



COPA CLIO ESPAÑA

REGLAMENTO TÉCNICO 2025



Artículo 1.- INTRODUCCIÓN:

Se establece para la **"COPA CLIO ESPAÑA"** 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 FIA del vehículo Renault Clio Rs Line (A-5779), excluidas las extensiones Rally5/Rally4/Rally3
- En la ficha de homologación FFSA Coupe De Marque Circuit Parts Clio RS Line
- En la nomenclatura 2025 de la Clio Cup Series
- En el manual técnico Clio Cup valido para 2025.
- En los futuros anexos a este reglamento técnico
- En las notas técnicas publicadas en la extranet Renault Clio Series
- 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**. Todos los boletines técnicos están disponibles en la web de **ALPINE RACING**, reservada al **CLIO R.S. Line, "Clio Cup"**.

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**.

Las listas técnicas citadas en este Reglamento están disponibles en el sitio web de la FIA <https://www.fia.com>

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, **V-LINE Y DRIVELAND** pueden llevar a cabo controles en cualquier momento de cada competición.

Los Comisarios Técnicos 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 **"Clio Cup"** fabricado por **ALPINE RACING**, volante a la izquierda, un vehículo fabricado con la denominación **RENAULT CLIO R.S. LINE, fase 1 o con kit de conversión a fase 2 o CLIO ESPRIT ALPINE** reservado para uso en competición y de acuerdo con este Reglamento Técnico.

El vehículo debe, en todo momento, cumplir con todos los reglamentos aplicables a cada competición, al Reglamento Técnico 2025 de **"COPA CLIO ESPAÑA"** así como a la Nomenclatura 2025 del **Clio Cup** publicado por **ALPINE RACING**.

El incumplimiento de los Boletines Técnicos se considera incumplimiento de esta normativa.

La Estructura de Seguridad del **"Clio Cup"** ha sido homologada por la FIA (Homologación del tipo VO incluida en su Ficha de Homologación).

No se autoriza ninguna modificación de la Estructura de Seguridad.

3.1.- PIEZAS OBLIGATORIAS.

El vehículo será entregado montado y vendido por el Departamento de piezas de Competición de **ALPINE RACING**.

Las piezas opcionales vendidas por el Departamento de piezas de Competición de **ALPINE RACING** están autorizadas para reemplazar y/o complementar las piezas suministradas.

Cualquier reemplazo de una parte desgastada o dañada debe hacerse sólo por una parte idéntica del departamento de piezas de competición de **ALPINE RACING**.

Las partes que componen el **"Clio Cup"** están representadas en un documento **"Nomenclatura"** y se dividen en tres categorías.



Todas estas partes deben ensamblarse de acuerdo con las prescripciones de la "Nomenclatura 2025 del Clio Cup" respetando las categorías 1, 2 y 3.

3.2.- PASAPORTE TÉCNICO ALPINE RACING.

Los Comisarios Técnicos emitirán un pasaporte de seguimiento de **ALPINE RACING** por cada vehículo inscrito en "**COPA CLIO ESPAÑA**".

Este Pasaporte debe de presentarse en cada competición y permanecer disponible en todo momento para el Comisario Técnico.

Artículo 4.- PESO.

Los controles de peso se pueden realizar en cualquier momento durante la celebración de la competición, quedando prohibido añadir aceite, líquidos o producto extintor antes del pesaje.

4.1.- PESO MÍNIMO

El peso mínimo del vehículo es de 1025 kg, este peso mínimo se aplica según las indicaciones del Anexo J de la FIA.

4.2.- PESO DE CARRERA:

El peso mínimo de carrera es de 1110 kg. Este peso se entiende para el Clio Cup en el estado en el que terminan la participación en los entrenos libres oficiales, la clasificación o la carrera incluido el peso del piloto estando prohibida cualquier intervención, modificación o adición de cualquier elemento en el vehículo.

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 a los puntos de anclaje originales de las correderas del asiento del copiloto.

Si se usa lastre, el competidor debe declararlo al Comisario Técnico durante las verificaciones previas.

Los precintos que pueda llevar el lastre, el estado y la presencia es responsabilidad del equipo.

Artículo 5.- MOTOR.

5.1.- TIPO DE MOTOR AUTORIZADO.

- RENAULT tipo H5H Capacidad: 1.332,00 cc.



5.2.- MANTENIMIENTO DEL MOTOR RENAULT H5H.

La comercialización y reparación del motor de los vehículos inscritos en **"COPA CLIO ESPAÑA"** están asegurados exclusivamente por **ALPINE RACING** o su socio motorista.

El motor está precintado. La presencia y el estado de los precintos son responsabilidad del participante/equipo, en total conformidad con la normativa deportiva **"COPA CLIO ESPAÑA"**.

Cualquier motor no precintado por **ALPINE RACING** de origen desconocido u otro que el especificado anteriormente, o que le falten uno o más precintos, no se podrá utilizar en ningún caso en una competición que esté dentro del calendario **DEPORTIVO "COPA CLIO ESPAÑA"**.

5.3.- CONTROL DE PRESTACIONES DEL MOTOR ANTES DE LA TEMPORADA.

Cualquier motor utilizado en un **"Clio Cup"** que participe en **"COPA CLIO ESPAÑA"** debe haber sido previamente verificado y precintado por **ALPINE RACING**.

El competidor debe estar en posesión del "certificado de aprobación" que se le habrá entregado con el motor verificado. Solo se emitirá un certificado de aprobación.

Todos los motores con precintos de los años 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 pueden participar en **"COPA CLIO ESPAÑA"** durante la temporada 2025, sin necesidad de pasar un nuevo control.

Los competidores que inscriban un vehículo durante la temporada cuyo motor no esté equipado con precintos 2020,2021,2022,2023,2024,2025 deben tener su motor revisado y estar en posesión del "certificado de aprobación" emitido por **ALPINE RACING**.

Los costes del banco de potencia y transporte correrán a cargo del competidor.

5.4.- MAPA MOTOR Y PRECINTADO DE LA CENTRALITA ELECTRÓNICA (ECU).

Sólo el mapa motor definido por **ALPINE RACING** para combustible comercial SP98 está autorizado.

Para poder monitorizar el cumplimiento con el uso de este mapa de motor único, el Responsable Técnico, o cualquier persona designada por él, debe poder en cualquier momento de la competición conectarse a la Centralita Electrónica (ECU) de cualquier vehículo inscrito en **"COPA CLIO ESPAÑA"**.



La negativa de un Equipo o Competidor a presentar su Centralita Electrónica (ECU) para ser verificada por un Comisario Técnico o un Responsable Técnico, o cualquier persona designada por él, se considerará como una **no conformidad técnica**.

5.5.- PRECINTADO DEL MOTOR.

a) Precintaje del motor.

Antes del comienzo de cada competición, un Responsable Técnico verificará el precintado del motor según la **"Nomenclatura Clio Cup 2025"**.

b) Precinto.

Todos los vehículos serán entregados con un motor precintado.

En cualquier momento, durante la competición, el Responsable Técnico puede verificar el correcto precintado del motor.

En caso de ausencia de uno o más precintos:

- Durante las verificaciones técnicas preliminares:

Las instrucciones para volver a estar conforme con la Reglamentación Técnica, que puede llevar a que se cambie el motor por uno debidamente precintado, será comunicado por los Comisarios Técnicos al participante y esta notificación tendrá el carácter de obligatoriedad para poder participar en la competición. Los gastos para solucionar esta anomalía serán responsabilidad del competidor.

- Durante la competición:

La ausencia de precinto(s) se considerará como una no conformidad técnica.

La presencia de precintos es una presunción de conformidad, como parte de las verificaciones técnicas de conformidad con el Reglamento Técnico. El motor podrá ser verificado al final de una competición para su control por el banco de potencia y si es necesario, el desmontaje inmediato del motor para el control metrológico.

5.6.- PROCEDIMIENTOS Y RESULTADOS DE "CONTROLES TÉCNICOS DE RENDIMIENTO":

El competidor que debe someterse a una verificación técnica de "motor" al final de una competición, será responsable de la retirada inmediata y entrega del motor de su vehículo al Responsable Técnico.



El motor será entregado con los siguientes elementos:

- En aceite.
- Con todos los sensores.
- Con la bajante turbo y los sensores lambda originales del motor.
- Con la ECU original del automóvil.
- Limpio.

El competidor podrá asistir al control de potencia, pero no tendrá acceso a la medición de potencia.

Nota: la presencia del competidor no es obligatoria.

5.7.- RESULTADO CONTROL DE POTENCIA.

La verificación de conformidad se realizará comparando la curva de potencia del motor verificado con la curva de potencia media, para todos los motores utilizados en el "Clio Cup" en el año 2025.

En caso de conformidad, los resultados del control serán comunicados al competidor sin valores cuantificados.

En caso de que la potencia del motor controlado sea mayor que la curva promedio, se podrá continuar con el desmontaje completo del motor para el control metrológico y visual del motor.

El motor podrá ser desprecintado y descartado del panel de motores utilizados para el Clio Cup.

En caso de no conformidad constada: ALPINE RACING conservará las piezas no conformes.

5.8.- ACEITE DE MOTOR.

El uso de un aceite con grado de viscosidad 40 (según el estándar API) es obligatorio.

Cualquier aditivo está prohibido.

5.9.- NÚMERO DE MOTORES POR COMPETICIÓN.

A partir del inicio de las de las verificaciones técnicas preliminares de la prueba, queda prohibido cualquier cambio de motor y solo se autoriza un (1) motor por prueba y por vehículo. El número de este motor se anotará en el pasaporte técnico durante las verificaciones técnicas preliminares del evento en cuestión. Solo se autorizará el uso de



este motor durante la duración de la competición (entrenamientos libres oficiales, clasificación y carreras).

Artículo 6.- CARBURANTE.

El combustible utilizado debe ser gasolina comercial SP98, comercializada en España en surtidores de venta al público.

Se prohíbe cualquier mezcla con otro combustible o aditivo.

El comité organizador se reserva el derecho de controlar el combustible de cualquier competidor en cualquier momento. En todo momento, el vehículo debe contener al menos 3 litros de combustible 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.

Una toma de muestreo de combustible está montada en la parte de baja presión del sistema de combustible.

Durante toda la duración de una competición, cada competidor debe tener permanentemente en su vehículo una manguera de drenaje (se puede acoplar a la toma de muestreo de combustible) disponible.

Las muestras se tomarán de la siguiente manera:

Se tomarán tres muestras de 1 litro cada una, en tres contenedores metálicos nuevos.

- Muestra N.º1
 - 1 contenedor para el laboratorio de análisis.
- Muestra N.º2
 - 1 contenedor para el competidor.
- Muestra N.º3:
 - 1 contenedor para segunda opinión custodiado por el Comité Organizador.

Los contenedores serán identificados y precintados por el Responsable Técnico en presencia del competidor o su representante.

No se aceptarán reclamaciones sobre el origen, transporte o almacenamiento de las muestras N.º1 y N.º3.



6.1 - REPOSTAJE.

Está prohibido repostar durante los entrenamientos libres oficiales, las clasificaciones y las carreras.

Está prohibido repostar en la parrilla de salida.

Artículo 7.- PRECINTOS.

El motor y el turbo deben estar precintados permanentemente (ver Artículo 5).

Se pueden precintar elementos adicionales en cualquier momento durante una competición.

Estos precintos deben permanecer intactos, hasta que el Responsable Técnico de su autorización para eliminarlos.

La condición de los precintos es responsabilidad del competidor. Su ausencia o deterioro conllevará un incumplimiento técnico obligatorio del vehículo.

La presencia de los precintos es sólo una presunción de conformidad. En el marco de las verificaciones técnicas, el desmontaje completo de las piezas precintadas puede llevarse a cabo. En caso de incumplimiento encontrado, la presencia de los precintos no podrá utilizarse como defensa.

Artículo 8.- PUESTA EN MARCHA.

El motor sólo podrá arrancarse, tanto en la parrilla de salida como en el pit lane, con el motor de arranque original activado por el conductor sentado en la posición normal de conducción.

Está prohibido arrancar empujando el motor del vehículo.

Artículo 9.- TRANSMISIÓN, CAJA DE CAMBIOS.

El mantenimiento y las reparaciones se realizarán de acuerdo con los métodos definidos por **ALPINE RACING** en el manual de usuario **Clio Cup 2025**.

La marcha atrás debe estar en condiciones normales de funcionamiento.

Artículo 10.- SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN.

Queda prohibida cualquier modificación no prevista en el manual del 2025 ni en la **nomenclatura 2025 Clio Cup**.



Es obligatorio el uso del volante original de Clio Cup.

Artículo 11.- FRENOS

Queda prohibida cualquier modificación no prevista en el manual ni en la Nomenclatura 2025 de la Clio Cup.

Artículo 12.- LLANTAS, NEUMÁTICOS:

12.1.- Llantas.

Obligatorio el uso de las llantas originales suministradas por **ALPINE RACING**.

Dimensiones: 7J17

Queda prohibida la adición de componentes aerodinámicos o extractores de aire.

Están prohibidas las válvulas reguladoras de presión en las ruedas.

Está prohibido pintar las llantas por dentro, solo se permite pintar las llantas por fuera.

12.2.- Neumáticos.

Marca: Michelin

Tipo: CUP HARD, seco. P2H, lluvia

Medida: 200/610-17

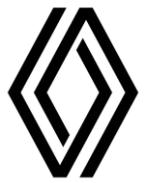
Los competidores dentro de la **"COPA CLIO ESPAÑA"** solo podrán usar los neumáticos distribuidos por el distribuidor oficial de **MICHELIN** en España:

- Álvarez Competición S.L.
- David Rico
- Tel. +34 626 476 158
- Email: david@neumaticosalvarez.com

Está prohibido el uso de mantas térmicas o cualquier otro medio para cambiar o mantener la temperatura de los neumáticos.

Están prohibidas todas las modificaciones de los neumáticos: recorte, recauchutado, tratamiento de superficies.

Es obligatorio respetar el sentido de montaje de los neumáticos.



Lo referente al uso y limitación de los neumáticos está definido en el Art. 11 – Neumáticos, del reglamento deportivo.

Artículo 13.- INTERIOR.

Los paneles interiores de las puertas deben ser los originales.

El tablero debe ser original.

Los soportes para las cámaras o cualquier otro accesorio deberán estar aprobados por el comisario técnico, si no ofrecen todas las garantías de seguridad, se deberán desmontar antes de salir a pista.

Los soportes para las cámaras deberán ir sujetas según lo establece el anexo 9 de las PCCCTCE 2025 Montaje de cámaras interiores y exteriores permitidas en competición.

Artículo 14.- COBERTURA DE PROTECCIÓN.

En lugares donde los cuerpos de los tripulantes podrían entrar en contacto con la estructura de seguridad, un tubo de espuma de protección debe usarse de manera obligatoria.

Todos los tubos de espuma protección identificados en el dibujo Figura 1 en color rojo y todas las protecciones del techo 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.

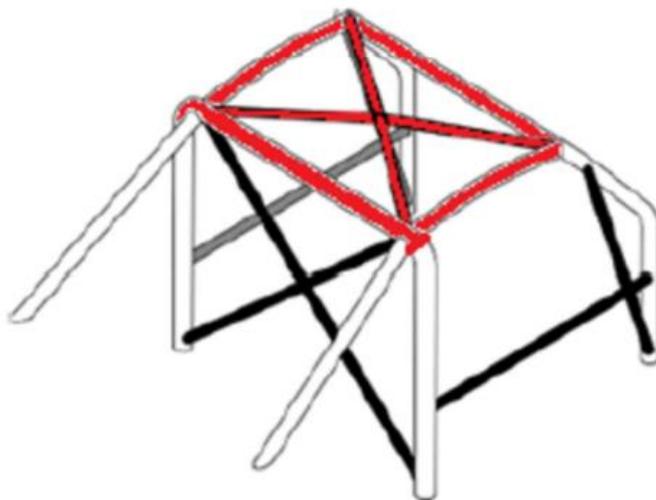


Figura 1



Artículo 15.- SISTEMA DE EXTINCIÓN.

Los extintores, de acuerdo con la lista técnica N.º 52, deben estar correctamente instalados y en funcionamiento para los controles técnicos preliminares.

Durante la competición deberán ir armados desde pre-parrilla hasta el final de la sesión de entrenamientos libres, clasificación y carrera.

En caso de incumplimiento:

- Antes del comienzo de la competición: Es conforme.
- Durante la competición: Podrá tener una penalización por parte del Comité Organizador y los Comisarios Deportivos de la competición.

Cada extintor de incendios 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 16.- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES.

Se recomienda especialmente el conocimiento y lectura del Capítulo 3 del Anexo L del CDI.

En el desarrollo de la competición, todo piloto deberá llevar el siguiente equipo:

16.1.- VESTIMENTA RESISTENTE AL FUEGO.

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



16.2.- CASCOS.

Todo piloto 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.º 29 Y N.º 36 LIST OF FIA-APPROVED FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEMS ACCORDING TO FIA STANDARD 8858-2010/2002) deberá ser utilizado por los pilotos 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.

Puede ser publicado en otros idiomas.

El texto final de estos Reglamentos Técnicos es el texto en español, que se utilizará en caso de controversia sobre su interpretación.

