



Real Federación Española  
de Automovilismo

# **COMISIÓN TÉCNICA RFEdeA**

  

## **EVOLUCIÓN Gr. NACIONAL 5 (N5) PARA LAS TEMPORADAS 2018, 2019 Y 2020**



## COMISIÓN TÉCNICA DE LA RFEdeA

### CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN DEL 5 DE SEPTIEMBRE DE 2017

Datos de la reunión: 5 de septiembre de 2017, a las 10:00h.  
Real Federación Española de Automovilismo  
C/ Escultor Peresejo, 68 bis  
28023 Madrid

#### Asisten:

##### Por la RFEdeA:

<i>D. Manuel Aviñó</i>	<i>Presidente RFEdeA</i>
<i>D. José Vicente Medina</i>	<i>Presidente Comisión de Rallyes</i>
<i>D. Fernando Álvarez</i>	<i>Responsable Departamento Técnico y Presidente Comisión Técnica</i>
<i>D. Hector Atienza</i>	<i>Vocal Comisión Técnica</i>
<i>D. Hermenegildo Baylos</i>	<i>Vocal Comisión Técnica</i>
<i>D. Julián Piedrafita</i>	<i>Vocal Comisión Técnica</i>

##### Por las marcas:

<i>D. Juan López Frade</i>	<i>Suzuki</i>
----------------------------	---------------

##### Por los constructores/distribuidores N5:

<i>D. Amador Vidal</i>	<i>Constructor autorizado N5 (ARVidal)</i>
<i>D. Roberto Méndez</i>	<i>Constructor y distribuidor autorizado N5 (RMC)</i>
<i>D. Manel Castrillón</i>	<i>Distribuidor autorizado N5 (Rallycar)</i>
<i>D. Sergi Pérez</i>	<i>Constructor autorizado N5 (MAVISA)</i>

#### Se excusan:

<i>D. Javier Sanz</i>	<i>Director Deportivo</i>
<i>D. Fernando Pérez</i>	<i>Vocal Comisión Técnica</i>
<i>D. Markel de Zabaleta</i>	<i>Renault</i>
<i>D. Fabian Barattero</i>	<i>Distribuidor autorizado N5 (Baratec)</i>



## 1. BIENVENIDA DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE LA RFEdeA

La Comisión Técnica de la RFEdeA dará la bienvenida a todos los asistentes a la reunión explicando el motivo de la misma y dándola por comenzada.

## 2. EVOLUCIÓN DEL Gr. N5 PARA LAS TEMPORADAS 2018, 2019 Y 2020

Se expondrá la estrategia propuesta por la RFEdeA para los próximos años de cara a tener un Gr. N5 estable reglamentariamente, pero permitiendo corregir ciertos aspectos reglamentarios que no sean de trascendencia.

La Comisión Técnica de la RFEdeA propone:

1. Proponer el reglamento que se decida, como consecuencia de la reunión, a los Órganos de Gobierno.
2. Estabilizar el reglamento durante, al menos, los próximos 3 años sin grandes cambios reglamentarios.
3. Permitir modificaciones menores para corregir errores o solucionar alguna problemática concreta.
4. Permitir que los vehículos homologados puedan evolucionar o solucionar problemas de fiabilidad mediante el sistema que se consensue entre todas las partes.

Se solicita conformidad de los asistentes a los cuatro puntos anteriores, siendo aceptado por todas las partes.

## 5. REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA

La Comisión Técnica propone, al margen de lo que propongan las diferentes partes, estudiar los siguientes puntos del reglamento específico.

### Motor

Art. 2.2 Se decide proponer prohibir el uso de carbono con finalidades que no sean ornamentales.

Se acepta.

### Art. 4.1 Especificaciones

Se propone liberalizar la posible marca de motores a usar. Se deberá estudiar si permitir la liberalización de su posición.

Se decide liberalizar la posibilidad de utilizar otras marcas de motores, siempre y cuando el motor pertenezca a la misma marca de la carrocería y como alternativa al motor Peugeot, que se podrá seguir usando. Los nuevos motores se deberán evaluar previamente por la Comisión Técnica para que sean aceptados en base a las características del motor PSA aceptado, que servirá de referencia para tomar la decisión final.

Se decide limitar a que la posición se mantenga, como en el caso del motor PSA, en posición longitudinal exclusivamente, para lo que habrá que modificar el reglamento.

### Art. 4.7 Culata

En este artículo es el único que se especifica algo que influya sobre la relación de compresión, que no está limitada por reglamento. ¿Se debe limitar como en el R5?

Se decide limitar la relación de compresión a 10,5:1.

### Art 4.4 Bielas

El peso de las bielas está reglamentado por debajo de la de los R5. Se deberá estudiar si modificar este artículo, en el caso de que las ya homologadas estén por encima del peso mínimo de R5.

Se decide dejar el reglamento tal y como está.

### Art. 4.20 Sistema de lubricación

Si se permite modificar el cárter, la bomba de aceite, la refrigeración, etc., ¿por qué no estudiar la lubricación por cárter seco? El precio podría llegar a ser parecido que al optar por cambiar el sistema de lubricación en base al actual reglamento, pero mejorando la fiabilidad de los motores.

Se decide dejar el reglamento tal y como está.



#### Art. 4.21 Turbocompresor

Estudiar las medidas encaminadas a mejorar el turbo actual, pero sin encarecer el coste. Hay que estudiar la siguiente posibilidad, ¿el mismo turbo para todos o liberalizarlo si proviene de un modelo de un coche de serie del mercado actual?

Se decide permitir la nueva generación del turbo que está actualmente reglamentado y, además, autorizar como alternativa el uso de un turbo de serie, diésel o gasolina, de un vehículo homologable en Grupo A. El turbo proveniente de serie deberá estar homologado en la ficha del vehículo N5.

Varios

El número de revoluciones de motor no está limitado actualmente, sí estándolo en el Gr. R5, Se deberá estudiar si limitarlo en base a criterios de prestaciones y fiabilidad de los motores.

Se decide dejar el reglamento tal y como está por la dificultad de estos motores en alcanzar un régimen de giro igual al limitado en el reglamento de R5 (8500 rpm).

#### Sistema de transmisión

##### Art. 7.1 Embrague

Se propone limitar el material a ceramético.

Se acepta.

#### Sistema de suspensión

##### Art. 8.4 Manguetas

Se propone estudiar si limitar el tipo de material y el tipo de fabricación.

Se decide mantener el reglamento a nivel técnico.

##### Art. 8.6 Sub-chasis delantero y trasero

Se propone liberalizar su fabricación, teniendo que debatir cuál de las siguientes opciones es la adecuada.

- Liberalizar el fabricante sometiendo el nuevo a concurso público.
- Liberalizar el fabricante cumpliendo con los sub-chasis actuales.
- Liberalizar el fabricante y el tipo de sub-chasis a usar.

Tras un amplio debate se decide lo siguiente:

Eliminar los puentes como pieza del kit común, posibilitando la fabricación en cualquier proveedor. Por tanto, debe cambiarse a pieza PH, aunque se deben mantener los puntos de fijación al chasis y permitiendo modificar los puntos de anclaje de trapecios y cremallera.

Asimismo, se admite la posibilidad de cambiar los brazos de suspensión de pieza PK a PH.

Ambas piezas quedarán definidas en la homologación del vehículo.

#### Sistema de frenos

##### Art. 9.5 Pinzas de freno

Se propone limitar a 4 bombines por pinza.

Se acepta.

#### Carrocería

No está reglamentada la batalla máxima de los coches. A nivel dimensional solo están las dimensiones de anchura máxima en el 12.8.4. Se debe estudiar si limitar la batalla.

Se decide dejar el reglamento tal y como está.

#### Kit Común

Se propone debatir qué elementos del kit común se quieren liberalizar y a qué nivel.

Se modifica de acuerdo a las decisiones tomadas anteriormente.



Real Federación Española  
de Automovilismo

## 6. PROPUESTAS RMC

Las propuestas recibidas por el constructor y distribuidor RMC se incluyen en el Anexo I.

Se aceptan parcialmente de acuerdo a lo expuesto en las conclusiones anteriores.

Se acepta la propuesta de los Jokers y se decide lo siguiente.

### JOKERS:

- Joker de seguridad: serán ilimitados y se requerirá un informe técnico con pruebas que lo avalen para su estudio y aprobación, si procede, por parte de la Comisión Técnica.
- Joker de fiabilidad: se limitan a 2 por temporada y no pueden acumularse. Se requerirá un informe técnico con pruebas que lo avalen, así como las posibles soluciones, para su estudio y aprobación, si procede, por parte de la Comisión Técnica.

Joker de evolución: se limitan a 2 por temporada, pero pudiendo acumularse en años sucesivos. En cualquier caso, nunca se podrá empezar por disponer de los 6 Jokers en la primera temporada, sino que la acumulación será progresiva.

## 7. PROPUESTAS AR VIDAL

Las propuestas recibidas por el constructor AR Vidal se incluyen en Anexo II.

Tras debatirlas ampliamente, se llega a las siguientes conclusiones:

- Se acepta liberar la waste-gate, pasa de pieza PH a pieza PL.
- Se acepta liberar el árbol de levas, pasa de pieza PS/PH a pieza PL.
- Se acepta homologar un segundo pistón para sobre medida del cilindro.
- Se procederá a revisar la ficha de homologación para incluir las tolerancias convenientes según cada pieza y en el caso necesario.
- Se acepta liberar el freno de mano y su bomba, pasa de pieza PH a pieza PL.
- Se acepta liberar las bombas de freno, pasa de pieza PS/PH a pieza PL.
- Se acepta liberar los discos de embrague, pasa de pieza PS/PH a pieza PL.
- Se decide limitar el volumen máximo del intercooler al del R5 (9,3 dm<sup>3</sup>), previa comprobación por parte del Departamento Técnico de que los actualmente homologados están dentro de lo reglamentado para R5.

## 8. PROMOCIÓN DEL Gr. N5

Se debe estudiar la fórmula más adecuada para la correcta promoción de este grupo.

Se incluirá en el reglamento deportivo la obligatoriedad de entregar trofeos al final del rallye a los ganadores del "Trofeo de España de Rallyes de Asfalto para Pilotos y Copilotos de Vehículos Nacional 5 (N5).

## 9. VARIOS

Se escucharán y debatirán propuestas adicionales en la propia reunión.

Tras explicar la problemática surgida con la FIA en base a la confusión respecto a las barras delanteras del kit de torretas, se deben modificar los certificados de homologación de las estructuras de seguridad actualmente homologadas.

Para ello, se solicitarán los originales a los constructores y se emitirán nuevas copias con la nueva imagen 3D de la primera página no incluyendo las citadas barras.