

# SANDERO ECO CUP SPAIN

# REGLAMENTO TÉCNICO 2025



## Artículo 1.- INTRODUCCIÓN.

Se establece para “**SANDERO ECO CUP SPAIN**” el siguiente Reglamento Técnico.

### 1.1.- RESTRICCIONES DE REGLAMENTO.

Todo lo que no se autoriza de manera explícita:

- En el presente Reglamento Técnico.
- En la Ficha de Homologación del vehículo **DACIA SANDERO ECO CUP**.
  - Ficha de Homologación N3 RFEDA, (en trámite) y extensiones válidas en dicha ficha.
- En el Reglamento Técnico Nacional 3, de la RFEDA.
- En futuros **Anexos** a este Reglamento Técnico.
- En las notas técnicas o informativas comunicadas por este Comité Organizador.

### QUEDA RIGUROSAMENTE PROHIBIDO.

#### El competidor es el único responsable de la conformidad de su vehículo.

Cada competidor tiene la obligación de poder demostrar a los Comisarios Técnicos y a los Comisarios Deportivos de la competición, que su vehículo está en conformidad con el Reglamento en su totalidad, en cualquier momento de la competición.

El presente Reglamento Técnico, Anexos y notas técnicas e informativas están disponibles en la página web del organizador **DRIVELAND** y de la **RFEDA**.

Las modificaciones, correcciones y/o cambios a este Reglamento Técnico se anunciarán con Anexos numerados, fechados y firmados por la **REAL FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOMOVILISMO**.

## Artículo 2.- RESPETO AL REGLAMENTO TÉCNICO.

Este Reglamento no está escrito en términos de prohibición, sino en términos de autorización. Se debe tener siempre en cuenta que todo lo que no esté expresamente autorizado está, por naturaleza, estrictamente prohibido.

Las modificaciones permitidas no deben conducir a una violación de los reglamentos aplicables.

Para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, se puede llevar a cabo controles en cualquier momento de cada competición “**SANDERO ECO CUP SPAIN**” (véase el Artículo 9 del Reglamento Deportivo).

Los Comisarios Técnicos de la “**SANDERO ECO CUP SPAIN**” propuestos por el comité organizador, previa aprobación de la RFEDA incluidos en el cuadro de oficiales de la prueba, pueden llevar a cabo cualquier operación de control, comparación, muestreo o medición de rendimiento en todo o en parte del vehículo

de competición, para garantizar el cumplimiento de este Reglamento. El competidor es el único responsable de la conformidad de su vehículo.

### **Artículo 3.- VEHÍCULOS ADMITIDOS.**

El único vehículo elegible es el **“DACIA SANDERO STEPWAY ECO-G”**, distribuido por la red de concesionarios Dacia, volante a la izquierda, con ficha de homologación (en trámite), reservado a una utilización en competición conforme al presente Reglamento Técnico.

El vehículo debe, en todo momento, cumplir con todos los reglamentos aplicables a cada competición, al Reglamento Técnico 2025 del **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**, así como estar conforme a la reglamentación técnica FIA, en los elementos de seguridad Art. 253 – Anexo “J” FIA 2025, y a la reglamentación de la RFEDA, en su Reglamento Técnico para vehículos homologados en Nacional 3.

Cualquier pieza que se detecte que no sea de origen DACIA, puede conllevar la pérdida de todos los puntos y/o la DESCALIFICACIÓN de la **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

### **3.1.- PASAPORTE TÉCNICO SANDERO ECO CUP.**

Los Comisarios Técnicos emitirán un pasaporte de seguimiento por cada vehículo inscrito en **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

Este Pasaporte debe de presentarse en cada competición y permanecer disponible en todo momento para el Comisario Técnico **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

El pasaporte de seguimiento SANDERO ECO CUP complementa al pasaporte técnico de la RFEDA.

### **Artículo 4.- PESO.**

Los controles de peso se pueden realizar en cualquier momento durante la celebración de la competición (rallye), de las que figuran en el calendario deportivo **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

El peso del vehículo debe cumplir con su ficha de homologación, y con lo estipulado en los Art. 5.2 y 5.3 del Reglamento Técnico para el Grupo Nacional 3 del 2025.

Se permite ajustar el peso del vehículo en uno o más lastres, siempre que sean bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, fácilmente precintables y colocados en el suelo del habitáculo, visibles y precintados por los comisarios técnicos **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

Si se usa lastre, el competidor debe declararlo al Comisario Técnico **“SANDERO ECO CUP SPAIN”** durante las Verificaciones Técnicas previas específicas **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**.

### **Artículo 5.- MOTOR.**

### 5.1.- TIPO DE MOTOR AUTORIZADO.

- Tipo: H4D
- Índice: F4
- Capacidad: 999 C.C.

El motor será de estricta serie y será el entregado montado en el vehículo, tal como se suministra desde la RED DACIA. Este motor podrá ser precintado.

Tanto las piezas mecánicas como la centralita del vehículo (ECU) se integran en la denominación ESTRICTA SERIE, por lo que cualquier modificación, cambio o modificación de sus parámetros, podrá ser controlada y motivo de sanción por parte del Comité Organizador.

Cualquier motor que no presente los precintos de la **RFEDA** o **DRIVELAND**, no podrá ser utilizado sin una previa verificación en las instalaciones designadas por el Comité Organizador y su posterior precintaje.

Tanto el recambio como las piezas que deben ser sustituidas periódicamente, como bujías, filtros, pastillas de freno, aceite de motor, aceite caja de cambios, líquido de frenos etc., serán suministradas exclusivamente por el distribuidor (**DRIVELAND**). No se permite la instalación de estos componentes suministrados por otro proveedor diferente.

### 5.2.- SISTEMA DE ESCAPE.

Solo se autoriza el escape suministrado en el kit **SANDERO ECO CUP**, cualquier modificación se considerará una anomalía técnica.

### Artículo 6.- PRECINTADO DE ELEMENTO MECÁNICOS

#### **a) Precintaje del motor.**

Antes del comienzo de cada competición, un responsable Técnico de **SANDERO ECO CUP SPAIN** verificará el precintado del motor según la **“NOTA TÉCNICA DE PRECINTADO”**

#### **b) Precinto.**

**Los precintos serán colocados por el comisario técnico de SANDERO ECO CUP, antes del comienzo del campeonato.**

La ausencia, manipulación o deterioro de precinto(s) se considerará como una no conformidad técnica.

La presencia de precintos es una presunción de conformidad. Se podrá proceder al desmontaje completo de las piezas y en caso de no conformidad demostrable, la presencia de precinto no podrá ser argumentada como defensa

### Artículo 7.- CARBURANTE.

El combustible utilizado debe ser gasolina comercial SP-98, comercializada en España en surtidores de venta al público, según las especificaciones del Anexo "J" al CDI, Artículo 252-9.1

El depósito de GLP deberá estar completamente lleno en las verificaciones preliminares realizadas por el equipo técnico de "SANDERO ECO CUP SPAIN", y se realizará un control del nivel, pudiendo usarse en modo GLP, en cualquier parte del recorrido de la competición (rallye).

Se prohíbe cualquier mezcla con otro combustible o aditivo.

A propuesta del comité organizador se podrá controlar la gasolina de cualquier competidor en cualquier momento. En todo momento, el vehículo debe contener al menos 3 litros de gasolina para la obtención de las muestras. La presencia en el tanque de una cantidad de combustible inferior a tres litros será considerada una no conformidad técnica.

Las muestras se tomarán siguiendo las indicaciones del Art. 18.5.j) de las Prescripciones Comunes.

Los contenedores serán identificados y precintados, en presencia del competidor o su representante.

### **7.1.- CONDUCTOS.**

Se autoriza a reemplazar el latiguillo de la gasolina por uno tipo aviación (según definido en el Anexo J – Art. 253-3) y buscarle otro emplazamiento que esté menos expuesto a los golpes.

### **Artículo 8.- CAJA DE CAMBIOS.**

El vehículo deberá montar la caja de cambios que figura en la ficha de homologación. Esta caja será la que equie el vehículo, con la relación que figura en la Ficha de Homologación del vehículo. Estos datos están reflejados en su Ficha de Homologación

Los vehículos deberán tener la caja de cambios precintada por un técnico de la **SANDERO ECO CUP**, previa verificación técnica en las instalaciones designadas por el Comité Organizador.

### **Artículo 9.- ESPUMA DE PROTECCIÓN DE ESTRUCTURA DE SEGURIDAD.**

Todos los tubos identificados en el dibujo, Figura 1, en color rojo deben ser equipados con tubos de protección, de acuerdo con la norma FIA 8857-2001 tipo A (ver lista técnica n ° 23).

Cada protección debe ser fijada de tal manera que no sea móvil con relación al tubo.

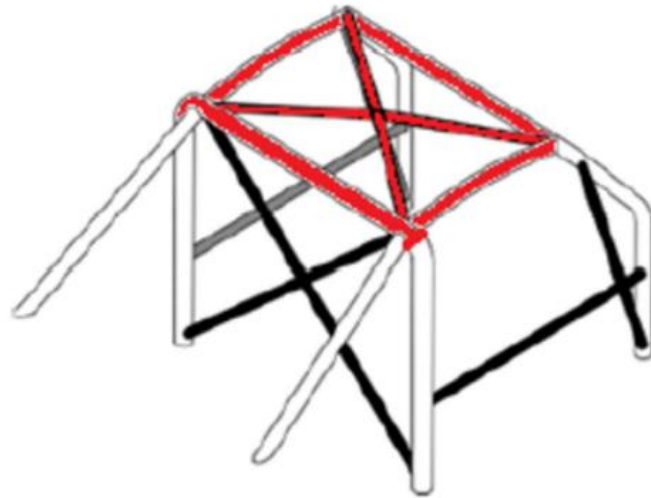


Figura 1

#### **Artículo 10.- SISTEMA DE EXTINCIÓN.**

Los sistemas de extinción, de acuerdo con la lista técnica N.º 52, deben estar correctamente instalados y en funcionamiento para los controles técnicos preliminares. Deberán ser conformes al Art. 253-7.1.1 del Anexo J al CDI.

Durante la competición (rallye) deberán ir armados desde la salida del parque de asistencia hasta la llegada al siguiente parque de asistencia, o hasta el parque cerrado de fin de etapa o del parque cerrado final.

En caso de incumplimiento, podrá tener una penalización por parte del Comité Organizador y los Comisarios Deportivos de la competición (rallye).

Cada sistema de extinción conforme a la lista técnica N.º 52 incluye un manual de montaje, que indica el número de boquilla en el habitáculo y del vano motor.

Es obligatorio respetar la distribución de la boquilla en las instrucciones de montaje.

La siguiente información debe ser visible en cada extintor de incendios:

- Capacidad.
- Tipo de producto extintor.
- Peso o volumen del agente extintor.
- Fecha de verificación del extintor, que no debe ser superior a dos años después de la fecha de llenado o después de la última verificación.

**Se rechazará un extintor cuya información no es legible.**

## Artículo 11.- NEUMÁTICOS.

Su uso está sujeto al pleno cumplimiento de la normativa vigente de la **RFEDA** de la competición, excepto en los puntos a continuación. En caso de divergencia, el texto más restrictivo prevalecerá.

### 11.1.- LLANTAS.

Solo se autorizan las llantas Speedline modelo 2120 6,5Jx16 ET31 (Clio Rally5), Ref. Alpine Racing OCIF530123, comercializadas por el distribuidor Alpine Racing Parts para España (**DRIVELAND**), para el montaje de las llantas se autoriza la utilización de espárrago y tuerca.

No está autorizado el pintado de las llantas, manteniendo en todo momento su color original, negro.

### 11.2.- TIPO DE NEUMÁTICOS.

~~Se utilizarán neumáticos de calle. La marca, modelo y proceso de distribución se especificarán en un anexo.~~

Los participantes registrados en la **"SANDERO ECO CUP SPAIN"** deberán usar neumáticos de calle de la marca **MICHELIN**, del proveedor exclusivo designado por **MICHELIN ESPAÑA**.

El tipo/dimensión del neumático autorizada es la siguiente:

- MICHELIN PILOT SPORT 3: 195/45/16

Los participantes deberán enviar por escrito (mail al distribuidor y con copia al comité organizador de la **"SANDERO ECO CUP SPAIN"**), una previsión con una antelación, como fecha máxima, de 15 días antes de cada rallye que vayan a disputar.

En cada competición de la **SANDERO ECO CUP SPAIN** se tendrán que marcar **2 NEUMÁTICOS NUEVOS OBLIGATORIAMENTE**. **Un neumático previamente marcado no se podrá considerar como nuevo.**

### 11.3.- LIMITACIÓN.

El número de neumáticos está limitado a seis (6) para toda la competición (rallye).

Las ruedas de repuesto están incluidas en esta limitación.

#### 11.3.1.- NEUMÁTICO COMODÍN.

El uso del neumático comodín sólo se autorizará después de que el equipo haya informado al Responsable Técnico **"SANDERO ECO CUP"** y al Delegado Técnico de la prueba de haber sufrido un pinchazo y sean

comprobados los daños en el neumático, y que este se encuentre dentro de los seis (6) neumáticos marcados para la competición (rallye).

Por cada competición (Rallye) se permitirá el uso de un (1) neumático comodín, que se marcará antes de ser montado en el vehículo según el Art. 11.4 del presente reglamento por el Responsable Técnico **“SANDERO ECO CUP”**.

#### **11.4.- MARCAJE DE NEUMÁTICOS.**

El marcaje/registro puede hacerse con un marcaje manual consistente en una pegatina identificativa en la llanta y un marcaje a rotulador en el neumático realizado por el Responsable Técnico **SANDERO ECO CUP SPAIN**.

El competidor es el único responsable de la concordancia entre el marcaje de neumáticos y los neumáticos montados. No habrá modificación posible de los neumáticos ya marcados.

Se organizarán sesiones de marcaje de neumáticos. El lugar y la hora del registro del neumático se especificará antes de cada competición. Cada equipo debe someterse a la operación de marcaje.

Se permitirá marcar neumáticos ya marcados durante una competición anterior.

#### **11.5.- CONTROL.**

En cualquier momento durante una competición, el número de ruedas de repuesto a bordo de los vehículos será **uno (1)** mínimo y **dos (2)** máximo.

Los neumáticos equipados con sistemas antipinchazos (ATS u otros) están prohibidos. No está autorizada ninguna modificación en el dibujo o forma del neumático.

Cualquier violación de este artículo se considerará un incumplimiento técnico.

Se recuerda que el proceso de registro/marcaje por el Responsable Técnico **SANDERO ECO CUP SPAIN** no sustituye al sistema de control de neumáticos que realizan los Comisarios Técnicos de las competiciones (rallyes) puntuables para **“SANDERO ECO CUP SPAIN”**. Por ello el marcaje de neumáticos reglamentado por la **RFEDA** prevalece.

#### **Artículo 12.- FRENOS.**

Se autoriza la anulación del sistema ABS.

Está permitido el uso de un repartidor de frenada, suministrado en el kit **SANDERO ECO CUP**. El sistema de servofreno se puede retirar y anular. Se permite la sustitución de los latiguillos de freno, por otro, tipo aviación.

Las pastillas a utilizar, marca, modelo y compuesto se especificarán en un anexo.



No está permitido el uso de otro compuesto, modelo o marca de pastilla. No respetar este artículo será considerado una anomalía técnica. Estas pastillas serán controladas por los C.C.T.T. designados para ello, en cualquier momento de la competición.

### **Artículo 13.- SUSPENSIÓN.**

Sólo está autorizado el uso de la suspensión que se suministra con el kit **SANDERO ECO CUP**.

Toda modificación no autorizada en el presente Reglamento o sus Anexos NO ESTÁ PERMITIDA.

#### **13.1.- SISTEMA DE SUSPENSIÓN.**

Las barras estabilizadoras serán las que monte el vehículo de serie, se autoriza a desconectarla soltando las bieletas, pero está terminantemente prohibido retirar la barra estabilizadora.

### **Artículo 14.- INTERIOR**

#### **14.1.- SALPICADERO.**

Mantendrá su imagen de origen, solo se permite retirar la guantera y se permite el flocado del salpicadero para evitar los reflejos del sol sobre el parabrisas.

No se permite retirar los mandos de la calefacción que deberán seguir funcionales.

#### **14.2.- CALEFACCIÓN.**

No se permite retirar el módulo de calefacción, teniendo que quedar funcional el sistema antivaho.

### **Artículo 15. - CARROCERÍA:**

Toda modificación de carrocería está prohibida salvo si está expresamente autorizada por este Reglamento, uno de sus posibles Anexos o en la documentación técnica.

Está autorizado el montaje de soporte en la carrocería para la instalación de caballetes.

### **Artículo 16.- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES.**

Se recuerda especialmente el conocimiento y lectura del Capítulo 3 del Anexo L del **CDI**. En el desarrollo de la competición, todo piloto y copiloto deberá llevar el siguiente equipo:

#### **16.1.- VESTIMENTA RESISTENTE AL FUEGO.**

Todos los pilotos y copilotos deben llevar un mono de competición, así como guantes (facultativos para los copilotos), ropas interiores largas, un sotocasco, calcetines y zapatos, homologados según la norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica FIA N.º 27) o norma FIA 8856 -2018 (Lista Técnica FIA N.º 74).

### **16.2.- CASCOS.**

Todo piloto y copiloto deberá usar un casco homologado según una de las normas listadas, según la Lista Técnica de la FIA N.º 25 (RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS). Este casco tendrá que estar reconocido para el uso de un sistema de retención frontal de cabeza (FHR).

### **16.3.- SISTEMA DE RETENCIÓN FRONTAL DE CABEZA (FHR).**

El sistema FHR aprobado por la FIA (según figura en la Lista Técnica FIA N°29 Y N°36 LIST OF FIA-APPROVED FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEMS ACCORDING TO FIA STANDARD 8858-2010/2002) deberá ser utilizado por los pilotos y copilotos en todas las competiciones.

### **Artículo 17.- INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO.**

El presente Reglamento, así como la documentación técnica y sus posibles Anexos, son redactados en términos de autorización. Deberá tenerse en cuenta, en el momento de su lectura e interpretación, que todo lo que no esté expresamente autorizado está prohibido, aunque esto no tenga influencia en las prestaciones del vehículo.

En caso de duda, la interpretación del reglamento se realizará por parte del comité organizador o la RFEDA.

Puede ser publicado en otros idiomas, pero el presente reglamento en español es el vinculante en caso de interpretación.

