

SANDERO ECO CUP SPAIN

REGLAMENTO TÉCNICO 2026

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 pueden llevar a cabo controles en cualquier momento de cada competición **"SANDERO ECO CUP SPAIN"** (véase el Artículo 9 del Reglamento Deportivo).

Los Comisarios Técnicos **"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 el kit de preparación exclusivo y específico proporcionado por DRIVELAND y 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 2026 del **"SANDERO ECO CUP SPAIN"**, así como estar conforme a la reglamentación técnica FIA, en los elementos de seguridad Art. 253 – Anexo "J" FIA 2026, 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, salvo expresa autorización, puede conllevar la pérdida de todos los puntos y/o la DESCALIFICACIÓN de la **"SANDERO ECO CUP SPAIN"**.

3.1.- PIEZAS OBLIGATORIAS.

Cualquier reemplazo de una parte desgastada o dañada debe hacerse sólo por una parte idéntica del vehículo de serie y/o del kit obligatorio.

Todas las piezas / recambios serán distribuidas por DRIVELAND.

3.2.- 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 2026.

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 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.

5.3. - SISTEMA DE REFRIGERACIÓN.

Se autoriza a retirar el termostato.

Se autoriza a retirar las trampillas de plásticos, los aireadores del radiador y el aireador del intercooler.

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. También se puede hacer uso de GLP comercializado en España en surtidores de venta al público.

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 equipe 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.º 23).

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

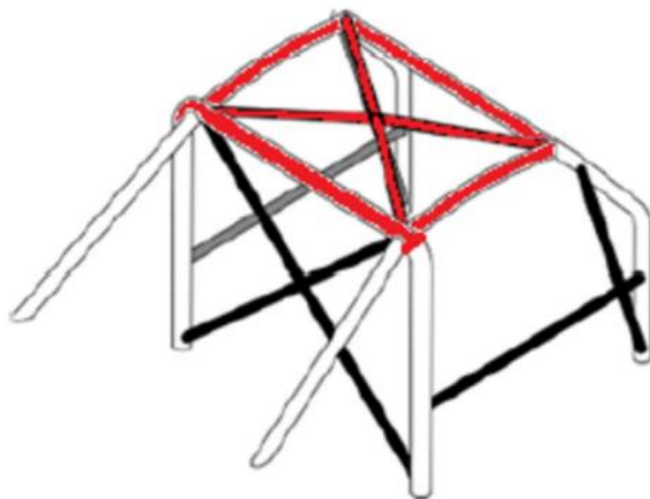


Figura 1

Artículo 10.- SISTEMA DE EXTINCIÓN.

Los sistemas de extinción, de acuerdo con la lista técnica N.º 16, 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 toda la competición deberán ir armados, excepto en el interior de los parques de asistencia.

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 16 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.

No está autorizado el pintado de las llantas, manteniendo en todo momento su color original, negro. Se autoriza únicamente el marcaje en otro color para señalar la localización de las válvulas.

11.1.1.- LLANTAS DE ASFALTO.

Para los rallyes de asfalto 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.

11.1.2.- LLANTAS DE TIERRA.

Para los rallyes de tierra solo se autorizan las llantas Speedline modelo 2118 6J x 15 ET37 (Clio Rally5), Ref. Alpine Racing OCIH471781, comercializadas por el distribuidor Alpine Racing Parts para España (**DRIVELAND**). Para el montaje de las llantas se autoriza la utilización de espárrago y tuerca.

11.2.- TIPO DE NEUMÁTICOS.

Los participantes registrados en la **"SANDERO ECO CUP SPAIN"** deberán usar neumáticos de la marca KUMHO, del proveedor exclusivo ASR TYRES & MOTORSPORT.

Se permiten mezclar compuestos, no se pueden mezclar neumáticos para distinta superficie.

El tallado de los neumáticos **ESTÁ TERMINANTEMENTE PROHIBIDO.**

Cualquier tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos está prohibido.

En cualquier momento durante una competición:

- Debe de ser posible verificar el tipo de neumático utilizado. Está permitido ocultar el tipo de neumático, pero está prohibido borrarlo.

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

11.2.1.- NEUMÁTICOS DE ASFALTO.

El tipo/dimensión del neumático autorizado para rallyes de asfalto es la siguiente:

- Modelo TM02 190/60 R 16 compuesto K22
- Modelo TM02 190/60 R 16 compuesto K51

11.2.2.- NEUMÁTICOS DE TIERRA.

El tipo/dimensión del neumático autorizado para rallyes de tierra es la siguiente:

- Modelo R800 185/60 R 15 compuesto K33

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.- NEUMÁTICOS SIN LIMITACIÓN.

- a) Los neumáticos utilizados para la sesión de prueba preliminar (shakedown) no están incluidos en la limitación.

b) Los neumáticos son libres y no están sujetos a ninguna limitación en los siguientes casos:

- Desde el parque cerrado de inicio hasta el parque de asistencia.
- Desde el parque de asistencia hasta el parque cerrado al final de la etapa.
- Del Parque Cerrado de una nueva etapa al parque de asistencia.

11.3.2.- 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.

Cada neumático debe tener al menos un número de código de barras vulcanizado en la pared lateral durante su fabricación (código negro sobre fondo amarillo, marcado "FIA"). Máximo dos números de código de barras idénticos (una en cada pared lateral del neumático).

Estos códigos de barras se utilizarán para garantizar que las mismas llantas permanezcan instaladas en un vehículo dado entre cambios de neumáticos y que los competidores no excedan las cantidades máximas autorizadas.

El marcaje/registro puede hacerse:

- Directamente por el equipo técnico de **SANDERO ECO CUP SPAIN** leyendo los códigos de barras en los neumáticos.
- A través de un fichero informático proporcionado por el **COMITÉ ORGANIZADOR** donde el competidor leerá los códigos de barras que desee registrar. Al final de las sesiones de grabación, el competidor recibirá un documento resumen con los códigos de barras que ha registrado.
- Con un marcaje manual consistente en una pegatina identificativa en la llanta y un marcaje a rotulador en el neumático realizado por el equipo de **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, siendo estos de uso personal e intransferible.

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.

Con la excepción de los neumáticos sin limitación (ver artículo 11.3.1), sólo el neumático registrado se puede utilizar.

El código de barras del neumático siempre debe ser visible desde el exterior del vehículo.

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 autorizadas a utilizar 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 entrega con el kit **SANDERO ECO CUP** fabricada por KRS, y suministrada por DRIVELAND.

Será obligatorio utilizar la suspensión específica del kit diseñada para cada superficie (asfalto o tierra).

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.

14.2.1. - AIRE ACONDICIONADO.

Se permite retirar el sistema de aire acondicionado. Para proceder a la retirada se usará una correa de accesorios con referencia: 6PK858

14.3.- ASIENTOS.

Es obligatorio el uso de los baquets incluidos en el kit de preparación proporcionado por Driveland. Por motivos de seguridad, el comité organizador podrá autorizar el cambio de baquet tanto de piloto como de copiloto.

14.4.- PUERTAS.

En las puertas delanteras se permite la retirada del panel de serie y se colocará un panel negro donde se instalarán los mandos de cierre y de los elevalunas de las ventanillas, como indica el manual de montaje.

En las puertas traseras se mantendrán los paneles de serie, realizando las adaptaciones pertinentes para el arco de seguridad, según se indica en el manual de montaje.

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.

Se autoriza a recortar la pantalla del sensor de aparcamiento de la defensa delantera, sustituyendo la misma por una rejilla metálica.

Se autoriza a retirar la goma delantera y trasera del capot delantero, así como la manta de insonorización.

Se autoriza a retirar la sujeción de los asientos traseros.

15.1.- FAROS AUXILIARES.

Se autoriza el uso de cuneteros Led Racing Pro sw4 o de similares características, junto con la parrilla suministrada en el kit SANDERO ECO CUP.

Artículo 16.- PROTECCIONES.

Será obligatorio para los rallyes de tierra el uso del kit completo de protecciones inferiores y faldillas distribuido por DRIVELAND.

Se autoriza el uso de las protecciones de fibra para los rallyes de asfalto.

Artículo 17.- 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:

17.1.- 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).

17.2.- 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).

17.3.- 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 18.- 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.

