

REGLAMENTO TÉCNICO



opensaxorallycup@gmail.com

Índice

	Pág.	
Artículo 1	VEHÍCULOS ADMITIDOS	3
Artículo 2	CARROCERÍA	3
Artículo 3	MOTOR Y ELECTRÓNICA	5
Artículo 4	CAJA DE CAMBIOS	8
Artículo 5	EMBRAGUE	8
Artículo 6	FRENOS	9
Artículo 7	SUSPENSIÓN	9
Artículo 8	DIRECCIÓN	11
Artículo 9	ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS	12
Artículo 10	LLANTAS Y NEUMATICOS	12
Artículo 11	APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN	13
	DISPOSICIÓN FINAL	13

Aviso importante:

Este reglamento está escrito en términos de autorización, por tanto, todo lo que no esté expresamente autorizado en el mismo o en sus posibles anexos, está prohibido. Ante cualquier duda, discrepancia o reclamación se hará saber al comité organizador por escrito a través del e-mail opensaxorallycup@gmail.com para proceder a su estudio.

Artículo 1 - VEHÍCULOS ADMITIDOS

La Open Saxo Rally Cup 2021 está reservada exclusivamente a los vehículos de la marca Citroën y modelo Saxo VTS 16 válvulas y VTR fabricados entre el 1996 y 2003. Excepcionalmente se admiten vehículos Citroën Saxo VTS y VTR de 75, 90 y 100 cv. Transformados a 1.6 16 válvulas. Esta se disputara en dos categorías y una clasificación final única.

- **CATEGORÍA COPA:**

Vehículos que cumplan el reglamento técnico en su variante **COPA**.

- **CATEGORÍA OPEN:**

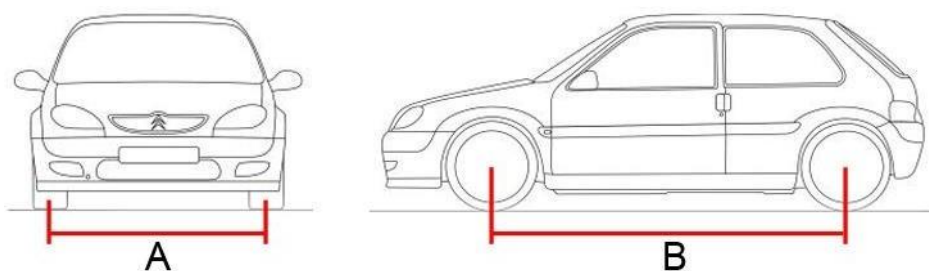
Vehículos que cumplan el reglamento técnico en su variante **OPEN**.

Todos los vehículos deben respetar las restricciones del presente Reglamento.

Artículo 2 - CARROCERÍA

- 2.1 Se permite el desmontaje de los refuerzos y anclajes de los asientos y cinturones.
- 2.2 Se permite eliminar la pasta-masilla y la pintura de los bajos, pasos de rueda, así como de interior de vehículo.
- 2.3 Se aconseja reforzar la carrocería mediante puntos de soldadura.
- 2.4 La estructura de seguridad deberá cumplir lo dispuesto en el Art. 253.8 del Anexo "J".
- 2.5 Se permite la sustitución del mueble de calefacción por otro tipo Siroco o similar, que cumpla la misma función y respete el funcionamiento e instalación de tuberías de refrigeración del original.
- 2.6 Los faros delanteros deberán ser los de serie.
- 2.7 Sera obligatorio llevar los anti-nieblas de la defensa delantera de serie.
- 2.8 Se permite sustituir los cristales de las puertas delanteras y ventanillas traseras laterales por policarbonato bajo las siguientes condiciones:
 - 2.8.1 El material debe mantener la forma original de cristal original y deberá tener un espesor mínimo de 3mm.
 - 2.8.2 Se pueden incorporar aberturas (con ventanas de correderas adicionales) en la ventana principal.

- 2.9** Se permite colocar en el techo una o dos tomas de aire homologadas.
- 2.10** Se permite el cambio o modificación de los paños de puerta delanteros y traseros.
- 2.11** Está totalmente prohibido utilizar capós, aletas, portones de maletero y puertas en material de fibra o similar. En este aspecto, los vehículos siempre tendrán que ir equipados como vienen de fábrica.
- 2.12** Los espejos retrovisores exteriores serán libres.
- 2.13** Fijación de baquets: homologados como VO (Ficha) o según Anexo "J" (Art. 253).
- 2.14** Dimensiones y pesos.
- 2.14.1** La longitud del ancho de vías (véase dibujo 1-A) será de 1450 mm \pm 1 %.
- 2.14.1** La longitud de la batalla (distancia entre ejes) del vehículo (véase dibujo 1-B) será de 2390 mm \pm 1 %.
- 2.14.1** No se podrá superar en más de 10 cm su longitud original, y, al menos, un tercio de la anchura del vehículo debe quedar libre por delante de las ruedas delanteras.
- 2.14.1** El peso mínimo del vehículo (con depósito vacío y sin pasajeros) es el estipulado en ficha de homologación.
El peso estipulado en ficha de homologación para el Grupo N es de 850 kilogramos.
Para el Grupo A se establece en 920 kilogramos según el Art. 255 del Anexo "J" al C.D.I para esa cilindrada.



Dibujo 1: Diagrama explicativo sobre las dimensiones del vehículo.

- 2.15** Se permite cortar o agrandar la travesía frontal de chapa (situada entre faros).

Artículo 3 - MOTOR Y ELECTRÓNICA

3.1 CATEGORÍA COPA:

3.1.1 El motor a utilizar deberá ser el equipado de origen, versión 1.6 16 válvulas de referencia TU5J4 (NFX) con todos sus componentes.

- Excepcionalmente se admiten motores TU5JP4 (NFU).
- En ambos casos se deben respetar las restricciones del presente reglamento.

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

3.1.3 Está totalmente prohibido el uso de bielas forjadas-ligeras o en "H" de cualquier tipo o modelo. Sólo se permiten las equipadas en los motores de origen TU5J4 y TU5JP4.

3.1.4 Se aconseja colocar carter tabicado de aceite.

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

3.1.6 El volante motor y la polea del cigüeñal serán de estricta serie sin ninguna modificación.

3.1.7 Las culatas deberán ser las montadas en las dos versiones de motor TU5J4 y TU5JP4 de origen.

3.1.8 Se permite el agrandamiento, fresado o pulido de los conductos de admisión o escape.

3.1.9 Árboles de levas

- a)** Se permite el cambio de los árboles de levas por otros de competición, así como lo esencial para su montaje (respetando tanto las válvulas de admisión como de escape, que deberán ser de estricta serie, exceptuando lo especificado por el manual de taller de Citroën).
- b)** Las poleas de los árboles de levas a utilizar, podrán ser las equipadas en ambos motores de origen o tipo competición.

3.1.10 Se permite el cambio de la junta de culata por otra de menor espesor o planificado de la misma. Siempre según lo especificado por el manual de taller de Citroën.

3.1.11 Las bujías serán libres.

3.1.12 El colector de admisión (de material plástico), mariposa e inyectores serán los utilizados en el motor TU5J4 (NFX) de origen del Citroën Saxo 1.6 16v VTS. Está prohibida su manipulación para cualquier modificación, agrandamiento, rebaje o pulido parcial o total de las piezas anteriormente citadas.

- 3.1.13** El regulador de presión de combustible será libre, pudiéndose emplear el de origen o uno externo.
- 3.1.13** El colector de escape será el equipado de serie (hierro fundido), no pudiéndose modificar, agrandar o pulir.
- 3.1.14** Se permite modificar la línea de escape incluido el bitubo respetando al menos un silencioso.
- 3.1.15** La centralita (calculador del motor) será la utilizada de serie convenientemente adaptada a la competición (modelo Magneti Marelli 1AP-1AS 40/41/81) de un conector de conexión. Está totalmente prohibido utilizar centralitas programables tipo Sybele, Omex, Megaskin o similares.
- Excepcionalmente se permiten los calculadores-centralitas de motor de 3 conectores de conexión, siempre y cuando su instalación proceda de versiones de Citroën Saxo VTS 16 válvulas última generación, o las versiones de 90/100 cv.
- 3.1.16** En caso de no ser legibles las referencias o marcas anteriormente citadas, es obligatorio por parte del participante demostrar que sus calculadores o centralitas pertenecen a cualquier de las anteriormente citadas.
- 3.1.17** Se aconseja sustituir la caja de admisión del filtro de aire por otra de tipo campana o similar.
- 3.1.18** Refrigeración.
- a) Se permite sustituir el radiador de refrigeración del motor por otro de diferentes dimensiones, así como sustituir sus manguitos y componentes.
 - b) Se permite la sustitución de los electro-ventiladores, así como cambiarlos de ubicación.

4.1 CATEGORÍA OPEN:

- 4.1.1** El motor a utilizar deberá ser el equipado de origen, versión 1.6 16 válvulas de referencia TU5J4 (NFX) con todos sus componentes.
- Excepcionalmente se admiten motores TU5JP4 (NFU).
 - En ambos casos se deben respetar las restricciones del presente reglamento.
- 4.1.2** Se permite el cambio de pistones por otros de alta compresión o retallar los que equipan de serie, pero siempre respetando la cilindrada del motor.
- 4.1.3** Está totalmente prohibido el uso de bielas forjadas-ligeras o en "H" de cualquier tipo o modelo. Sólo se permiten las equipadas en los motores de origen TU5J4 y TU5JP4.

- 4.1.4** Se aconseja colocar carter tabicado de aceite.
- 4.1.5** El cigüeñal será el equipado en ambos motores de origen. No se permite el aligeramiento de ninguno de sus componentes, pero si su equilibrado..
- 4.1.6** El volante motor y la polea del cigüeñal será libre.
- 4.1.7** Las culatas deberán ser las montadas en las dos versiones de motor TU5J4 y TU5JP4 de origen.
- 4.1.8** Se permite el agrandamiento, fresado o pulido de los conductos de admisión o escape.
- 4.1.9** Árboles de levas
- a)** Se permite el cambio de los árboles de levas por otros de competición, así como lo esencial para su montaje.
 - b)** Las poleas de los árboles de levas a utilizar, podrán ser las equipadas en ambos motores de origen o tipo competición.
- 4.1.10** Se permite el cambio de la junta de culata por otra de menor espesor o planificado de la misma.
- 4.1.11** Las bujías serán libres.
- 4.1.12** El colector de admisión, mariposa e inyectores podrán ser los utilizados en el motor TU5J4 (NFX) de origen del Citroën Saxo 1.6 16v VTS. Se permite el colector de admisión de del modelo Citroën C2 VTS de material de aluminio, así como la sustitución de la mariposa de admisión e inyectores. Queda totalmente prohibido cualquier tipo de admisión tipo "Papillon".
- 4.1.13** El regulador de presión de combustible será libre, pudiéndose emplear el de origen o uno externo.
- 4.1.13** El colector de escape será libre.
- 4.1.14** Se permite modificar la línea de escape, respetando al menos un silencioso.
- 4.1.16** La centralita de motor será libre.
- 4.1.17** Se aconseja sustituir la caja de admisión del filtro de aire por otra de tipo campana o similar.
- 4.1.18** Refrigeración.
- a)** Se permite sustituir el radiador de refrigeración del motor por otro de diferentes dimensiones, así como sustituir sus manguitos y componentes.
 - b)** Se permite la sustitución de los electro-ventiladores, así como cambiarlos de ubicación.

Artículo 4 - CAJA DE CAMBIOS

4.1 CATEGORÍA COPA:

- 4.1.1 Las cajas de cambio a utilizar serán modelo BE de tipo 3, 4, 5 de competición, siempre a sincros, y máximo de 5 velocidades. Están totalmente prohibidas las cajas de cambios secuenciales, a crabots o de dientes rectos.
- Excepcionalmente se permiten cajas de cambios tipo M.A, respetando la ficha de Grupo "A" y siempre a sincros.
- 4.1.2 Se aconseja colocar varillaje de accionamiento tipo uniball y reforzado.
- 4.1.3 Se aconseja modificar el reenvío, así como los soportes de la caja de cambios y antipar.

4.2 CATEGORÍA OPEN:

- 4.2.1 Se permitirán las cajas de cambio de la categoría COPA, y/o a crabots o de dientes rectos en carcasas BE y MA.
- Están totalmente prohibidas las cajas de cambios secuenciales.
- 4.2.2 Se aconseja colocar varillaje de accionamiento tipo uniball y reforzado.
- 4.2.3 Se aconseja modificar el reenvío, así como los soportes de la caja de cambios y antipar

Artículo 5 - EMBRAGUE

- 5.1 El disco de embrague deberá respetar las dimensiones de serie 200 mm de diámetro.
- 5.2 Se aconseja que sea de tipo cerámico.
- 5.3 La maza y el buté deberán ser derivados de serie o competición, respetando las dimensiones y el accionamiento de origen.

Artículo 6 - FRENOS

- 6.1 La bomba de freno de origen podrá ser reemplazada por otra de mayor diámetro.
- 6.2 El servofreno tiene que ser el montado de origen en este modelo (Saxo VTS 16v o VTR).
- 6.3 Se recomienda sustituir las canalizaciones de frenos por otras de tipo latiguillo metálico.
- 6.4 Se permite la sustitución del freno de mano de origen por uno de sistema hidráulico.
- 6.5 El repartidor-limitador de frenada se podrá colocar en la parte interior del vehículo y su accionamiento podrá ser hidráulico.
- 6.6 Los discos de freno delanteros podrán ser ventilados pero en ningún caso perforados o ranurados, teniendo un máximo de diámetro de 283 mm.
- 6.7 Quedan totalmente prohibidos los discos de freno con bol o núcleo de aluminio.
- 6.8 Las pinzas de freno delanteras podrán ser de cuatro pistones “pinzas tipo competición”, o similar utilizadas en otros modelos de fábrica de Citroën-Peugeot montados de serie.
- 6.9 Las pastillas y el líquido son libres.
- 6.10 Los frenos traseros (discos y pinzas) deberán ser los utilizados de origen (247 mm de diámetro de disco).

Artículo 7 – SUSPENSIÓN

7.1 CATEGORÍA COPA:

7.1.1 Suspensión delantera

- a) Los amortiguadores delanteros obligatoriamente deberán ser monotubo.
- b) No están permitidos los amortiguadores regulables de 1, 2 o 3 vías de botella separada.
- c) Los amortiguadores pueden ser de cuerpo roscado para regulación de altura.
- d) Los muelles de suspensión delantero serán libres.
- e) Las copelas y sus refuerzos de suspensión son libres y pueden ser regulables.

- f) Se permite modificar los brazos de suspensión delanteros equipados de origen, avanzándoles un máximo de 2 centímetros y reforzándolos, así como cambiar sus silentblocks de goma por otro material⁴.

7.1.2 Está totalmente prohibido utilizar trapecios tubulares.

- a) La barra estabilizadora delantera deberá ser la de origen respetando su ubicación de origen.
- b) Se permite el uso de separadores de rueda en el eje delantero, siempre y cuando el ancho de vías no exceda el límite establecido en el artículo 2.13 (véase página 3).

7.2.2 Suspensión trasera

- a) Los amortiguadores traseros obligatoriamente deberán ser monotubo. Se permite sujeción sobre rotula uniball.
- b) No están permitidos los amortiguadores regulables de 1, 2 o 3 vías de botella separada.
- c) Está permitido sustituir los silentblocks de sujeción del puente al chasis por otros rígidos de otro material (Aluminio, teflón, nylon, etc.).
- d) Está permitido sustituir las barras de torsión, así como la estabilizadora por otras de mayor diámetro.
- e) Está totalmente prohibido utilizar puente o sistema de pivotes regulables tanto en convergencia, divergencia o caída. Sólo se permite subir o bajar la altura del chasis al suelo, mediante la regulación de las barras de torsión como se cita en el manual de taller de Citroën.
- f) Queda totalmente prohibido utilizar separador de rueda en el eje trasero.

7.2 CATEGORÍA OPEN:

7.2.1 Suspensión delantera

- a) Los amortiguadores delanteros serán libres.

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

7.1.4 Los muelles de suspensión delantero serán libres.

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

7.1.6 Se permite modificar los brazos de suspensión delanteros equipados de origen, avanzándoles un máximo de 2 centímetros y reforzándolos, así como cambiar sus silentblocks de goma por otro material.

7.2.2 Se permite utilizar trapecios tubulares.

- a) La barra estabilizadora delantera deberá ser la de origen respetando su ubicación de origen.
- b) Se permite el uso de separadores de rueda en el eje delantero, siempre y cuando el ancho de vías no exceda el límite establecido en el artículo 2.13 (véase página 3).

7.2.2 Suspensión trasera

- a) Los amortiguadores traseros serán libres.
- c) Está permitido sustituir los silentblocks de sujeción del puente al chasis por otros rígidos de otro material (Aluminio, teflón, nylon, etc.).
- d) Está permitido sustituir las barras de torsión, así como la estabilizadora por otras de mayor diámetro.
- e) Se permite utilizar puente o sistema de pivotes regulables tanto en convergencia, divergencia o caída. Sólo se permite subir o bajar la altura del chasis al suelo, mediante la regulación de las barras de torsión como se cita en el manual de taller de Citroën.
- f) Queda totalmente prohibido utilizar separador de rueda en el eje trasero.

Artículo 8 - DIRECCIÓN

8.1 Es obligatorio mantener la bomba de dirección de serie, así como sus componentes y ubicación.

8.2 Es obligatorio mantener la cremallera y la columna de dirección de estricta serie.

- Excepcionalmente se permite sustituir la unión de refuerzo de las barras de dirección por otra de tipo Kit Car o Trofeo (modificando las barras de unión) y sus rotulas.

Artículo 9 - ELECTRICIDAD Y ACCESORIOS

- 9.1** Se permite aligerar parcialmente la instalación eléctrica, siempre y cuando no impida el correcto funcionamiento del vehículo y sea conforme al código de circulación vigente.
- 9.2** Se permite eliminar los siguientes elementos: motor y elevavinas eléctrico de puertas (sustituyéndolo por el sistema manual), motor y cierres centralizados, sistema de radio y componentes, sistema de aire acondicionado (compresor, evaporador, centralita, canalizaciones). Se permite además eliminar el motor del limpia trasero y su raqueta, así como su instalación eléctrica, la instalación de airbag (el que la lleve) y la instalación eléctrica de los espejos.
- 9.3** Se recomienda anular el sistema antirrobo.
- 9.4** Se permite la colocación de la batería en el interior del vehículo. Si las baterías son secas no es necesario taparlas, sin embargo, las húmedas tendrán que estar alojadas dentro de una caja estanca, tal y como aparece en el Art. 253 del Anexo "J".
- 9.5** Se permite cambiar la instalación eléctrica del radiador de refrigeración y sus componentes.
- 9.6** La bomba de gasolina será la equipada de serie en este vehículo. No se permite utilizar otro tipo de bomba de gasolina ni variar su ubicación.

Artículo 10 - LLANTAS Y NEUMÁTICOS

- 10.1** La llanta serán de 15 pulgadas. Estas en ningún caso pueden sobrepasar de la anchura máxima del vehículo.
- 10.2** Los neumáticos son libres.
- 10.3** El vehículo deberá ir equipado obligatoriamente con rueda(s) de repuesto.

Artículo 11 - APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN

- 11.1** Los casos no previstos en este reglamento y las dudas que pudieran derivarse de su interpretación serán resueltos por el Comité Organizador a través del e-mail opensaxorallycup@gmail.com.
- 11.2** Toda modificación que pudiera surgir una vez publicado el reglamento se efectuará a través de Anexos y/o Complementos. Se pondrán en conocimiento de los participantes a través del Tablón de Avisos oficial de la Open Saxo Rally Cup 2021.

El presente reglamento ha sido aprobado por el Comité Técnico de la Open Saxo Rally Cup 2021 y por la Federación Cantabra de Automovilismo.

En Santander, a 28 de febrero de 2021