



**ANEXO 8**  
**GRUPO NACIONAL 5 (N5)**  
**PARTE 1 – OBJETIVOS Y PROCESO DE CONSTRUCCIÓN**

**GRUPO NACIONAL 5 (N5)**  
**PARTE 1 – OBJETIVOS Y PROCESO DE CONSTRUCCIÓN**

Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación	Fecha de publicación
CD 18.12.2020	-	Inmediata	26.01.2021

La Real Federación Española de Automovilismo ha desarrollado la siguiente normativa técnica para una nueva generación de vehículos de rallye, con 4 ruedas motrices y motor turbo, y válidos para los Campeonatos, Copas y Trofeos de España.

El objetivo de esta normativa para el grupo Nacional 5 (N5) es establecer un conjunto de artículos técnicos que permitan a los equipos de rallye construir o comprar coches de idéntico diseño y similares prestaciones. Estos coches serán similares en especificaciones y diseño entre sí y su rendimiento será similar al de los del grupo FIA R5/S2000, pero con un coste significativamente inferior. El objetivo principal en el desarrollo de estos artículos técnicos es permitir libertades comerciales en el suministro de piezas autorizadas, que principalmente se refieren a aquellas partes que se consideran que afectan al rendimiento, la fiabilidad y la seguridad, al tiempo que se garantiza un control suficiente para igualar el rendimiento y evitar un gasto de desarrollo innecesario. El proceso de construcción debe ser lo suficientemente flexible para adaptarse a las necesidades y habilidades de los equipos individuales sin comprometer los estándares de calidad necesarios en este nivel de la competición.

Proporcionar una oportunidad para la construcción local y el suministro de componentes supone la ventaja de eliminar las fluctuaciones en los tipos de cambio internacionales, permite reducir los costes de stock y tener unos tiempos de entrega más cortos. Tener múltiples vehículos con muchos componentes "comunes" también permite a los equipos reducir su inventario de recambios.

Esta primera parte del reglamento ofrece un resumen de los pasos a seguir en la "construcción" de un vehículo de rallyes del grupo Nacional 5 (N5). La segunda parte proporciona el reglamento técnico específico y de homologaciones para un N5 y la tercera parte se compone de dos listas en las que se detallan los "constructores autorizados" y "distribuidores autorizados" así como las piezas de Tipo PK necesarias para construir un vehículo N5.

Los componentes de los coches se dividen en 4 categorías:

1. Piezas de serie (Tipo PS)
2. Piezas libres en marca y modelo y sin necesidad de ser homologadas (Tipo PL)
3. Piezas libres en marca y modelo que deben ser homologadas (Tipo PH)
4. Piezas de un kit común a todos los vehículos y que estarán homologadas (Tipo PK)

### **PROCESO DE CONSTRUCCIÓN**

Un vehículo N5 puede ser construido en España con las especificaciones que se detallan en la segunda parte de este reglamento o comprados en parte o como un coche completo (véase más adelante). Los coches construidos en España están sujetos a que la reforma de la carrocería y el diseño e instalación de la estructura de seguridad ha de ser realizado por un "constructor autorizado" y las piezas Tipo PK serán suministradas a través de los "distribuidores autorizados" como se detalla en la tercera parte de este reglamento. El proceso de construcción es el siguiente:

#### **PASO 1**

De acuerdo con la segunda parte de este reglamento, se elige marca y modelo del coche deseado. Los factores a considerar aquí serán la disponibilidad/coste del coche original, la posibilidad de adaptación a las normas y la compatibilidad con las dimensiones de las torretas de suspensión y sub-chasis comunes. Además, la disponibilidad de un kit de carrocería adecuado o la fabricación de este kit son factores que se deberán tener en cuenta.

#### **PASO 2**

Ponerse en contacto con el Departamento Técnico de la RFEDA para confirmar la aceptación de la marca/modelo de coche.

#### **PASO 3**

Decidir cuál de los "constructores autorizados" (que se detallan en la tercera parte) se elige. A partir de aquí podrá discutir con ellos directamente el trabajo de modificación/fabricación obligatoria (que debe ser consensuado con ellos), así como cualquier otro de los trabajos necesarios para completar la construcción del coche.



**ANEXO 8**  
**GRUPO NACIONAL 5 (N5)**  
**PARTE 1 – OBJETIVOS Y PROCESO DE CONSTRUCCIÓN)**

---

En el caso de ser un constructor autorizado el que solicita la homologación, se admite de forma directa.

**PASO 4**

Una vez completada la transformación de la carrocería N5 con la instalación de la estructura de seguridad (por un “constructor autorizado”) se debe solicitar a la RFEDA una inspección antes de realizar cualquier otro trabajo. Tras la inspección y validación posterior, será emitido por la RFEDA un certificado de homologación de la estructura de seguridad junto con la fijación de una placa de identificación. A partir de aquí, pueden realizarse los últimos trabajos de montaje, incluyendo el kit de carrocería, así como el pintado de la misma. Este trabajo final, exclusivamente de montaje, podrá llevarse a cabo en preparadores distintos de los listados en la parte 3 de este reglamento siguiendo las indicaciones exactas proporcionadas por el “constructor autorizado”.

**PASO 5**

El montaje de la placa de identificación reconoce la creación de un coche N5 y a partir de aquí se puede continuar el proceso de construcción (trabajos de montaje) cumpliendo con la segunda parte de la normativa, utilizando las piezas de Tipo PS, PL, PH y PK según lo prescrito. Para cualquier consulta o asesoramiento habrá que dirigirse a la RFEDA.

**PASO 6**

Una vez terminado, el coche será objeto de la inspección final por la RFEDA. Cuando se compruebe que es conforme al reglamento, se emitirá la ficha de homologación del coche, que se enviará conjuntamente con el certificado de homologación de la estructura de seguridad a posteriori de la inspección. A partir de ese momento y tras la aprobación del coche, éste será apto para su utilización en competición.

**NOTA IMPORTANTE 1:** La aprobación de una marca/modelo de coche propuesto, debe realizarse desde la RFEDA antes del comienzo de la construcción.

**NOTA IMPORTANTE 2:** Durante el proceso de construcción, las prescripciones del artículo 253 del Anexo J de la FIA, relativas al equipamiento de seguridad, se seguirán de manera explícita a menos que se detalle lo contrario en la segunda parte de este Reglamento Técnico.

**NOTA IMPORTANTE 3:** No se autorizará a tomar la salida en ninguna especialidad en la que sea admitido por reglamento, a ningún vehículo del grupo N5 que no tenga terminada la ficha de homologación obligatoria y el certificado de homologación de la estructura de seguridad emitidos por la RFEDA.

**NOTA IMPORTANTE 4:** El propietario de la homologación es el solicitante de la misma, que puede ser un “constructor autorizado” o no. Asimismo, el procedimiento de homologación será tramitado ante la RFEDA únicamente por un “constructor autorizado” que figure en la lista pertinente.