



Real Federación Española
de Automovilismo

INFORME TÉCNICO SOBRE PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DEL GR. N5 PARA 2017



ANTECEDENTES

Tras la reunión llevada a cabo en la RFEdeA el día 13.01.2017, se acordó el siguiente calendario de objetivos:

- Cierre de detalles del reglamento 2017
Las diferentes partes enviarán los detalles de las posibles modificaciones reglamentarias comentadas antes del 31.01.17 para su posterior presentación y aprobación a la Comisión Delegada, si ha lugar.
- Terminación de homologaciones
Los diferentes borradores de fichas de homologación, en su versión definitiva, deberán estar cerrados y enviados antes del 28.02.17 para proceder a la inspección final de los coches y validar la ficha de homologación definitiva.
- Inspecciones de homologaciones
Serán llevadas a cabo desde el 1 al 7 de marzo. Los vehículos deberán estar totalmente acabados y a disposición de la RFEdeA para la inspección final.
- Cierre del reglamento 2018
Tras el desarrollo de las acciones que acometa el Grupo de Trabajo durante la temporada 2017, se deberá presentar el reglamento 2018 antes del 31.09.17 para su posterior presentación y aprobación a la Comisión Delegada que se celebre en octubre, si ha lugar.

Como consecuencia de las propuestas presentadas ante el Departamento Técnico, se elabora este informe explicativo de las mismas y con las conclusiones en cada caso.

PROPUESTAS RMC

RMC presenta una propuesta basada en la adaptación de la geometría de la cremallera de dirección para poder adaptar el comportamiento cinemático y dinámico de las bieletas de dirección a la especialidad de rallyes de asfalto.

Dicha modificación consiste en la modificación del sub-chasis delantero fabricado por Barattero en los siguientes puntos:

1. Adelantar la posición de la fijación de la cremallera 22 mm y elevarla 33 mm. Las modificaciones serían realizadas por Barattero en origen.

En las siguientes fotos se pueden apreciar ambas modificaciones:

Sub-chasis original



Sub-chasis propuesto



Conclusiones

En opinión de la Comisión Técnica, es una adaptación propia para mejorar el funcionamiento en este tipo de superficie y como consecuencia de que este sub-chasis fue desarrollado para rallyes de tierra y no para rallyes de asfalto.



PROPUESTAS AR VIDAL

AR Vidal presenta una propuesta basada en varios puntos y con el objetivo de adaptar el funcionamiento a esta especialidad y paliar algunos defectos de un reglamento "joven".

Su propuesta se basa en los siguientes puntos:

1. Modificación de los brazos de suspensión para adaptar el ancho de vías a rallyes de asfalto.

La vía que pueden conseguir con los brazos de suspensión desarrollados por Barattero son excesivos para la adaptación de los Suzuki Swift R+ a la superficie de rallyes de asfalto, por lo que proponen acortarlos de la siguiente forma:

- Longitud* del brazo tirante trasero original = 430 mm
- Longitud* del brazo tirante tras modificación = 405mm

*: longitudes medidas desde donde se enrosca la rótula hasta el centro del agujero del tornillo pasante.



Conclusiones

En opinión de la Comisión Técnica, esta es una modificación necesaria para su adaptación a rallyes de asfalto. Debería ser una modificación de la pieza tipo PK o modificar el reglamento para permitir su modificación, ya que actualmente está prohibida.

2. Modificación de los brazos de suspensión, tanto delanteros como traseros, para la fijación de la barra estabilizadora.



Conclusiones

En opinión de la Comisión Técnica, esta explicación es insuficiente y necesita ser ampliada por el preparador para conocer su objetivo.

3. Modificación del anclaje de la bieleta de dirección, y del brazo delantero a la mangueta, para corregir las variaciones del alineado en la superficie de rallyes de asfalto.

Esta modificación es similar a la efectuada por RMC, pero llevada a cabo de otra forma. El objetivo es el mismo.



Conclusiones

En opinión de la Comisión Técnica, dado que busca el mismo objetivo que RMC, debería ser aceptada. Pero los preparadores deben ponerse de acuerdo y que solo pueda hacerse de una de las dos formas (propuesta RMC o propuesta ARVidal).

4. Permitir homologar dos juegos de pistones diferentes al de origen y por vehículo homologado.

Si se pudieran homologar dos juegos de pistones, los primeros serían con la medida de origen y los segundos con las dimensiones de la primera sobre-medida, lo que abarataría los costes en caso de tener que rectificar los cilindros por rotura, no teniendo que comprar un bloque nuevo.

Conclusiones

Si bien es una medida encaminada a mejorar el coste y mantenimiento del grupo, y en definitiva el coste/km, la Comisión Técnica entiende que debería ser estudiada en el Grupo de Trabajo durante este año 2017 para su implementación en 2018.

5. Permitir la instalación de una mariposa distinta a la de origen.

Solo está autorizada la mariposa de origen del motor que se monte y, en algún caso, pueden existir problemas para adaptar el tubo donde se instala la válvula Pop-off.

AR Vidal está usando una mariposa de diámetro interior de 52 mm procedente del motor Peugeot TU5JP4 1.6 atmosférico. La de origen es de diámetro 60 mm y se es complicado adaptarla al tubo de la citada válvula Pop-off.

Propone que esta pieza sea PS/PH (Pieza Serie o Pieza Homologada), es decir, que exista la posibilidad de homologar una o utilizar la de serie y limitando el diámetro.

Conclusiones

Con el diseño actual que se ha desarrollado para este motor, se antoja complicada otra solución diferente a la propuesta. Dado que es un motor turboalimentado con brida restrictora, la influencia de la mariposa en esta parte de la admisión no es tan determinante. En opinión de la Comisión Técnica, se podría aceptar otra mariposa siempre y cuando proviniera de cualquier modelo de gran producción en serie.

Fernando Álvarez Aragonés

Responsable Departamento Técnico RFEdeA / Presidente Comisión Técnica RFEdeA