULO I - CRT

4

### ART. 1.- VEHÍCULOS ADMITIDOS

Vehículos derivados de turismos de producción, homologados o no, conservando su forma exterior de origen.

Se establecerá un mínimo de 3 vehículos para que cualquier CLASE quede constituida, de no llegar al mínimo el Comité Organizador se reserva el derecho a constituir la CLASE. Si no quedase constituida la CLASE se podrán reubicar a la inmediatamente superior.

Teniendo en cuenta las características y potencia de los vehículos, algunos Turismos se podrán asignar a la clase no correspondiente por cilindrada.

Los vehículos incluidos en el listado que aparecen como copa, deberán cumplir con la normativa técnica correspondiente a su copa. En caso de no ser así, serán reubicados en la categoría correspondiente, atendiendo a su cilindrada o asignado a otra clase, a criterio del Comité Organizador.

### ART. 2.- CLASES

Todos los vehículos inscritos deberán ser separados en diferentes clases con el fin de tratar de igualar, en la medida de lo posible, las prestaciones de los mismos que compitan por la misma clase.

Desde el punto de vista de la igualdad entre mecánicas, existe una enorme dificultad por parte del organizador, para poder ubicar cada vehículo en una clase determinada. Por este motivo, se establece un **protocolo de admisión detallado en el Anexo 1 del presente capítulo**. Es requisito imprescindible para la participación en cualesquiera de las pruebas que se vayan a disputar, haber cumplimentado el proceso de admisión con al menos 7 días naturales de antelación respecto a la 1ª clasificación del fin de semana.

El organizador, a criterio de los comisarios técnicos, podrá reubicar a cualquier participante en otra clase distinta a la publicada en la lista de admitidos de la prueba, en cualquier momento **hasta 30 min antes de la celebración de la primera carrera** del fin de semana. Este proceso se podrá realizar las veces que sean necesarias en el transcurso del año. A estos efectos, se avisará a los participantes afectados por los canales oficiales de información del organizador.

En cada una de las clases se puede encontrar un listado de excepciones admitidas, que incluye una serie de vehículos admitidos en dicha clase. La lista de vehículos, reseñada puede ser modificada en cualquier momento por el comité organizador.

El Comité organizador se reserva el derecho de admitir o no un vehículo, en función de

sus prestaciones, nivel de preparación o cualquier otra razón. Igualmente, el comité organizador se reserva el derecho de cambiar de Clase un vehículo, en función de sus prestaciones, nivel de preparación, o por cualquier otra razón, con el fin de mantener el equilibrio de prestaciones entre los vehículos de la misma Clase.

La cilindrada de los vehículos sobrealimentados será multiplicada por un factor de corrección de 1.7 para poder ubicarlos en su clase correspondiente. En el caso de motores wankel, este factor será de 1.8. Para motores diesel el factor será de 1.7. Esto tendrá aplicación en todos los vehículos que no estén en el listado de excepciones admitidas en cada una de las clases.

Se establecen las siguientes Clases en función de la cilindrada y/o características técnicas de cada vehículo:

## CLASE 1

Vehículos aceptados según listado definido y que principalmente son vehículos con motor de cilindrada hasta 1600 cc..

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMÁTICO: LIBRE

Listado de excepciones admitidas

Hyundai Getz Copa diésel o gasolina Clase 1  
Fiat Punto 1.8 16v copa

## CLASE 2

Vehículos aceptados según listado definido y que principalmente son vehículos con motor de **cilindrada superior a 1600 cc y hasta 2.000 cc**. Los vehículos indicados para la Clase 2 se basan en el estudio de los tiempos realizados de dichos vehículos durante la temporada 2025 y anteriores.

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMÁTICO: LIBRE

Listado de excepciones admitidas

Honda Civic Type R Copa Clase 2  
Hyundai Accent 2000cc Clase 2  
Hyundai Coupé Copa Clase 2  
Mazda RX-8 Sport Copa Clase 2  
Mini Challenge Copa Clase 2

Renault Clío III Copa Clase 2  
Renault Spyder Clase 2  
Seat Ibiza TDI Cupra Copa Clase 2  
Seat Ibiza Trophy Clase 2  
Peugeot 207 Copa Clase 2

## CLASE 3

Vehículos aceptados según listado definido y que principalmente son vehículos con motor de **cilindrada superior a 2000 cc y hasta 3.200 cc**

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMÁTICO: LIBRE

Listado de excepciones admitidas

BMW M3 E36 Copa Clase 3  
Ford Fiesta ST Copa Pura Pasión Clase 3  
Honda Civic Type R EVO Clase 3  
Honda Integra EVO Clase 3  
Nissan 350Z Copa Clase 3  
Peugeot 207 EVO Copa Clase 3  
Peugeot RCZ Copa Clase 3  
Renault Clío III Evo Clase 3  
Renault Clío Cup IV Clase 3  
Renault Clío Cup V Clase 3  
Seat León Supercopa MK1 Copa Clase 3  
Peugeot 308 GTI Clase 3

El Peugeot 207 THP Copa, deberá respetar la configuración general de dicho vehículo para la Copa, con la posibilidad de modificación del sistema de suspensión y sistema de frenado.

## CLASE 4

Vehículos aceptados según listado definido y que principalmente son vehículos con motor de cilindrada más de 3.200 cc

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMÁTICO: LIBRE

## Listado de excepciones admitidas

BMW M3 E36 EVO Clase 4  
Peugeot 308 Cup Clase 4  
Seat León Supercopa MK2 Clase 4  
Seat León Supercopa MK3 Clase 4  
Subaru WRX GTI Clase 4  
VW Scirocco Clase 4

## CLASE 5

Según listado definido y criterio del Comité Organizador en base a su motorización, preparación y relación peso potencia.

El resumen de dicho listado y sin ser de aplicación limitativa:

Vehículos GT según FIA Anexo J Art. 251 **de la última versión publicada**. Los vehículos sin carrocería en la zona del habitáculo quedarán sujetos a aceptación por parte del Comité Organizador y del delegado técnico.

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMATICO: LIBRE

## Listado de excepciones admitidas

Audi TT cup clase 5

## CLASE TCR

Vehículos TCR según reglamento técnico TCR SERIES  
De no quedar constituida la clase, estos pasarán a la clase 4.

PESO: LIBRE, excepto vehículos que se regulen por el artículo 3.8 del presente capítulo del reglamento.

NEUMATICO: LIBRE

## CLASICOS-LEGEND (C-L)

Según vehículos Clásicos catalogados por la FIA o la RFEDA.

No válidos vehículos sin carrocería en la zona del habitáculo

NEUMATICO: LIBRE

## CLASICOS

Vehículos Turismo y GT Pre-65.

Vehículos Turismo, GT o procedentes de Copas Monomarca homologados hasta el 31/12/86.

## LEGEND

Vehículos Turismo procedentes de Copas Monomarca, homologados entre el 01/01/85 y el 31/12/1999

Vehículos GT homologados entre el 01/01/85 y el 31/12/1999.

Réplicas tipo Garbi, AC Cobra.

## ART. 3.- VERIFICACIONES TÉCNICAS Y DEPORTIVAS

**3.1.-** Todos los equipos participantes o una persona delegada deben presentarse con su vehículo a las verificaciones técnicas previstas en el programa - horario de la prueba.

Los Comisarios Deportivos podrán no autorizar la salida a los vehículos no conformes o darán un plazo para su puesta en conformidad, si esto fuese posible.

Los Concursantes deben asegurarse de que los vehículos están conformes con las condiciones de inscripción y de seguridad requeridas.

El mero hecho de presentar un vehículo en una verificación técnica se considera como una declaración implícita de conformidad.

En el caso de imposibilidad material de participación de un vehículo inscrito, los Comisarios Deportivos de la prueba, a su exclusivo criterio, podrán autorizar al Concursante a participar con otro vehículo de la misma Clase, siempre y cuando realice la verificación técnica correspondiente.

Sólo estará autorizado el cambio de vehículo por otro de la misma clase como máximo después de los entrenamientos calificativos, nunca entre la primera carrera y la segunda.

**3.2.-** Las verificaciones efectuadas antes del inicio de la actividad en pista serán de orden general (control de licencias, de la marca y el modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con la Clase en el cual está inscrito, elementos de seguridad mínimos obligatorios, etc.).

**3.3.-** Los números de competición deberán estar en colocados según lo indicado en el reglamento antes de presentar el vehículo a las verificaciones técnicas.

**3.4.-** Todo fraude comprobado, y especialmente el hecho de presentar marcas de identificación retocadas, entrañarán la descalificación del participante.

**3.5.-** El transponder para cronometraje deberá estar colocado en el interior de la ventana trasera derecha de aquellos vehículos de carrocería cerrada o zonas similares en el resto. No se permite la instalación en elementos exteriores susceptibles de ser golpeados o deteriorados.

Si el participante no dispone de transponder, a través de la empresa de cronometraje del circuito se le proveerá de uno específico para la prueba, previo alquiler del mismo. Es responsabilidad del participante el disponer del transponder durante la prueba.

**3.6.-** Vehículos con cualquier modificación respecto a la copa / challenge o campeonato para el que fueron desarrollados, prototipos o vehículos transformados:

Dado el carácter multidisciplinar del campeonato, así como la gran variedad de mecánicas que compiten, de cara a las verificaciones técnicas de cada vehículo se establecen los siguientes preceptos que deben cumplir todos los vehículos que no cumplan cualesquiera de los artículos del reglamento técnico de la copa o challenge para el que fueron desarrollados:

- Cada uno de los vehículos admitidos para disputar la competición de un fin de semana han debido enviar, **por email siguiendo las instrucciones correspondientes**, la *ficha técnica individual del CRT* prevista en el **Anexo 1** del presente capítulo del reglamento. Dicho anexo contiene todas las instrucciones para poder realizar este trámite administrativo. La fecha tope de admisión de dicha documentación expira 7 días naturales antes del inicio de la primera clasificación del meeting. No se permitirá disputar una prueba sin esta documentación debidamente entregada a la organización.
- Las verificaciones técnicas de los vehículos se harán conforme a los datos establecidos por el participante en la *ficha técnica individual del CRT* entregada al organizador. Cualquier irregularidad, diferencia o modificación respecto a los datos reflejados será contemplada como una infracción grave del reglamento que producirá automáticamente la descalificación de todos los resultados de las pruebas del fin de semana donde han sido detectadas.
- La ubicación de los vehículos admitidos en las diferentes clases, se realizarán en base al criterio del organizador, teniendo en cuenta la información reflejada en las citadas *fichas técnicas individuales del CRT*.
- La información reflejada en las *fichas técnicas individuales del CRT* tiene carácter confidencial entre organizador y participante. El organizador no hará público ninguno de los datos reflejados en las mismas. Sin embargo, el organizador se reserva el derecho de poder publicar parcial o totalmente algunas de fotos presentes con fines de aclaraciones y / o mejoras del presente capítulo del reglamento.
- Se considerará una infracción grave del reglamento técnico en el supuesto que existan uno o más campos de una ficha técnica individual del CRT mal completados o sin cumplimentar. En este caso, el organizador se reserva el derecho de:

- a) No admitir el citado vehículo en la competición
- b) Descalificar dicho vehículo de los resultados del fin de semana hasta que solvente dicha irregularidad.
- c) Ubicar dicho vehículo en otra categoría superior a la que le corresponda.

10

**3.7.-** Vehículos que cumplen estrictamente el reglamento de la copa / challenge o campeonato para el que fueron desarrollados:

En este caso, las verificaciones técnicas de los mismos se regirán por el reglamento técnico de copa / challenge o campeonato para el que fueron desarrollados presente en el último año de su celebración.

En estos casos, el peso mínimo del vehículo será el estipulado en el reglamento técnico de la copa / challenge o campeonato para el que fueron diseñados.

En el caso de no poder obtenerse dicho reglamento, se podrá validar como reglamento técnico aplicable el ultimo reglamento disponible.

### 3.8. Peso mínimo:

En vehículos que **no** se rijan por un reglamento específico de copa monomarca, challenge o campeonato con regulación FIA / histórico, **el peso mínimo** de cara a las verificaciones técnicas y ubicación en las diferentes clases de un participante durante el fin de semana:

Será el declarado por el participante en su ficha técnica individual del CRT (consultar artículo 3.6) **en cualquier momento de la prueba**, con el piloto y todo su equipamiento de seguridad incluido.

## ART. 4 – PRESCRIPCIONES GENERALES

Es de aplicación el art. 252 del Anexo J del CDI **vigente**, en sus apartados:

| Nº de art. | Artículo referencia del Anexo J - Art 252 del CDI 2026 | Normativa aplicable      |
|------------|--------------------------------------------------------|--------------------------|
| 2.1        | Distancia al suelo                                     | Artículo completo        |
| 2.2        | Lastre                                                 | Artículo completo        |
| 3.7        | Puesta en marcha a bordo                               | Artículo completo        |
| 4          | Transmisión.                                           | Artículo completo        |
| 5          | Suspensión.                                            | Artículo completo        |
| 6          | Ruedas.                                                | Artículo completo        |
| 7.3        | Habitáculo.                                            | Artículo completo        |
| 9.1        | Carburante – Comburente                                | Apartados 9.1, 9.2 y 9.6 |
| 10         | Frenos                                                 | Artículo completo        |

## 4.1 Está prohibida la utilización de:

Neumáticos calificación o de componentes especiales.

Calentadores de neumáticos o dispositivos, productos o procesos que puedan interferir en el proceso de calentamiento del neumático.

### 4.1.1 Carrocería y lastre:

Lastre: Deberá estar sólidamente fijado (según lo dispuesto en el Anexo J del C.D.I. **vigente**) y en condiciones de ser precintado.

En el caso de que el peso del vehículo, en cualquier momento, resulte inferior al peso mínimo, los Comisarios Deportivos podrán aplicar penalizaciones a su exclusivo criterio. Esta normativa será aplicable en todo momento de la prueba.

Carrocería: Ninguna parte con influencia aerodinámica, ni ninguna parte de la carrocería podrá sobresalir del perímetro original del vehículo, en cualquiera de sus vistas, **a excepción del splitter delantero, difusor trasero y/o alerón trasero, cuyas dimensiones máximas están reflejadas en el anexo 2 del presente capítulo**. Está prohibido cualquier dispositivo transversal y/o longitudinal, flexible, extensible y pivotante o deslizante entre la carrocería y el suelo.

No obstante, serán admitidos los elementos aerodinámicos de los coches provenientes de copas monomarca, challenges o campeonatos FIA, siempre que estos estén permitidos y reglamentados en sus respectivos reglamentos técnicos. Éstos deberán mantener sus dimensiones, forma y posición para la que fueron diseñados y no se permite modificación alguna de los mismos.

La carrocería deberá presentar una imagen impecable. No se autorizará a ningún participante a tomar la salida de entrenamientos o carrera, si no presenta un aspecto estético adecuado.

## ART. 5. – NORMATIVA RUIDO – OBJETIVOS DE CALIDAD MEDIOAMBIENTAL

Con el objetivo de evolucionar y mejorar la calidad medioambiental en las pruebas del Campeonato RACE de Turismos, en 2026 se seguirá realizando un estudio y seguimiento del nivel sonoro para su análisis por parte del comité organizador y comité técnico, basado en lo siguiente.

Se establece el límite sonoro **máximo** en 105 dBa como límite genérico para todas las clases **en cualquier situación de carga o régimen de motor**.

Con el fin de facilitar, en los casos que así lo requirieran, la adaptación de las mecánicas al límite sonoro de 105 dBa, se permitirá una tolerancia de **+ 5 dBa**.

Al participante se le notificará la incidencia para su estudio y seguimiento con el objetivo de que realice las modificaciones necesarias, ya sea para la misma prueba o siguientes, hasta poder alcanzar el objetivo estipulado y de manera permanente.

El Comité Organizador notificará, por escrito e individualmente, el periodo de aplicación de dicha tolerancia en función del alcance de las modificaciones necesarias.

12

Para futuras temporadas, basado en las mediciones existentes actualmente y en el estudio específico que se realizará durante el año 2026, podrá implantarse un sistema de limitación sonora específica para cada Clase y/o tipo de vehículo, atendiendo a las peculiaridades y especificaciones de cada uno.

Para alcanzar estos objetivos, no se permite el uso de elementos provisionales o no específicos para dicho fin en la línea de escape, que puedan llegar a falsear temporalmente las mediciones o poner en peligro la seguridad en pista.

Para controlar estos parámetros y en las verificaciones técnicas previas, el Comisario Técnico designado verificará el sistema de escape y llevará a cabo una medición de carácter estático de acuerdo con lo siguiente:

La medida se tomará con un sonómetro a una distancia de 50 cm y con un ángulo de 45 grados con relación al punto de salida del escape y a una altura del nivel del suelo de 0,5 a 1m.

Si hay más de una salida de escape, el test se repetirá para cada una de las salidas de escape siguiendo el procedimiento arriba detallado. Si se diera la circunstancia de que la salida de escape no tuviera fácil acceso, el test se realizará a 2,0 metros y 90 grados respectivamente de la línea central del vehículo, con el sonómetro a 1,2 metros sobre el nivel del suelo.

Además, se podrán efectuar mediciones de carácter dinámico en diferentes curvas del Circuito, durante los entrenamientos y carreras.

También podrán existir mediciones estáticas en cualquier momento de la jornada.

Estos controles se realizarán en todas las pruebas que se celebren con el objetivo indicado de realizar un estudio y seguimiento para su análisis por parte del comité organizador y comité técnico.

## ART. 6.- EQUIPAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

### 6.1.- CASCOS

Serán válidos todos los cascos homologados que cumplan con las normas de homologación establecidas en el Anexo "L" del CDI **la última versión publicada**.

### 6.2.- VESTIMENTA IGNIFUGA

Para las pruebas de este Campeonato todos los pilotos deberán ser conformes con la normativa establecida en el Anexo "L" del CDI **la última versión publicada**.

## 6.3.- DISPOSITIVO DE RETENCION DE CABEZA. HANS.

El uso del dispositivo de retención de cabeza (HANS) es OBLIGATORIO y deberá ser conforme a la normativa establecida en el Anexo "L" del CDI **la última versión publicada**.

13

## ART. 7.- DISPOSICIONES TECNICAS RELATIVAS A LOS VEHICULOS

Deberán solicitar una autorización al Organizador aquellos vehículos que no procediendo de modelos homologados FIA en grupos A, B o N, o que siéndolo, hayan modificado el vehículo en alguno de los siguientes aspectos:

- Cilindrada total por encima de la permitida por el art. correspondiente del Anexo J **del CDI de la última versión publicada**
- Tipo de construcción del vehículo (monocasco, tubular, chasis).
- Distancia entre ejes,
- Tipo o modelo de motor, Número de motores,
- Emplazamiento y posición del motor,
- Número y posición de cilindros,
- Material del bloque y cilindros,
- Ruedas motrices (paso de 2 a 4 ruedas motrices),
- Tipo de suspensión (eje rígido, ruedas independientes, brazos oscilantes, MacPherson, etc.).

El Organizador podrá poner los límites oportunos al estado de los vehículos en los aspectos anteriores para extender esta autorización a participar.

Es responsabilidad del Concursante que el vehículo presente un aspecto de carrocería y pintura impecable para tomar parte en los entrenamientos y carreras.

## ART. 8.- DISPOSICIONES DE SEGURIDAD APLICABLES A LOS VEHÍCULOS

Será de aplicación el art. sobre equipos de seguridad del Anexo J del CDI **vigente**, en sus apartados:

| Nº de art.                                                                                                         | Artículo referencia del Anexo J - Art 253 del CDI 2026 | Normativa aplicable          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|
| 1                                                                                                                  | Construcciones peligrosas                              | Aplicar artículo 1 completo  |
| 2                                                                                                                  | Dispositivos opcionales                                | Aplicar artículo 2 completo  |
| 3                                                                                                                  | Protección de canalizaciones                           | Aplicar artículo 3 completo  |
| 4                                                                                                                  | Seguridad de frenado                                   | Aplicar artículo 4 completo  |
| 5                                                                                                                  | Fijaciones suplementarias                              | Aplicar artículo 5 completo  |
| 6                                                                                                                  | Cinturones de seguridad                                | Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4.      |
| 7                                                                                                                  | Extintores. Sistema de extinción.                      | Aplicar 7.3 y 7.4.           |
| 8                                                                                                                  | Arcos de seguridad *                                   | Aplicar 8.1.3.               |
| 9                                                                                                                  | Retrovisores.                                          | Aplicar artículo 9 completo  |
| 10                                                                                                                 | Enganche de remolque.                                  | Aplicar artículo 10 completo |
| 11                                                                                                                 | Parabrisas                                             | Aplicar artículo 11 completo |
| 12                                                                                                                 | Fijaciones de seguridad del parabrisas.                | Aplicar artículo 12 completo |
| 13                                                                                                                 | Cortacircuitos                                         | Aplicar artículo 13 completo |
| 14                                                                                                                 | Protección contra incendios                            | Aplicar artículo 14 completo |
| 15                                                                                                                 | Fijación/Soporte de asientos                           | Aplicar artículo 15 completo |
| 16                                                                                                                 | Apoyacabezas                                           | Aplicar artículo 16 completo |
| *Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado, y que figure en la ficha de homologación. |                                                        |                              |

**Importante:** En el caso de vehículos con ficha de homologación caducada será de aplicación la normativa de seguridad reflejada en la ficha vigente en su momento, que deberá presentar el Concursante en cada verificación técnica.

## ART. 9.- CASOS ESPECÍFICOS y MODIFICACIONES

El Comité organizador, en función de la evolución del Campeonato, podrá estudiar y realizar modificaciones al presente reglamento durante el año en curso, pudiendo llegar a aplicarse en la siguiente prueba a celebrar.

## ART. 10.- DATA LOGGING & SCRUTINEERING

En cualquier momento del evento y sin previo aviso, la organización puede, a través de los comisarios técnicos, instalar un sistema de data logging en cualquiera de los participantes de la prueba. Dicho logger cumplirá funciones de scrutineering y servirá para verificar que los datos presentados por el participante en la ficha técnica individual CRT coinciden con los datos grabados en el logger. También servirá para verificar prestaciones de los vehículos durante el desarrollo de las pruebas y poder reubicar en una clase determinada a vehículos con disparidad de prestaciones respecto a otros.

El proceso de instalación del logger y los requerimientos para poder instalarlo vienen reflejados en el Anexo 3 del presente capítulo del reglamento.

La negativa por parte de un participante a la instalación de estos equipos por parte del organizador se contemplará como una falta muy grave del reglamento y será

contemplada bajo el mismo criterio que la negativa a pasar una verificación técnica por parte del colegio de comisarios deportivos.

15

Así mismo, el no funcionamiento o la no presencia de los requisitos para instalación de data logging del Anexo 3 del presente capítulo del reglamento, podrá ser sancionado con la exclusión de todos los resultados del participante durante el fin de semana.

## **ART. 11.- PUBLICIDAD OBLIGATORIA:**

Para el beneficio de todos, la organización podrá reservarse espacios para compromisos publicitarios. Este apartado puede sufrir modificaciones. Para más información referirse al artículo 9.1 del reglamento deportivo

1. Franja superior del parabrisas delantero
2. Espacio de 50x40 en puertas delanteras
3. Matriculas

Es obligatorio que todos los vehículos lleven el nombre y apellido (inicial y apellido), con una altura de letra de 70mm, en la parte superior derecha del parabrisas, por debajo del parasol obligatorio.

Será obligatoria la colocación en el parabrisas delantero, así como en el trasero, margen superior derecho, de número con el dorsal del participante.

## ANEXO 1: PROTOCOLO DE ADMISIÓN Y FICHA TÉCNICA INDIVIDUAL (CRT)

16

Dado que el campeonato permite la participación de vehículos con preparaciones muy diversas, la Ficha Técnica Individual (FTI) es el documento oficial mediante el cual el participante declara las especificaciones reales de su vehículo.

Esta información será utilizada por los comisarios técnicos tanto como para ubicar a los vehículos en la Clase más apropiada, como para realizar las verificaciones técnicas que sean necesarias.

### 1. Procedimiento de admisión:

Todo participante con un vehículo que no cumpla estrictamente un reglamento de copa monomarca, challenge, campeonato con regulación FIA / histórico debe enviar la FTI cumplimentada al correo oficial de la organización: [tecnico@promocopa.es](mailto:tecnico@promocopa.es). Dicha FTI puede ser descargada de la página web oficial del organizador del campeonato: [www.promocopa.es](http://www.promocopa.es)

El envío debe realizarse con un mínimo de 7 días naturales de antelación a la primera sesión cronometrada del evento.

El departamento técnico revisará los datos y confirmará la Clase asignada en primer momento. Esta ubicación puede ser modificada según lo dispuesto en el artículo 2 del presente capítulo del reglamento.

La organización se reserva el derecho de solicitar aclaraciones o fotos adicionales.

### 2. Contenido de la Ficha Técnica Individual (FTI)

El formulario de la FTI incluirá obligatoriamente los siguientes campos:

- Datos del Vehículo: Marca, modelo y año de fabricación original.
- Motorización: Nº de cilindros, cilindrada original y cilindrada real (cc).
- Tipo de aspiración (Atmosférico / Turbo / Compresor).
- Tipo de colector de admisión y referencia del mismo (colector original, admisión por cuerpos de mariposa, etc)
- Referencia de los árboles de levas cuando estos sean diferentes al montado originalmente
- Marca y modelo exacto del turbocompresor cuando este sea diferente al montado originalmente.
- Régimen de giro máximo
- En caso de sobrealimentación: soplado del compresor / turbo en el régimen de potencia máxima.
- Potencia (CV) y par motor (Nm).
- Transmisión: Tipo de caja de cambios (Manual / Secuencial / DSG) y número de velocidades.
- Tipo de diferencial montado: libre, torsesen o LSD discos y rampas.

- **Peso:** Peso mínimo medible en cualquier momento del fin de semana. Incluye piloto y equipamiento de seguridad del mismo (vestimenta, casco, hans)
- **Seguridad:** Referencia del arco de seguridad (homologación FIA o certificación de fabricante, o Anexo J).
- **Electrónica:** Modelo de ECU y confirmación de compatibilidad con el sistema de Data Logging (Anexo 3).
- **Ancho de vías** delantero y trasero
- **Elementos aerodinámicos** añadidos

17

## 4. Verificación de Datos

Las verificaciones técnicas se realizarán tomando como base los datos declarados en esta ficha.

Si durante una verificación (estática o mediante data logger) se detecta que cualquier elemento, dato o no coinciden con la FTI, se considerará infracción grave.

El incumplimiento de la veracidad de la FTI podrá conllevar la descalificación de los resultados del fin de semana o la reubicación obligatoria en una clase superior.

## 5. Confidencialidad

Los datos técnicos específicos aportados por los participantes tienen carácter estrictamente confidencial entre el participante y el comité técnico. Solo se publicarán datos generales (Clase, Piloto, Coche) en las listas oficiales.

## ANEXO 2: DIMENSIONES MÁXIMAS DE ELEMENTOS AERODINÁMICOS

18

Se establecen las siguientes limitaciones para los elementos aerodinámicos añadidos, siempre que estos no formen parte del reglamento de las copas / challenges o trofeos para los que fueron diseñados (consultar artículo 4.1.1 del presente capítulo del reglamento):

### 1. Splitter Delantero (Labio inferior)

- Longitud Frontal: No podrá sobresalir más de 150 mm respecto al punto más alejado del paragolpes delantero (carrocería), medidos en proyección vertical sobre el suelo (figura 1)
- Anchura Lateral: En los extremos laterales del paragolpes, el splitter no podrá sobresalir más de 30 mm respecto a la anchura máxima de la carrocería en ese punto.
- Seguridad: El splitter debe tener los bordes redondeados (radio mínimo de 5 mm) para evitar aristas cortantes.

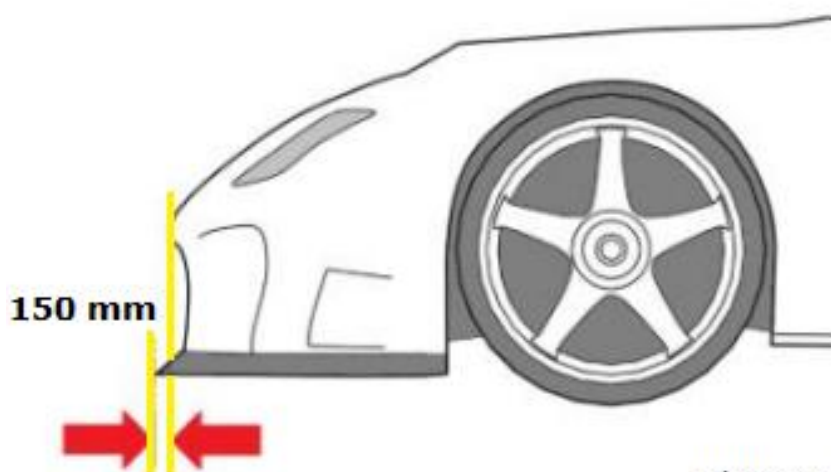


Figura 1

### 2. Difusor Trasero

- Longitud Trasera: Ninguna parte del difusor podrá sobresalir más de 80 mm respecto al plano vertical del punto más retrasado de la carrocería original (excluyendo el escape) (figura 2).
- Anchura Lateral: No podrá sobresalir más de 30 mm respecto a la anchura de la carrocería en su zona inferior.

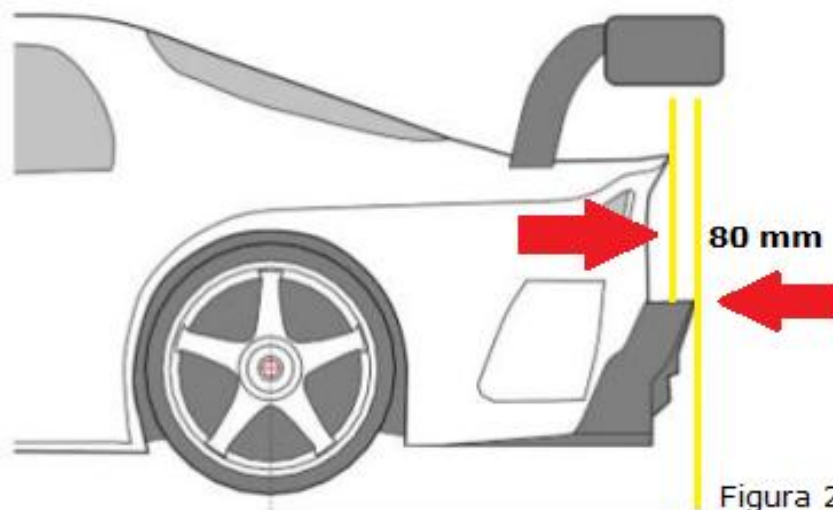


Figura 2

### 3. Alerón Trasero

- Longitud Posterior: En vista cenital (desde arriba), el perfil del alerón no podrá sobresalir por detrás de la vertical del punto más retrasado del paragolpes trasero y/o difusor trasero (figura 3).
- Anchura Total: No podrá sobresalir en ningún caso de la anchura máxima de la carrocería del vehículo (sin contar espejos retrovisores).
- Altura Máxima: El punto más alto del alerón no podrá superar la cota máxima del techo del vehículo, medida sobre una línea horizontal paralela al suelo.
- Soportes: Deben ser rígidos y no permitir el movimiento del alerón en marcha (aerodinámica activa prohibida).

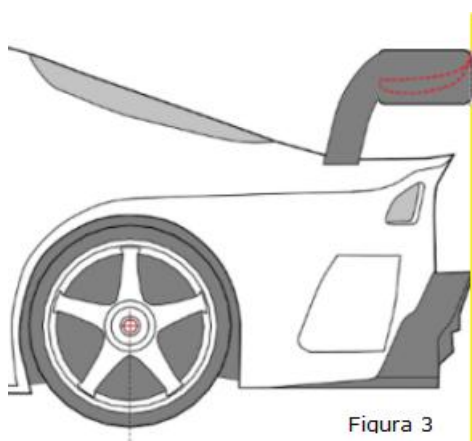


Figura 3

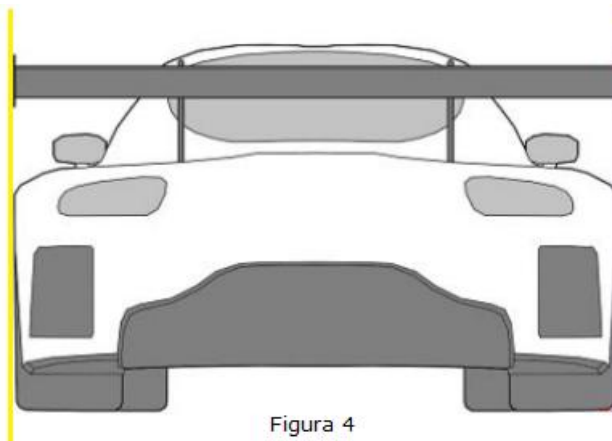


Figura 4

### 4. Limitaciones Adicionales de seguridad

- Canards / Flics: Se permiten aletines laterales en el paragolpes delantero siempre que no sobresalgan más de 50 mm de la anchura del coche y no tengan aristas cortantes.
- Materiales: Se prohíbe el uso de materiales que puedan astillarse de forma peligrosa en caso de impacto. Los elementos deben estar sólidamente fijados; si un

elemento aerodinámico presenta riesgo de desprenderse, el vehículo podrá ser retirado de pista mediante bandera técnica.

- VISIBILIDAD: Ningún elemento aerodinámico podrá obstruir la visión de los dorsales, luces de freno o señalización del vehículo.

20

## 5. Regulaciones adicionales:

- Fondo Plano: Se prohíbe el cierre total del fondo del vehículo (fondo plano) entre el eje delantero y el eje trasero. Solo se permiten superficies aerodinámicas en la zona anterior al eje delantero (splitter) y posterior al eje trasero (difusor). Esta norma no será aplicable si el vehículo dispone de un fondo plano en el correspondiente reglamento de su copa / challenge / competición para la que fué diseñado (Ej.: Leon Copa MK2)
- Materiales Prohibidos: Se prohíben elementos de metacrilato o materiales que estallen en fragmentos cortantes tras un impacto.
- Aerodinámica Móvil: "Cualquier sistema de aerodinámica activa (alerones que cambian de ángulo, DRS, flaps móviles) está estrictamente prohibido. Todos los elementos deben estar fijados rígidamente a la estructura del vehículo."

## ANEXO 3: REQUERIMIENTOS PARA LA INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE DATA LOGGING

21

El presente anexo detalla las obligaciones técnicas que deben cumplir los vehículos participantes para permitir la instalación de los dispositivos de adquisición de datos (Data Logging) que pueden ser instalados de forma aleatoria por la organización, según lo estipulado en el Art. 10 del Reglamento Técnico. El dispositivo utilizado por la organización para estos fines será un AIM SOLO 2 / SOLO 2 DL.

En caso de que el participante dispusiera de un logger AIM instalado y funcionando, toda la información almacenada por el mismo durante el fin de semana en el que se disputa la competición, podría ser requerida en cualquier momento por los comisarios técnicos del evento. La negativa por parte del participante a facilitar el acceso al mismo a los comisarios técnicos de la prueba podrá derivar en las sanciones previstas en el artículo 10 del presente capítulo del reglamento.

Para facilitar la monitorización técnica y el equilibrio de prestaciones, todos los vehículos deben estar preparados para la instalación rápida del citado dispositivo. Es responsabilidad del participante asegurar que las señales de alimentación y datos estén disponibles y sean correctas.

Para vehículos equipados con inyección electrónica y/o sistemas de gestión de motor (ECU) que dispongan de protocolos de comunicación externa, será obligatorio cumplir el anexo 3 al completo.

Para vehículos equipados con carburador o una gestión electrónica con un protocolo de comunicación incompatible con el citado logger o inexistente (Ejemplo Bosch L-Jetronic), no tendrá aplicación el punto 2 del presente anexo.

### 1. Punto de Conexión y Accesibilidad

El participante debe instalar un conector accesible para la organización que cumpla, en la medida de lo posible los siguientes requisitos:

- El conector de datos y alimentación debe situarse preferiblemente en el habitáculo, en el lado del pasajero o en la zona central del salpicadero, protegido de interferencias electromagnéticas y del calor excesivo.
- Debe ser accesible sin necesidad de desmontar paneles de la carrocería o componentes mecánicos durante las verificaciones

### 2. Requisitos de conexión de corriente del dispositivo:

Cada vehículo deberá disponer de una toma de alimentación exclusiva para el dispositivo de adquisición de datos que cumpla con los siguientes requisitos:

- Tensión: 12V de corriente continua (DC).

- Positivo (+) bajo llave de contacto (el dispositivo debe encenderse automáticamente al dar el contacto) y Negativo (-) masa de chasis o batería.
- Protección: La línea debe estar protegida por un fusible de 5A

### 3. Conexión de Datos (CAN BUS / ECU)

Para vehículos con gestión electrónica, el participante debe facilitar el acceso a la red CAN del vehículo.

Los cables de datos deben provenir directamente del mazo de la ECU, del puerto de diagnóstico OBD, o de algún conector específicamente diseñado para ello.

El participante debe informar a la organización del baud rate (velocidad) y el protocolo de salida de su ECU (ej. BMW\_OBDII, Motec\_CAN, Haltech\_Generic, etc.).

### 4. Documentación Técnica Obligatoria (Ficha de Instalación)

Junto con la documentación del vehículo (Art. 3.6), el participante deberá aportar una "Hoja de Instalación de Data Logging" que incluya obligatoriamente:

- Un diagrama donde se especifique la procedencia de la señal (ECU, Puerto OBD2 o sensores directos) y los puntos de toma de corriente.
- Identificación de Pines (Pinout): Descripción de cada pin en el conector del vehículo (V+, V-, CAN High, CAN Low).
- Registro Fotográfico (se deben incluir imágenes ilustrativas a modo de ejemplo):

Foto 1: Ubicación general del conector en el habitáculo.

Foto 2: Detalle del conector con los cables identificados por colores o posiciones.

Foto 3: Ubicación de la ECU motor.

### 5. Instalación Física (Soporte)

El dispositivo AIM Solo 2 DL se fija mediante una base magnética metálica.

El participante debe prever un espacio libre y plano en el salpicadero, o un soporte atornillado.

No se permite la instalación en zonas que queden ocultas por fibra de carbono o soportes metálicos que bloqueen la señal GPS.

### 6. Sanciones por Incumplimiento

Como indica el Art. 10, la imposibilidad de lectura de datos por falta de alimentación, error en el esquema facilitado por el participante o ausencia de los conectores aquí descritos, será motivo de sanción técnica que podrá derivar en la exclusión de los

resultados de la prueba.

23

## 7. Responsabilidad, custodia y daños:

El dispositivo AIM Solo 2 DL se entrega al participante por parte del organizador.

El concursante es el único responsable de su custodia desde el momento de la entrega hasta su devolución.

**Daños y Pérdida:** En caso de daño por accidente, instalación defectuosa, pérdida o robo del dispositivo mientras esté bajo la custodia del participante, este deberá abonar a la organización el valor de reposición del equipo.

Queda estrictamente prohibida la manipulación interna del dispositivo, la desconexión deliberada durante la prueba o el intento de borrado de datos. Cualquier anomalía detectada en el logger tras su devolución será investigada por el Colegio de Comisarios Deportivos y podrá derivar en descalificación.

## CAPÍTULO II – Saxo Trophy

24

### ARTÍCULO 1. VEHÍCULOS ADMITIDOS

**1.1.** La Saxo Trophy Jarama RACE está reservada exclusivamente a los vehículos de la marca CITROËN, modelo SAXO 1600cc 8 válvulas versión estética VTS y VTR fase 1 y fase 2 equipados con tipo de motor NFT, correspondiente a la última versión de 100cv.

Los vehículos, aunque originalmente no fueran modelos VTS, pueden utilizarse cumpliendo la estética VTS. Todo vehículo convertido debe cumplir las mismas características mecánicas, eléctricas, morfológicas y electrónicas que el modelo Citroën Saxo VTS con tipo de motor NFT.

Es obligatorio tener montado el kit de competición comercializado por la organización, todo ello con las limitaciones recogidas en el presente capítulo del reglamento y sus anexos.

Siempre será de aplicación la norma más restrictiva de las contempladas en la documentación citada.

Sólo se permitirá la participación de los nuevos vehículos que el Organizador disponga.

Todos los vehículos deberán presentar un aspecto impecable de carrocería y pintura en las verificaciones previas de cada prueba para poder participar en cada una de las pruebas.

Además, todos los vehículos deberán tener colocada la publicidad obligatoria en los lugares dispuestos para ello en el presente reglamento. De lo contrario, el organizador se reserva el derecho a no admitir en la prueba a los coches que no la presenten, no pudiendo, por tanto, participar en la misma.

En algunos artículos del presente capítulo del reglamento se hace referencia a piezas catalogadas como "de serie". A estos efectos, se consideran piezas de serie:

- Todas aquellas cuya referencia venga en el catálogo de recambios de Citroën para el número de bastidor de las versiones 1.6 VTS 8v con tipo motor NFT (100cv).
- Todas aquellas, que siendo de otras marcas diferentes a la pieza suministrada en origen, cumplen la misma función y tienen las mismas características mecánicas, eléctricas, morfológicas y / o electrónicas.

**TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE CAPÍTULO DEL REGLAMENTO Y EN SUS POSIBLES ANEXOS, ESTÁ PROHIBIDO.**

## ARTÍCULO 2. NORMAS GENERALES PARA LOS VEHÍCULOS INSCRITOS

25

Todos los vehículos deberán cumplir, durante toda la prueba, con los reglamentos vigentes, artículo 253 de Anexo J del CDI, así como las disposiciones del presente capítulo del reglamento. Cualquier infracción detectada, serán objeto de una posible investigación por parte del cuerpo técnico de comisarios, que podría conllevar una sanción en función del criterio de los Comisarios Deportivos.

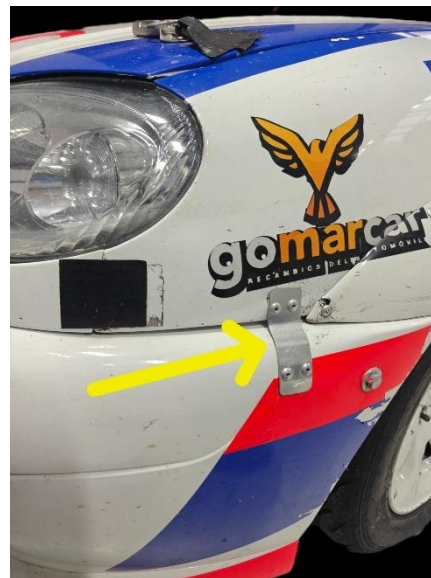
### 2.1 Normativa general aplicable:

Será de aplicación el art. sobre equipos de seguridad del Anexo J del CDI vigente, en sus apartados:

| Nº de art.                                                                                                         | Artículo referencia del Anexo J - Art 253 del CDI 2026 | Normativa aplicable          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|
| 1                                                                                                                  | Construcciones peligrosas                              | Aplicar artículo 1 completo  |
| 2                                                                                                                  | Dispositivos opcionales                                | Aplicar artículo 2 completo  |
| 3                                                                                                                  | Protección de canalizaciones                           | Aplicar artículo 3 completo  |
| 4                                                                                                                  | Seguridad de frenado                                   | Aplicar artículo 4 completo  |
| 5                                                                                                                  | Fijaciones suplementarias                              | Aplicar artículo 5 completo  |
| 6                                                                                                                  | Cinturones de seguridad                                | Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4.      |
| 7                                                                                                                  | Extintores. Sistema de extinción.                      | Aplicar 7.3 y 7.4.           |
| 8                                                                                                                  | Arcos de seguridad *                                   | Aplicar 8.1.3.               |
| 9                                                                                                                  | Retrovisores.                                          | Aplicar artículo 9 completo  |
| 10                                                                                                                 | Enganche de remolque.                                  | Aplicar artículo 10 completo |
| 11                                                                                                                 | Parabrisas                                             | Aplicar artículo 11 completo |
| 12                                                                                                                 | Fijaciones de seguridad del parabrisas.                | Aplicar artículo 12 completo |
| 13                                                                                                                 | Cortacircuitos                                         | Aplicar artículo 13 completo |
| 14                                                                                                                 | Protección contra incendios                            | Aplicar artículo 14 completo |
| 15                                                                                                                 | Fijación/Soporte de asientos                           | Aplicar artículo 15 completo |
| 16                                                                                                                 | Apoyacabezas                                           | Aplicar artículo 16 completo |
| *Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado, y que figure en la ficha de homologación. |                                                        |                              |

### 2.2 Normativa y recomendaciones específicas:

**2.2.1 Paragolpes:** Es importante asegurar especialmente la instalación de los tubos de escape o parachoques, entre otras. En el caso de los paragolpes, se recomienda instalar soportes adicionales en los laterales (tanto en el delantero como en el trasero), así como añadir sujeciones extra mediante cintas de tela en la parte delantera. Se adjuntan fotos ilustrativas a modo de ejemplo:



**2.2.2. Ganchos remolque:** Los equipos deberán instalar la cinta de remolcar para la parte delantera y mantener la anilla de remolque original en la parte trasera. Ambos sistemas deberán ser visibles a simple vista y estar claramente identificadas, mediante el uso de adhesivos indicativos.

**2.2.3. Cortacorrientes:** El cortacorriente general deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, bobinas, encendida, etc.) e igualmente parar el motor. Este corta-corrientes deberá ser un modelo anti-chispas y deberá poder ser accionado tanto desde el exterior como del interior del vehículo. Ha de estar claramente indicado por un relámpago rojo dentro un triángulo azul, rodeado por una línea blanca de un mínimo de 12cm de base. La marca y modelo de los cortacorrientes es libre, siempre que cumpla el estándar de estos sistemas para un vehículo de competición.

**2.2.4 Combustible:** La gasolina utilizada por los vehículos participantes será la comercial, de venta en estaciones de repostaje, sin aditivos y con un índice de octano máximo de 98

**2.2.5 General:** A nivel general, los siguientes puntos son de obligado cumplimiento:

1. Suprimir las moquetas interiores, asientos, cinturones de seguridad y guarnecidos
2. La fijación del asiento del conductor y de las placas de lastre deben realizarse sobre las bases y soportes incluidos en el KIT. Se permite la instalación de guías para regular la distancia del asiento al volante.
3. Es obligatorio suprimir la rueda de repuesto y su soporte.
4. Es obligatorio suprimir el bloqueo de la dirección.
5. Se autoriza el montaje de tapas de faros en sustitución de los faros originales. No obstante, en condiciones de baja visibilidad, consultar artículo 2.2.6.

**2.2.6 Iluminación:** Obligatoriamente los vehículos deben tener instaladas luces de posición posterior con una potencia de 5W, así como luces de freno con potencia de 21W. También es obligatoria la instalación de una luz posterior antiniebla o de lluvia, que sea claramente visible desde atrás, con una lámpara de 21W.

27

En caso de malas condiciones meteorológicas, dicha luz deberá ser conectada desde el momento que el director de carrera dé la orden, debiéndose mantener encendida durante tanto tiempo como el vehículo esté en pista. Dichas órdenes serán dadas desde el control de señalización ubicado en la línea de llegada por medio de pancartas.

En casos excepcionales, donde los comisarios deportivos y/o el organizador establezcan que existen condiciones de baja visibilidad: **será obligatorio el uso de los faros de lantereros del vehículo.** Dicha condición, será notificada por la organización a los participantes en la mayor brevedad posible, a través del tablón oficial de anuncios y/o los canales de comunicación habilitados para ello. Los vehículos, que, en estas condiciones, no tengan **instalados y funcionando** el sistema original de alumbrado delantero no podrán tomar parte en la salida de cualesquiera que sean las pruebas a disputar bajo dichas condiciones.

**2.2.7. Sorteo de unidades electrónicas de motor:** El delegado técnico podrá sortear las centralitas electrónicas de todos los vehículos en cada uno de los meetings disputados. En el caso de efectuarse dicho sorteo, se realizará acorde a lo especificado en el Anexo 1 del presente capítulo del reglamento.

**2.2.8 Alerón trasero:** la instalación de este dispositivo exterior es opcional. En caso de llevarlo instalado, solo están autorizados los siguientes tipos:



## ARTICULO 3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO. COMPOSICIÓN DEL KIT

28

Todos los vehículos inscritos deberán contar con un kit de conversión específico para poder disputar cualquier prueba de la Saxo Trophy Jarama Race. Dicho kit deberá estar correctamente instalado en el vehículo y deberá cumplir en todo momento, las normas y artículos que vienen reflejados en:

- Artículo 253 del Anexo J del CDI versión 2026.
- Capítulo II del reglamento técnico del CRV (específico Saxo Trophy Jarama Race)

### 3.1 ADQUISICIÓN DEL KIT Y COMPONENTES DE RECAMBIO

El KIT de transformación de un vehículo de calle Citroën Saxo VTS al estándar Saxo Trophy Jarama race, deberá ser siempre suministrado por la organización. No está permitida la instalación de ningún componente del kit comprado a un distribuidor distinto a la organización, aun siendo de la misma marca y modelo que el suministrado.

Cualesquiera de los componentes que conforman el kit, sólo podrán adquirirse a través del canal oficial del organizador, a través de la web: <https://promocopa.es/>.

Cualquier otro canal de venta **no está autorizado** y en caso que se detectase que alguno de los elementos ha sido adquirido a través de un canal de venta no oficial, el vehículo en cuestión no podrá tomar parte en la salida de ninguna de las competiciones organizadas por Promocopa, hasta que resuelva la situación.

### 3.2 ARCO DE SEGURIDAD

El arco está fabricado por AST ROLLCAGE, y cumple la reglamentación de seguridad específica. Consta de seis puntos de anclaje, con refuerzo en X en la puerta izquierda. Incluye todo lo necesario para su montaje, tales como bases de anclaje y tornillería. La instalación del arco deberá ser ejecutada por un instalador autorizado y/o un profesional de sector que garantice que la misma cumple con el capítulo II reglamento presente.

Si algún vehículo presenta defectos en la instalación o estado del arco de seguridad (en base a los artículos 2 al completo, 3 y 3.1 del presente capítulo del reglamento) no será admitido a disputar ninguna prueba hasta que resuelva dichos defectos y el delegado técnico de su visto bueno.

El arco de seguridad debe presentar, en todo momento, el número de serie que identifica cada uno de ellos. Dicho número se puede encontrar en una placa grabada y soldada en el lado izquierdo del arco trasero. A modo identificativo, se puede comprobar en la siguiente foto.



### 3.3 SUSPENSIÓN

Los amortiguadores delanteros y traseros serán de la marca TECNOSHOCK, modelo SAXO Trophy 8V, y han sido desarrollados específicamente para esta copa monomarca. Los muelles, también son específicos para este trofeo y son igualmente suministrados por la organización.

El conjunto formado por los amortiguadores delanteros, traseros y los muelles delanteros se denomina kit suspensión Saxo Trophy.

No está permitida la apertura, reparación o modificación de ninguno de los elementos suministrados en el kit de suspensión. Los amortiguadores pueden ser verificados en cualquier momento por el suministrador de los mismos: Tecnoshock Racing shocks SL. En caso de que el organizador o el delegado técnico determinen que los amortiguadores deben ser verificados, se realizará acorde a lo especificado en el Anexo 2 del presente capítulo del reglamento. Tampoco está permitida la sustitución de ninguno de los elementos que conforman el kit de suspensión Saxo Trophy, por cualquier otro modelo o tipo diferente al suministrado por la organización.

En caso de necesidad de comprobación o reparación por parte del participante, la única empresa que puede realizar dichos trabajos es Tecnoshock Racing shocks SL.

### 3.4 FRENOS

El sistema de frenos al completo deben ser el original según especifica el artículo 1 del presente capítulo del reglamento, a excepción de los siguientes componentes:

- Las pastillas de freno delanteras deberán ser FERODO Racing, gama DS3.12 y modelo FCP876G.

- Las Pastillas de freno traseras deberán ser de la marca FERODO Racing, gama DS2500 y modelo FCP558H. 30

Las pastillas de freno serán **material suministrado obligatoriamente por el organizador**, con el fin de garantizar la igualdad entre participantes. Éstas deberán ir convenientemente **referenciadas y selladas** como componente original de la Saxo Trophy. En caso de que, en las verificaciones técnicas de cada evento, algún participante no lleve instaladas las pastillas de freno descritas en este artículo, éste será descalificado de todas las pruebas del evento del fin de semana.

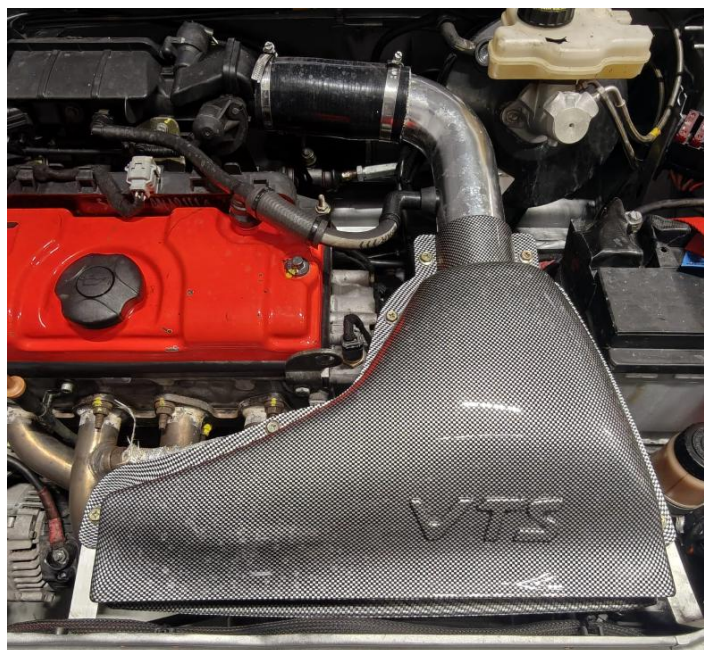
### 3.5 ADMISIÓN

El sistema de admisión de aire original debe ser modificado de la siguiente forma: se debe retirar la caja del filtro de aire original, así como sus tuberías y sustituirlos por una campana de admisión específica para Citroën Saxo VTS 1.6 8v. Las marcas admitidas para este elemento son: Raceland, Modauto y BTR. El sistema está compuesto por los elementos que se detallan en la siguiente fotografía, donde se incluyen las medidas exteriores de la campana de admisión:



El montaje final del sistema de admisión quedaría como sigue:

31



### 3.6 ESCAPE

Todos los vehículos participantes irán provistos del colector de escape suministrado por la organización. En caso de no disponer del mismo, será necesario adquirirlo a través de la ORGANIZACIÓN. No está permitida la instalación de ningún otro tipo de colector, así como tampoco un colector adquirido fuera de la organización. Dicho colector lleva grabado un logotipo específico, que puede observarse en la siguiente fotografía:



La línea de escape debe ser suministrada por la organización en el kit. En caso de necesidad de sustitución, la nueva línea de escape deberá comprarse a la organización, a través del canal habitual de suministro de recambios.

## 3.7 NEUMATICOS

32

Neumático único marca NANKANG modelo NS2R en la medida 185/60/14.

El suministrador único de neumáticos es la organización mediante el canal de venta habitual. Todos los neumáticos deben ir correctamente marcados por la organización.

## 3.8 ELEMENTOS DE SEGURIDAD Y VARIOS

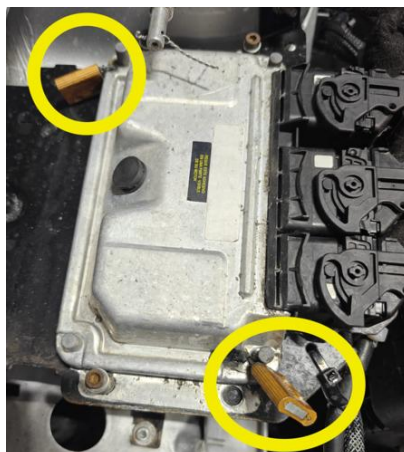
Con el kit de conversión se incluyen los siguientes elementos:

1. Desconector de batería con tirador externo 6P ECO
2. Protectores de arco de seguridad RRS 91 cm
3. Red de ventanilla
4. Cierres de seguridad de capó y portón.
5. Extintor de mano 2kg ECO
6. Volante
7. Piña C/5140M
8. Base lateral bucket
9. Arnés FIA
10. Espárragos y tuercas de rueda
11. Verificación y precintado de la unidad de motor, caja de cambios y motor.
12. Arco de seguridad AST ROLL CAGES
13. Suspensión TECNOSHOCK
14. Escape
15. Colector de escape Saxo Trophy
16. Pastillas delanteras FERODO
17. Pastillas traseras FERODO
18. Paneles de puerta
19. Espárragos y tuercas de rueda
20. Campana de admisión RACELAND
21. Soporte específico Citroën Saxo SPARCO 00499049
22. Cristales de policarbonato
23. Electrónica Saxo Trophy
24. Grupo corto 14x60
25. Verificación y precintado de la unidad de motor, caja de cambios y motor

## 3.9 PRECINTOS DE SCRUTINEERING

Todos los vehículos deben presentar en todo momento durante la competición del fin de semana una serie de precintos de scrutineering previamente instalados por el departamento técnico de la organización, o, en su defecto quien ésta designe, en los siguientes elementos:

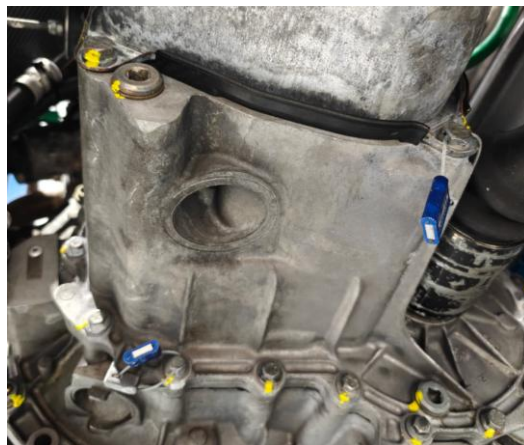
- Dos precintos en la unidad electrónica de motor. Uno en cada extremo de la misma. Para ello se requiere efectuar dos taladros en la ECU y sellarlos convenientemente después de instalar los precintos.



- Tres precintos en el motor. Dos entre cárter y bloque motor y uno dispuesto entre un tornillo de la tapa de la correa de distribución y la tuerca superior de la tapa de balancines.



- Dos en la caja de cambios. Uno entre un tornillo de fijación y la tapa de la 5ª velocidad y otro situado entre la envolvente y un tornillo de fijación de la misma (imagen sólo con fines ilustrativos)



La **no presencia** de alguno de los precintos, un **estado irregular**, o **cualquier tipo de manipulación detectada** durante cualesquiera de las verificaciones de una prueba, supondrá automáticamente que el participante no estará autorizado a tomar la salida en ninguna de las pruebas restantes del campeonato. Para poder volver a participar, es requisito imprescindible recibir una autorización por parte del organizador que le permita participar en la siguiente prueba. Ésta, podrá conseguirse después de que la entidad designada por la organización (departamento técnico) realice una verificación de los componentes afectados. El lugar y fecha de esta verificación deberá ser designado por el organizador de la prueba, y los gastos de estas operaciones correrán por cuenta del participante.

El Comisario Técnico designado para la Saxo Trophy Jarama RACE por el organizador, junto con los Comisarios Técnicos de la prueba podrán verificar, en cualquier momento de las pruebas, el estado de los precintos y todos los elementos del vehículo que consideren.

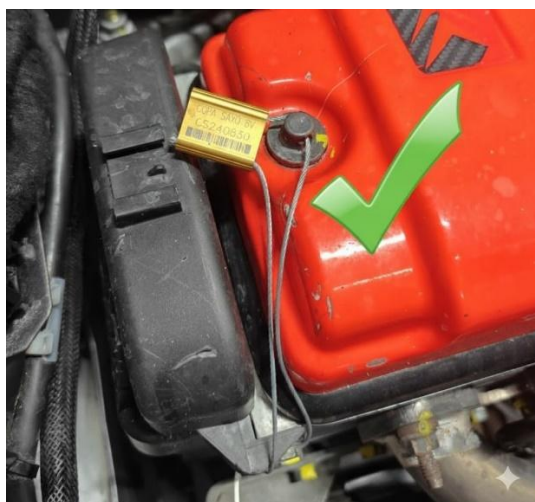
Si un participante necesitara realizar cualquier reparación que supongan un cambio de precinto, bien sea dentro de la competición de un fin de semana, o bien en otro período, deberá ponerse previamente en contacto con el departamento técnico designado por el organizador, que facilitará instrucciones de cómo proceder para verificar el componente afectado.

Un precinto roto o dañado, aunque sea por desgaste natural de las piezas, será considerado como una irregularidad técnica y comportará las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo. El participante es el responsable directo del estado y control de los precintos.

Cualquier participante que sustituya, antes, mientras o durante una carrera o entrenos, tanto libres como oficiales, una pieza precintada por otra precintada, deberá solicitar autorización y comunicar el cambio, así como entregar la hoja con los números de los precintos de la pieza nueva a los comisarios técnicos.

Es responsabilidad absoluta del participante acudir a los distintos meetings con el motor y la caja de cambios debidamente precintados. La organización intentará, **en la medida de lo posible**, facilitar horarios de precintaje durante el fin de semana, con el fin de resolver incidencias mecánicas durante el desarrollo de las pruebas. No obstante, la no disposición por parte de la organización de estos slots de tiempo durante un fin de semana, cualesquiera que sean las razones, no eximen a los participantes de disputar las pruebas con los precintajes de motor, caja de cambios y ECU motor debidamente realizados.

Los precintos de color negro o rojos de anteriores ediciones no serán válidos durante la temporada 2026. Los únicos precintos válidos serán los de color dorado / amarillo. Cualquier participante que tenga alguno de los componentes con precintos no válidos, deberá volver a pasar una verificación como si el componente no tuviera precintos de scrutineering. Los costes acarreados de esta operación, serán asumidos por el participante



## ARTÍCULO 4. PESO

### 4.1 PESO MÍNIMO

Es el peso del coche en orden de marcha, en cualquier momento de la prueba, sin carburante, ni piloto, ni ningún otro añadido excepto (si fuese el caso) un lastre debidamente precintado.

### 4.2 PESO MÍNIMO EN CARRERA.

Es el peso del vehículo en marcha, tal y como acaba de participar en las pruebas de la carrera, con el piloto a bordo, su equipamiento de seguridad (casco y Hans) y la cantidad de gasolina que permanece en el depósito.

En caso de que, en el momento de pesaje, falte algún componente del vehículo, (como por ejemplo paragolpes, componentes de carrocería, etc), a consecuencia de algún percance durante el desarrollo de la prueba (tales como accidentes, salida de pista, colisión..., etc), el participante estará obligado a presentar las piezas que falten (en buen estado, sin ningún peso añadido) para su posterior pesaje. El peso en carrera de dicho vehículo se calculará sumando el peso en carrera al final de la prueba (sin los elementos que falten) y el de los componentes faltantes.

El peso del vehículo no podrá ser inferior a 910 kilogramos, en ningún momento bajo las condiciones arriba reseñadas. Se admitirá una tolerancia del 0,2%, según lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de

España 2026. Este peso podrá ser verificado en cualquier momento de las pruebas y en las condiciones en que se encuentre en ese momento el vehículo. 36

Se instaure un sistema de handicaps por resultados, que consistirá en la adición de placas de lastre en las bases previstas para ello, según los artículos 2.2.5 y 5.17 del presente capítulo del reglamento. Dicho sistema estará reflejado en el reglamento deportivo de la Saxo Trophy Jarama Race.

## ARTÍCULO 5. MODIFICACIONES PERMITIDAS

Solo estarán admitidas las modificaciones en los diferentes componentes que conforman el kit, o elementos que trae de origen el vehículo las reformas que se detallan a continuación.

Cualquier modificación o alteración realizada en el vehículo que no esté explícitamente reflejada en este reglamento **queda totalmente prohibida**. Las sanciones por estos motivos irán desde la descalificación de los resultados del fin de semana, hasta la posible no admisión en la inscripción de futuras pruebas por parte de la organización.

### 5.1 MOTOR

**No está permitida ninguna modificación en cualquier elemento que conforme el grupo motor.** Cualquier pieza del mismo que tenga que ser sustituida, deberá hacerse por cualquier otra con especificaciones originales. A estos efectos, además:

- No podrá modificarse la posición de ninguno de los componentes que forman el grupo motor
- No podrán modificarse ninguna medida de cualesquiera de los componentes que forman el grupo motor, excepto las admitidas en el presente capítulo del reglamento.
- No podrá modificarse o alterar la forma de ninguno de los componentes del grupo motor.

#### 5.1.1 Posición del motor respecto al chasis:

No se puede modificar la ubicación o posición.

Los soportes de motor son libres siempre y cuando mantengan el motor en la misma posición que la original.

#### 5.1.2 Peso mínimo de los componentes del motor:

No está permitido aligerar ningún elemento del grupo cinemático del motor. Se establecen unos pesos mínimos para los siguientes componentes:

- Volante motor: peso mínimo sin tornillos y con corona de arranque instalada 5680 gramos (-5gr tolerancia)
- Cigüeñal: peso mínimo sin polea, engranaje de la distribución, chaveta o tornillos: 000000 gramos
- Conjunto pistón – biela: incluidos segmentos, bulón, tornillería de la biela, pero sin incluir casquillos de biela: 000000 gramos
- Eje de balancines: incluido taqué mecánico y tuerca. 2950 gramos (-3 gr tolerancia)
- Polea accesorios cigüeñal: 550 gramos (-2 gr tolerancia)

## 5.1.3 Dimensiones de los elementos más importantes:

Los siguientes elementos del motor tienen no pueden superar, en ningún caso, las medidas que se detallan a continuación:

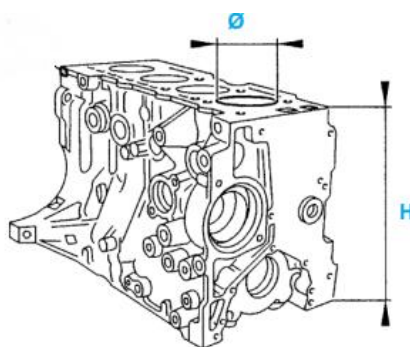
- Bloque motor:

| Componente                   | Medida nominal | Valor límite permitido | Tolerancia |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------|
| Diámetro camisa del cilindro | 78,5 mm        | 78,9 mm como máximo    | +0,02 mm   |
| Altura bloque motor          | 265,23 mm      | 265,03 mm como mínimo  | - 0,02 mm  |

El diámetro de la camisa del cilindro se medirá a 10 mm del borde superior de la misma.

La altura del bloque será la comprendida entre los planos de anclaje con el cárter (inferior) y con la culata (superior)

Ambos pueden verse en el siguiente diagrama ilustrativo



- Pistones:

| Componente      | Medida nominal | Medida máxima permitida | Tolerancia |
|-----------------|----------------|-------------------------|------------|
| Diámetro pistón | 78,455 mm      | 78,855 mm               | + 0,02 mm  |

Dicha medida no podrá ser superior en ningún punto del diámetro exterior del pistón. 38

No están permitidos los pistones con protuberancia en la cámara de combustión de otros motores de la gama TU5, pese a que en el cruce de referencias puedan aparecer en los catálogos de recambios como compatibles.

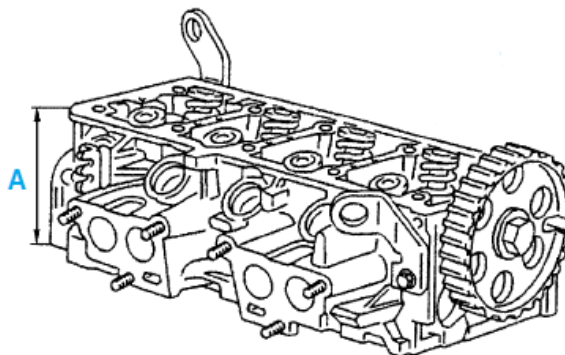


- Cigüeñal: la carrera del motor debe permanecer inalterada, siendo su medida 82 mm (+/- 0,1 mm).

- Culata:

| Componente | Medida nominal | Medida mínima permitida | Tolerancia |
|------------|----------------|-------------------------|------------|
| Culata     | 111,2 mm       | 109 mm                  | - 0,02 mm  |

Dicha medida corresponde a la distancia entre el plano superior de la culata (tapa de balancines) y el plano inferior de la misma (junta de culata): A en la imagen ilustrativa siguiente

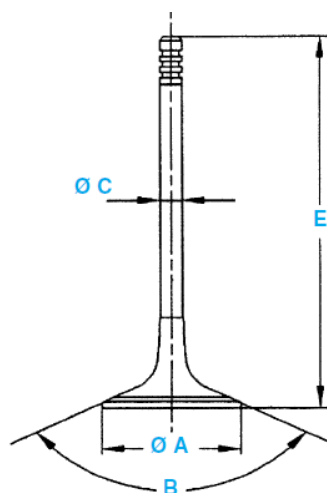


La relación de compresión es libre, siempre que se cumplan las medidas de los componentes afectados, reflejadas en este capítulo del reglamento. 39  
Está prohibido manipular, modificar o tallar los conductos de admisión o escape de la culata. Cualquier alteración respecto a la forma y dimensiones será contemplada como infracción muy grave del reglamento.

- Válvulas:

| Componente        | Diámetro vástago (c) | Diámetro cabeza (a) | Ángulo asiento (b) | Tolerancia    |
|-------------------|----------------------|---------------------|--------------------|---------------|
| Válvula admisión  | 6,97 mm              | 39,5 mm             | 120º               | +0,1 mm / +1º |
| Válvula de escape | 6,97 mm              | 31,4 mm             | 90º                | +0,1 mm / +1º |

Correspondiendo dichas medidas al siguiente diagrama:



- Árboles de levas:

| Componente        | Alzada máxima | Duración ° giro cigüeñal |
|-------------------|---------------|--------------------------|
| Levas de admisión | 5,35 mm       | 240º                     |
| Levas de escape   | 5,35 mm       | 240º                     |

La duración total del árbol de levas reflejada en la tabla anterior se realiza con la válvula abierta 1 mm. La medida de alzada máxima se realiza directamente sobre el propio árbol.

#### 5.1.4 Morfología de los componentes:

No está permitido alterar la forma exterior y/o interior de ninguno de los componentes.

## 5.1.5 Referencias de componentes:

40

En el mercado del recambio de componentes existen marcas que fabrican componentes con calidad original. En el supuesto caso que exista algún componente en el mercado aftermarket cuya referencia sea compatible con la original, pero que no cumpla alguno de los artículos anteriormente descritos (del 5.1.1 al 5.1.4), o que intervenga claramente en el rendimiento del motor, **ésta estará prohibida.**

## 5.1.6. Pruebas en banco de potencia:

Es requisito imprescindible para poder realizar el precintaje de un motor, efectuar una prueba de potencia en un banco designado por la organización, Dicho banco, tratará de ser llevado a todos los meetings que se realicen con el fin de poder precintar motores y cajas de cambio, así como realizar pruebas de potencia al final de los eventos a los participantes designados por el colegio de comisarios de la prueba. Dichas pruebas se realizarán en función de lo establecido en el Anexo 3 del presente capítulo del reglamento y los valores máximos admitidos serán los siguientes:

- Precintaje de motor: la potencia máxima admisible para poder precintar un motor es de 113,99cv, en cualquier circunstancia. No se precintarán motores con una potencia superior a la anteriormente reflejada. No obstante, los cargos derivados de dicha prueba de potencia correrán por parte del participante.
- Para las pruebas de potencia efectuadas en las verificaciones técnicas, después de cualquier prueba del campeonato, se establece una tolerancia de +2cv, con lo que ningún motor podrá exceder de 115,99cv bajo ninguna circunstancia. En caso de superarse este valor, los resultados del participante en las pruebas disputadas anteriormente, durante el mismo meeting en el que se efectuó la verificación, quedarán anulados. Así mismo, los comisarios deportivos podrán añadir cualquier otra decisión que estimen oportuno y que, se sumaría a la arriba descrita.

Con el fin de garantizar la igualdad de prueba para todos los participantes, se establece un protocolo de pruebas de potencia que se deberá seguir, tanto para el precintaje de un motor, como para las pruebas de potencia efectuadas a los participantes a la finalización de cualquier prueba. Dicho protocolo está reflejado en el Anexo 3 del presente capítulo del reglamento.

## 5.2 CAJA DE CAMBIOS

La caja de cambios será del tipo MA que llevan de origen estos. Cualquier intervención y/o modificación de la misma está prohibida.

Se admiten las siguientes referencias de cajas de cambio 20CC05, 20CD22, 20CN05 y 20CD60 o cualquier otra con otra numeración de cajas de cambio tipo MA, que sea idéntica.

tica a estas y mantenga sus desarrollos de transmisión. No está permitida ninguna modificación en cualquiera de sus elementos. Cualquier reacondicionamiento debe ser por piezas con especificaciones de origen.

41

No está permitida la instalación de ningún tipo de diferencial autoblocante. Así mismo, tampoco está permitida la modificación de ningún elemento del diferencial, excepto la sustitución de la corona del grupo del reductor por alguna de las admitidas en el presente reglamento.

Las relaciones de cambio admitidas son las siguientes:

| <b>20CC05</b>   | <b>20CD22</b>   | <b>20CN05</b>   | <b>20CD60</b>   |
|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| GRUPO 17X64     | GRUPO 17X61     | GRUPO 17X61     | GRUPO 17X61     |
| <b>1ª</b> 12X41 | <b>1ª</b> 12X41 | <b>1ª</b> 12X41 | <b>1ª</b> 12X41 |
| <b>2ª</b> 21X38 | <b>2ª</b> 20X39 | <b>2ª</b> 20X39 | <b>2ª</b> 20X39 |
| <b>3ª</b> 29X37 | <b>3ª</b> 28X38 | <b>3ª</b> 30X41 | <b>3ª</b> 28X38 |
| <b>4ª</b> 40X39 | <b>4ª</b> 37X39 | <b>4ª</b> 37X39 | <b>4ª</b> 37X39 |
| <b>5ª</b> 43X33 | <b>5ª</b> 43X33 | <b>5ª</b> 41X35 | <b>5ª</b> 41X35 |

El grupo reductor se puede sustituir por otro con 14 dientes en el piñón del secundario y 60 dientes en la corona (14x60 a partir de ahora). Dicho grupo está disponible a través del organizador en una versión mejorada respecto al 14x60 que se puede encontrar en origen. Se pueden sustituir el grupo final por un 14x60 siempre que:

- Sea un grupo comprado a través de la organización
- Sea un grupo extraído de una caja de cambios tipo MA 3 con especificaciones originales.

No estará permitido el uso de grupos 14x60 con especificaciones no originales adquiridos fuera de la organización.

La corona del grupo reductor puede ser soldada a la carcasa del diferencial. También se permite la mecanización de ambas partes para poder insertar algún tipo de fijación que impida que la corona del grupo reductor y la carcasa del diferencial giren entre sí.

No se puede modificar la ubicación o posición de la caja de cambios respecto al motor ni al chasis.

El kit de embrague (Collarín, maza y disco) es libre, siempre y cuando se respeten sus medidas originales de la maza. El disco de embrague puede ser cerámico.

El volante motor ha de ser el original del coche con sus mismas dimensiones (diámetro 200mm) y el peso mínimo especificado en el artículo 5.1.2 del presente capítulo del reglamento.

Para el sistema de varillaje del cambio, se admite poder cambiar las varillas originales

por unas que sean regulables y con rotulas uniball, a libre elección del piloto.

42

La instalación de un quickshift está permitida y es libre al igual que se pueden modificar los puntos de anclaje de las varillas del cambio.

## 5.3 TRANSMISIONES

Están permitidas las transmisiones con junta homocinética en ambos lados, siempre que se mantengan el estriado del buje y de la caja de cambios de serie.

## 5.4 DIRECCIÓN ASISTIDA

La dirección asistida puede ser desconectada. Se permite la eliminación de la bomba y todas sus tuberías. Sin embargo, esta modificación no puede afectar al peso mínimo del vehículo, especificado en el artículo 4.2 del presente capítulo del reglamento, que deberá ser el mismo que los coches que mantengan el sistema de dirección asistida original.

Se permite la utilización de latiguillos metálicos para sustituir las tuberías originales.

Está permitido la instalación de una cremallera mecánica incluyendo la caña de dirección proveniente de otro modelo Citroën Saxo.

No está permitido el uso de direcciones rápidas o mecanismos externos que alteren la relación de multiplicación del sistema de cremallera.

## 5.5 UNIDAD DE MANDO, SISTEMA ELÉCTRICO Y SENSORES DEL MOTOR

La unidad de mando motor contiene una cartografía específica para la Saxo Trophy Jarama Race. Está prohibida cualquier modificación o alteración de la centralita electrónica entregada con el coche, así como de su cartografía. La no conformidad de un vehículo con este artículo implicará la descalificación de los resultados del participante durante el fin de semana, la rotura de precintos por parte de la organización, así como la necesidad de volver a precintar una unidad de mando motor por parte del participante (de acuerdo a los artículos del presente reglamento). Los gastos ocasionados derivados de este nuevo precintaje correrán a cargo del participante.

**El inmovilizador** de la unidad de mando motor **obligatoriamente debe estar anulado**. Esta operación debe efectuarla el participante por sus propios medios. En caso de no poder realizarlo, puede ponerse en contacto con la organización, que realizará dicho trabajo. Los gastos derivados de esta operación corren por cuenta del participante. Esta necesidad es debida a la posibilidad de intercambio de unidades de motor previstas en el reglamento.

La instalación eléctrica y todos los sensores del motor deben permanecer inalterados respecto a su especificación y referencia original. No se permite la modificación de la

posición del captador de rpm del motor y del sensor MAP, debiendo encontrarse en su emplazamiento original y con su soporte sin síntomas de manipulación o modificación. Se permite la sustitución de sensores por otros con las mismas características que el original. Cualquier modificación en la instalación eléctrica o de los sensores del vehículo con fines de modificar las características eléctricas del mismo se considerará falta muy grave al reglamento técnico. 43

Las unidades de control de motor de los vehículos participantes pueden ser sorteadas o intercambiadas de acuerdo al artículo 2.7 y al anexo 1 del presente capítulo reglamento.

Las únicas referencias admitidas para el sensor MAP serán la siguientes: Bosch 0261 230 344 o Citroën 9639381480. Cualquier otra referencia o marca de sensor MAP no será admitida.



El sensor de temperatura de refrigerante debe mantener las especificaciones originales.

La modificación, manipulación, rotura de precinto, la negativa a sustituir la centralita o la no devolución de la misma, supondrá una falta muy grave al reglamento técnico.

## 5.6 SISTEMA DE FRENADO

Debe mantenerse el sistema de frenado original, a excepción de lo tratado en el artículo 3.4 del presente capítulo del reglamento, así como de las excepciones abajo anotadas. Cualquier otra modificación no está permitida.

Si el vehículo viene provisto de sistema ABS, **éste debe ser anulado** de tal manera que no interfiera en las frenadas.

Las dimensiones de los émbolos de las pinzas de freno son las siguientes:

| Embolo pinza de freno | Diámetro exterior |
|-----------------------|-------------------|
| Delantero             | 48 mm             |
| Trasero               | 30 mm             |

## Modificaciones permitidas:

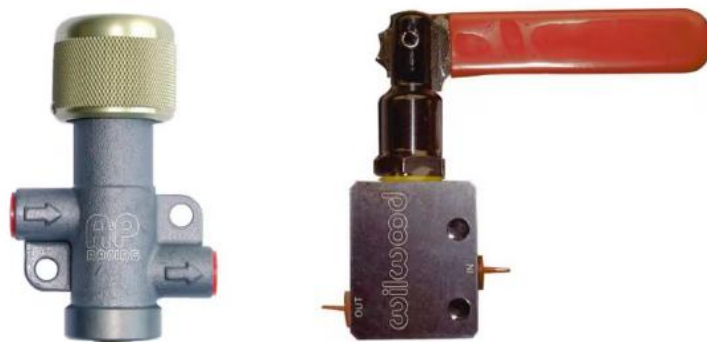
44

- Queda permitido el uso de canalizaciones para recoger aire y refrigeración de frenos desde el hueco específico de los faros antiniebla.
- Se permite la eliminación de los pases de rueda.
- El diámetro de los émbolos de la bomba de freno es libre, siempre que, por catálogo de recambios, la misma corresponda a cualquier modelo de Citroën Saxo.
- El líquido de freno es libre.
- El sistema de freno de mano se puede desmontar.
- La distribución de las pastillas de freno será por cuenta de la organización.
- El servofreno puede ser anulado el tubo de vacío, pero debe permanecer instalado en su emplazamiento original.
- Está permitido el uso de latiguillos metálicos como sustitución de cualesquiera de las canalizaciones de freno originales.
- La marca de discos de freno delanteros y traseros es libre, siempre que respeten las siguientes condiciones:

### - Dimensiones:

| Disco de freno | Diámetro exterior | Espesor nominal | Tipo de disco |
|----------------|-------------------|-----------------|---------------|
| Delantero      | 247 mm            | 20,4 mm         | Ventilado     |
| Trasero        | 247 mm            | 8 mm            | Macizo        |

- Los discos pueden ser rallados, lisos o perforados.
- El material de fabricación debe tener las mismas características y propiedades que el material de fabricación de los discos originales.
- No están permitidos los discos de freno con núcleo o campana desmontable (dos piezas).
- Está permitida la instalación de un repartidor de frenada hidráulico entre el eje delantero y trasero. Puede ser de tipo rueda / tornillo o de tipo palanca. Su ubicación es libre, bien sea dentro del vano motor, o bien dentro del habitáculo. Se adjuntan fotos ilustrativas a modo de ejemplo de los dos repartidores permitidos:



## 5.7 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN DE MOTOR

45

Se mantendrá de origen el sistema de refrigeración del motor, pudiendo montarse cualquier radiador OEM del modelo Citroën Saxo.

El líquido refrigerante es libre, pudiendo hacer uso de cualquier marca comercial disponible en el mercado.

Se permite montar manguitos de silicona del sistema de refrigeración manteniendo el mismo diámetro y longitud que los de serie.

Se permite montar cualquier electro-ventilador de cualquier modelo Citroën Saxo, quedando a libre elección, la posición del mismo.

El electro-ventilador puede ser desconectado, pero debe permanecer en su emplazamiento original delante o detrás del radiador de agua.

El termostato se deja a libre elección poder llevarlo instalado o no.

Se permite la canalización lateral del radiador de agua, estando prohibido cualquier otro tipo de canalización por la parte superior o inferior. Ejemplo:



## 5.8 BATERÍA, SISTEMA DE ARRANQUE Y CARGA

La batería debe mantenerse en su emplazamiento original, pudiendo ser sustituida por una batería de plomo ácido con un mínimo 40ah. Las baterías deben mantener el formato de vehículos de calle, no estando permitidos los formatos Motorsport.

El sensor de impacto situado en la torreta delantera izquierda en el vano motor tiene que ser anulado.



El borne positivo de batería debe ir convenientemente aislado y no puede estar a la vista.

La medida de la correa del alternador es libre siempre que haga su función de accionar el alternador.

Se permite la instalación del cubre alternador, para evitar sobrecalentamientos.

## 5.9 HABITÁCULO

Se debe eliminar asientos, moquetas, guarnecidos y planchas de brea.

Los paneles de las puertas delanteras tienen que ser los suministrados por la Organización de la marca RACING WINDOW o ROTULOS SAR.

El sistema de aire acondicionado es obligatorio retirarlo completamente, el alternador debe ir instalado en su posición original y hacer su función en todo momento.

El sistema de elevalunas puede ser desmontado. Se mantiene el sistema de calefacción de serie.

El salpicadero hay que cortarlo para la instalación del arco de seguridad, el resto se conserva de serie, excepto el hueco de la radio, que debe ser tapado. La colocación del sistema de lastre será emplazada en el lugar del copiloto, por un sistema suministrado por la organización (el coste será a cargo del piloto).

El sistema de limpia luneta trasero puede ser eliminado, así como el limpia parabrisas delantero derecho.

Puede ser eliminado el cableado eléctrico de portón, airbag, abs y radio.

Podrá ser sustituida la instalación eléctrica por una simplificada. Los mandos de luces y limpiaparabrisas podrán ser sustituidos por botones.

El sistema de bloqueo de volante se eliminará, pudiendo eliminar por completo el clausor. Se permite arranque por botón. 47

El volante será sustituido por el suministrado por la organización o de similares características.

Se permite la eliminación del claxon y del depósito del limpiaparabrisas

Será obligatorio la sustitución de los cristales, menos el parabrisas delantero, por el kit de cristales entregados o comercializados por la organización. No está permitido participar sin ellos en ninguna prueba de la copa.

## 5.10 CARROCERÍA

Toda modificación en el chasis y en los elementos de la carrocería está prohibida, excepto lo expresamente autorizado. No se permite reforzar los puntos de soldadura por cordones de soldadura de cualquier índole.

Las eventuales reparaciones de carrocería deberán ser efectuadas por enderezamiento o sustitución de los elementos deformados por otros de serie y siguiendo el método preconizado por CITROËN en sus Manuales de Taller. No se permite la reparación de arcos de seguridad. En el supuesto caso que un arco de seguridad esté afectado por un accidente, deberá ser sustituido por otro nuevo adquirido a la organización.

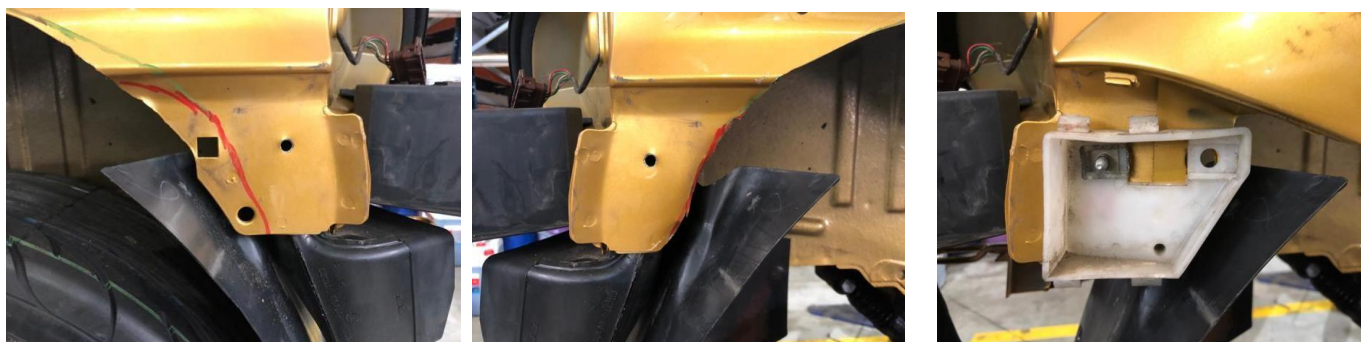
Los elementos de carrocería deberán estar siempre en perfecto estado. Las piezas eventualmente gastadas o deformadas por roces o choques deben sustituirse y repararse convenientemente. No está permitida la ausencia de ninguno de los componentes exteriores de carrocería.

**El estado exterior e interior de los coches debe ser impecable durante las verificaciones técnicas iniciales.** El organizador se reserva el derecho a no admitir vehículos en la prueba que no respeten este apartado. Así mismo, los comisarios deportivos podrán sancionar a los participantes que no tengan en consideración este apartado.

Todos los elementos de carrocería serán mantenidos de origen, siendo obligatoria la estética VTS. Los añadidos estéticos de VTS, tales como aletines o molduras, deben estar firmemente sujetos a la carrocería mediante tornillos, remaches o cualquier elemento adicional a las grapas originales.

Los faros antiniebla pueden mantenerse o suprimirse  
No se puede soldar la carrocería, excepto las bases del arco de seguridad y el refuerzo de copelas de suspensión delanteras proporcionado por la organización. Si fuera necesario realizar un trabajo de soldadura debe realizarse petición expresa a la organización mediante escrito.

No está permitido cortar ningún elemento de la carrocería, excepto el pase de rueda trasero según se adjunta en las siguientes imágenes. 48



Se permite la instalación soldada del refuerzo de copelas que proporciona la organización. Dicho refuerzo debe instalarse en la ubicación original de la copela, no estando permitida ninguna modificación sobre los orificios de la copela original de la carrocería del coche. Las cotas de dirección correspondientes a caída y avance del tren delantero deben permanecer invariables respecto a las cotas originales. No se admitirán soldaduras que se consideren deficientes y puedan suponer un riesgo para los participantes. Los comisarios técnicos tendrán la potestad de revisar y comprobar dichas soldaduras.



Los sistemas de cierres de capó y portón originales tienen que ser eliminados y sustituidos por los cierres de seguridad suministrados por la organización, o por unos de similares características. Es obligatorio retirar los amortiguadores del portón trasero.

Se podrán cambiar los espejos retrovisores por unos de tipo "Obús" de cualquier marca disponible en el mercado.

No está permitido el uso de elementos que afecten a la aerodinámica. Los alerones traseros dispuestos el artículo 2.8 del presente reglamento están admitidos.

No está permitido el uso de separadores entre buje y llanta del vehículo.

Del interior está permitido suprimir los soportes laterales de los asientos traseros, cinturones y centralita de airbag, señalados en la siguiente fotografía

49



## 5.11 LLANTAS

Las llantas admitidas son de aleación originales del modelo VTS en medidas 6" x 14". Se adjunta foto a modo de ilustración:



Deben mantenerse en su estado original, estando prohibido tornear o modificar cualquier parte de la misma.

La fijación de la misma será con espárragos con una longitud máxima de 68mm.

## 5.12 NEUMATICOS

Es obligatorio para todos los participantes en la Saxo Trophy Jarama RACE la utilización de los neumáticos de la marca NANKANG, modelo NS2R con medidas 185/60R14 y un TREADWEAR 180. Dichos neumáticos deben adquirirse **obligatoriamente** a través de

la organización y estarán convenientemente marcados por la misma con el fin de determinar si son válidos o no para disputar cualquier evento. 50

Los neumáticos serán marcados por la organización antes de ser entregados a los participantes. De cara a la participación en las diferentes sesiones de pista organizadas dentro la Saxo Trophy Jarama RACE se establecen las siguientes normas acerca del marcaje de neumáticos:

- En los test previos de cada meeting se permite utilizar neumáticos marcados con las inscripciones CUP 6, CUP 7 y los marcados con el marcaje correspondiente al año 2026.
- Durante las clasificaciones o carreras solo estarán permitidos los neumáticos con el marcaje correspondiente al año 2026.

El no cumplimiento de esta disposición dará lugar a la anulación de todos los resultados del fin de semana del participante.

Los neumáticos presentan sentido de giro. **No podrán estar montados en sentido inverso.**

Está expresamente prohibido efectuar cualquier modificación o alteración (torneado o tallado) en la banda de rodadura y en los flancos.

No serán válidos neumáticos que hayan llegado a más de un testigo de desgaste en toda la banda de rodadura y/o en los flancos.

La utilización de mantas calentadoras o cualquier otro medio de calentamiento de neumáticos están prohibido

## 5.13 EJE TRASERO

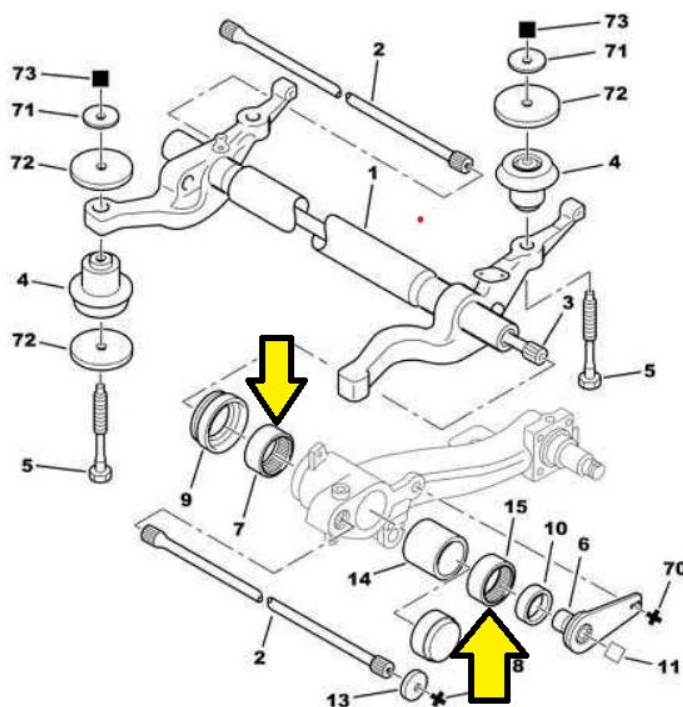
El puente trasero tiene que ser de origen y corresponder a la versión VTS.

Las barras de torsión deben tener un diámetro exterior comprendido entre 17,9mm y 19mm.

La barra estabilizadora debe tener un diámetro comprendido entre 18mm y 24mm.

Los soportes del puente trasero a la carrocería son libres. Sin embargo, deben mantener el puente trasero en su posición original, no estando permitido su desplazamiento longitudinal y/o lateral.

El sistema original mediante rodamientos que permite el movimiento de la suspensión respecto del puente, puede ser transformado a casquillos siempre y cuando no se modifique ningún parámetro ni medida del puente trasero.



Los amortiguadores traseros deben cumplir el artículo 3.3 del presente reglamento.

La barra estabilizadora trasera deberá ir siempre conectada, con todas sus fijaciones con par de apriete según indica el manual de taller, excepto cuando el colegio de comisarios deportivos declare la prueba bajo condiciones de mojado (wet conditions), en cuyo caso podrá desconectarse.

La altura trasera es libre

La convergencia delantera y trasera es libre. A estos efectos está prohibido instalar o modificar piezas (torneado, fresado o cualquier proceso de mecanizado) en cualquiera de los elementos de la suspensión trasera que afecte o modifique las cotas de convergencia del tren trasero.

## 5.14 SUSPENSIÓN DELANTERA

Los anclajes superiores de la suspensión o copelas de suspensión delantera serán de origen. No está permitida ninguna modificación de las mismas.

La barra estabilizadora delantera deberá ir siempre conectada, con todas sus fijaciones con par de apriete según indica el manual de taller, excepto cuando el colegio de comisarios deportivos declare la prueba bajo condiciones de mojado (wet conditions), en cuyo caso podrá desconectarse.

El diámetro exterior de la barra estabilizadora delantera deberá estar comprendido entre 17,9mm y 22mm. No se podrán modificar ninguna característica original de la misma.

No se permite ningún tipo de modificación sobre los amortiguadores. Están totalmente prohibidos mecanismos que interfieran en el recorrido del amortiguador tales como bumpers, packers o en general, cualquier elemento que afecte al recorrido original del amortiguador. 52

El ángulo de caída de la suspensión delantera tendrá un máximo de -2,5 grados. Esta totalmente prohibido modificar o añadir cualquier pieza o elemento que altere el valor de caída del tren delantero. Igualmente, el valor máximo de caída para el tren trasero es de -2º.

Las piezas eventualmente deformadas, después de un golpe o accidente, deberán ser sustituidas. La caída y el paralelismo deben permanecer según tolerancias admitidas.

## 5.15 SISTEMA DE ENCENDIDO

El sistema de encendido tiene que ser el de origen, no estando permitida ninguna modificación.

Se establecen unas referencias únicas de bujías para todos los participantes:

- Bosch 0 242 235 666 (FR7DC o FR7DC+)
- Bosch 0 242 232 502 (FR78X).

## 5.16 SISTEMA DE COMBUSTIBLE

El depósito de combustible debe ser el original del vehículo (45 litros de capacidad). No está permitido realizar ninguna modificación del mismo. El uso de bombas nodriza o depósitos auxiliares está prohibido. Su referencia original es: 1500 S9.

No estando permitido el uso de depósitos de seguridad.

Las tuberías de combustible pueden ser sustituidas por tuberías con recubrimiento metálico o de caucho.

Los inyectores deben ser los originales con referencia: 0280 155 794

La presión de combustible no puede superar los 3,5 bares.

El regulador de presión debe conservarse en su estado y ubicación original. No está permitido el uso de ningún otro tipo de regulador de presión de combustible.

El filtro de gasolina debe estar situado en su posición original, no se permite cambio de ubicación.

Es opcional la eliminación del sistema cánister del vehículo.

## 5.17 LASTRE

53

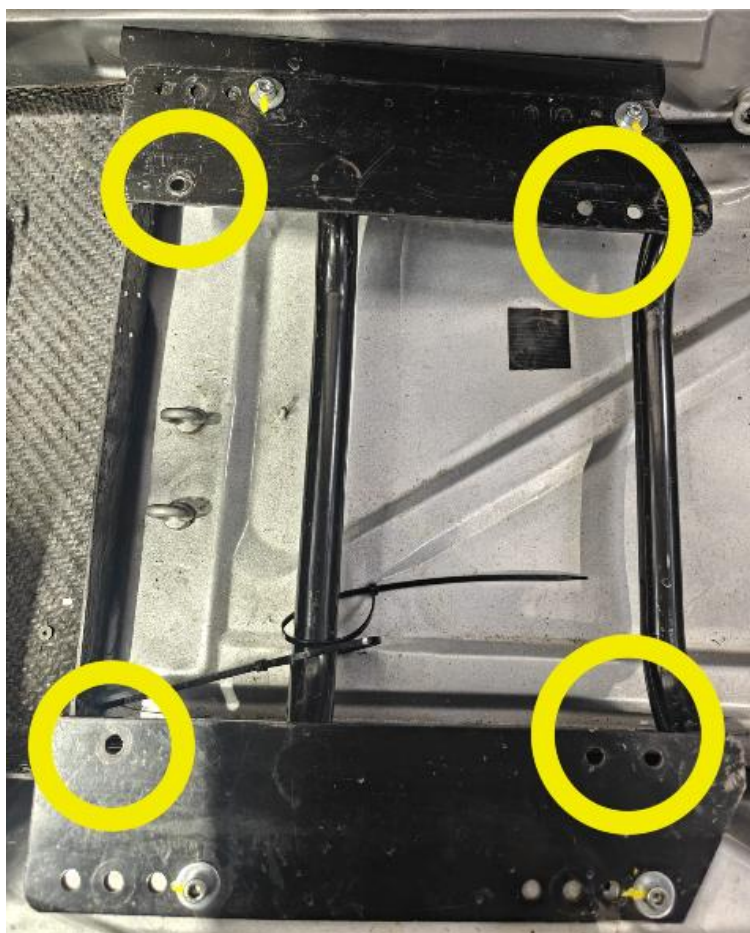
Para el cumplimiento del peso mínimo establecido en el artículo 5.2 del presente reglamento se podrá incluir lastre en el interior del habitáculo.

Éste deberá de ir atornillado firmemente sobre una base de asiento de la marca SPARCO con referencia 00499049 en el lado del copiloto debidamente anclada al chasis en las fijaciones del asiento original. Sobre este soporte, y atornillado al menos con 4 tornillos de M8 y calidad mínima 8.8, se colocará el sistema de lastre basado en placas específicas de aproximadamente 5kg de peso. Dichas placas deben ser suministradas por la organización. Es responsabilidad del participante mantener las placas de lastre firmemente atornilladas a su base.

La instalación de la base de lastres es obligatoria para todos los participantes, incluya o no placas de lastre.

La organización podrá colocar lastres en cualquier momento del meeting.

Se incluye imagen ilustrativa de la imagen de la base y orificios donde deben ir ancladas las placas de lastre



## 5.18 DIMENSIONES

### 5.18.1 Ancho de vías:

El ancho máximo de vías permitido es el estipulado en la Ficha de Homologación 1401mm - 1321mm delante y atrás respectivamente. No se permite el uso de separadores. El margen de tolerancia será de  $\pm 2$  mm

### 5.18.2 Batalla Vehículo:

La batalla máxima permitida será de 2.385mm con una tolerancia de  $\pm 2$ mm.

## 5.19 SISTEMA DE ADMISIÓN

El filtro de aire y su habitáculo deben ser sustituidos por la campana de admisión tal y como describe el artículo 3.5 del presente reglamento. No está permitida la modificación de la campana de admisión, que en todo momento deberá conservar las medidas que se detallan en el artículo 3.5 del presente reglamento. Así mismo, el filtro de aire debe ser el suministrado con el kit, no pudiéndose cambiar por ninguno de otra marca y/o modelo.

Se permite la instalación de cinta anti calórica en la parte inferior de la campana.

Se permite variar la longitud del manguito de unión entre la mariposa y el tubo metálico de la campana. Su diámetro debe ser el mismo que el original.

La recirculación de gases de motor debe ir a la admisión en su ubicación correspondiente.

El colector y la mariposa de admisión deben corresponder con los que monta el Citroën Saxo 1.6 8v VTS con tipo motor NFT, según el catálogo de recambios de Citroën. Sus referencias originales son:

- Colector de admisión: 0342H0 / 9642536480
- Mariposa de admisión: 1635 Q1

Se permite, recortar la parte del frente delantero en la zona de sujeción de la campana de admisión para mejorar el flujo de entrada de aire al filtro. Dicho recorte ha de ser parcial y no exceder 420mm de longitud. La altura máxima del recorte, medida desde la parte inferior de la zona recortada es de 48 mm.

Se adjuntan fotografías a modo de ilustración.

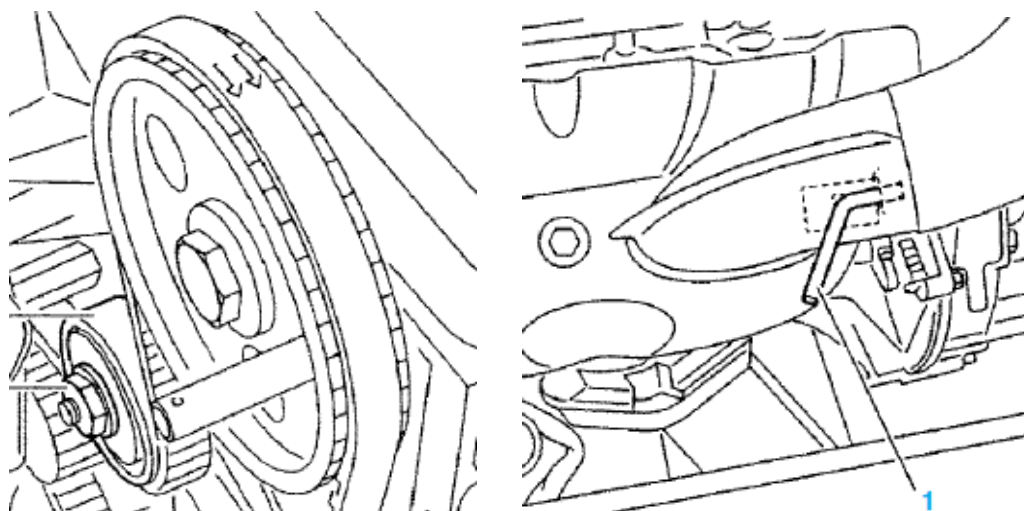


El soporte del electroventilador es libre, debiendo mantener algunos de los ventiladores con referencia válida para cualquier Citroën Saxo según el catálogo original de recambios.

## 5.20 CORREA DE DISTRIBUCION

La correa de distribución, bomba de agua y su tensor deben reunir las características originales no estando permitido ningún tipo de modificación.

No está autorizado sustituir la correa de distribución por otra con diferentes características respecto a la original. El calado de la distribución debe ser el preconizado por Citroën en sus manuales de reparación. Éste podrá ser comprobado en cualquier momento por los comisarios técnicos en los orificios destinados para ello que se detallan a continuación.



Los útiles que se utilizarán para ello tienen la siguiente denominación interna en el manual de taller de Citroën:

- Comprobador calado árbol de levas: 4507-TB
- Comprobador calado cigüeñal: 4507-T1 o 4507-TM

Así mismo está prohibido modificar el anclaje de la chaveta (o la chaveta misma) situada entre el árbol de levas y la polea de la correa de distribución.

En caso de no coincidir el punto de calado de la distribución con el citado en el presente artículo se considerará una infracción muy grave del reglamento.

## 5.21 ESCAPE

Es obligatorio mantener el conjunto de escape, que se detalla en el artículo 3.6 del presente reglamento, sin ningún tipo de modificación. Cualquier sustitución de la línea de escape o su colector debe hacerse a través de la organización.

Se permite el refuerzo de los soportes del Escape a la carrocería, siempre que se respete su cantidad y ubicación.

Se permite la instalación de cinta anti calórica o tratamiento con pintura térmica o cerámica en el colector de escape.

Se podrá instalar un protector térmico entre el colector y el filtro de aceite y alternador. No se permitirá la instalación de protectores térmicos en ningún otro lugar del vano motor.

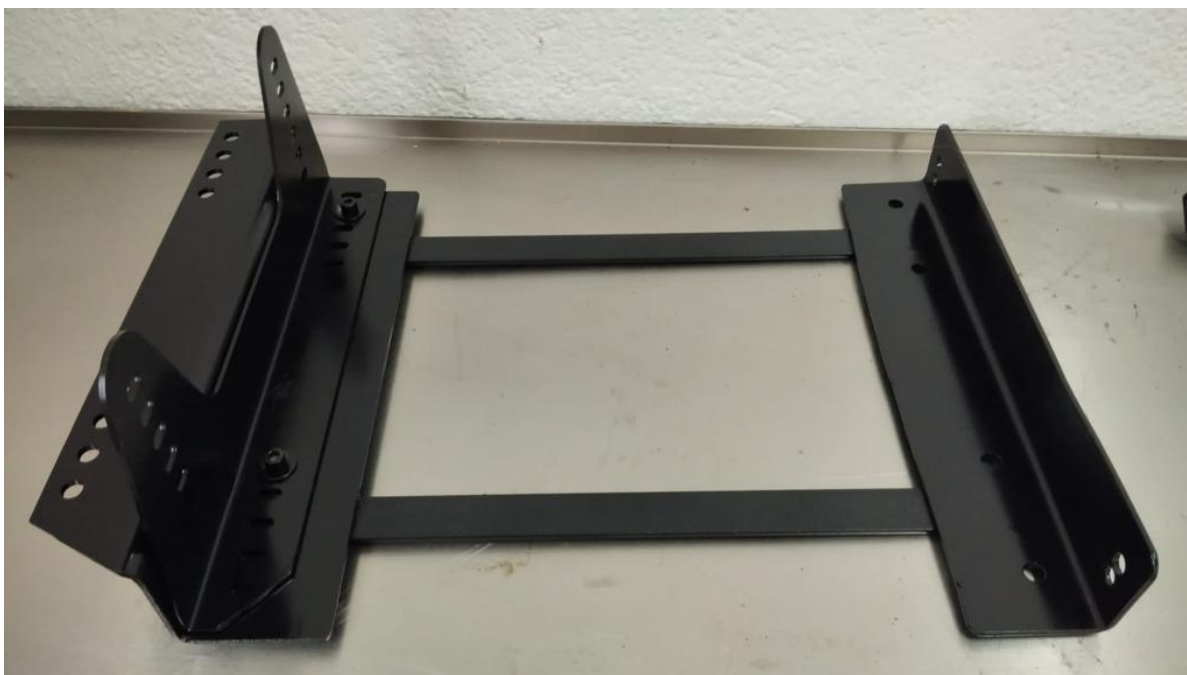
Se puede añadir protección térmica en la parte inferior del depósito de combustible por la zona por la que pasa la línea de escape.

## 5.22 MODIFICACIONES ADICIONALES PERMITIDAS

57

Adicionalmente está permitido:

- Retirar todos los sistemas de Airbag y sus correspondientes centralitas e instalaciones.
- Se permite retirar el revestimiento insonorizante del capó.
- Retirar el sistema de sensores de aparcamiento.
- Instalación de camelback o bidones para bebidas isotónicas.
- Instalación de reposapiés (pie izquierdo) para piloto.
- Instalación de antena para emisora de radio o teléfono móvil
- Instalación de sistema de cronometraje interior vía GPS del estilo de "AIM SOLO DL" o similar.
- Instalación de relojes de temperatura de agua y aceite.
- El bucket suministrado por la organización con el kit puede ser sustituido por cualquier otro modelo del mercado, siempre y cuando este se encuentre en perfectas condiciones de uso y con su homologación válida
- Asimismo, es libre la instalación de guías correderas para el bucket y de piña del volante extraíble.
- Se permite la instalación en policarbonato de ventana izquierda de sistema de canalización de aire para el piloto.
- Se permite y autoriza la instalación de sistema GARMIN de medición de tiempos y toma de video, instalándose siempre con los elementos y piezas originales del mismo.
- Se permite la modificación de la base de asiento del piloto para bajar la altura. Se adjunta foto ilustrativa:



## 5.23 COMBUSTIBLE

El carburante debe ser gasolina comercial (95RON o 98 RON) suministrado por cualquier gasolinera. Deberá cumplir las especificaciones reglamentadas en el Artículo 252 apartado 9.1 del Anexo J al Código Deportivo Internacional. La calidad y composición del combustible puede ser verificada y comprobada en cualquier momento a requerimiento de los oficiales correspondientes de la prueba.

## 5.24 SEGURIDAD

El vehículo debe ir equipado con todos los dispositivos para cumplir con las normas impuestas en el artículo 2.1 del presente capítulo del reglamento.

## 5.25 INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

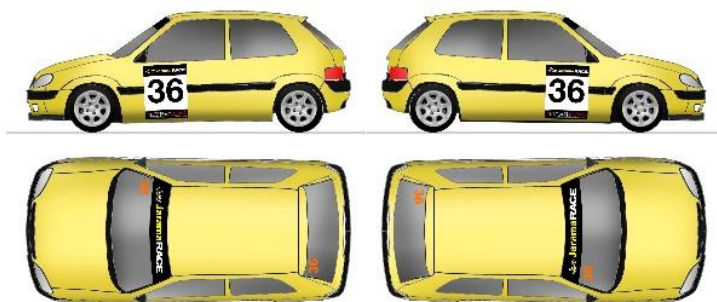
Como norma general, **TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO ESTÁ PROHIBIDO**, aunque la modificación o sustitución de la pieza o del sistema que sea, no mejore las prestaciones del vehículo.

Cualquier infracción a este Reglamento supondrá la Descalificación de la prueba en la que esté participando el infractor, y la pérdida de 25 puntos que serán descontados de la Clasificación Final del certamen. La reincidencia supondrá la expulsión de la Saxo Trophy Jarama RACE y/o las sanciones que determine el Comité Organizador y/o la R.F.E de A.

## ARTÍCULO 6. PUBLICIDAD OBLIGATORIA

Para el beneficio de todos, la organización podrá reservarse espacios para compromisos publicitarios. Este apartado puede sufrir modificaciones. Para más información referirse al artículo 9.1 del reglamento deportivo

- Franja superior del parabrisas delantero
- Espacio de 50x40 en puertas delanteras
- Matriculas



Es obligatorio que todos los vehículos lleven el nombre y apellido (inicial y apellido), con una altura de letra de 70mm, en la parte superior derecha del parabrisas, por debajo del parasol obligatorio. 59

Será obligatoria la colocación en el parabrisas delantero, así como en el trasero, margen superior derecho, de número con el dorsal del participante.

## ARTÍCULO 7. DISPOSITIVOS DE SCRUTINEERING:

Durante el año 2026 **no** será obligatorio el uso de un sistema de adquisición de datos AIM SOLO 2 / SOLO 2 DL.

Sin embargo, el puerto de diagnóstico OBD debe estar localizado y perfectamente operativo. La organización podrá, en cualquier momento de cualquier prueba del fin de semana, instalar un logger AIM SOLO 2 / SOLO 2 DL con el fin de obtener información, tanto de parámetros de motor como de conducción.

La organización pondrá a disposición de todos los participantes durante el fin de semana, los datos de la vuelta más rápida del participante que cuente con un SOLO 2 instalado (bien por su cuenta o bien por parte de la organización) con el fin de suministrar información adicional a los equipos.

Recomendamos a todos los participantes tener este sistema instalado, **que será obligatorio a partir de 2027.**

**La negativa de un participante a la instalación de un logger de estas características por parte de la organización conllevará la exclusión inmediata de la prueba del participante.** Así mismo el colegio de comisarios deportivos podrá tener en consideración dicho comportamiento y establecer las sanciones adicionales que considere oportunas.

## Anexo 1

60

### Procedimiento para el sorteo de unidades de control de motor

Se establece el siguiente procedimiento para el sorteo de unidades de control de motor previsto en el artículo 2.7 del presente reglamento:

- Podrán ser seleccionados para el sorteo un número de participantes propuesto por la organización (no tienen por qué ser todos los participantes de un fin de semana).
- Dicho sorteo se comunicará a todos los participantes, con al menos dos horas de antelación y con posterioridad a la entrega de documentación, por parte de los mismos, referente a la declaración de precintos para el fin de semana.
- Se comunicará a los participantes que han sido seleccionados en el sorteo a una hora determinada y en un punto del circuito para que se presenten con la unidad electrónica de motor del coche seleccionado. Los precintos de la misma, DEBEN COINCIDIR OBLIGATORIAMENTE con la declaración de precintos entregada a la organización.
- Se procederá al sorteo de unidades de control y se entregará a cada participante la unidad sorteada.
- Al final del meeting, cada unidad de control debe ser devuelta a su propietario inicial.
- El responsable, en todo momento, del cuidado, instalación y control de las unidades sorteadas son los participantes que han recibido la unidad de control de otro equipo.
- En caso de que un participante se presente al sorteo con una unidad de control con precintos diferentes a los declarados en la declaración de precintos, esta no será admitida, y el participante no podrá tomar parte en la salida de ninguna de las pruebas reglamentadas del fin de semana.
- En caso de no presentarse al sorteo, o negarse al intercambio, el participante no podrá tomar parte en la salida de ninguna de las pruebas reglamentadas del fin de semana.

Igualmente, el delegado técnico puede cambiar la centralita de un participante por otra cedida por la ORGANIZACIÓN, en cualquier momento durante el fin de semana. En este caso, el proceso será el siguiente:

- El organizador avisará al participante con, al menos, una hora de antelación.
- El organizador prestará una unidad de control de motor, debidamente precintada al participante, que tendrá la obligación de montarla para el resto del fin de semana, o mientras el organizador se lo imponga.
- En caso de que el participante se niegue al intercambio, éste no podrá tomar parte en la salida de ninguna de las pruebas reglamentadas del fin de semana.

## Anexo 2

61

### Procedimiento para verificación de amortiguadores

Se establece el siguiente procedimiento para la verificación de amortiguadores previsto en el artículo 3.3 del presente reglamento:

- 2.1 A la conclusión del meeting, todos los amortiguadores de los participantes seleccionados serán debidamente precintados por la organización. Al final el parque cerrado, los participantes podrán retirar sus vehículos con los precintos en sus amortiguadores.
- 2.2 Se dará un plazo de 5 días hábiles desde la conclusión del evento, para que los participantes desmonten y envíen los amortiguadores precintados a una dirección de envío que será proporcionada por los canales oficiales de información.
- 2.3 Tecnoshock Racing Shocks S.L. será el encargado de comprobar que los amortiguadores precintados cumplen con las especificaciones originales de la Saxo Trophy, así como que no han sido modificados.
- 2.4 Tecnoshock Racing Shocks S.L. emitirá un informe de conformidad de cada uno de los kits de suspensión verificados. Dicho informe se remitirá al delegado técnico, que a su vez emitirá un informe a los comisarios deportivos para que puedan validar las clasificaciones del evento.
- 2.5 En caso de que alguno de los participantes incumpla el proceso en alguno de los siguientes supuestos:

- 2.5.1 Cualquier modificación, alteración o rotura de los precintos puestos por el organizador durante las verificaciones.
- 2.5.2 Envío de los amortiguadores fuera de plazo.
- 2.5.3 Negativa a enviar amortiguadores para su verificación.

Se procederá a la descalificación del participante de todos los resultados del fin de semana, anulándose todos sus resultados. Así mismo, para la inscripción en la siguiente prueba sea validada por el organizador, deberá resolver la situación de alguno de los siguientes modos:

- 2.5.4 Compra e instalación de un kit nuevo, debidamente precintado y posterior verificación de su instalación por parte del delegado técnico.
- 2.5.5 Envío de la suspensión del vehículo a la dirección proporcionada por el organizador, al menos con 15 días naturales de anticipación sobre la siguiente prueba a disputar, para su comprobación y precintaje. En caso de pasar la verificación, la suspensión será debidamente devuelta al participante y se emitirá un informe de conformidad para que el mismo, pueda ser instalado y disputar las siguientes pruebas del calendario. En caso de que el informe sea negativo, y la suspensión no cumpla con las características especificadas

por Tecnoshok Racing Shocks S.L., la misma también será devuelta al participante. Sin embargo, en este supuesto, para poder inscribirse las siguientes pruebas, el participante deberá obligatoriamente, comprar e instalar un kit nuevo de suspensión, tal y como establece el artículo 3.3 del presente reglamento. 62

## Anexo 3

63

### Protocolo de pruebas de potencia en banco

#### 1. EQUIPAMIENTO TÉCNICO

- Las mediciones se realizarán exclusivamente en un banco de potencia de tipo HUB (acoplado directamente a los bujes del vehículo) con freno electromagnético.
- Los resultados se calcularán bajo la normativa de corrección DIN 70020.
- Durante la lanzada podrá estar conectado un ordenador a la ECU motor para monitorizar los datos de la misma.

#### 2. PREPARACIÓN DEL VEHÍCULO

- Antes de iniciar las lanzadas, el Comisario Técnico verificará:
- Admisión: Integridad del sistema de admisión y filtro según kit oficial.
- Encendido: Verificación de las referencias de las bobinas.
- Fluidos: El nivel de aceite debe estar entre el máximo y el mínimo.
- Temperatura: El motor deberá alcanzar una temperatura de servicio de al menos 80°C de refrigerante antes de la primera lanzada.

#### 3. PROCEDIMIENTO DE LA LANZADA

- Marcha de medición: La prueba se realizará en 4ª velocidad.
- Se realizará una sincronización de rpm de motor con respecto a las del banco si fuese necesario.
- Rango de medición: La lanzada de carga se iniciará a 1.800 rpm de forma estable, procediendo a la aceleración a plena carga hasta alcanzar, al menos, un régimen de 6.500 rpm.
- Refrigeración: Se empleará ventilación forzada exterior de alto flujo, orientada directamente al frontal del vehículo y radiadores, que permanecerá encendida durante todo el proceso de medición.
- Repetibilidad: Se realizarán DOS (2) lanzadas consecutivas. El valor oficial de potencia y par será la media aritmética de ambas mediciones.

#### 4. PERSONAL Y ACCESO

- Operarios: El manejo del vehículo en el banco y la manipulación del software del mismo será realizado única y exclusivamente por personal técnico proporcionado por la Organización.
- Acceso y Vigilancia: Durante el proceso de verificación, solo se permitirá la presencia en la sala de:
  - Los técnicos del banco de potencia.
  - Los Comisarios Técnicos de la prueba.

- **UN** (1) representante designado por el equipo del vehículo objeto de la medición, que actuará como observador sin capacidad de intervención.

64

## 5. RESULTADOS

En caso de estar realizando un precintaje de algún elemento, si tras la medición el vehículo se encuentra dentro de los márgenes permitidos, la organización podrá proceder al precintado de los elementos que considere oportunos.

En caso de estar realizando una verificación técnica, cualquier discrepancia superior a la tolerancia establecida su correspondiente capítulo del reglamento técnico supondrá la exclusión técnica o la penalización correspondiente.

## CAPÍTULO 3 – GTI TROPHY

### ARTÍCULO 1. VEHÍCULOS ADMITIDOS

1.1. La GTI Trophy 2026 está reservada exclusivamente a los vehículos de la marca VOLKSWAGEN, modelo GOLF MK4 1.8T, equipados con tipo de motor AUM y caja de cambios con referencia EVS. Los vehículos, aunque originalmente no fueran modelos GTI, pueden utilizarse cumpliendo la estética autorizada en el kit (R32). Todo vehículo convertido debe cumplir las mismas características mecánicas, eléctricas, morfológicas y electrónicas que el modelo original, con las excepciones previstas en el presente capítulo de este reglamento.

1.2. Es obligatorio tener montado el kit de competición comercializado por la organización, con las limitaciones recogidas en el presente capítulo de este reglamento, así como en sus anexos.

1.3. Siempre será de aplicación la norma más restrictiva de las contempladas en la documentación citada.

1.4. Sólo se permitirá la participación a los vehículos que el Organizador disponga o autorice expresamente.

1.5. Todos los vehículos deberán presentar un aspecto impecable de carrocería y pintura en las Verificaciones Técnicas previas de cada prueba.

1.6. Además, todos los vehículos deberán tener colocada la publicidad obligatoria en los lugares dispuestos para ello en el presente reglamento. De lo contrario, el organizador se reserva el derecho a no admitir en la prueba a los coches que no la presenten, no pudiendo, por tanto, participar en la misma.

1.7. Se prohíbe cualquier modificación o sustitución de piezas que no esté expresamente autorizada. En algunos artículos del presente capítulo del reglamento se hace referencia a piezas catalogadas como "de serie". A estos efectos, se consideran piezas de serie:

- Todas aquellas cuya referencia venga en el catálogo de recambios de Volkswagen para el número de bastidor de las versiones Golf GTI Mk4 con tipo motor AUM (150cv), comprendidas entre los años 2001 y 2003.
- Todas aquellas, que siendo de otras marcas diferentes a la pieza suministrada en origen, cumplen la misma función y tienen las mismas características mecánicas, eléctricas, morfológicas y / o electrónicas.

**TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO EN EL PRESENTE CAPÍTULO DEL REGLAMENTO Y EN SUS POSIBLES ANEXOS, ESTÁ PROHIBIDO. LA MODIFICACIÓN DE UNA PIEZA AUTORIZADA O SU SUSTITUCIÓN POR OTRA NO**

**AUTORIZADA CONLLEVA LA EXCLUSIÓN, AUNQUE NO MEJORE LAS PRESTACIONES.**

## ARTÍCULO 2. NORMAS GENERALES PARA LOS VEHÍCULOS INSCRITOS

Todos los vehículos deberán cumplir, durante toda la prueba, con los reglamentos vigentes, los apartados del artículo 253 del Anexo J del CDI mencionados a continuación, así como las disposiciones del presente capítulo del reglamento. Cualquier infracción detectada, serán objeto de una posible investigación por parte del cuerpo técnico de comisarios, que podría conllevar una sanción en función del criterio de los Comisarios Deportivos.

### 2.1 Normativa general aplicable:

Será de aplicación el art. sobre equipos de seguridad del Anexo J del CDI vigente, en sus apartados:

| Nº de art.                                                                                                         | Artículo referencia del Anexo J - Art 253 del CDI 2026 | Normativa aplicable          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|
| 1                                                                                                                  | Construcciones peligrosas                              | Aplicar artículo 1 completo  |
| 2                                                                                                                  | Dispositivos opcionales                                | Aplicar artículo 2 completo  |
| 3                                                                                                                  | Protección de canalizaciones                           | Aplicar artículo 3 completo  |
| 4                                                                                                                  | Seguridad de frenado                                   | Aplicar artículo 4 completo  |
| 5                                                                                                                  | Fijaciones suplementarias                              | Aplicar artículo 5 completo  |
| 6                                                                                                                  | Cinturones de seguridad                                | Aplicar 6.2, 6.3 y 6.4.      |
| 7                                                                                                                  | Extintores. Sistema de extinción.                      | Aplicar 7.3 y 7.4.           |
| 8                                                                                                                  | Arcos de seguridad *                                   | Aplicar 8.1.3.               |
| 9                                                                                                                  | Retrovisores.                                          | Aplicar artículo 9 completo  |
| 10                                                                                                                 | Enganche de remolque.                                  | Aplicar artículo 10 completo |
| 11                                                                                                                 | Parabrisas                                             | Aplicar artículo 11 completo |
| 12                                                                                                                 | Fijaciones de seguridad del parabrisas.                | Aplicar artículo 12 completo |
| 13                                                                                                                 | Cortacircuitos                                         | Aplicar artículo 13 completo |
| 14                                                                                                                 | Protección contra incendios                            | Aplicar artículo 14 completo |
| 15                                                                                                                 | Fijación/Soporte de asientos                           | Aplicar artículo 15 completo |
| 16                                                                                                                 | Apoyacabezas                                           | Aplicar artículo 16 completo |
| *Se considerarán válidos los vehículos con arco de seguridad homologado, y que figure en la ficha de homologación. |                                                        |                              |

### 2.3 Normativa y recomendaciones específicas:

**2.3.1 Paragolpes:** Es importante asegurar especialmente la instalación de los tubos de escape o parachoques, entre otras. En el caso de los paragolpes, se recomienda instalar soportes adicionales en los laterales (tanto en el delantero como en el trasero) Se adjuntan fotos ilustrativas a modo de ejemplo:



**2.2.2. Ganchos remolque:** Los equipos deberán instalar la cinta de remolcar para la parte delantera y mantener la anilla de remolque original en la parte trasera. Ambos sistemas deberán ser visibles a simple vista y estar claramente identificadas, mediante el uso de adhesivos indicativos.

**2.2.3. Cortacorrientes:** El cortacorriente general deberá cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador, luces, bobinas, encendida, etc.) e igualmente parar el motor. Este corta-corrientes deberá ser un modelo anti-chispas y deberá poder ser accionado tanto desde el exterior como del interior del vehículo. Ha de estar claramente indicado por un relámpago rojo dentro un triángulo azul, rodeado por una línea blanca de un mínimo de 12cm de base. La marca y modelo de los cortacorrientes es libre, siempre que cumpla el estándar de estos sistemas para un vehículo de competición.

**2.2.4 Combustible:** La gasolina utilizada por los vehículos participantes será la comercial, de venta en estaciones de repostaje, sin aditivos y con un índice de octano máximo de 98.

**2.2.5 General:** A nivel general, los siguientes puntos son de obligado cumplimiento:

6. Suprimir las moquetas interiores, asientos, cinturones de seguridad y guarnecidos
7. La fijación del asiento del conductor y de las placas de lastre deben realizarse sobre las bases y soportes incluidos en el KIT. Se permite la instalación de guías para regular la distancia del asiento al volante.
8. Es obligatorio suprimir la rueda de repuesto y sus mecanismos de anclaje.
9. Es obligatorio suprimir el bloqueo de la dirección.
10. Se autoriza el montaje de tapas de faros en sustitución de los faros originales. No obstante, en condiciones de baja visibilidad, consultar artículo 2.6.

**2.2.6 Iluminación:** Obligatoriamente los vehículos deben tener instaladas luces de posición posterior con una potencia de 5W, así como luces de freno con potencia de

21W. También es obligatoria la instalación de una luz posterior antiniebla o de lluvia, que sea claramente visible desde atrás, con una lámpara de 21W.

En caso de malas condiciones meteorológicas, dicha luz deberá ser conectada desde el momento que el director de carrera dé la orden, debiéndose mantener encendida durante tanto tiempo como el vehículo esté en pista. Dichas órdenes serán dadas desde el control de señalización ubicado en la línea de llegada por medio de pancartas.

En casos excepcionales, donde los comisarios deportivos y/o el organizador establezcan que existen condiciones de baja visibilidad: **será obligatorio el uso de los faros delanteros del vehículo**. Dicha condición, será notificada por la organización a los participantes en la mayor brevedad posible, a través del tablón oficial de anuncios y/o los canales de comunicación habilitados para ello. Los vehículos, que, en estas condiciones, no tengan **instalados y funcionando** el sistema original de alumbrado delantero no podrán tomar parte en la salida de cualesquiera que sean las pruebas a disputar bajo dichas condiciones.

**2.2.7 Alerón trasero:** la instalación de este dispositivo exterior es opcional. En caso de llevarlo instalado, solo están autorizados los siguientes tipos y referencias:



Así mismo, estarán admitidos otros modelos específicos de Golf Mk4 que TENGAN dimensiones, anclajes y características aerodinámicas análogas a los anteriormente descritos.

## ARTICULO 3. REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO. COMPOSICIÓN DEL KIT

Todos los vehículos inscritos deberán contar con un kit de conversión específico para poder disputar cualquier prueba de la GTI Trophy. Dicho kit deberá estar correctamente instalado en el vehículo y deberá cumplir en todo momento, las normas y artículos que vienen reflejados en:

- Artículo 253 del Anexo J del CDI versión 2026.
- Capítulo III del reglamento técnico específico GTI Trophy.

### 3.10 ADQUISICIÓN DEL KIT Y COMPONENTES DE RECAMBIO

El KIT de transformación de un vehículo de calle VW GTI Mk4 150cv con fecha de fabricación comprendida entre septiembre del año 2000 y el fin de la venta de este modelo (principios de 2004), cuyo código de motor ha de ser obligatoriamente AUM, al estándar GTI Trophy, **deberá ser siempre suministrado por la organización**. No está permitida la instalación de ningún componente del kit comprado a un distribuidor distinto a la organización, aun siendo de la misma marca y modelo que el suministrado.

Cualesquiera de los componentes que conforman el kit, sólo podrán adquirirse a través del canal oficial del organizador, a través de la web: <https://promocopa.es/>.

Cualquier otro canal de venta **no está autorizado** y en caso que se detectase que alguno de los elementos ha sido adquirido a través de un canal de venta no oficial, el vehículo en cuestión no podrá tomar parte en la salida de ninguna de las competiciones organizadas por Promocopa, hasta que resuelva la situación.

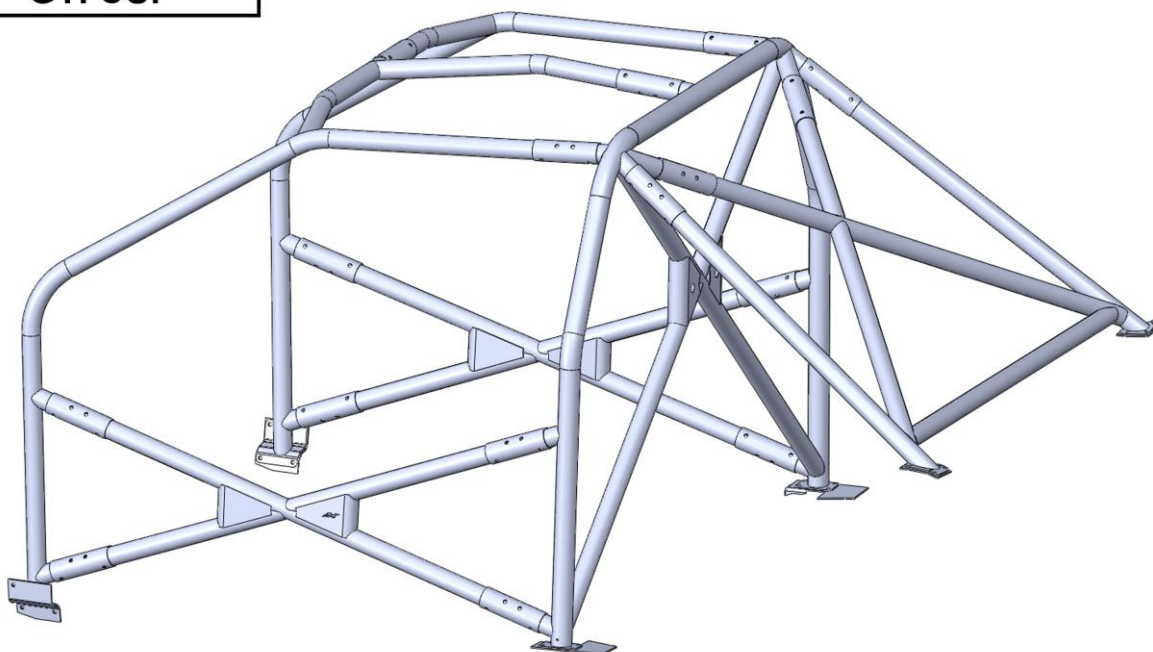
### 3.11 ARCO DE SEGURIDAD

El arco está fabricado por AST ROLLCAGE, y cumple la reglamentación de seguridad específica. Consta de seis puntos de anclaje, con refuerzo en X en ambas puertas. Incluye todo lo necesario para su montaje, tales como bases de anclaje y tornillería. La instalación del arco deberá ser ejecutada por un instalador autorizado por el fabricante o taller registrado con certificación de montaje, que garantice que la misma cumple con el capítulo III reglamento presente.

Si algún vehículo presenta defectos en la instalación o estado del arco de seguridad (en base a los artículos 2 al completo, 3 y 3.1 del presente capítulo del reglamento) no será admitido a disputar ninguna prueba hasta que resuelva dichos defectos y el delegado técnico de su visto bueno.

**GOLF MK4  
BOLT-IN  
BIV2+  
GTI CUP**

**AST**  
MOTORSPORT ROLL CAGES



El arco de seguridad debe presentar, en todo momento, el número de serie que identifica cada uno de ellos. Dicho número se puede encontrar en una placa grabada y soldada, así como un adhesivo identificativo en el lado izquierdo del arco trasero. A modo identificativo, se puede comprobar en la siguiente foto.



## 3.12 PARAGOLPES DELANTERO

El paragolpes suministrado y por tanto el único válido para la participación en el campeonato será el del modelo R32 con referencia original: 1J0807217H. Están admitidos paragolpes de marcas diferentes a VW, siempre que cumplan las mismas características morfológicas, de anclaje y material de fabricación que el reseñado arriba.

Para la instalación correcta del intercooler frontal y sus tuberías, está permitido recortar el interior del paragolpes con el único fin de que los componentes citados no rocen entre sí.



## 3.13 DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE.

El único diferencial permitido es el diferencial autoblocante de discos y rampas marca RSX RACING SOLUTIONS, referencia VW-508-E(SW):





No está permitido modificar ningún componente del diferencial autoblocante suministrado, a excepción de las modificaciones permitidas sobre el mismo, previstas en el artículo 6.2 del presente capítulo del reglamento

### 3.5 SUSPENSIÓN

Los amortiguadores delanteros y traseros serán de la marca TECNOSHOCK, modelo GTI Trophy, y han sido desarrollados específicamente para esta copa monomarca. Los muelles, también son específicos para este trofeo y son igualmente suministrados por la organización, en conjunto con los amortiguadores.

El conjunto formado por los amortiguadores delanteros, traseros, muelles y copelas de suspensión delanteras se denomina kit suspensión GTI Trophy. A modo ilustrativo, se pueden ver los diferentes componentes en las siguientes fotografías:





No está permitida la apertura, reparación o modificación de ninguno de los elementos suministrados en el kit de suspensión. Los amortiguadores pueden ser verificados en cualquier momento por el suministrador de los mismos: Tecnoshock Racing shocks SL. En caso de que el organizador o el delegado técnico determinen que los amortiguadores deben ser verificados, se realizará acorde a lo especificado en el Anexo 1 del presente capítulo del reglamento. Tampoco está permitida la sustitución de ninguno de los elementos que conforman el kit de suspensión GTI Trophy, por cualquier otro modelo o tipo diferente al suministrado por la organización.

En caso de necesidad de comprobación o reparación por parte del participante, la única empresa que puede realizar dichos trabajos es Tecnoshock Racing shocks SL.

### 3.6 BARRAS ESTABILIZADORAS:

Sólo estarán permitidas las barras estabilizadoras suministradas con el kit, que, serán de la marca HR con las siguientes referencias, diámetros e inscripciones legibles:

| Componente                     | Fabricante | Referencia      | Diámetro nominal |
|--------------------------------|------------|-----------------|------------------|
| Barra estabilizadora delantera | H&R        | HR 33431 VA (F) | 25 mm            |
| Barra estabilizadora trasera   | H&R        | HR 33525 HA (R) | 21 mm            |



### 3.7 KIT RÓTULAS UNIBALL PARA DIRECCIÓN Y MANGUETAS DELANTERAS

Sólo estarán permitidos los componentes suministrados con el kit para incorporar entre las manguetas delanteras y el trapecio, así como para sustituir la rótula de dirección original. Estos componentes sólo pueden ser adquiridos a través de la organización y está prohibida cualquier modificación de los mismos.

El Kit está compuesto por las siguientes referencias:

| Componente                                   | Referencia Promocopa | Unidades / kit |
|----------------------------------------------|----------------------|----------------|
| Rótula uniball dirección                     | KDP-001              | 2              |
| Extensión / acople axial de dirección        | KDP-002              | 2              |
| Tuerca rosca izquierda                       | KDP-003              | 2              |
| Distanciador dirección                       | KDP-004              | 2              |
| Casquillo cónico para distanciador dirección | KDP-005              | 2              |
| Base acople trapecio - Mangueta izquierda    | KMP - 001            | 1              |
| Base acople trapecio - Mangueta derecha      | KMP - 002            | 1              |
| Rótula uniball base mangueta                 | KMP - 003            | 2              |
| Anillo seger                                 | KMP - 004            | 2              |
| Esfera tope inferior rótula mangueta         | KMP - 005            | 2              |

A continuación, se muestra una foto con todos los componentes del kit. Las bases de los trapecios deben llegar incorporado un adhesivo holográfico con el anagrama de la GTI Trophy.





A continuación, se detallan las correctas posiciones de montaje del kit:



## 3.8 TRAPÉCIOS DELANTEROS

Con el kit se suministrarán una pareja de trapecios del modelo AUDI S3 8L, siendo estos los únicos válidos. Será necesario sustituir los links de las estabilizadoras por otros del mismo modelo. La marca de ambos componentes es libre, siempre que se respete el artículo 1.7 del presente capítulo del reglamento. Las referencias originales válidas son las siguientes:

| Componente                          | Referencia VW |
|-------------------------------------|---------------|
| Trapezio delantero izquierdo        | 8N0407151D    |
| Trapezio delantero derecho          | 8N0407152D    |
| Link barra estabilizadora izquierdo | 1J0411315D    |
| Link barra estabilizadora derecho   | 1J0411316D    |

## 3.9 LLANTAS

Se suministrarán 4 llantas del modelo BRAID GTI TROPHY FULL RACE A 7X17", marcadas con el logotipo GTI Trophy, siendo estas las únicas llantas válidas. En caso de necesitar más cantidad de llantas, estas serán suministradas por el organizador. No está permitido montar unas llantas sin el logotipo (compradas a proveedores externos).



## 3.10 ADMISIÓN

Con el kit se suministra una admisión marca RAMAIR, modelo JSK - 103, con filtro de aire y accesorios incluidos.



### 3.11 INTERCOOLER

Con el kit se suministrará un sistema de intercooler frontal y tuberías de la marca Airtec Motorsport, modelo ATINTVAG13. Este deberá sustituir por completo (excepto el manguito que entra en la mariposa de admisión, que se mantendrá de origen) al sistema que monta originalmente el coche en el lateral. Este sistema es el único válido para la GTI Trophy.



### 3.12 CAUDALIMETRO.

El único caudalímetro válido será marca y referencia BOSCH 06A906461L, y debe ir instalado correctamente en su ubicación original.

### 3.13 SENSOR MAP.

El único sensor MAP válido será marca y referencia BOSCH 038906051, y debe ir instalado correctamente en su ubicación original.

### 3.14 SISTEMA DE ESCAPE.

El kit también consta de una la línea de escape completa junto a downpipe en material INOX, del fabricante ESCAPES COSTA. No existen silenciadores de ningún tipo. No esta permitido sustituir ninguno de los elementos del kit.

### 3.15 UNIDAD ELECTRÓNICA DE MOTOR

La unidad de mando motor será marca Maxx ECU y modelo Race. Se suministra junto a un arnés de cables para poder enchufar ambos al cableado original del vehículo. Además, cuenta con sensor MAP interno, data logging y es totalmente programable. Este componente sólo puede ser adquirido a través del organizador.

La cartografía interna será única para todos los modelos, y será el organizador el encargado de instalarla en la ECU y verificarla en cualquier momento del fin de semana.

Dicha cartografía puede ser modificada a lo largo del año por parte del organizador sin previo aviso. Los participantes no pueden modificar ningún parámetro de la misma.

El organizador, a través de los comisarios técnicos presentes, tendrá la posibilidad de acceder a cualquier ECU de cualquier participante en cualquier momento del fin de semana de competición. Así mismo, podrá acceder a la función de data logging de la misma en las mismas condiciones. La negativa de un participante al acceso de la ECU en cualquier momento del fin de semana, será contemplada como falta muy grave y la penalización mínima al respecto será la descalificación de todas las sesiones del fin de semana, pudiendo llegar a la exclusión del participante durante el meeting.



La conexión a la unidad de control por parte de la organización se realizará a través de una conexión USB tipo B con conversión a USB tipo A. El conector USB tipo B irá conectado a la ECU y el Tipo A deberá estar en la zona del arco de seguridad derecho, junto a la puerta. El cable debe tener la longitud adecuada para poder conectarse a un ordenador en el techo del vehículo. Dicho cable ha de estar instalado en todo momento y correrá a cuenta del participante.

Si no existiera acceso a la ECU, bien por no tener instalado dicho cable, bien por algún tipo de defecto de comunicación con la misma, o por cualquier otra razón, el responsable de dicho error será el participante e incurriría en una sanción grave del reglamento.

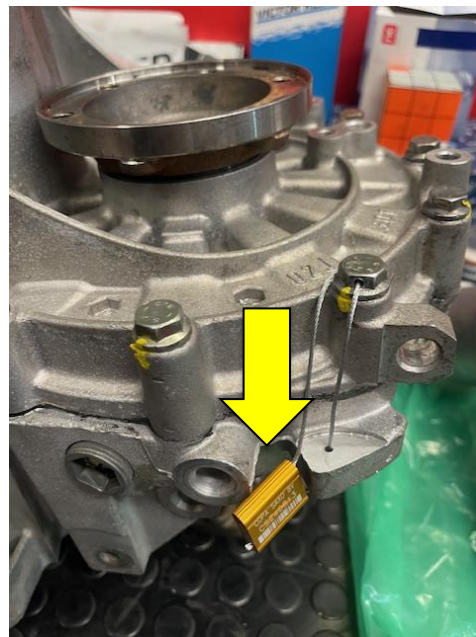
## ARTÍCULO 4. SCRUTINEERING Y PRECINTADO DE ELEMENTOS.

Todos los vehículos deben presentar en todo momento durante la competición del fin de semana una serie de precintos de scrutineering previamente instalados por el departamento técnico de la organización, o, en su defecto quien ésta designe, en los siguientes elementos:

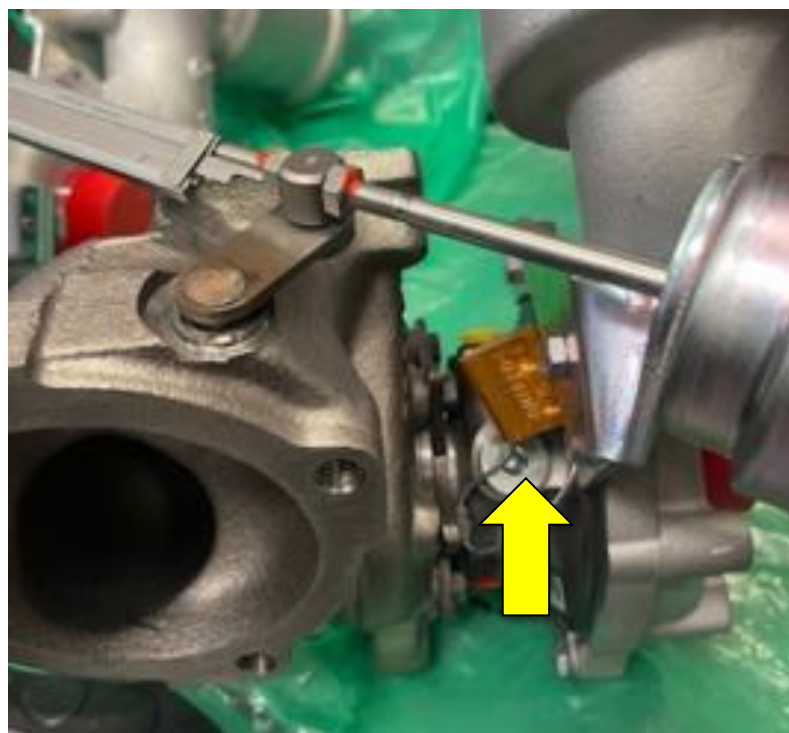
- **Tres** precintos en el motor. **Dos** entre cárter y bloque motor y **uno** dispuesto entre un tornillo de la tapa de la correa de distribución y la tuerca superior de la tapa de balancines. (Imágenes ilustrativas)



- Dos en la caja de cambios. Uno entre un tornillo de fijación y la tapa de la 5ª velocidad y otro situado entre la envolvente y un tornillo de fijación de la misma (imagen sólo con fines ilustrativos)



- Precintaje del turbo compresor. El turbocompresor se entrega precintando por la organización, siendo ésta el único proveedor de turbocompresores de la GTI Trophy. (imagen sólo con fines ilustrativo)



La **no presencia** de alguno de los precintos, un **estado irregular**, o **cualquier tipo de manipulación detectada** durante cualesquiera de las verificaciones de una prueba, supondrá automáticamente que el participante no estará autorizado a tomar la salida en ninguna de las pruebas restantes del campeonato. Para poder volver a participar, es requisito imprescindible recibir una autorización por parte del organizador que le permita participar en la siguiente prueba. Ésta, podrá conseguirse después de que la entidad designada por la organización (departamento técnico) realice una verificación de los componentes afectados. El lugar y fecha de esta verificación deberá ser designado por el organizador de la prueba, y los gastos de estas operaciones correrán por cuenta del participante.

El Comisario Técnico designado para la GTI Trophy por el organizador, junto con los Comisarios Técnicos de la prueba podrán verificar, en cualquier momento del certamen, el estado de los precintos y todos los elementos del vehículo que consideren.

Si un participante necesitara realizar cualquier reparación que supongan un cambio de precinto, bien sea dentro de la competición de un fin de semana, o bien en otro período, deberá ponerse previamente en contacto con el departamento técnico designado por el organizador, que facilitará instrucciones de cómo proceder para verificar el componente afectado.

Un precinto roto o dañado, aunque sea por desgaste natural de las piezas, será considerado como una irregularidad técnica y comportará las sanciones previstas en el Reglamento Deportivo. El participante es el responsable directo del estado y control de los precintos.

Cualquier participante que sustituya, antes, mientras o durante una carrera o entrenos, tanto libres como oficiales, una pieza precintada por otra precintada, deberá solicitar autorización y comunicar el cambio, así como entregar la hoja con los números de los precintos de la pieza nueva a los comisarios técnicos.

Es responsabilidad absoluta del participante acudir a los distintos meetings con el motor y la caja de cambios debidamente precintados. La organización intentará, **en la medida de lo posible**, facilitar horarios de precintaje durante el fin de semana, con el fin de resolver incidencias mecánicas durante el desarrollo de las pruebas. No obstante, la no disposición por parte de la organización de estos slots de tiempo durante un fin de semana, cualesquiera que sean las razones, no eximen a los participantes de disputar las pruebas con los precintajes de motor, caja de cambios y ECU motor debidamente realizados.

## 4.1 ADQUISICIÓN DE DATOS OBLIGATORIA.

Será obligatorio el uso de un sistema de adquisición de datos AIM SOLO 2 / SOLO 2 DL por parte de todos los participantes.

Sin embargo, el puerto de diagnosis OBD debe estar localizado y perfectamente operativo. La organización podrá, en cualquier momento de cualquier prueba del fin de semana, leer la información de cualesquiera de las pruebas disputadas (test previos, entrenamientos calificativos y carreras), a través del logger AIM SOLO 2 / SOLO 2 DL con el fin de obtener información, tanto de parámetros de motor como de conducción.

La organización pondrá a disposición de todos los participantes durante el fin de semana, los datos de la vuelta más rápida del participante después de las sesiones de calificación, con el fin de suministrar información adicional a los equipos.

**La negativa de un participante a la instalación de un logger de estas características, así como del acceso a los datos grabados, por parte de los comisarios deportivos conllevará la exclusión inmediata de la prueba del participante.** Así mismo el colegio de comisarios deportivos podrá tener en consideración dicho comportamiento y establecer las sanciones adicionales que considere oportunas.

Los dispositivos tendrán que grabar todos los datos mientras el coche esté en pista, ya sea durante los test previos, las sesiones de calificación y las carreras. En caso de que el dispositivo se encuentre sin los datos requeridos, hayan sido borrados, o no haya funcionado durante cualesquiera de las pruebas, será de aplicación las mismas sanciones contempladas en caso de no llevarlo instalado.

En el anexo 2 del presente capítulo del reglamento se puede encontrar la información necesaria para la instalación del citado logger.

## ARTÍCULO 5. PESO

### 5.1 PESO MINIMO.

Es el peso del coche en orden de marcha, en cualquier momento de la prueba, sin carburante, ni piloto, ni ningún otro añadido excepto (si fuese el caso) un lastre debidamente precintado.

### 5.2 PESO MÍNIMO EN CARRERA.

**Definición:** es el peso del vehículo en marcha, tal y como acaba de participar en las pruebas de la carrera, con el piloto a bordo, su equipamiento de seguridad (casco y Hans) y la cantidad de gasolina que permanece en el depósito.

El peso del vehículo no podrá ser inferior a 1150 kilogramos, en ningún momento durante el desarrollo de las pruebas y/o verificaciones técnicas, bajo las condiciones arriba reseñadas. Se admitirá una tolerancia del 0,2%, según lo establecido en las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2026. Este peso podrá ser verificado en cualquier momento de las pruebas y

en las condiciones en que se encuentre en ese momento el vehículo.

En caso de que, en el momento de pesaje, falte algún componente del vehículo, (como por ejemplo paragolpes, componentes de carrocería, etc), a consecuencia de algún percance durante el desarrollo de la prueba (tales como accidentes, salida de pista, colisión..., etc), el participante estará obligado a presentar las piezas que falten (en buen estado, sin ningún peso añadido) para su posterior pesaje. El peso en carrera de dicho vehículo se calculará sumando el peso en carrera al final de la prueba (sin los elementos que falten) y el de los componentes suministrados.

Se instaure un sistema de hándicaps por resultados, que consistirá en la adición de placas de lastre en las bases previstas para ello, según los artículos 2.2.5 y 6.17 del presente capítulo del reglamento. Dicho sistema estará reflejado en el reglamento deportivo de la GTI Trophy.

## 5.3 ALTURA MINIMA AL SUELO.

5.3.1 La altura mínima al suelo tendrá que cumplirse obligatoriamente en todo momento del fin de semana comprendido entre el inicio de la primera sesión de entrenamientos hasta la apertura de parque cerrado de después de la última carrera del fin de semana. En caso que no se respete dicha altura mínima el participante será descalificado de los resultados de la última prueba disputada hasta el momento de la verificación.

5.3.2 En el anexo 3 del presente capítulo del reglamento se encuentra descrito el protocolo de verificación de altura mínima, por el que se registrarán las verificaciones técnicas.

## ARTÍCULO 6. REGULACIONES ESPECÍFICAS Y MODIFICACIONES PERMITIDAS

Solo estarán admitidas las modificaciones en los diferentes componentes que conforman el kit, o elementos que trae de origen el vehículo las reformas que se detallan a continuación.

Cualquier modificación o alteración realizada en el vehículo que no esté explícitamente reflejada en este reglamento **queda totalmente prohibida**. Las sanciones por estos motivos irán desde la descalificación de los resultados del fin de semana, hasta la posible no admisión en la inscripción de futuras pruebas por parte de la organización.

### 6.1 MOTOR

**No está permitida ninguna modificación en cualquier elemento que conforme el grupo motor.** Cualquier pieza del mismo que tenga que ser sustituida, deberá hacerse por cualquier otra con especificaciones originales. A estos efectos,

además:

- No podrá modificarse la posición de ninguno de los componentes que forman el grupo motor
- No podrán modificarse ninguna medida de cualesquiera de los componentes que forman el grupo motor, excepto las admitidas en el presente capítulo del reglamento.
- No podrá modificarse o alterar la forma de ninguno de los componentes del grupo motor.

## 6.1.1 Posición del motor respecto al chasis:

No se puede modificar la ubicación o posición.

Los soportes de motor son libres siempre y cuando mantengan el motor en la misma posición que la original.

## 6.1.2 Peso mínimo de los componentes del motor:

No está permitido aligerar ningún elemento del grupo cinemático del motor. Es establecen unos pesos mínimos para los siguientes componentes:

- Volante motor: peso mínimo sin tornillos y con corona de arranque instalada para volante monomasa 7990 gramos (tolerancia - 5gr)
- Cigüeñal: peso mínimo sin polea, engranaje de la distribución, chaveta o tornillos: 13.900 gramos (tolerancia -10 gr)
- Conjunto pistón – biela: incluidos segmentos, bulón, tornillería de la biela, pero sin incluir casquillos de biela: 930 gramos (tolerancia - 1gr)
- Polea accesorios cigüeñal: 1760 gramos (Tolerancia -5gr)

## 6.1.3 Dimensiones de los elementos más importantes:

Los siguientes elementos del motor tienen no pueden superar, en ningún caso, las medidas que se detallan a continuación:

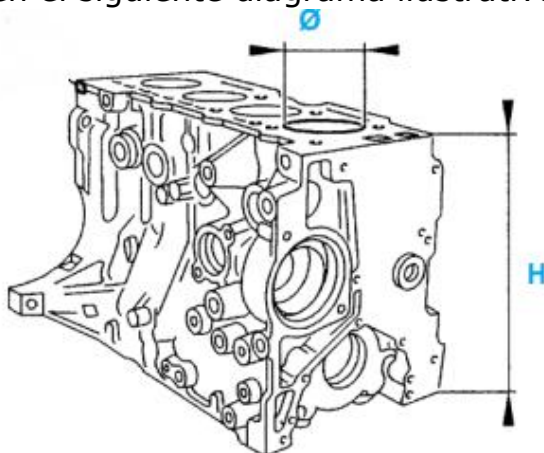
- Bloque motor:

| Componente                   | Medida nominal | Valor límite permitido | Tolerancia |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------|
| Diámetro camisa del cilindro | 81,01 mm       | 81, 51mm como máximo   | + 0,02 mm  |
| Altura bloque motor          | 278 mm         | 277,90 mm como mínimo  | - 0,02 mm  |

El diámetro de la camisa del cilindro se medirá a 10 mm del borde superior de la misma.

La altura del bloque será la comprendida entre los planos de anclaje con el cárter (inferior) y con la culata (superior).

Ambos pueden verse en el siguiente diagrama ilustrativo

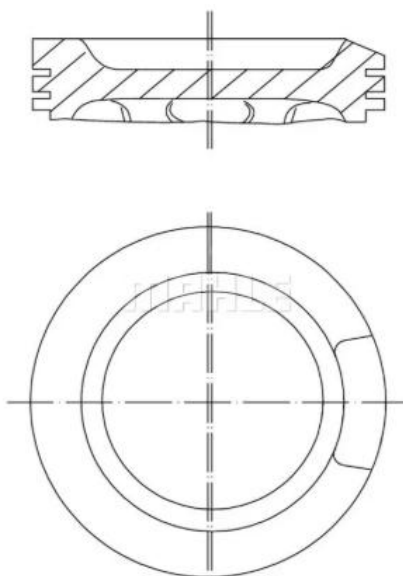


- Pistones:

| Componente      | Medida nominal | Medida máxima permitida | Tolerancia |
|-----------------|----------------|-------------------------|------------|
| Diámetro pistón | 80,965 mm      | 81,465 mm               | + 0,02 mm  |

Dicha medida no podrá ser superior en ningún punto del diámetro exterior del pistón.

Se adjunta ilustración de la forma de la cámara de combustión de los pistones.

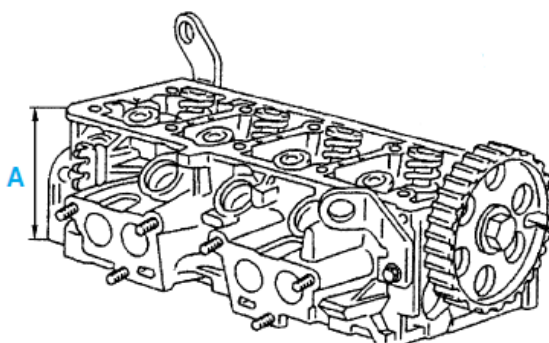


- Cigüeñal: la carrera del motor debe permanecer inalterada, siendo su medida 82 mm (+/- 0,5 mm).

- Culata:

| Componente | Medida nominal | Medida mínima permitida | Tolerancia |
|------------|----------------|-------------------------|------------|
| Culata     | 139 mm         | 138,90 mm               | - 0,02 mm  |

Dicha medida corresponde a la distancia entre el plano superior de la culata (tapa de balancines) y el plano inferior de la misma (junta de culata): A en la imagen ilustrativa siguiente:



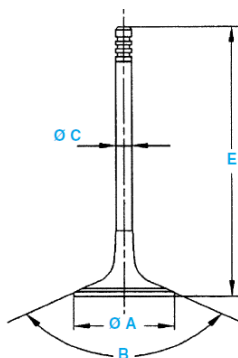
La relación de compresión es libre, siempre que se cumplan las medidas de los componentes afectados, reflejadas en este capítulo del reglamento.

Está prohibido manipular, modificar o tallar los conductos de admisión o escape de la culata. Cualquier alteración respecto a la forma y dimensiones será contemplada como infracción muy grave del reglamento.

- Válvulas:

| Componente        | Diámetro vástago (c) | Diámetro cabeza (a) | Ángulo asiento (b) | Tolerancia     |
|-------------------|----------------------|---------------------|--------------------|----------------|
| Válvula admisión  | 5,97 mm              | 26,90 mm            | 90º                | +0,1 mm / +-1º |
| Válvula de escape | 5,94 mm              | 29,90 mm            | 90º                | +0,1 mm / +-1º |

Correspondiendo dichas medidas al siguiente diagrama:



- Árboles de levas:

| Componente                 | Alzada máxima | Duración ° giro cigüeñal |
|----------------------------|---------------|--------------------------|
| Árbol de levas de admisión | 7,67 mm       | 190º                     |
| Árbol de levas de escape   | 9,30 mm       | 200º                     |

La duración total de ambos árboles de levas reflejada en la tabla anterior se realiza con la válvula abierta 1 mm. La tolerancia para la medición de la alzada es de + 0,1 mm.

#### 6.1.4 Morfología de los componentes:

No está permitido alterar la forma exterior y/o interior de ninguno de los componentes.

#### 6.1.5 Referencias de componentes:

En el mercado del recambio de componentes existen marcas que fabrican componentes con calidad original. En el supuesto caso que exista algún componente en el mercado aftermarket cuya referencia sea compatible con la original, pero que no cumpla alguno de los artículos anteriormente descritos (del 5.1.1 al 5.1.4), o que intervenga claramente en el rendimiento del motor, **ésta estará prohibida.**

A continuación de detallan las referencias originales admitidas de los componentes más importantes del motor:

| Componente              | Referencia OEM (VAG) |
|-------------------------|----------------------|
| Culata (Desnuda)        | 06A 103 351 L        |
| Bloque Motor            | 06A 103 101 AP / S   |
| Árbol de levas Admisión | 058 109 088 K        |
| Árbol de levas Escape   | 058 109 022 B        |
| Taqués Hidráulicos      | 050 109 309 J        |
| Polea Distribución      | 06A 109 105 D        |
| Muelles de Válvula      | 058 109 623          |
| Válvula de Admisión     | 058 109 601 C        |
| Válvula de Escape       | 058 109 611 M        |
| Pistones                | 06A 107 065 BJ / BN  |
| Segmentos (Aros)        | 06A 198 151 B        |
| Bielas                  | 06A 198 401          |
| Volante motor           | 038 105 264 M / J    |
| Cigüeñal                | 06A 105 021 / AR     |
| Bujía                   | 101 000 063 AA       |

## 6.1.6. Pruebas en banco de potencia:

Es requisito imprescindible para poder realizar el precintaje de un motor, efectuar una prueba de potencia en un banco designado por la organización, Dicho banco, tratará de ser llevado a todos los meetings que se realicen con el fin de poder precintar motores y cajas de cambio, así como realizar pruebas de potencia al final de los eventos a los participantes designados por el colegio de comisarios de la prueba. Dichas pruebas se realizarán en función de lo establecido en el Anexo 4 del presente capítulo del reglamento y los valores máximos admitidos serán los siguientes:

- Precintaje de motor: la potencia máxima admisible para poder precintar un motor es de 229,99cv, en cualquier circunstancia. No se precintarán motores con una potencia superior a la arriba reflejada. No obstante, los cargos derivados de dicha prueba de potencia correrán por parte del participante.
- Para las pruebas de potencia efectuadas en las verificaciones técnicas, después de cualquier prueba del campeonato, se establece una tolerancia de +2cv, con lo que ningún motor podrá exceder de 231,99 bajo ninguna circunstancia. Respecto al par motor, el valor máximo admisible es 350 nm con una tolerancia de + 5Nm. En caso de superarse alguno de estos valores, los resultados del participante en las pruebas disputadas anteriormente, durante el mismo meeting en el que se efectuó la verificación, quedarán anulados. Así mismo, los comisarios deportivos podrán añadir cualquier otra decisión que estimen oportuno y que, se sumaría a la arriba descrita.

Con el fin de garantizar la igualdad de prueba para todos los participantes, se establece un protocolo de pruebas de potencia que se deberá seguir, tanto para el precintaje de un motor, como para las pruebas de potencia efectuadas a los participantes a la finalización de cualquier prueba. Dicho protocolo está reflejado en el Anexo 4 del presente capítulo del reglamento. El organizador puede alterar los valores máximos admitidos de potencia y par siempre y cuando realice una nueva cartografía en la gestión electrónica del motor, en cualquier momento durante el fin de semana. Si existiera, dicho cambio se notificaría a todos los equipos por el canal de información oficial. Dado que todos los vehículos deben montar los mismos componentes (permitidos en el presente capítulo del reglamento) y la misma cartografía electrónica, la modificación de los valores de potencia final por parte del organizador al instalar una nueva cartografía afectará a todos los participantes por igual, no existiendo ningún tipo de perjuicio individual y quedando garantizada la equidad en las verificaciones para todos los participantes.

## 6.1.7 Turbocompresor:

El turbocompresor montado debe corresponder obligatoriamente al fabricante KKK

y contar con la ref. 06A 145 713 DX o la referencia específica de KKK 53039880052. Además, deberá ir debidamente PRECINTADO por la organización para su uso. El único suministrador permitido de turbos es la propia organización, que los entregará debidamente precintados.



No está permitida la modificación de ninguno de sus componentes, ni la reparación del mismo.

Mención especial tiene el actuador de la wastegate. Esta terminantemente prohibido modificar el tarado con el que viene originalmente (0,45 bar). En caso de detectarse una manipulación del mismo, se considerará una infracción muy grave del reglamento. Adicionalmente, se **informa** a todos los participantes, que una modificación del tarado de la misma, con independencia de su detección o no por parte de los comisarios técnicos, puede dar lugar a funcionamientos anómalos del turbo, dado que la cartografía electrónica estará rigurosamente diseñada para el tarado de la wastegate original. En caso de observarse problemas de este tipo, la **única solución posible es sustituir el turbocompresor por uno nuevo.**

El diámetro interior de entrada a la caracola de admisión debe mantener la medida original: 38,60 mm (+ 0,05 mm tolerancia)

#### 6.1.8 Colector de escape:

Dados los problemas existentes con la aparición de grietas en el colector de escape, así como la dificultad de encontrar uno nuevo con referencia original, se admite el colector de escape marca Bar-tek con referencia 2118t116. Se adjunta imagen ilustrativa del mismo:



El resto de componentes de anclaje del turbocompresor y / o el colector deberán seguir siendo de origen. No está permitida ninguna modificación en el colector de escape.

#### 6.1.9 Otros puntos de interés:

No está permitido el uso de ningún tipo de tratamiento, pintura o similar sobre el bloque motor y/o ningún elemento interno de motor como cigüeñal, bielas, pistones, etc.

No está permitido el encamisado interno del bloque.

El boletín técnico nº1, disponible en el apartado de usuario de la web [www.promocopa.es](http://www.promocopa.es) detalla las diferentes conexiones de tubos de vacío recomendadas.

Se permite la instalación de un tubo de silicona, de igual diámetro que el suministrado, que una la mariposa de admisión con el codo metálico del tubo de la campana proporcionada con el kit, siendo obligatorio instalar el caudalímetro suministrado.

Se permite la instalación de cinta anti calórica o tratamiento con pintura térmica en la línea de escape.

Se podrá instalar protector térmico entre el colector y el filtro de aceite y alternador. No se permitirá la instalación de protectores térmicos en ningún otro lugar.

## 6.2 CAJA DE CAMBIOS

La caja de cambios será la de serie y previamente precintada. Cualquier intervención y/o modificación de la misma está prohibida, únicamente está permitida la

instalación del sistema de diferencial limitado (autoblocante) que se entrega con el KIT y cuya referencia está en el artículo 3.4 del presente capítulo del reglamento.

Se recomienda realizar una revisión del diferencial autoblocante, al menos una vez al año.

Las relaciones de cambio deben ser comprobadas por la organización antes de realizar cualquier precintaje de la misma. Para ello se utilizará el banco de potencia de la organización y se seguirá el protocolo estipulado en el Anexo 4 del presente capítulo del reglamento. Los costes derivados de ello correrán por parte del participante.

Se admite la siguiente referencia de caja de cambio O2J-EVS. No está permitida ninguna modificación en cualquiera de sus elementos. Cualquier reacondicionamiento de la misma, debe respetar el artículo 1.7 del del presente capítulo del reglamento.

## ESPECIFICACIONES CAJA DE CAMBIO (RELACIÓN DE CAMBIO)

| <b>O2J-EVS</b>        |                 |
|-----------------------|-----------------|
| GRUPO 70 : 19 = 3.684 |                 |
| <b>1ª</b>             | 33 : 10 = 3.300 |
| <b>2ª</b>             | 35 : 18 = 1.944 |
| <b>3ª</b>             | 34 : 26 = 1.308 |
| <b>4ª</b>             | 35 : 34 = 1.029 |
| <b>5ª</b>             | 36 : 43 = 0.837 |

No se puede modificar la ubicación o posición de la caja de cambios respecto al motor ni respecto al chasis.

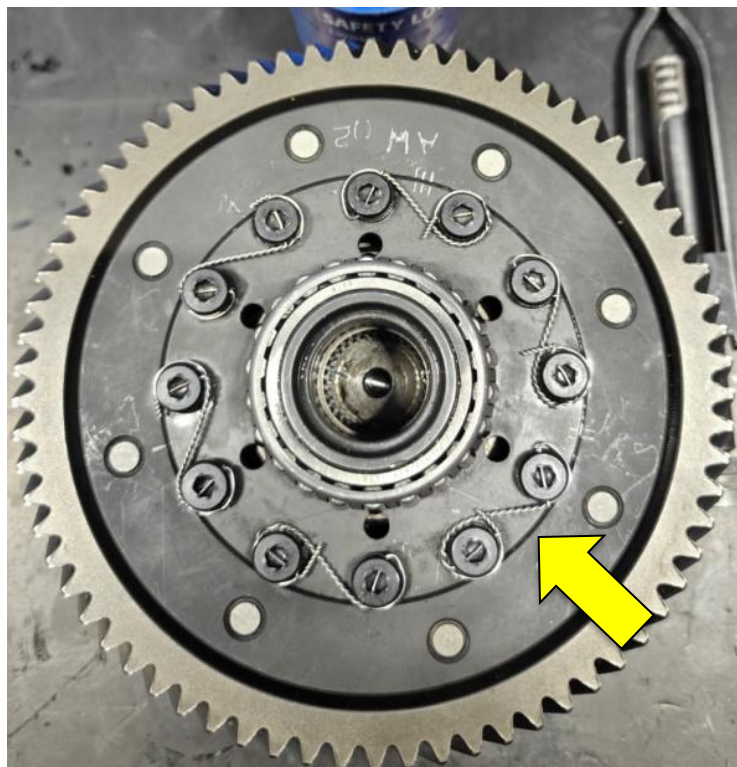
El kit de embrague (Collarín, maza y disco) es libre, siempre y cuando se respeten sus medidas y peso originales.

El volante motor tiene que ser el original del coche con sus mismas dimensiones y peso reflejadas en el artículo 5.1.5 del presente capítulo del reglamento, o bien se puede instalar un volante de inercia monomasa, en cuyo caso el diámetro del embrague no podrá ser superior a 240 mm y el peso del volante monomasa no podrá ser inferior a 7990 gr (tolerancia - 5gr). Las especificaciones, materiales y dimensiones de dicho volante deben respetar lo estipulado en el artículo 1.7 del presente capítulo del reglamento.

La instalación de un quickshift está permitida y es libre, así como poder sobre elevar el conjunto de la palanca de cambios, mediante alzador o soporte debidamente anclado.

## 6.3 DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE:

No está permitida ninguna modificación sobre el diferencial autoblocante. No obstante, se permite el frenado de la tornillería de anclaje del cuerpo del diferencial para evitar que dichos tornillos puedan aflojarse. La nueva tornillería preparada para esta operación, puede suministrarse a través del organizador. Se adjunta foto a modo ilustrativo:



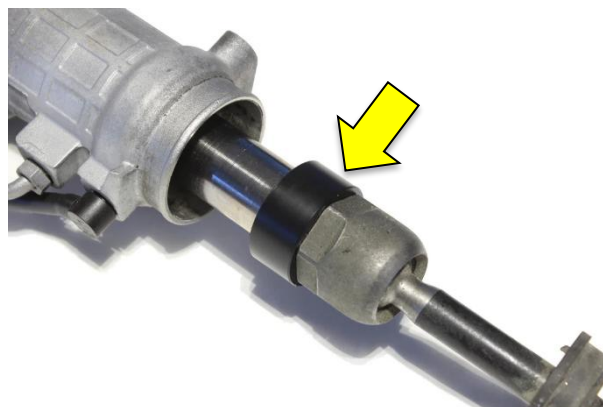
## 6.4 TRANSMISIONES

Están permitidas las transmisiones con junta homocinética en ambos lados, siempre que se mantengan el estriado del buje y de la caja de cambios de serie.

## 6.5 DIRECCIÓN ASISTIDA

La dirección asistida **NO** puede ser desconectada. **NO** Se permite la eliminación de la bomba ni sus tuberías. No está permitido sustituir la bomba hidráulica por otra eléctrica.

Se permite la instalación de topes de dirección. Estos topes deben estar fabricados en nylon, durester o cualquier termoestable de similares características. Deberán ser de tipo anillo y sólo podrán ir instalados en el interior de la cremallera. El recorrido mínimo entre topes de dirección será de 540° (1,5 vueltas). Las dimensiones de los topes son libres, siempre que se respeten lo anteriormente citado. Se adjunta foto ilustrativa.



Se permite la utilización de latiguillos metálicos para sustituir las tuberías originales.

## 6.6 UNIDAD DE MANDO MOTOR

Está prohibida cualquier modificación o alteración de la centralita electrónica MAXXECU entregada por la organización. Ésta podrá ser comprobada o sustituida en cualquier momento por los comisarios técnicos o los responsables de la copa.

En cualquiera de las pruebas calendadas, la centralita podría ser sustituida por otra entregada por la organización de forma aleatoria. En este caso, el participante es el responsable de desmontar la centralita y montar la que se le entrega. Una vez finalizado el meeting (antes de abandonar el parque cerrado), deberá entregar la centralita a los responsables de la copa y volver a instalar la centralita MAXXECU.

La modificación, manipulación, rotura de precinto (en caso de llevarlo), la negativa a sustituir la centralita o la no devolución de esta, supondrá una falta muy grave al reglamento técnico

La organización podrá intercambiar las centralitas de todos los participantes, en cualquier momento de la prueba, incluso en los entrenamientos privados.

Se podrán colocar precintos donde la organización crea conveniente.

Se cargará un mapa único en todas las centralitas para garantizar la igualdad entre participantes, de acuerdo a lo descrito en el artículo 3.15 del presente capítulo del reglamento.

## 6.7 SISTEMA DE FRENADO

Se permite mantener el sistema de frenado original o bien la anulación de este. El vehículo viene provisto de sistema ABS, que podrá ser anulado de tal manera que no interfiera este sistema en las frenadas, siendo en este caso que el vehículo sea equipado con ABS poder sustituir todas las tuberías de freno originales por latiguillos metálicos, teniendo que colocar un limitador o regulador de frenada en

ubicación libre.

Debe mantenerse el sistema de frenado original, a excepción de lo tratado en el artículo 3.4 del presente capítulo del reglamento, así como de las excepciones abajo anotadas. Cualquier otra modificación no está permitida.

Las dimensiones de los émbolos de las pinzas de freno son las siguientes:

| Embolo pinza de freno | Diámetro exterior |
|-----------------------|-------------------|
| Delantero             | 54 mm             |
| Trasero               | 38 mm             |

Modificaciones permitidas:

- Queda permitido el uso de canalizaciones para recoger aire y refrigeración de frenos desde el hueco específico de los faros antiniebla.
- Se permite la eliminación de los pases de rueda.
- El diámetro de los émbolos de la bomba de freno es libre, siempre que, por catálogo de recambios, la misma corresponda a cualquier modelo de VW Golf.
- El líquido de freno es libre.
- El sistema de freno de mano se puede desmontar.
- La distribución de las pastillas de freno será por cuenta de la organización.
- El servofreno puede ser anulado el tubo de vacío, pero debe permanecer instalado en su emplazamiento original.
- Está permitido el uso de latiguillos metálicos como sustitución de cualesquiera de las canalizaciones de freno originales.
- El sistema de freno de mano se debe conservar en su estado original en caso de mantenerlo, o en su defecto, se puede eliminar.
- Está permitida la instalación de un repartidor de frenada hidráulico entre el eje delantero y trasero. Puede ser de tipo rueda / tornillo o de tipo palanca. Su ubicación es libre, bien sea dentro del vano motor, o bien dentro del habitáculo. Se adjuntan fotos ilustrativas a modo de ejemplo de los dos repartidores permitidos:



## 6.7.1. Discos de freno:

- La marca de discos de freno delanteros y traseros es libre, siempre que respeten las siguientes dimensiones:

| Disco de freno     | Diámetro exterior | Espesor nominal | Tipo de disco |
|--------------------|-------------------|-----------------|---------------|
| Delantero origen   | 288 mm            | 25 mm           | Ventilado     |
| Delantero opcional | 312 mm            | 25 mm           | Ventilado     |
| Trasero            | 232 mm            | 9 mm            | Macizo        |

- Los discos pueden ser rallados, lisos o perforados.
- El material de fabricación debe tener las mismas características y propiedades que el material de fabricación de los discos originales.
- No están permitidos los discos de freno con núcleo o campana desmontable (dos piezas).
- Se permite el montaje de discos delanteros de 312mm, con cambio del porta pinza procedente de otros modelos grupo VAG (Seat León MK1, Audi S3 MK1, Audi TT MK1) y manteniendo la pinza de freno de serie

## 6.7.2: Pastillas de freno:

El suministrador único de pastillas de freno es la organización. No esta permitido montar ningún otro modelo de pastillas diferentes a las expuestas en la siguiente tabla, independientemente de si llevan montados discos delanteros de 288 mm o de 312 mm.

| Componente                  | Referencia     |
|-----------------------------|----------------|
| Pastilla de freno delantera | FCP590TL66GGTI |
| Pastilla de freno trasera   | FCP541HGGTI    |

Todas ellas deben venir con el logotipo de la copa inscrito en la placa de la misma, tal y como se puede ver en la siguiente fotografía:



## 6.8 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN DE MOTOR

Están admitidos todos los radiadores con referencia original válidos para VOLKSWAGEN GOLF IV 1.8T desde el año 2000 en adelante. También está permitida la instalación de un radiador MISHIMOTO con referencia MMRAD-GLF-99.

El líquido refrigerante es libre, quedando permitido el uso de cualquier marca comercial

Se permite montar manguitos del sistema de refrigeración de silicona, manteniendo el mismo diámetro y longitud que los de serie.

Se permite montar cualquier electro-ventilador de cualquier modelo VOLKSWAGEN GOLF IV 1.8T, quedando a libre elección, la posición del mismo.

El electro-ventilador puede ser desconectado, pero debe permanecer en su emplazamiento original delante o detrás del radiador de agua.

El termostato puede ir instalado o suprimirse.

Se permite la canalización del radiador de agua, tanto por la parte superior o inferior y por los laterales del mismo.

Se permite la sustitución de los racores de plástico del sistema de refrigeración por otros metálicos.

Se permite la canalización de aire del radiador, mediante la modificación del paragolpes delantero, de dos formas diferenciadas, siendo estas las únicas válidas y autorizadas.

**Opción 1:** apertura de líneas de entrada de aire, según imagen adjunta, y de dimensiones 70mmX320mm cada una.



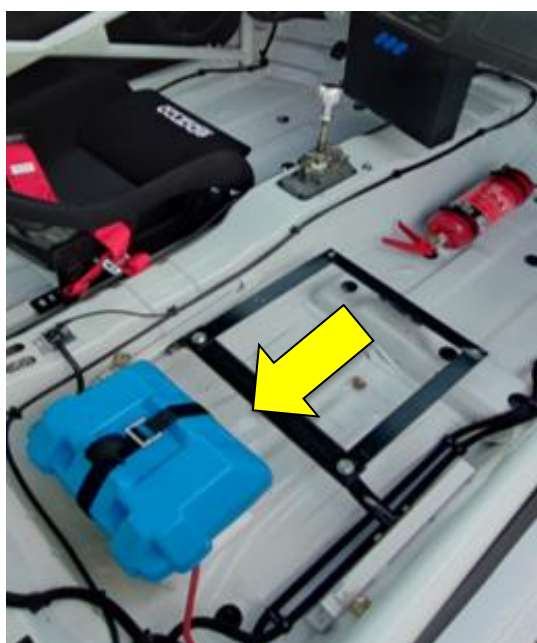
**Opción 2:** apertura de un máximo de 6 orificios de 85 mm de diámetro en el paragolpes, según fotografía adjunta:



**EN AMBOS CASOS, QUEDA PROHIBIDO CORTAR, TALADRAR O MODIFICAR LA TRAVIESA DEL COCHE, POR MOTIVOS DE SEGURIDAD.**

## 6.9 BATERIA

La batería puede mantenerse en su emplazamiento original, pudiendo ser sustituida por una batería de plomo ácido con un mínimo 45ah. También puede ser reubicada en el interior del habitáculo, en el lado del acompañante, por detrás del soporte de lastres instalado. Se adjunta foto ilustrativa:



Las baterías deben mantener el formato de vehículos de calle, no estando permitidos los formatos Motorsport.

El borne positivo de batería debe ir convenientemente aislado y no puede estar a la vista en ninguno de los casos.

## 6.10 HABITÁCULO

Se debe eliminar obligatoriamente asientos originales, moquetas, guarnecidos y planchas de brea.

Los paneles de las puertas delanteras se podrán sustituir libremente.

El sistema de aire acondicionado es obligatorio retirarlo completamente, el alternador debe ir instalado en su posición original y hacer su función en todo momento.

El salpicadero hay que recortarlo para la instalación del arco de seguridad.

La colocación del sistema de lastre será emplazada en el lugar del copiloto, por un sistema suministrado por la organización (el coste será a cargo del piloto).

Los siguientes sistemas pueden ser eliminados total o parcialmente:

- Limpia parabrisas trasero.
- Cableado eléctrico de portón, airbag, abs y radio.
- Claxon.
- Depósito del limpiaparabrisas.
- Mecanismos de elevación de las puertas.
- Refuerzos interiores de las puertas.

Podrá ser sustituida la instalación eléctrica por una simplificada.

Los mandos de luces y limpiaparabrisas podrán ser sustituidos por botones.

El sistema de bloqueo de volante se eliminará, pudiendo eliminar por completo el clausor. Se permite arranque por botón.

El volante será sustituido por un modelo de carreras libre.

No será obligatorio la sustitución de los cristales, el parabrisas delantero se mantendrá de origen o cristal en todos los casos, se podrá optar instalar kit de cristales de policarbonato.

En el supuesto de mantener los cristales originales del vehículo, estos deberán ir debidamente laminados para evitar la rotura de los mismos.

## 6.11 CARROCERIA

Toda modificación en el chasis y en los elementos de la carrocería está prohibida, excepto lo expresamente autorizado. No se permite reforzar los puntos de soldadura por cordones de soldadura de cualquier índole.

Las eventuales reparaciones de carrocería deberán ser efectuadas por enderezamiento o sustitución de los elementos deformados por otros de serie y siguiendo el método preconizado por Volkswagen en sus Manuales de Taller. No se permite la reparación de arcos de seguridad. En el supuesto caso que un arco de seguridad esté afectado por un accidente, deberá ser sustituido por otro nuevo adquirido a la organización.

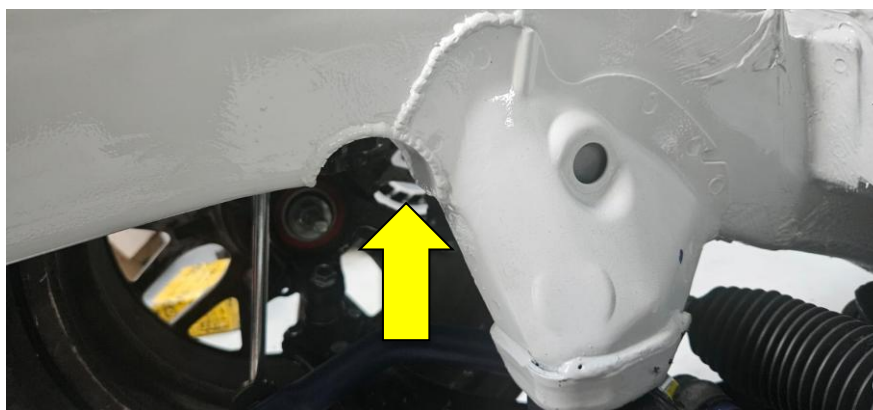
Los elementos de carrocería deberán estar siempre en perfecto estado. Las piezas eventualmente gastadas o deformadas por roces o choques deben sustituirse y repararse convenientemente. No está permitida la ausencia de ninguno de los componentes exteriores de carrocería.

**El estado exterior e interior de los coches debe ser impecable durante las verificaciones técnicas iniciales.** El organizador se reserva el derecho a no admitir vehículos en la prueba que no respeten este apartado. Así mismo, los comisarios deportivos podrán sancionar a los participantes que no tengan en consideración este apartado.

Todos los elementos de carrocería serán mantenidos de origen y se incluirá en la estética exterior el paragolpes tipo R32 mencionado en el artículo 3.3 del presente capítulo del reglamento. Las rejillas del paragolpes son libres, pero deben estar instaladas.

Se permite la soldadura adicional en los siguientes casos:

- Las bases del arco de seguridad deben estar soldadas a la carrocería. Se permite la soldadura de las placas de anclaje de los cáncamos de fijación de los arneses.
- El refuerzo de copelas de suspensión delanteras proporcionado por la organización debe estar soldado en su posición original. Para ello la organización suministra, en régimen de préstamo, un utillaje de montaje y centrado, que se debe utilizar para la correcta disposición del refuerzo de copelas delanteras. El montaje de estas se detalla en el Anexo 5
- La posible instalación de una base para el asiento del piloto en sustitución de los anclajes originales.
- Se permite la modificación de los dos largueros delanteros para evitar posibles interferencias con las transmisiones durante el recorrido de la suspensión. A continuación, se pueden observar dos fotos ilustrativas



Se podrán cortar o despuntar los elementos o herrajes que se detallan a continuación:

- Herrajes cinturones de seguridad
- Sujeción central consola instrumentos
- Soporte freno mano, laterales por encima de las guías de los asientos
- Sujeciones del cableado de serie
- Sistemas ISOFIX, refuerzos traseros del anclaje de los asientos
- Soporte central respaldo de los asientos traseros, argollas del maletero.

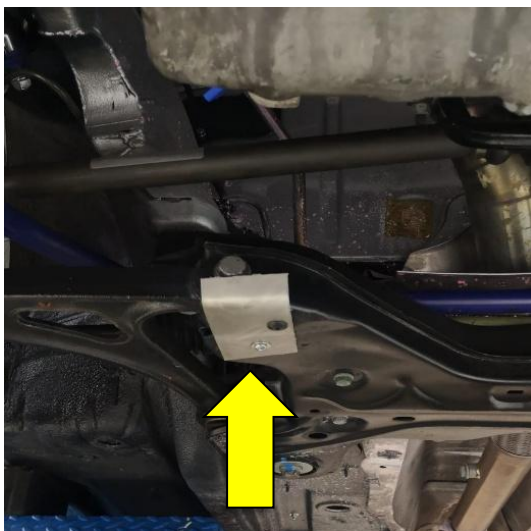
Los sistemas de cierres de capó y portón originales tienen que ser eliminados y sustituidos por cierres de seguridad.

Existen dos versiones de espejos retrovisores originales: una más grande y otra de menores dimensiones (stubby). Ambas versiones están permitidas, permitiendo cualquier combinación posible (dos retrovisores grandes, uno pequeño y otro grande, dos pequeños). No está permitida la instalación de ningún otro tipo de espejo retrovisor.



No está permitido el uso de separadores entre buje y llanta del vehículo.

Se permite la colocación de chapas de protección en la unión de los trapecios a la cuna. Se adjuntan fotos ilustrativas:



## 6.12 LLANTAS

Las llantas admitidas son el modelo BRAID GTI PROMOCOPA de 7 x 17", siendo estas las únicas permitidas y distribuidas por la organización, tal y como especifica el artículo 3.9 del presente capítulo del reglamento.

Deben mantenerse en su estado original, estando prohibido tornear cualquier parte de la misma.

La fijación de la misma será con espárragos y tuerca con una longitud de 86mm máxima.

## 6.13 NEUMATICOS

Es obligatorio para todos los Participantes en la Copa GTI TROPHY 2026 la utilización de los neumáticos de la marca NANKANG, modelo CH-R medida 225/45R17.

Dichos neumáticos deben adquirirse **obligatoriamente** a través de la organización y estarán convenientemente marcados por la misma con el fin de determinar si son válidos o no para disputar cualquier evento.

Los neumáticos serán marcados por la organización antes de ser entregados a los participantes. Dado que la medida difiere respecto a la del año anterior, los únicos neumáticos válidos durante 2026 serán los estipulados en el presente capítulo del reglamento, no estando permitidos los neumáticos utilizados en 2025.

El no cumplimiento de esta disposición dará lugar a la anulación de todos los resultados del fin de semana del participante.

Los neumáticos presentan sentido de giro. **No podrán estar montados en sentido inverso.**

Está expresamente prohibido efectuar cualquier modificación o alteración (torneado o tallado) en la banda de rodadura y en los flancos.

No serán válidos neumáticos que hayan llegado a más de un testigo de desgaste en toda la banda de rodadura y/o en los flancos.

La utilización de mantas calentadoras o cualquier otro medio de calentamiento de neumáticos están prohibido

## 6.14 EJE TRASERO

Existen dos puentes traseros con especificaciones diferentes montados en VW Golf Mk4: una versión standard y otra sport. La principal diferencia es la barra estabilizadora interna que llevan, cuyas diferencias quedan reflejadas en la siguiente tabla:

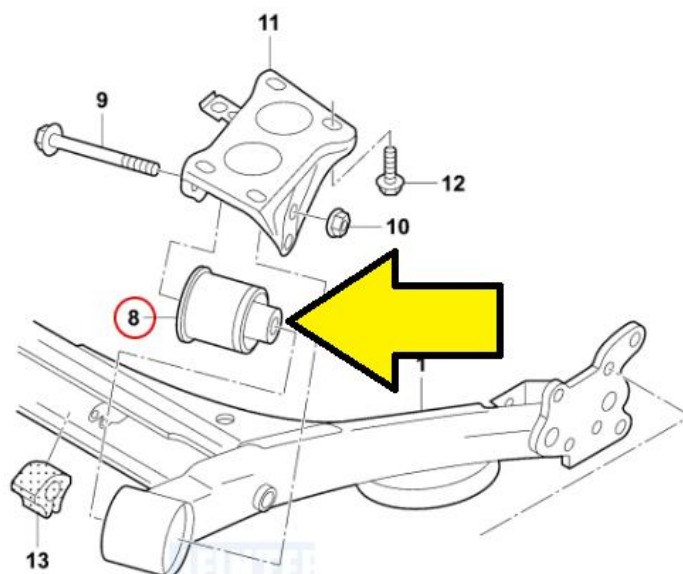
| Tipo puente trasero | Diámetro barra estabilizadora |
|---------------------|-------------------------------|
| Standard            | 18 mm                         |
| Sport               | 22 mm                         |

Ambos tipos de puentes traseros están admitidos.

Está prohibido variar la estructura o la morfología original del puente trasero, ya

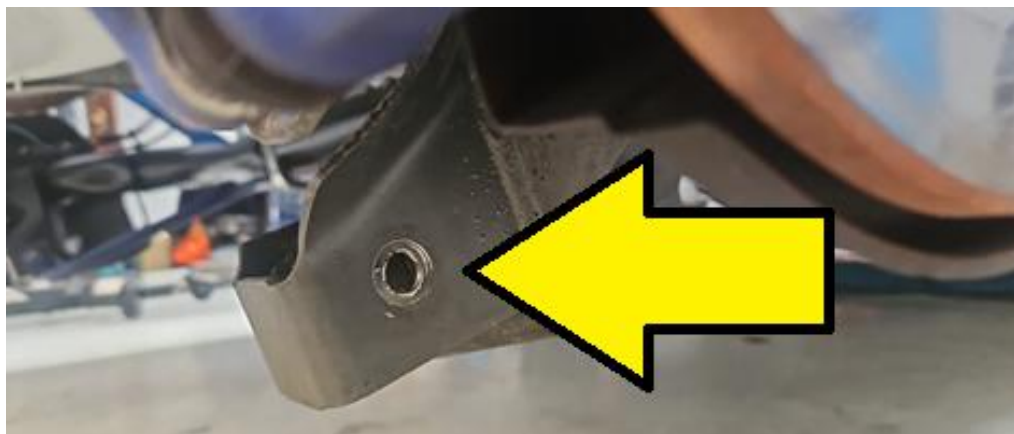
sea añadiendo o retirando elementos, realizar operaciones de mecanizado en el mismo, o cualquier otro tipo de modificación que pueda afectar a sus características mecánicas, morfológicas o de posición en la carrocería.

Los silentblocks del puente trasero (señalados en la infografía adjunta) se podrán sustituir por otros de origen comercial y de cualquier fabricante o modelo. No está permitido sustituir dichos silentblocks por un sistema de rótulas uniball.

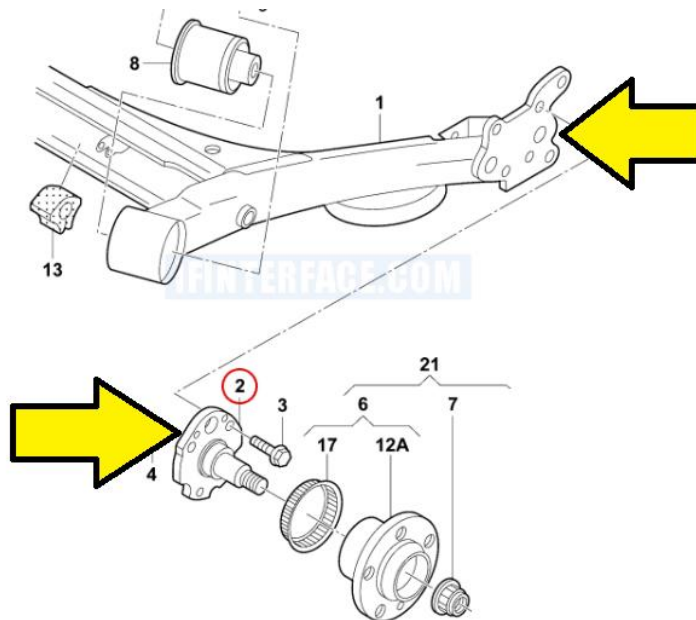


Los anclajes del puente trasero al chasis tienen que ser los originales del coche, no estando permitido poder hacer modificación alguna al respecto.

No está permitido hacer corredera en el sistema de anclaje del eje trasero a la carrocería. Es necesario el taladrado del orificio de acople del amortiguador trasero con el puente a un diámetro de 12 mm.



Se permite la instalación de calas entre el puente trasero y el mangón del eje trasero, dejando la posibilidad de variar la caída y la convergencia del eje trasero. Sin embargo, NO SE PODRÁ EXCEDER DEL VALOR DE  $-3^{\circ}$  DE CAÍDA EN NINGÚN CASO en el eje trasero. Se adjunta infografía al respecto:



## 6.15 SUSPENSIÓN

### 6.15.1 Muelles:

No está permitida ninguna modificación o alteración de los mismos. Consultar información extra en el artículo 3.5 del presente capítulo del reglamento.

### 6.15.2 Barras estabilizadoras:

No está permitida ninguna modificación o alteración de los mismos. Consultar información extra en el artículo 3.6 del presente capítulo del reglamento.

### 6.15.3 Amortiguadores:

No está permitida ninguna modificación o alteración de los mismos. Quedan prohibidos los mecanismos que modifiquen y/o alteren el recorrido del amortiguador tales como bump stops, spacers o packers, o cualquier otro mecanismo que afecte a lo establecido anteriormente. Consultar información extra en el artículo 3.5 del presente capítulo del reglamento.

### 6.12.4 Caídas delanteras:

El ángulo de caída de la suspensión delanteras será libre, recomendando un máximo

de -4 grados, sin modificación alguna de las piezas originales. Para su regulación sólo se podrán utilizar las piezas entregadas con los amortiguadores, o incluidos en el kit de competición.

#### 6.15.5 Altura:

Se establece una altura mínima de 75mm según lo estipulado en el anexo 3 del presente capítulo del reglamento.

#### 6.15.6 Ancho de vías:

El ancho máximo de vías es de 1.600mm delante y de 1.535mm atrás respectivamente. No se permite el uso de separadores.

#### 6.15.7 Batalla Vehículo:

La batalla máxima permitida queda libre. Siempre con las piezas suministradas con el KIT, quedando prohibido cualquier alteración o modificación de estas.

### 6.16 SISTEMA DE ENCENDIDO

El sistema de encendido tiene que ser el de serie, no estando permitida ninguna modificación.

Las Bujías de encendido serán de la marca NGK, modelo IRIDIUM y con referencia BKR8EIX o en su sustitución, la referencia equivalente de la marca BOSCH.

Las bobinas de encendido podrán ser originales con referencia 06B 905 115 L o en su defecto pueden ser marca BOSCH con referencia 0986221024.

### 6.17 SISTEMA DE COMBUSTIBLE

El depósito de combustible debe ser el original del vehículo (55 litros de capacidad), no estando permitido el uso de depósitos de seguridad. No está permitido realizar ninguna modificación del mismo. El uso de bombas nodriza o depósitos auxiliares está prohibido

Las tuberías de combustible han de ser sustituidas por tuberías con recubrimiento metálico o caucho.

Sólo estarán permitidos los inyectores con referencia original 0280156061 o 06A906031BA.

Se permite regulador de presión de combustible de 4 BAR de tipo fijo (no regulable). La presión de combustible deberá estar en todo momento entre 3.5 y

4 bar. Sin embargo, éste, debe conservarse en su ubicación original.

El filtro de gasolina podrá colocarse en el vano motor o mantener su posición original.

## 6.18 PESO Y LASTRE

El peso mínimo no podrá ser inferior a 1.150kg con peso del piloto y su equipamiento incluido tal y como especifica el artículo 5.2 del presente capítulo del reglamento.

Para el cumplimiento del peso mínimo establecido que es de 1.150kg con piloto incluido se ha establecido la siguiente forma de establecer el lastre en el habitáculo, este deberá de ir colocado sobre una base de asiento de la marca SPARCO con referencia 00499075 en el lado del copiloto debidamente anclada al chasis en las fijaciones del asiento original, a su vez sobre la base de asiento se colocará el sistema de lastre que deberá ser comprado a la organización y debidamente anclado a la base de asiento cumpliendo todas las medidas de seguridad, cuya responsabilidad recaerá sobre el instalador.

La instalación de la base de lastres es obligatoria para todos los participantes.

La organización podrá colocar lastres en cualquier momento del meeting.

## 6.19 SISTEMA DE ADMISIÓN

El filtro de aire y su habitáculo deben ser sustituidos por la admisión suministrada por la organización, que están reflejados en el artículo 3.10 del presente capítulo del reglamento.

El filtro de aire RAMAIR debe ser el suministrado con el kit, no estando permitido sustituirlo por otro de otra marca, modelo y/o dimensiones distintas.

Se permite la instalación de cinta anti calórica en las zonas adyacentes al filtro de aire.

La recirculación de gases de motor debe ir a la admisión en su ubicación correspondiente. En caso contrario, se puede instalar un recuperador adicional de vapores de aceite con capacidad máxima de 1 litro y en cualquier ubicación del vano motor. Se adjunta fotografía ilustrativa al respecto:



El colector de admisión debe corresponder con el tipo de motor utilizado AUM, no pudiendo montarse de otro modelo o código de motor diferente.

Se permite la canalización del sistema de admisión, mediante apertura de agujeros en las tapas de los faros, dimensiones máximas de 85mm de diámetro.

Se permite la canalización de la caja del filtro de admisión colocando paneles que permitan el mejor aprovechamiento de la entrada de aire al mismo. Se adjunta fotografía de ejemplo.



## 6.20 CORREA DE DISTRIBUCION

No está autorizado sustituir la correa de distribución por otra distinta a las originales de fábrica, variar el grado de tensión, el tipo de tensores, o la posición original de los ejes de levas y cigüeñal. Los Oficiales de la prueba podrán comprobar y verificar en cualquier momento estas circunstancias.

## 6.21 ESCAPE

Es obligatorio mantener el Conjunto de Escape entregado con el Kit sin ningún tipo de modificación. Cualquier sustitución del Escape debe de ser hecha con piezas suministradas por la organización. Se permite el refuerzo de los soportes del escape a la carrocería, siempre que se respete su cantidad y ubicación.

## 6.22 MODIFICACIONES PERMITIDAS EN EL HABITÁCULO Y CARROCERIA

El coche junto con el kit de competición se entrega tras haber realizado las siguientes modificaciones en el habitáculo:

- Retirar todos los asientos (delanteros y traseros) y sus soportes.
- Retirar la bandeja posterior y sus soportes laterales.
- Retirar toda la moqueta del suelo (incluido maletero), así como todos los antisonoros del suelo (incluidos los cauchos).
- Retirar tapizado de techo
- Retirar todos los sistemas de Airbag y sus correspondientes centralitas e instalaciones.
- Se permite retirar el revestimiento insonorizante del capó en caso de traerlo.
- Sustitución del volante y del adaptador de volante, que podrá ser desplazado, manteniendo el sistema de anclaje de origen. Además, se podrá instalar un desplazador de volante fijo o regulable.
- Es obligatorio quitar el sistema de bloqueo de volante.
- Retirar los cinturones de seguridad de serie, para instalar los de tipo arnés.
- Retirar el sistema de sensores de aparcamiento (en caso de llevar instalados)
- Eliminar el sistema de apertura del depósito de gasolina
- Se permite retirar el sistema de calefacción junto con el mueble de la misma, y colocar un sistema de ventilación.
- Retirar la guantera del salpicadero, así como realizar los recortes necesarios para la instalación del mismo o de algún componente (relojes, cortacorriente, Garmin, etc...)
- Instalación de antena para emisora de radio o teléfono móvil
- Instalación de sistema de cronometraje interior/exterior vía GPS OBLIGATORIO AIM SOLO 2 DL / SOLO 2 DL V2
- Asimismo, es libre la instalación de guías correderas para el bucket y de piña del volante extraíble

La altura y posición de la caña de dirección puede ser modificada con unos casquillos para bajar la altura de la misma.

Los pedales deben quedar en su ubicación original, instalado tal cual viene de serie, anclado a la carrocería sin suplemento alguno.

## 6.23 COMBUSTIBLE

El carburante debe ser gasolina comercial (98 RON) suministrado por cualquier gasolinera. Deberá cumplir las especificaciones reglamentadas en el Artículo 252 apartado 9.1 del Anexo J al Código Deportivo Internacional. La calidad y composición del combustible puede ser verificada y comprobada en cualquier momento a requerimiento de los oficiales correspondientes de la prueba.

## 6.24 SEGURIDAD

El vehículo debe ir equipado con todos los dispositivos para cumplir con las normas impuestas en el artículo 2.1 del presente capítulo del reglamento.

## 6.25 INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

Como norma general, **TODO LO QUE NO ESTÁ EXPRESAMENTE AUTORIZADO ESTÁ PROHIBIDO**, aunque la modificación o sustitución de la pieza o del sistema que sea, no mejore las prestaciones del vehículo.

**TODO ELEMENTO, PIEZA O CONSUMIBLE SUMINISTRADO POR PROMOCOPA DEBERÁ MANTENER SU MARCAJE O PRECINTAJE DURANTE LA PARTICIPACIÓN EN EL CAMPEONATO, de no ser así y ser detectado durante verificaciones técnicas será motivo de penalización o exclusión de la prueba o Campeonato.**

Cualquier infracción a este Reglamento supondrá la Descalificación de la prueba en la que esté participando el infractor, y la pérdida de 25 puntos que serán descontados de la Clasificación Final del certamen. La reincidencia supondrá la expulsión de la Copa GTI TROPHY 2026 y/o las sanciones que determine el Comité Organizador y/o la R.F.E de A.

## ARTÍCULO 7. PUBLICIDAD OBLIGATORIA

Para el beneficio de todos, la organización podrá reservarse espacios para compromisos publicitarios. Este apartado puede sufrir modificaciones.

- Franja superior del parabrisas delantero para parasol
- Espacio de 50x40 en puertas delanteras para dorsal
- Matriculas

Es obligatorio que todos los vehículos lleven el nombre y apellido (inicial y apellido), con una altura de letra de 70mm, en la parte superior derecha del parabrisas debajo del parasol obligatorio, así como los números de su dorsal en la luna delantera bajo el nombre y en la luna trasera en la parte superior derecha. No se podrá salir a pista sin él, bajo ningún concepto.

## Anexo 1

### Procedimiento para verificación de amortiguadores

Se establece el siguiente procedimiento para la verificación de amortiguadores previsto en el artículo 3.3 del presente reglamento:

1.1 A la conclusión del meeting, todos los amortiguadores de los participantes seleccionados serán debidamente precintados por la organización. Al final el parque cerrado, los participantes podrán retirar sus vehículos con los precintos en sus amortiguadores.

1.2 Se dará un plazo de 5 días hábiles desde la conclusión del evento, para que los participantes desmonten y envíen los amortiguadores precintados a una dirección de envío que será proporcionada por los canales oficiales de información.

1.3 Tecnoshock Racing Shocks S.L. será el encargado de comprobar que los amortiguadores precintados cumplen con las especificaciones originales de la GTI Trophy, así como que no han sido modificados.

1.4 Tecnoshock Racing Shocks S.L. emitirá un informe de conformidad de cada uno de los kits de suspensión verificados. Dicho informe se remitirá al delegado técnico, que a su vez emitirá un informe a los comisarios deportivos para que puedan validar las clasificaciones del evento.

1.5 En caso de que alguno de los participantes incumpla el proceso en alguno de los siguientes supuestos:

1.5.1 Cualquier modificación, alteración o rotura de los precintos puestos por el organizador durante las verificaciones.

1.5.2 Envío de los amortiguadores fuera de plazo.

1.5.3 Negativa a enviar amortiguadores para su verificación. Se procederá a la descalificación del participante de todos los resultados del fin de semana, anulándose todos sus resultados. Así mismo, para la inscripción en la siguiente prueba sea validada por el organizador, deberá resolver la situación de alguno de los siguientes modos:

1.5.4 Compra e instalación de un kit nuevo, debidamente precintado y posterior verificación de su instalación por parte del delegado técnico.

1.5.5 Envío de la suspensión del vehículo a la dirección proporcionada por el organizador, al menos con 15 días naturales de anticipación sobre la siguiente prueba a disputar, para su comprobación y precintaje. En caso de pasar la verificación, la suspensión será debidamente devuelta al participante y se emitirá un informe de conformidad para que el mismo, pueda ser instalado y disputar las siguientes pruebas del calendario. En caso de que el informe sea negativo, y la suspensión no cumpla con las características especificadas por Tecnoshok Racing Shocks S.L., la misma también será devuelta al participante. Sin embargo, en este supuesto, para poder inscribirse las siguientes pruebas, el participante deberá obligatoriamente, comprar e instalar un kit nuevo de suspensión, tal y como establece el artículo 3.3 del presente reglamento.

## Anexo 2:

### Conexión AIM SOLO 2 DL / DL V2

El sistema AiM SOLO 2 DL es un laptimer con GPS y conexión a línea CAN bus. A partir de 2024 AiM sacó la versión V2, que permite conectar expansiones para canales analógicos.

Este registrador de datos, logger, viene con:



#### 1. Posición

La posición correcta se obtiene mediante la utilización de un soporte específico de AiM:

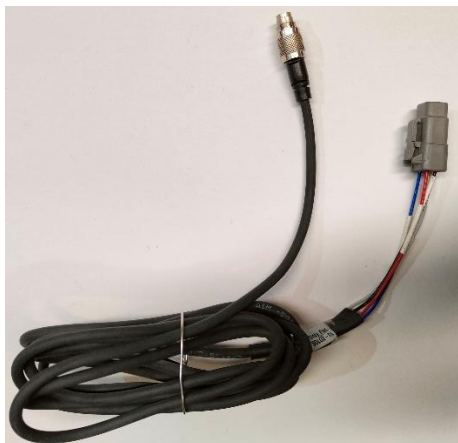
- Roll-Bar: Para colocar en la barra antivuelco. Ref. X46KSTG00
- Ventosa: Para colocar en la luna. Ref. X46KSVS00



#### 2. Cableado

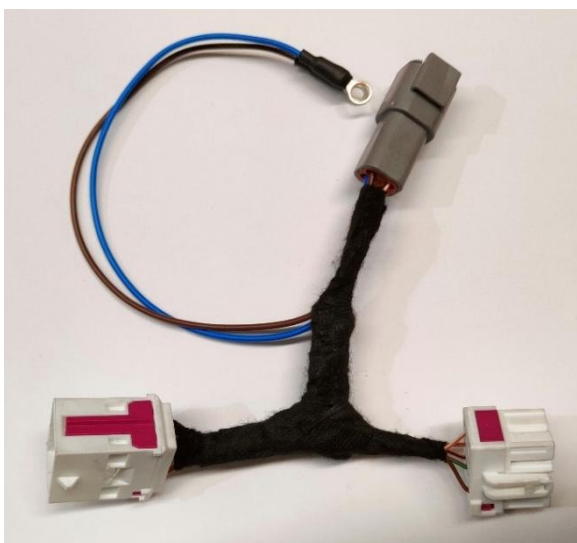
La conexión del logger al vehículo, se realiza mediante el cable de conexión CAN +External Power incluido con el sistema. Este cable se conecta al logger mediante el conector de 8 pines tipo binder situado en la parte inferior derecha del AIM SOLO 2 DL. En el extremo contrario del cable, que viene con las cables al aire libre, se

debe conectar a un conector tipo DTM06-4S según la siguiente tabla.



| DTM06-4S |        |
|----------|--------|
| PIN      | Color  |
| 1: 12V   | Rojo   |
| 2: GND   | Negro  |
| 3: CAN + | Blanco |
| 4: CAN - | Azul   |

Al cable expuesto en el punto anterior se debe conectar otro que haga de adaptador a la instalación original del coche. Dicho cable, se puede ver en la imagen adjunta y se puede comprar a través de la organización mediante la siguiente referencia: (Ref. SDL\_GTI\_V1). Esta conexión permite obtener la línea CAN y 12V sin necesidad de alterar la instalación eléctrica original.



Este cableado adaptador a la instalación original tiene el siguiente pinout (en la parte superior de las tablas puede observarse el modelo de conector requerido):

| DTM04-4P |        |
|----------|--------|
| PIN      | Color  |
| 1: 12V   | Rojo   |
| 2: GND   | Negro  |
| 3: CAN + | Blanco |
| 4: CAN - | Azul   |

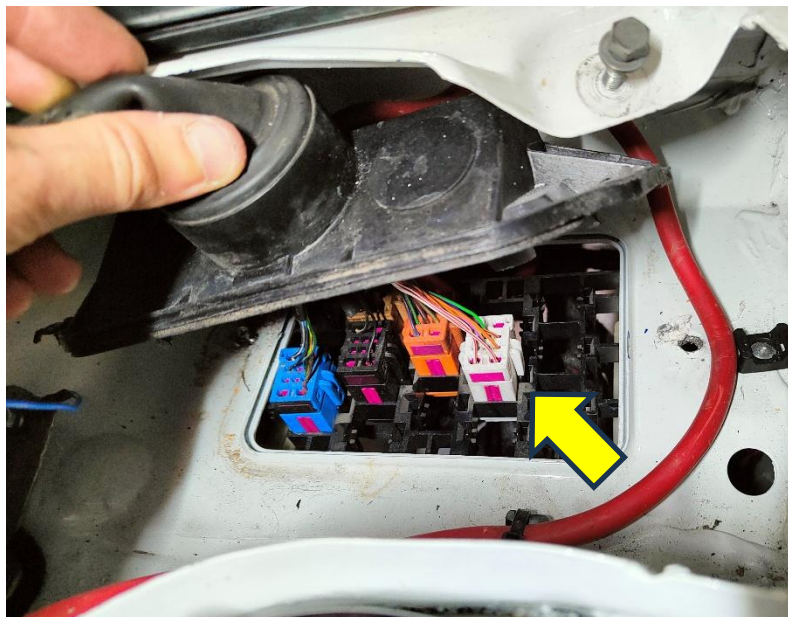
| 1J0 937 733 - 743 |                         |
|-------------------|-------------------------|
| PIN               | Color                   |
| 2: CAN +          | Naranja-Negro           |
| 3: CAN -          | Naranja-Gris            |
| Resto pines       | Mantener la continuidad |

## 3. Conexión

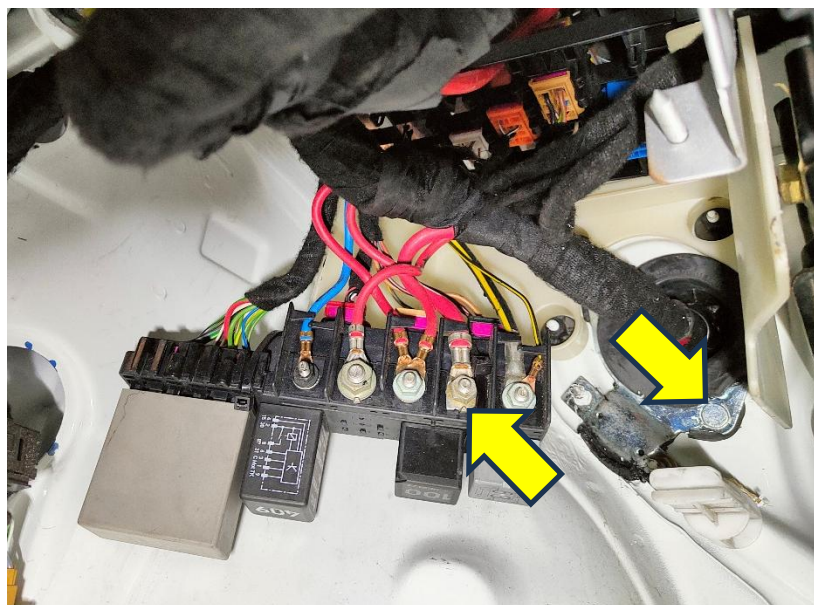
La localización de esta conexión se encuentra en el torpedero del vehículo, es decir, en el paso del cableado del motor al habitáculo. Para acceder, hay que desmontar el embellecedor de plástico y el mecanismo del limpiaparabrisas, para a continuación abrir la tapa del torpedero y conectar el adaptador SDL\_GTI\_V1 en el conector blanco.

En las imágenes se muestra el proceso:





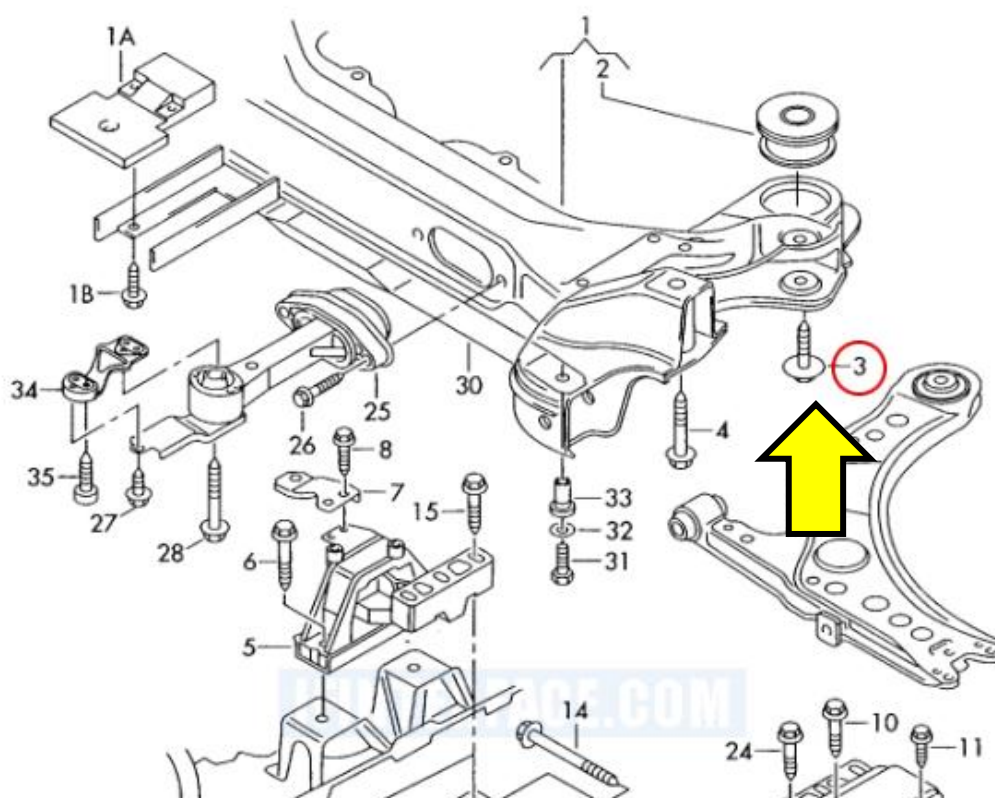
A continuación, en la parte del habitáculo, se debe conectar los cables de 12V y GND para proporcionar corriente al logger.



## Anexo 3:

### Protocolo de comprobación de altura

El lugar elegido para la comprobación de altura será el tornillo del anclaje trasero del subchasis delantero. Puede observarse en la siguiente ilustración



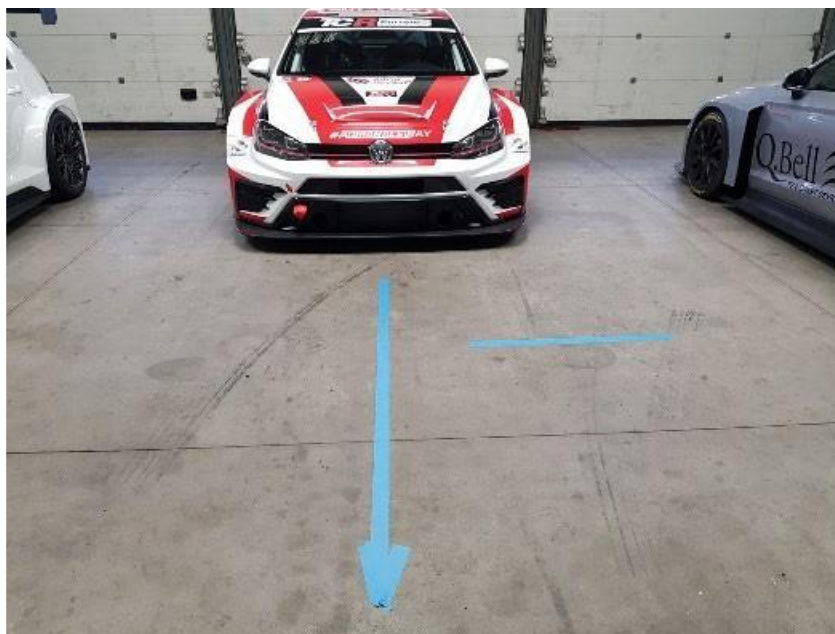
El proceso de medición de altura en scrutineering debe hacerse bajo las siguientes consideraciones:

- Presión de medición del neumático: 1.8 bar. Si el neumático no presenta dicha presión, ésta se podrá corregir añadiendo o quitando aire. El proceso debe hacerse en los cuatro neumáticos por igual y se hará con un manómetro designado por la organización.
- La medición de altura se realizará en un lugar designado previamente por la organización. Este lugar estará convenientemente marcado y los equipos podrán pasar, **en horarios establecidos**, a comprobar la altura de su coche durante el fin de semana.

- La altura mínima, desde el suelo a la cabeza del tornillo será de 75 mm.
- Está prohibido manipular o sustituir el tornillo trasero original del subchasis delantero, que tendrá que ser obligatoriamente el suministrado por el fabricante con la referencia: N90752802 o N90752801 (actualmente descatalogado).
- El proceso de medición se realizará mediante un calibre pasa / no pasa, o utilizando un designador láser, y no existe ningún tipo de tolerancia admisible durante las verificaciones.
- La altura mínima se medirá sin piloto.
- La altura mínima ha de respetarse durante todo el tiempo de celebración de la prueba y podrá ser medida en cualquier momento del desarrollo de la misma.
- La altura mínima al suelo es independiente al estado de los neumáticos y la profundidad del dibujo de los mismos.
- Dado que la altura mínima al suelo se hace por seguridad, ésta ha de mantenerse igual o por encima del máximo independientemente de la cantidad de combustible que tenga el vehículo.
- En la siguiente fotografía se puede observar el punto fijado por la organización para medir la altura mínima (en las imágenes **NO está representado el proceso de medición**):



En las siguientes fotografías se puede observar cómo se realizará el proceso de medición en el box para medir la altura mínima (las imágenes **tienen fines ilustrativos**):



## Anexo 4

### Protocolo de pruebas de potencia en banco

#### 5.3.3 EQUIPAMIENTO TÉCNICO

- Las mediciones se realizarán exclusivamente en un banco de potencia de tipo HUB (acoplado directamente a los bujes del vehículo) con freno electromagnético.
- Los resultados se calcularán bajo la normativa de corrección DIN 70020.
- Durante la lanzada podrá estar conectado un ordenador a la ECU motor para monitorizar los datos de la misma.

#### 5.3.4 PREPARACIÓN DEL VEHÍCULO

- Antes de iniciar las lanzadas, el Comisario Técnico verificará:
- Admisión: Integridad del sistema de admisión y filtro según kit oficial.
- Encendido: Verificación de las referencias de las bobinas.
- Fluidos: El nivel de aceite debe estar entre el máximo y el mínimo.
- Temperatura: El motor deberá alcanzar una temperatura de servicio de al menos 80°C de refrigerante antes de la primera lanzada.

### 3. PROCEDIMIENTO DE LA LANZADA

- Marcha de medición: La prueba se realizará en 4ª velocidad.
- Se realizará una sincronización de rpm de motor con respecto a las del banco si fuese necesario.
- Rango de medición: La lanzada de carga se iniciará a 1.800 rpm de forma estable, procediendo a la aceleración a plena carga hasta alcanzar, al menos, un régimen de 6.500 rpm.
- Refrigeración: Se empleará ventilación forzada exterior de alto flujo, orientada directamente al frontal del vehículo y radiadores, que permanecerá encendida durante todo el proceso de medición.
- Repetibilidad: Se realizarán DOS (2) lanzadas consecutivas. El valor oficial de potencia y par será la media aritmética de ambas mediciones.

### 4. PERSONAL Y ACCESO

- Operarios: El manejo del vehículo en el banco y la manipulación del software del mismo será realizado única y exclusivamente por personal técnico proporcionado por la Organización.
- Acceso y Vigilancia: Durante el proceso de verificación, solo se permitirá la presencia en la sala de:
- Los técnicos del banco de potencia.
- Los Comisarios Técnicos de la prueba.

- **UN** (1) representante designado por el equipo del vehículo objeto de la medición, que actuará como observador sin capacidad de intervención.

## 5. RESULTADOS

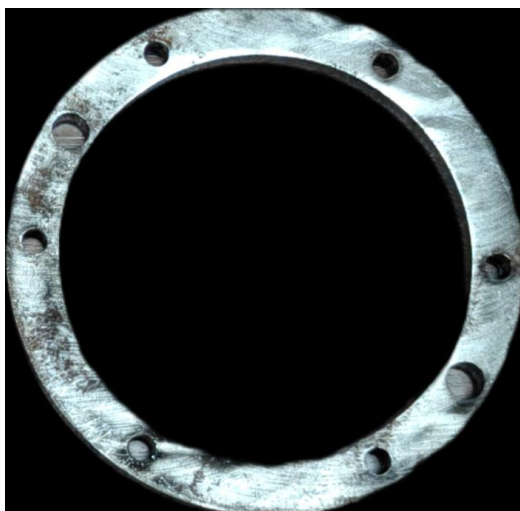
En caso de estar realizando un precintaje de algún elemento, si tras la medición el vehículo se encuentra dentro de los márgenes permitidos, la organización podrá proceder al precintado de los elementos que considere oportunos.

En caso de estar realizando una verificación técnica, cualquier discrepancia superior a la tolerancia establecida su correspondiente capítulo del reglamento técnico supondrá la exclusión técnica o la penalización correspondiente.

## Anexo 5

### Instalación de copelas delanteras

A continuación, se expone de forma detallada el proceso de instalación del refuerzo de copelas delanteras de suspensión. Éste, estará compuesto por dos unidades que se soldarán, uno por cada torreta delantera de suspensión, conforme a lo dispuesto en los artículos 2.1 del presente capítulo del reglamento. Se adjunta fotografía de una única unidad de los mismos:



Es imprescindible el uso del útil de centraje de copelas para la instalación y soldadura de las mismas en una única posición. **Dicho útil se encuentra en disposición de préstamo a través de la organización.**

1º Retirar por completo (cortar) la parte superior de la copela de suspensión original:





2º Utilizando el útil de centraje proporcionado por la organización, presentar el refuerzo de la copela y proceder a su correcto soldado:





El presente REGLAMENTO queda  
aprobado a efectos deportivos.

Madrid, 13 de marzo de 2026



Fdo.: Paloma Izquierdo  
Directora Deportiva

