

REGLAMENTO TECNICO GRUPO XS

DEFINICION

Serán encuadrados dentro del grupo XS todos aquellos vehículos con motor hasta 2.000 cm³, dos ruedas motrices, homologados o que hayan estado homologados dentro de los grupos "A" "N" "SA" "SN" o "B"

Fin de admisión:

-10 años después del fin de la homologación FIA en grupo "A" y "N"

-15 años después del fin de la homologación FIA en grupo "B"

Según lo designado en la lista de vehículos "SA" "SN" de la FAPA o con permiso expreso de la misma para los vehículos de grupo "B".

Todas las definiciones son las del Artículo 251 del Anexo "J".

En todos los apartados técnicos no especificados en esta reglamentación, serán de aplicación los Artículos 252 y 255 del Anexo "J".

En el apartado de seguridad será de aplicación al Artículo 253 del Anexo "J", considerando el vehículo como un Grupo A.

En caso de duda, se recurrirá al Anexo "J" para interpretar el articulado y especialmente a los Artículos 251, 252, 253, 254 y 255.

Artículo 1.- MOTOR

Esta prohibida toda modificación sobre el vehículo o el motor de base, si la misma no se encuentra expresamente autorizada en el presente reglamento.

1.1.- MOTOR

1.1.1.- Motores admitidos

La cilindrada del motor debe ser inferior a los 2.000 centímetros cúbicos.

La sustitución de un motor atmosférico por uno turbo no está permitida, pero a la inversa sí está permitida.

Motor de origen del vehículo base

Motor procedente de un vehículo homologado en grupo N, A, SN, SA o modelo con una tirada de mas de 15.000 unidades de la misma marca, o bien de otra marca perteneciente al mismo grupo empresarial al que pertenece la marca del vehículo base, en este segundo caso previa aprobación de la FAPA.

El motor será montado con el bloque de cilindros y la culata de un mismo modelo de vehículo. Las combinaciones bloque / culata no son autorizadas.

El motor ha de tener el mismo numero de cilindros y estar incluido dentro de la misma clase que la del vehículo base.

1.1.2.- Clases según la cilindrada

- Cilindrada inferior o igual a 1.150 cm³

- Cilindrada superior a 1.150 e inferior a 1.400 cm³

- Cilindrada superior a 1.400 e inferior a 1.600 cm³

- Cilindrada superior a 1.600 e inferior a 2.000 cm³

La cilindrada de origen del motor puede ser modificada hasta el limite superior de la clase a la que pertenezca el motor.

1.1.3.- Posición del motor.

El motor debe de estar situado dentro del mismo compartimento que el del vehículo base y tener su misma orientación.

1.1.4.- Montaje del motor.

El montaje del motor no ha de modificar el bastidor/chasis ni la carrocería del vehículo base por deformación ni recorte de ningún tipo de material.

Los soportes de motor / caja de cambios son libres pero han de mantener su función.

1.1.5.- Modificaciones autorizadas.

Se autoriza el mecanizado de las piezas de origen siempre y cuando el reconocimiento de la misma no presente dudas. Las dimensiones de los agujeros dentro de la culata son libres.

Las piezas mecánicas de origen del bloque motor y de la culata del motor base son libres.

El principio de lubricación se ha de mantener. Quedan prohibidos los cárter secos.

1.1.6.- Materiales.

Los materiales siguientes esta prohibidos: Titanio, Magnesio, Cerámicos.

Artículo 2.- ALIMENTACION

Libre por encima del plano de la junta culata.

No están autorizados los sistemas de admisión variable con el régimen de motor, así mismo esta prohibido todo sistema equivalente que modifique la geometría (carrera o sección) de los agujeros de admisión o del sistema de admisión, exceptuando la mariposa o mariposas de gas.

Para todas las disciplinas se permite recortar una parte situada dentro del compartimento motor para instalar uno o dos filtros de aire o la toma de aire de admisión; no obstante la parte recortada a de estar limitada a lo estrictamente necesario para el montaje (ver dibujo 255-6 del grupo A, anexo "J" del CDI).

Artículo 3.- SOBREALIMENTACION

Solamente los vehículos sobrealimentados y homologados en grupo SA /SN están autorizados. Todos los elementos del grupo motopropulsor tienen que respetar el reglamento de grupo "A" y la ficha de homologación FIA del vehículo sobre los artículos 3 a 6 sus fotos S a G, 334h y K a Q también el diseño I a XIX. Todos los artículos del presente reglamento son aplicables a estos vehículos con la excepción de los artículos 1, 2, 4 y 5.

La cilindrada de los motores sobrealimentados será igual a la cilindrada base multiplicada por 1,4. Todos los vehículos sobrealimentados han de tener instalada una brida como la descrita en el articulo 255.5.1.8.3 del anexo "J" del CDI.

Artículo 4.- SISTEMA DE ESCAPE

Libre después de las salidas de la culata, ha de tener al menos un silenciador que atenúe el nivel sonoro de forma que quede dentro de los limites establecidos por la FAPA. El montaje del escape no ha de comportar modificación alguna del chasis o de la carrocería.

La parte final del tubo de escape debe de estar situada dentro del perímetro de la carrocería del vehículo, y a menos de 10 cm. de este perímetro en el caso de que la salida del mismo sea lateral, estando situada en el centro del eje comprendido entre el tren delantero y el posterior.

Las válvulas gobernadas por el régimen del motor están prohibidas, así como todos los sistemas equivalente que modifiquen la geometría (carrera, sección) del sistema de escape.

Artículo 5.- OTROS ELEMENTOS MECANICOS Y COMPLEMENTOS DEL MOTOR

Libres, pero ningún elemento mecánico puede estar colocado en el exterior de la carrocería ni en el interior del habitáculo del vehículo.

Artículo 6.- TRANSMISION.

La transmisión es libre pero el sistema de transmisión de origen debe de ser conservado.

- La tracción se mantendrá como tracción
- La propulsión se mantendrá como propulsión.
- Las cuatro ruedas motrices están prohibidas
- Numero de velocidades máximo 6 hacia delante y marcha atrás.
- Cambio de velocidades manual mecánico en H o secuencial.

Nota : Todo sistema que facilite el cambio de marchas por acción de la gestión del motor (encendido o alimentación) o el embrague automático esta prohibido.

Excepción : Solo la caja de cambios automática de serie descrita en el articulo 603 de la ficha de homologación FIA del vehículo de la definición 1 se podrá usar eventualmente.

Artículo 7.- FRENOS /DIRECCION.

Frenos libres con la situación de origen.

Un sistema de frenos de doble circuito independiente es obligatorio.

El freno de estacionamiento es obligatorio.

Esta autorizada la instalación de un sistema de dirección asistida.

Artículo 8.- EQUIPAMIENTOS ELECTRONICOS.

Están prohibidos todos los sistemas electrónicos que afecten a los siguientes sistemas:

- La transmisión
- La suspensión
- Los frenos

La gestión electrónica del motor puede cambiarse o modificarse (encendido o inyección). El sistema de ABS original del vehículo no modificado puede conservarse y puede igualmente desconectarse.

Artículo 9.- RUEDAS

Llantas: diámetro máximo 18 pulgadas

Neumáticos: diámetro máximo 650 m/m

Anchura máxima llanta / neumático: 9 pulgadas

La rueda ha de poder alojarse dentro del paso de rueda del vehículo base, sin tener que realizar modificación alguna, que no sea la retirada de los elementos plásticos de insonorización del interior del paso de rueda.

Artículo 10.- CARROCERIA

La anchura máxima del vehículo no podrá sobrepasar el 1,90 m.

La carrocería de origen deberá ser conservada, autorizándose las siguientes modificaciones:

a) ALETAS

Libres en cuanto a forma y material. Las aletas han de cubrir de forma eficaz al menos la mitad superior de la rueda completa.

Las aletas no han de presentar carácter provisional y deben de estar sólidamente fijadas al resto del conjunto. Las aletas están definidas en el Art. 251.2.5.7 del anexo "J" del CDI.

No está permitida modificación alguna sobre los pasos de rueda ni la carrocería.

b) PUERTAS

Las puertas delanteras completas serán de origen, exceptuando las ventanillas que podrán ser cambiados por unos de policarbonato mínimo 5 mm. Han de tener una protección interior de material libre pero rígido. Las bisagras cerraduras y mandos deben conservarse. Las puertas posteriores son libres en cuanto a materiales y podrán ser fijas, pero han de conservar la forma y aspecto original (partes opacas y partes de vidrio), el cual se podrá sustituir por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

Si los elevalunas delanteros son conservados, deberán ser los de origen. Podrán ser mecánicos o eléctricos. En caso de sustituir las ventanillas de vidrio por policarbonato podrán estar fijadas por tornillos o remaches, pero deberán tener una abertura practicable de 100 a 400 cm².

c) PARABRISAS/LUNAS

Será de aplicación el Artículo 253.10 del Anexo "J" para el Grupo A, excepto para las ventanillas traseras y la luna posterior que podrán ser sustituidas por policarbonato de un espesor mínimo de 3 mm.

d) CAPO

Los capós delantero y trasero son libres en cuanto a materiales, pero han de conservar la forma y aspecto del original.

En otros términos, las aberturas, rejillas, deformaciones, etc. no están autorizadas.

e) PARACHOQUES

Parachoques posterior: Libre en cuanto al material, pero ha de respetar el aspecto de origen. Las partes laterales podrán ser recortadas y adaptadas a las aletas a fin de respetar el aspecto del vehículo base. Se podrá practicar una nueva abertura para permitir la salida del escape, obturando completamente las originales.

Parachoques delantero: De concepción y materiales libre debe coincidir su perímetro por delante del eje de las ruedas con el del vehículo original. Las partes laterales podrán ser recortadas y adaptadas a las aletas a fin de respetar el aspecto del vehículo base.

Una abertura practicada en el mismo no deberá afectar a su integridad.

Artículo 11.- SUSPENSION

Los elementos de la suspensión son libres respetando el principio de funcionamiento de origen. Los puntos y ejes de articulación de la suspensión sobre la carrocería, el chasis o la cuna no pueden desplazarse. El sistema de suspensión ha de conservarse. Las articulaciones flexibles podrán ser sustituidas por articulaciones metálicas (Uniball, etc.) los puntos superiores McPherson son libres, respecto a su fijación a la carrocería de origen, la cual no podrá ser modificada. Con la condición de que la nueva pletina mantenga las de origen, se permite aumentar el número de fijaciones de esta.

Artículo 12.- TECHOS ABIERTOS

No serán autorizados vehículos con techo abierto.

Será aceptado un sistema de ventilación de tramoya tipo "grupo A" siempre que respete las dimensiones siguientes:

Altura máxima 100 mm.

Anchura máxima 500 mm.

Se situara dentro del primer tercio del techo y tendrá las bisagras en la parte posterior.

Artículo 13.- DISPOSITIVOS AERODINAMICOS

Vistos desde arriba, los dispositivos aerodinámicos no han de seguir obligatoriamente, el contorno de la forma del vehículo, y no pueden en ningún caso sobrepasar la anchura de la carrocería medida en el eje de las ruedas.

Los dispositivos aerodinámicos que no estén homologados en el vehículo de serie han de poder inscribirse dentro de la proyección frontal del vehículo

Delanteros:

No pueden sobrepasar mas de 100 mm. el límite total de la carrocería de origen hacia el frente respetando la proyección vertical de la carrocería de origen. Este será obligatoriamente instalado debajo del plano marcado por el eje de las ruedas delanteras y mantendrá la distancia al suelo (art. 10/f).

Traseros:

No puede sobrepasar mas de 200 mm. el limite total de la carrocería de origen y el perfil de su proyección vertical.

El borde de ataque de estos elementos aerodinámicos, delantero y trasero no puede tener un radio inferior a 10 mm.

Artículo 14.- HABITACULO

Todos los guarnecidos y embellecedores pueden ser retirados, pero en ningún caso el habitáculo debe de presentar elementos o partes cortantes o agresivas.

No esta permitido montar sistemas mecánicos en el interior del habitáculo.

Se ha de conservar el tablero de origen, pero se podrá adaptar respetando los límites impuestos en el Artículo 255, apartados 5.7.3 y 5.7.4.

Artículo 15.- BATERIA

Se autoriza una conexión exterior para la batería , siempre que no sobresalga de la carrocería.

Artículo 16.- BARRERA ANTIFUEGO

Todos los vehículos han de tener una separación estanca ante los líquidos y llamas separando el habitáculo del motor y del deposito de gasolina. Las aberturas destinadas a pasar cables, los pedales y mandos diversos han de ser lo mas ajustados posibles.

Artículo 17.- FIJACIONES CAPO Y MALETERO

Si se conservan operativas las bisagras originales, las fijaciones suplementarias de seguridad serán 2 como mínimo, sino su número será de 4 como mínimo.

Los cierres originales han ser suprimidos.

En todo caso, las fijaciones suplementarias de tipo metálico con pasador.

Artículo 18.- DEPOSITO DE GASOLINA

- a) Deposito de origen en emplazamiento de origen y boca de repostaje de origen.
- b) Deposito FT3 instalado de forma que cumpla con lo dispuesto en el Artículo 253.14 del anexo "J" del CDI. La boca de repostaje puede ser desplazada pero no podrá sobresalir de la carrocería. Su capacidad estará de acuerdo al Artículo. 255.5.9. del anexo "J" del CDI.

Artículo 19.- PESO MINIMO

El peso mínimo es el peso real del vehículo, controlado según lo dispuesto en el Artículo 255.4 del Anexo "J".

Los pesos mínimos exigidos, dependiendo de cilindrada y tipo de motor, serán los expuestos a continuación:

	2 válvulas / cilindro o sobrealimentados	Mas de 2 válvulas por cilindro
Hasta 1.150 cc.	650 Kg.	700 Kg.
Desde 1.150 hasta 1.400 cc.	710 Kg.	790 Kg.
Desde 1.400 hasta 1.600 cc.	780 Kg.	880 Kg.
Desde 1.600 hasta 2.000 cc.	860 Kg.	960 Kg.

Esta tabla de pesos es valida para todas las pruebas sea cual sea la especialidad de las mismas.

Artículo 21.- LASTRES

Están permitidos todo tipo de lastres en conformidad con el artículo 252.2.2 del Anexo "J".

Estos lastres serán repartidos en unidades de un peso máximo de 10 Kg.