

TOYOTA GAZOO RACING INTERNATIONAL IBERIAN CUP

Regulamento Técnico 2022

ÍNDICE:

ARTIGO1º : INTRODUÇÃO

ARTIGO 2º: VEÍCULO ADMITIDO

ARTIGO3º : CHASSIS

ARTIGO4º : MOTOR

ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL

ARTIGO 6º: GESTÃO ELECTRÓNICA

ARTIGO 7º: TRANSMISSÃO

ARTIGO 8º: SUSPENSÃO

ARTIGO 9º: TRAVÕES

ARTIGO 10º: LUBRIFICANTES E LÍQUIDOS

Artigo 11º: JANTES E PNEUMÁTICOS

ARTIGO 12º: PESO

ARTIGO 13º: EQUIPAMENTO DE EXTINÇÃO DE INCÊNDIOS

ARTIGO14º: CONTACTOS

ARTIGO 1º : INTRODUÇÃO

A Toyota Gazoo Racing International Iberian Cup 2022 (doravante a "Troféu") é organizada pela Toyota Espanha e pela Toyota Portugal (doravante, "TOYOTA"), em colaboração com o MSi, Motor Sport Institute (doravante, "MSi").

A Toyota Gazoo Racing International Iberian Cup 2022 é um Troféu monomarca reconhecida pela Federação Internacional do Automóvel (doravante "FIA") a Real Federação Automóvel espanhola (doravante "RFEDA")e pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (doravante "FPAK").

O objetivo deste documento é detalhar o "Artigo 6º – Veículo Admitido" dos seus Regulamentos Desportivos em que o veículo a utilizar para participar no Troféu referido, definindo aqui em detalhe as orientações que devem reger a configuração da mesma.

O presente Regulamento Técnico e os seus sucessivos anexos, bem como toda a documentação técnica do veículo e dos seus diferentes componentes e acessórios serão publicados no [site www.toyotagazooracingiberiancup.com](http://www.toyotagazooracingiberiancup.com). Independentemente de a MSi enviar aos participantes qualquer notícia que possa surgir sobre qualquer aspeto técnico ou desportivo do Troféu, os participantes são obrigados a estar atualizados nas informações acedendo ao site acima indicado.

Em geral e para tornar o espírito deste documento muito claro desde início, é proibida a incorporação, modificação ou eliminação de qualquer montagem, componente ou parte do veículo, para além do que é entregue ao participante.

Esta condição será reiterada repetidamente no desenvolvimento do presente regulamento.

ARTIGO 2º: VEÍCULO ADMITIDO

O Toyota Gazoo Racing International Iberian Cup 2022 utiliza exclusivamente o modelo de veículo Toyota GR Yaris 2020, equipado com o "KIT" da competição instalada na MSi. Não está autorizada a implementação de qualquer "KIT" ou réplica/cópia que NÃO seja instalada no referido Centro.

Por isso, todos os veículos autorizados a participar no Troféu foram transformados, calibrados, selados e fornecidos pela MSi.

O veículo já transformado está em conformidade com a Folha de Homologação da FIA

É estritamente proibida a instalação de qualquer outra peça, elemento ou montagem não incluída no referido "KIT".

O participante é o único responsável pela conformidade do seu veículo durante as inspeções do Troféu, desde as verificações preliminares até à publicação dos resultados.

Os veículos participantes devem apresentar-se a cada prova com uma aparência exterior e interior impecável e com a publicidade obrigatória colocada nos locais previstos para o efeito.

As peças a substituir devem ser substituídas por peças GENUINAS TOYOTA ou, se for caso disso, pela concorrência do "KIT".

A MSi reserva-se o direito de modificar estes Regulamentos Técnicos, com a única obrigação de informar os participantes do Troféu através da publicação dos anexos correspondentes.

Tudo o que não está expressamente autorizado nestes Regulamentos Técnicos é proibido, a menos que a alteração de qualquer componente não melhore o desempenho do veículo.

ARTIGO3º : CHASSIS

O chassis e o seu rollbar de segurança foram previamente aprovados pela FIA.

Qualquer modificação do mesmo é proibida: qualquer tipo de reforços adicionais, maquinação, soldadura, tratamento, etc., será motivo de exclusão do veículo.

Qualquer alteração ou reparação relevante do chassis ou do seu sistema de segurança por acidente deve ser comunicada antes e depois à MSi para monitorização, aprovação e certificação.

A placa de identificação do rollbar de segurança deve permanecer sempre visível e não pode ser alterada.

Os equipamentos de segurança fornecidos com o "KIT", de acordo com as normas do Anexo J do Código Desportivo Internacional, não podem ser alterados ou retirados do veículo.

ARTIGO 4º : MOTOR

O motor e o turbocompressor são estritamente standard, com uma flange de redução de caudal aplicada à conduta de admissão de 33 milímetros de diâmetro.

Sob a responsabilidade do participante, o motor será sempre selado com os selos originais instalados na MSi, a única entidade autorizada a intervir no mesmo. Por outro lado, estes selos não constituem qualquer garantia da conformidade do motor. MSi pode efetuar a inspeção do mesmo quando os comissários técnicos competentes assim o decidirem.

Qualquer alteração ou supressão de um selo durante uma prova devido a uma avaria num componente ou montagem sem autorização e presença de um Comissário Técnico significará a exclusão do participante no referido evento.

A substituição de um único turbocompressor deve ser autorizada devido a falha durante o rali. Este elemento deve ser substituído na presença dos Comissários Técnicos, que serão os únicos autorizados a intervir nos selos de ambos os turbocompressores: o danificado e o substituto.

Em caso de necessidade de desmontar o motor para manutenção ou substituição de todo o motor, a MSi informará o participante da entidade(s) autorizada a realizar estas operações.

A unidade nova ou reparada não pode ser instalada no veículo sem calibração prévia e selagem da MSi. Os custos desta intervenção devem ser suportados pelo participante.

As únicas velas de ignição autorizadas são as do veículo standard, marca NGK, referência DILKAR8U7G.

Qualquer modificação nos suportes do motor fornecidas com o "KIT" de competição, quer na sua parte metálica quer elástica, é proibida.

O tubo de escape de competição é modificado pelo "KIT" de competição e permanecerá exatamente na configuração definida no dito "KIT".

ARTIGO 5º: COMBUSTÍVEL

O único combustível autorizado é a gasolina comercial de E5 ou E10 de 95 ou 98 octanas, as quais estão disponíveis para venda em qualquer Estação de Serviço. É

proibida a utilização de qualquer outro combustível, bem como de misturas de outros produtos ou aditivos.

Os Comissários Técnicos podem recolher amostras de combustível a qualquer momento durante o rali. Os participantes são responsáveis por garantir que o veículo tem pelo menos 5 litros de combustível para amostragem em qualquer momento durante o rali.

O veículo é entregue com um depósito de combustível de segurança da marca WT aprovado FIA FT3-1999 equipado com ligações de enchimento e esvaziamento para bombas standard e Kit de Válvulas, suportes, acessórios e ligações de acordo com as normas FIA.

ARTIGO 6º: GESTÃO ELECTRÓNICA

O veículo é entregue com uma instalação elétrica e uma Centralina eletrónica (ECU) específicos para a sua participação no Troféu. Qualquer modificação ou alteração destes elementos é proibida.

Antes de cada rali, a Centralina pode ser substituída aleatoriamente pela MSi, através do procedimento a especificar num documento separado.

Os comissários técnicos podem se ligar à ECU a qualquer momento, antes, durante ou depois das provas. O mau estado da tomada de ligação (Ethernet) ou qualquer outro tipo de impedimento a essa operação, será motivo de exclusão de prova. É proibido suprimir dados registados no ECU durante o decorrer da prova, ou seja, desde o início das verificações até após as verificações finais e a publicação dos resultados.

Apenas é autorizada a rampa de farol fornecida no kit sem custos pela MSi.

ARTIGO 7º : TRANSMISSÃO

A caixa de velocidades é a mesma que o veículo de produção em série.

O disco de embraiagem a placa de pressão e o volante são modificados no "KIT" de competição.

Os grupos diferenciais são do tipo de deslizamento limitado por discos de fricção. O sistema "Torsen" utilizado na versão GR Yaris "Circuit Pack" não está autorizado.

Todos estes elementos são entregues selados e não podem ser alterados pelo participante.

ARTIGO 8º : SUSPENSÃO

Apenas os amortecedores fornecidos pelo MSi são autorizados, sem qualquer modificação interna ou externa, ou nas suas molas.

A marca é KRS e as referências do KIT de 4 amortecedores são:

- Asfalto: KRS-TYGR-Tar-KIT
- Terra: KRS-TYGR-Gra-KIT

Para manutenção, devem ser enviados à KRS obrigatoriamente, que os devolverá devidamente selados. A sua forma de contacto é:

KRS, info@krs-shocks.com telf.: +34 942 82 22 11

Existem 3 opções de mola diferentes para cada superfície: macia, base e dura.

As referências das molas, bem como as dos amortecedores soltos são especificadas no catálogo de peças do "KIT" de competição.

A barra estabilizadora dianteira e traseira pode ser desligada, mas não removida. A remoção do veículo de qualquer uma das duas barras estabilizadoras será motivo de exclusão.

Os avanços dianteiros e traseiros e os ângulos são livres, utilizando sempre as peças originais fornecidas com o "KIT" de competição.

A largura das vias não pode ser aumentada e a utilização de alargadores não é permitida.

ARTIGO 9º: TRAVÕES

Os travões de asfalto (pinças e discos) são de série com tubagens de alto desempenho e incorporam um sistema hidráulico de travão de mão.

Os discos de travão de terra dianteira são diferentes dos de série e são fornecidos com o KIT de competição para o efeito, não podem ser utilizados outros.

Nos ralis de asfalto, as pastilhas de travão serão da marca PAGID TYPE RST5 a vermelho, fornecidas pela MSi. As referências são:

- Eixo frontal S8299T5E060
- Eixo traseiro S8300T5E060

Nos ralis de terra, as pastilhas de travão da marca PAGID TYPE RST3 a vermelho, fornecidas pela MSi, podem ser utilizadas opcionalmente. As referências são:

- Eixo frontal S8299T03060
- Eixo traseiro S8300T03060

ARTIGO 10º: LUBRIFICANTES E LÍQUIDOS

O único lubrificante autorizado do motor é da marca REVENOL. É proibida a utilização de qualquer outro lubrificante, bem como de misturas de outros produtos ou aditivos.

O único lubrificante e grupos diferenciais autorizados é da marca REVENOL. É proibida a utilização de qualquer outro lubrificante, bem como de misturas de outros produtos ou aditivos.

O único fluido de travão autorizado é da marca RAVENOL.

O líquido refrigerante está livre de escolha.

Artigo 11º: JANTES E PNEUMÁTICOS

Só devem ser utilizadas jantes da marca BRAID fornecidas pelo MSi:

- Asfalto, modelo FULLRACEA mede 8" x 18"
- Terra, modelo FULLRACET Acrópole mede 7" x 15"

Os únicos pneus autorizados são da marca MICHELIN.

Pode ser utilizado um número máximo de 8 pneus, a marcar antes de cada evento, incluindo rodas sobressalentes dos seguintes tipos:

-Asfalto: - PILOT SPORT RP01 RFID, R11, ROTA R21, R32, R33 ROUTE medidas 20/65-18

- Terra: - PZL70, PZL80, PZR70, PZR80, TZL85, TZR85 medidas 17/65-15

- LATITUDE CROSSS70 R RFID, S70 L RFID, M80 L RFID, M80R, M85 L RFID, M85R RFID, H90L RFID, H90 R RFID medidas17/65-15

Estes pneus devem ser adquiridos a partir de:

Espanha: ÁLVEREZ COMPETICIÓN, Responsável Sr. David Rico

Portugal: SPORT PNEUS, Manager, Sr. João Magalhães

É estritamente proibida a alteração, criação de sulcos ou qualquer tipo de tratamento superficial do mesmo, sendo capaz de combinar o uso simultâneo de alguns tipos com outros.

É proibida a utilização de qualquer sistema de aquecimento de pneus.

Durante o rali, é obrigatório utilizar pelo menos uma roda sobressalente, instalada de modo a que a etiqueta de marcação permaneça sempre visível.

O veículo deve chegar a cada Parque de Serviço com o mesmo número de pneus com que o deixou.

ARTIGO 12º: PESO

O carro deve ter pelo menos o peso que aparece no Formulário de Homologação.

Este primeiro peso mínimo do veículo, nas condições especificadas no artigo 254.5.1 do Anexo J do Código Desportivo Internacional (sem pessoas a bordo, sem ferramentas, sem macaco, com roda sobressalente e com os fluidos de arrefecimento, lubrificação e travões a nível, com exceção do limpa para-brisas e dos tanques de combustível) é de 1.300 Kg. Para atingir este primeiro peso mínimo não pode utilizar lastro.

O segundo peso mínimo do veículo, nas condições especificadas no artigo 254.o.5.2 do anexo J do Código Desportivo Internacional (peso definido no artigo anterior, mais os pesos do piloto, do copiloto e de todo o equipamento de ambos), é de 1.460 Kg. Para atingir este primeiro peso mínimo é possível utilizar lastro. Os lastros devem ser formados por blocos sólidos fixos no interior do chão da cabine através de ferramentas e estar preparados para serem selados pelos Comissários Técnicos, que serão informados para o efeito pelo participante durante as Verificações Técnicas.

Ambos os pesos podem ser verificados a qualquer momento durante a provas, sem aviso prévio ao participante.

ARTIGO 13º: EQUIPAMENTO DE EXTINÇÃO

A sistema de extinção é composta por:

- . Uma marca de extintor manual ECOLIFE, modelo OMP-CAB/319 de 2,64 kg - 2,4 iluminado.
- . Um equipamento de extinção automática marca LIFELINE FIRE AND SAFETY LTD, modelo ZERO 275-1.4-4m3 de acordo com a NORMA FIA 8865-2015.

Estes equipamentos não podem ser alterados ou modificados e devem estar sempre em bom estado de carga.

ARTIGO14º: CONTACTOS

Contactos TOYOTA

ricardo.amaral@toyotacaetano.pt

felix.iglesias@toyota.es

Contactos da MSi

tgriberiancup@msispain.com