

ANEXO "J" AO CDI – ART. 260D (2013)

REGULAMENTAÇÃO ESPECIFICA PARA AS VIATURAS R3D e R3T

O Artigo 260 (para as viaturas Tipo R3) aplica-se às viaturas dos Grupos R3D e R3T, à excepção dos artigos mencionados abaixo:

		RALLYE 3 R3T GASOLINA	RALLYE 3 R3D Diesel
01-3		Viaturas de Turismo ou de Grande Produção de Série, motor sobrealimentado Diesel ou Gasolina, 2 rodas motrizes (tracção dianteira ou traseira)	
103.1	Cilindradas	R3T: até 1.620 cm³ (não há coeficiente de cálculo de cilindrada).	R3D: até 2.000 cm³ (não há coeficiente de cálculo de cilindrada)

<i>Capítulo.</i>	R3T	R3D	Regulamentos
------------------	------------	------------	---------------------

1 – GENERALIDADES

00-0	X	X	Preambulo : Este Artigo 260 deve ser utilizado com os Artigos 251, 252 e 253 do Anexo J e com as fichas Grupo R, Grupo A correspondentes
01-1			ARTIGO 1 : DEFINIÇÕES (01)
01-2	X	X	Viaturas de Turismo ou de Grande Produção de Série, motor sobrealimentado Diesel ou Gasolina, 2 rodas motrizes (frente ou traseira)
02-1			ARTIGO 2: HOMOLOGAÇÃO (02)
02-2	X	X	Destas viaturas devem ter sido produzidos pelo menos 2'500 exemplares inteiramente idênticos em 12 meses consecutivos, e homologados pela FIA como Viaturas de Turismo (Grupo A) e Viaturas de Produção (Grupo N). A utilização da ficha de base Grupo A e da ficha de base Grupo N será completada com a ficha VR e das VO específicas abaixo indicadas, linhas 02-03 até 02-09.
02-3	X	X	Todas as peças homologadas nas VO "activas" da ficha Grupo A e utilizadas em Grupo R devem ser listadas respectivamente nas fichas VR, todas as outras VO de Grupo A são interditas em Grupo R. Apenas as seguintes Variantes Opções, homologadas na ficha Grupo A, serão validas em Grupo R.
02-4	X	X	- VO arco de segurança, integrado na ficha de grupo R respectiva ao arco homologado pelo construtor junto de uma ADN.
02-5	X	X	- VO suporte e ancoragens de bancos, integrados na respectiva ficha do grupo R.
02-6	X	X	- VO pontos de fixação dos cintos, integrados na respectiva ficha do grupo R.
02-7	X	X	- VO versão 2/4 portas, integrados na respectiva ficha do grupo R.
02-8	X	X	- VO eléctrica respeitante aos elementos eléctricos de origem modificados ou retirados, etc.
02-9	X	X	- VO para o pára-brisas
02-10	X		Utilização das fichas de base Grupo A e Grupo N, completas com a (s) ficha (s) VR R3T
02-11		X	Utilização das fichas de base Grupo A e Grupo N, completas com a (s) ficha (s) VR R3D
03-1			ARTIGO 2 bis: MODIFICAÇÕES E ADIÇÕES AUTORIZADAS (03)
03-2			Este regulamento é redigido em termos de autorização, <i>portanto o que não estiver expressamente autorizado abaixo é proibido.</i>

03-3	X	X	Caso um sistema accionado mecânica ou electricamente esteja montado de origem, este pode ser retirado ou modificado. Exemplo: Bomba de agua accionada etc. Qualquer modificação deve ser homologada em VR.
03-4	X	X	As roscas danificadas podem ser reparadas por uma nova rosca aparafusada com o mesmo diâmetro interior (tipo « Helicoil »). Os limites das modificações e montagens autorizados são indicados abaixo. Para além destas autorizações, qualquer peça deteriorada por uso ou acidente apenas pode ser substituída por outra idêntica de origem ou específica. As viaturas devem ser estritamente de série e identificáveis pelos dados indicados pelos artigos da ficha de homologação.
03-5	X	X	A utilização de materiais cujo modulo de elasticidade seja superior a 40 GPa/g/cm ³ , é proibida para a construção de todas as peças livres ou homologadas em VR excepto para: - as velas, - os revestimentos do escape, - a junta da turbina da bomba de agua, - as pastilhas de travão, - os revestimentos dos bombitos de travão, - os elementos rolantes dos rolamentos (esferas, agulhas, rolos), - os componentes e captos electrónicos, - as peças cujo peso seja inferior a 20 g e qualquer revestimento cuja espessura seja inferior ou igual a 10 microns. A utilização de qualquer material metálico cujo modulo de elasticidade especifico seja superior a 30 Gpa/g/cm ³ ou cujo limite máximo de ruptura especifica (UTS) é superior a 0,24 Mpa/kg/m ³ , para os materiais não ferrosos, e a 0,30 Mpa/kg/m ³ para os materiais ferrosos (Le 80 % de ferro), é proibida para a construção de todas as peças livres ou homologadas em VR.
103-1			ARTIGO 3: CLASSES DE CILINDRADA (103)
103-2			As viaturas serão repartidas conforme a sua cilindrada de motor, nas seguintes classes:
103-3	X		R3T até 1.600 cm ³
103-4		X	R3D até 2.000 cm ³
106-1			ARTIGO 4: NUMERO DE LUGARES (106)
106-2	X	X	Estas viaturas devem comportar pelo menos quatro lugares, segundo as dimensões definidas para as viaturas de turismo (Grupo A).
2 – DIMENSÕES, PESOS			
201-01			PESO MINIMO (201)
201-02			As viaturas deverão ter pelo menos o seguinte peso:
201-03	X		R3T 1080 kg terra e asfalto
201-04		X	R3D 1150 kg terra e asfalto
201-06	X	X	É o peso real da viatura, sem piloto nem Co-piloto nem o seu equipamento e com no máximo uma roda de reserva. Caso sejam transportadas duas rodas de reserva na viatura, a segunda roda deverá ser retirada antes da pesagem. Todos os reservatórios de líquidos (de lubrificação, de arrefecimento, de travagem, de aquecimento se for esse o caso) deverão estar ao seu nível normal previsto pelo construtor, excepto os reservatórios de liquido de lava vidros e lava faróis, do liquido de arrefecimento dos travões, do combustível e injeção de água que deverão estar vazios. O peso mínimo da viatura poderá ser controlado com os pilotos a bordo (piloto mais Co-piloto mais o seu equipamento completo) e o peso mínimo será o definido nas linhas 201-03&04 + 150 kg. Para além disso o peso mínimo definido nas linhas 201-03&04 deverá igualmente ser respeitado.
205-1			ALTURA AO CHÃO (205)
205-2	X	X	Deverá ser em qualquer momento, superior ou igual ao valor indicado na Ficha de Homologação.

3 – MOTOR

300-1			ARTIGO 6: MOTOR (300)
300-2	X	X	É permitido retirar as capas que servem para cobrir os elementos mecânicos do motor e que apenas tem uma função estética.
300-3	X	X	É permitido retirar os materiais de insonorização e as guarnições não visíveis do exterior, fixadas sob o capot do motor.
300-4	X	X	É permitido substituir os parafusos e porcas desde que se mantenham de material ferroso.
300-5	X	X	Uma rectificação de 0,6 mm no máximo é permitida relativamente ao diâmetro de origem, desde que isso não implique ultrapassar o limite de cilindrada da classe. É permitido bloquear as aberturas não utilizadas do bloco, se a sua única função for a de fechar essas aberturas. O reencamisamento é permitido nas mesmas condições da rectificação e o material das camisas pode ser modificado. As camisas devem ser de secção interna circular coaxiais com os cilindros, secas ou húmidas e distintas entre si. A rectificação por fresagem do bloco e da cabeça do motor são permitidas.
302-1			SUPORTES DO MOTOR (302)
302.3	X	X	Os suportes do motor devem ser de origem ou homologados em VR. O material do elemento elástico pode ser substituído ; o número de suportes deve ser idêntico ao original.
304-1			SOBREALIMENTAÇÃO (304)
304-2	X		Turbo-compressor: O sistema de sobrealimentação de origem ou o sistema de sobrealimentação homologado em VR devem ser mantidos. Nenhum sistema de sobrealimentação adicional relativamente ao de origem é autorizado. No caso de uma sobrealimentação de duas etapas, o restritor deve estar montado a montante do primeiro turbo, quando visto do ar. O restritor deverá ter uma dimensão interior máxima de 29 mm e uma dimensão exterior de 35mm, nas condições indicadas no Art. 255.5.1.8.3. Este diâmetro é susceptível de ser alterado em qualquer momento, sem pré-aviso. No caso de um motor com dois compressores em paralelo, cada compressor está sujeito a um restritor com diâmetro máximo interior de 20,5 mm e um diâmetro exterior máximo de 26,5 mm nas condições indicadas no Art. 255.5.1.8.3. É autorizado maquinar ou acrescentar material ao cárter do (ou dos) compressor (es) para aí instalar o restritor (desenho 254-4) ; esta modificação deve ser homologada em VR. É permitido modificar o cárter do turbo por meio de maquinagem ou adição de material para montar o restritor de admissão (desenho 254-4) e o captor do regime do turbo; esta modificação deve ser homologada em VR.
304-3		X	Turbo-compressor: O sistema de sobrealimentação de origem ou o sistema de sobrealimentação homologado em VR deve ser mantido. Nenhum sistema de sobrealimentação adicional relativamente ao de origem é autorizado. No caso de uma sobrealimentação de duas etapas, o restritor deve estar montado a montante do primeiro turbo, quando visto do ar. O restritor deverá ter uma dimensão interior máxima de 32 mm e uma dimensão exterior de 38 mm, nas condições indicadas no Art. 255.5.1.8.3. Este diâmetro é susceptível de ser alterado em qualquer momento, sem pré-aviso. No caso de um motor com dois compressores em paralelo, cada compressor está sujeito a um restritor com diâmetro máximo interior de 22,6 mm e um diâmetro exterior máximo de 28,6 mm nas condições indicadas no Art. 255.5.1.8.3. É autorizado maquinar ou acrescentar material ao cárter do (ou dos) compressor (es) para aí instalar o restritor (desenho 254-4) ; esta modificação deve ser homologada em VR.
304-2-bis	X	X	Permutador de ar da sobrealimentação : De origem ou homologado em VR Sistema de pulverização de água sobre o Intercooler : É permitido utilizar o sistema homologado em VR
305-1			NUMERO DE CILINDROS EM RALIS (305)
305-2	X	X	O número de cilindros está limitado a quatro .
310-0			RELAÇÃO VOLUMÉTRICA (310)
310-1	X		Taxa Máxima: 10,5:1
310-2		X	Taxa Mínima: 15:1
317-0			PISTONS (317)
317-1	X	X	De origem ou homologados em VR
318-0			BIELAS (318)

318-1	X		De origem ou homologadas em VR.
		X	As bielas de origem podem ser submetidas a um tratamento mecânico e aligeiramentos, no qual sejam respeitados os valores indicados na ficha VR, a colocação de um anel no pé da biela é permitido. As bielas homologadas em VR podem ser utilizadas.
319-0			CAMBOTA (319)
319-1	X	X	De origem ou homologada em VR
319-3			CASQUILHOS DE CHUMACEIRA (319)
319-4	X	X	A sua marca e material são livres mas devem manter o seu tipo e dimensões de origem
320-0			VOLANTE DO MOTOR (320)
320-2	X	X	De origem ou homologado em VR
321-0			CABEÇA DO MOTOR (321)
321-1	X		É permitido fechar os orifícios não utilizados da cabeça do motor, se a única função dessa operação for fechar.
		X	De origem, únicas modificações autorizadas: 1. rectificar a superfície do plano de junta máximo 1 mm para ajuste taxa (ver 310-0), 2. rectificar a passagem das cames, 3. rectificar as condutas nos primeiros 20 mm a partir das faces dos colectores de admissão e escape. 4. Os Desenhos I e III (Desenhos III-K1 & III-L1 para as viaturas homologadas a partir de 01.01.2010) da ficha de homologação devem ser respeitados. É permitido fechar os orifícios não utilizados da cabeça do motor, se a única função dessa operação for fechar.
321-2	X	X	Todos os dispositivos de reciclagem dos gazes de escape ou sistemas equivalentes (por ex. uma bomba de ar suplementar, filtros de carvão activo) podem ser retirados e os orifícios resultantes de essa operação obturados.
322-0			JUNTA DE CABEÇA (322)
322-2	X	X	De origem ou homologada em VR
324-a0			INJECCÃO (324)
	X		Qualquer sistema de injeção (por ex. água) é proibido. Injectores Para a injeção directa de gasolina, em todos os pontos do circuito de combustível, a pressão máxima autorizada é de 8 bars no circuito de baixa pressão e de 200 bars em média no circuito de alta pressão (apenas injeção directa).
324-a2	X	X	A ECU (centralina) deve ser homologada em VR
324-a3	X		As entradas na ECU (sensores, actuadores, etc.), incluindo as suas funções, devem ser homologadas em VR. As cablagens são livres. É permitido substituir ou duplicar o cabo de comando do acelerador por outro proveniente ou não do construtor.
324-a3	X		Os elementos do sistema de injeção situados após o dispositivo de medida de ar que regulam a dosagem da quantidade de gasolina admitida na câmara de combustão podem ser modificados mas não retirados, desde que não tenham nenhuma influência na admissão de ar. Apenas os captadores/ actuadores homologados em VR podem ser utilizados Qualquer sistema de aquisição de dados é autorizado.
324-a4		X	As entradas na ECU (sensores, actuadores, etc.), incluindo as suas funções, devem ser homologadas em VR. As cablagens são livres mas devem respeitar as indicações da V.O eléctrica. Os sistemas de pré-aquecimento podem ser desactivados ou retirados. Os injectores podem ser mudados mas os novos injectores devem vir de um modelo de série. As viaturas devem estar equipadas com um dispositivo abafador que permita parar o motor e a alimentação

			O número de injectores e a sua posição devem ser mantidos. As bombas de injeção devem ser de origem.
325-0			ARVORE DE CAMES / POLIES (325)
325-1	X		Levantamento 11 mm máximo. O levantamento deve ser de origem ou homologado em VR O número e o diâmetro das chumaceiras devem ser mantidos. Os Sistemas tipo "VVT" e "VALVETRONIC" etc. são autorizados se de origem. Eles podem ser desactivados.
325-2		X	Levantamento 10 mm máximo. O levantamento deve ser de origem ou homologado em VR As árvores de cames são livres mas o seu número não pode ser modificado. O número e o diâmetro das chumaceiras devem ser mantidos. Os Sistemas tipo "VVT" e "VALVETRONIC" etc. são autorizados se de origem. Eles podem ser desactivados. Se o levantamento máximo for superior a 10 mm pode ser mantido, mas nesse caso as árvores de cames de série são obrigatórias (sem modificação).
325-3	X	X	As polies / engrenagens / pinhões montados nas outras árvores de cames são livres. Se o motor de origem está equipado com tensores de correias (ou de correntes) automáticos, é possível bloqueá-los numa determinada posição por meio de um dispositivo mecânico. Os roletes tensores de correias são livres, mas o seu número é idêntico ao de origem. A correia de distribuição é livre em materiais e perfil. O número de dentes deve ser idêntico ao de origem.
325-f0			BALANCETES E TOUCHES (325)
325-f2	X	X	De origem ou homologados em VR.
326-0			DISTRIBUIÇÃO (326)
326-1	X	X	O avanço da ignição é livre. Se a distribuição de origem comporta um sistema automático de recuperação de folga, este pode ser neutralizado mecanicamente e a utilização de anilhas de compensação é autorizada. A entradas de óleo podem ser tapadas. Os tampões utilizados não devem ter outra função do que a de obter as condutas.
326-2	X	X	As anilhas de regulação da folga das válvulas entre as touches e os pés de válvula são livres.
327-a0			ADMISSÃO (327a)
327-a1	X		Colector de admissão : De origem. O desenho II (Desenho III-K2 para as viaturas homologadas a partir de 01.01.2010) da ficha de homologação Grupo A deve ser respeitado. Desde que seja sempre possível estabelecer indiscutivelmente a origem da peça de série ela pode ser rectificada, ajustada, reduzida, ou alterada na sua forma por maquinagem. A ligação entre o colector de admissão e o colector de escape não é permitido, mesmo que exista no motor de série.
		X	Colector de admissão : De origem. O desenho II (Desenho III-K2 para as viaturas homologadas a partir de 01.01.2010) da ficha de homologação Grupo A deve ser respeitado. Desde que seja sempre possível estabelecer indiscutivelmente a origem da peça de série ela pode ser rectificada, ajustada, reduzida, ou alterada na sua forma por maquinagem.
327-d0			VALVULAS DE ADMISSÃO E DE ESCAPE (327d / 328d)
327-d1	X		Os freios, as guias não tem nenhuma restrição : é permitido ajustar as anilhas de espessura sob as molas.
		X	O material e a forma das válvulas são livres. O comprimento do pé e o diâmetro das válvulas não pode ser modificado. As outras dimensões características, indicadas na ficha de homologação, devem ser mantidas, incluindo os respectivos ângulos dos eixos de válvula. Os freios, as guias não tem nenhuma restrição : é permitido ajustar as anilhas de espessura sob as molas.
327-d2			ACELERADOR / COMANDO DO ACELERADOR (327d)
327-d3	X	X	Livres com o batente da bainha

327-d4	X		Comando de borboleta mecânico em vez de eléctrico e vice-versa caso provenha de um outro modelo de série. Apenas o kit de borboleta com comando mecânico homologado ou o conjunto de borboleta de origem podem ser utilizados.
327-d5		X	Caso a viatura esteja equipada com um sistema de acelerador de comando mecânico esse sistema pode ser substituído por outro sistema mecânico ou eléctrico. O novo sistema deve ser homologado em VR A ligação do cabo de acelerador à bomba de injeção é livre.
327-d6			FILTRO DE AR (327d)
327-d7	X	X	O filtro de ar a sua caixa e a câmara de tranquilização são livres mas devem estar no compartimento motor. Caso a tomada de ar para o habitáculo se encontre na zona onde se efectua a tomada de ar para o motor, é necessário que essa zona seja isolada do bloco do filtro de ar, em caso de incêndio. A entrada de ar pode ser coberta por uma rede. Os elementos destinados a lutar contra a poluição podem ser retirados desde que isso não implique um aumento da quantidade de ar admitido. A caixa do filtro de ar bem como as condutas de ar podem ser em material compósito. Para a caixa o material deve ser ignífugo.
327-d8			CONJUNTO DA BORBOLETA (327d)
327-d9b	X		É permitido modificar os elementos do dispositivo de injeção que regulam a dosagem da quantidade de combustível admitido na câmara de combustão, mas não o diâmetro da abertura da borboleta.
327-d10	X		O conjunto da borboleta deve ser o de origem ou homologado em VR O comando da borboleta mecânico pode ser trocado por outro eléctrico e vice versa, desde que a sua proveniência seja de uma outra viatura de série. Apenas o kit de borboleta com comando mecânico homologado ou o conjunto de borboleta de origem podem ser utilizados.
327-h0			MOLAS DAS VALVULAS DE ADMISSÃO E DE ESCAPE (327h)
327-h1	X	X	Livres
327-h2			CAPAS DE MOLAS DAS VALVULAS DE ADMISSÃO E DE ESCAPE (327h)
327-h3	X	X	Livres
328-p0			COLECTOR DE ESCAPE (328p)
328-p0b	X	X	O colector de escape deve ser homologado em VR.
328-p2			TUBAGEM DE ESCAPE (328p)
	X		Livre a jusante do Turbo-compressor. A espessura dos tubos utilizados para construir a tubagem de escape deve ser superior ou igual a 0.9 mm, medidos nas partes não curvas, e a secção do ou dos tubos deve ser equivalente à de um tubo com 70 mm no interior. No caso em que existam duas entradas no primeiro silencioso a secção da conduta modificada deverá ser inferior ou igual ao total das duas secções de origem. Caso um modelo de série esteja equipado com duas saídas de escape é permitido substituir a tubagem de escape de origem por outra com uma única saída ou com duas saídas (pelo menos 2/3 da tubagem de escape deve ser constituído por tubos com secção equivalente à de um tubo com diâmetro interior de 70mm). Estas liberdades não devem implicar modificações da carroçaria e devem respeitar a legislação dos países em que a prova se desenvolve no que respeita os níveis de ruído. Um silencioso é uma parte do sistema de escape destinada a reduzir o nível de ruído do escape da viatura.
328-p3a		X	Livre a jusante do Turbo-compressor. A jusante do Turbo-compressor, os sistemas de escape variáveis são interditos. Caso a viatura esteja inicialmente equipada com tal sistema, este deve ser desactivado. A espessura dos tubos utilizados para construir a tubagem de escape deve ser superior ou igual a 0.9 mm, medidos nas partes não curvas, e a secção do ou dos tubos deve ser equivalente à de um tubo com 60 mm no interior. No caso em que existam duas entradas no primeiro silencioso a secção da conduta modificada deverá ser inferior ou igual ao total das duas secções de origem. Apenas um tubo deverá estar presente na saída, excepto se eventualmente se utiliza a peça de origem. A saída deverá efectuar-se no mesmo local do escape de origem. Estas liberdades não devem implicar modificações da carroçaria e devem respeitar a legislação dos países em que a prova se desenvolve no que respeita os níveis de ruído. Um silencioso é uma parte do sistema de escape destinada a reduzir o nível de ruído do escape da viatura.
328-p4	X	X	As peças suplementares para a montagem do escape são autorizadas.

328-p5		X	Todas as viaturas podem ser equipadas com um sistema de purificação dos gases de escape homologado, cuja posição é livre. Fumo : O motor não deve produzir emissões de escape visíveis em condições de corrida.
328-p6			CATALISADOR (328p)
	X		Ele deve ser de série (proveniente do modelo homologado produzido em mais de 2500 exemplares) ou indicado na lista técnica nº8.
328-p7		X	O conversor catalítico é considerado como silencioso e pode ser deslocado. Apenas poderá ser suprimido se autorizado pelo Artigo 252-3.6. Ele deve ser de série (proveniente do modelo homologado ou de um outro modelo produzido em mais de 2500 exemplares) ou indicado na lista técnica nº8.
	X		O núcleo do conversor catalítico deverá estar colocado a pelo menos 150mm da saída do escape
328-p7b		X	Caso esteja directamente fixado ao colector, o catalizador de origem pode ser substituído por uma peça cónica com o mesmo comprimento e as mesmas dimensões de entrada e de saída.
329-0			VEIO DE EQUILIBRIO (329)
	X		Qualquer modificação deve ser homologada em VR.
330-0			IGNIÇÃO (330)
330-1	X		São livres a marca e o tipo das velas, o limitador de regime e os cabos de alta tensão.
330-2		X	As velas de pré-aquecimento são livres
331-0			ARREFECIMENTO DA AGUA DO MOTOR (331)
331-01	X	X	Unicamente se a bomba de agua tem um accionamento mecânico ou eléctrico de origem, este pode ser suprimido ou modificado. A bomba de água de origem deve ser mantida.
331-02	X	X	O radiador deve ser de série ou homologado em VR. Ele deve estar montado no seu local de origem, as fixações são livres bem como as canalizações de água e os deflectores.
331-03	X	X	A montagem de um recuperador para a água de arrefecimento é autorizada. O vaso de expansão do arrefecimento de água de origem pode ser substituído por outro desde que a sua capacidade não exceda 2 litros e esteja colocado dentro do compartimento do motor. O tampão do radiador e o seu sistema de bloqueamento são livres. O termóstato é livre, bem como o sistema de comando do (s) ventilador (es) e a sua temperatura de disparo. As condutas de liquido de arrefecimento exteriores ao bloco do motor e os seus acessórios são livres. Pode ser utilizadas condutas num material ou diâmetro diferentes.
333-a0			LUBRIFICAÇÃO / CIRCUITO DO OLEO (333a)
333-a1	X	X	Radiador, permutador óleo/água, tubagens, termóstato, e chupadores (inclusive o seu numero) são livres (sem modificações de carroçaria) O radiador de óleo não pode estar situado no exterior da carroçaria. Respirador aberto: Se o sistema de lubrificação prevê um respirador aberto, ele deverá ser equipado de tal maneira que os excessos de óleo escorram para um recipiente recuperador. Este deverá ter uma capacidade mínima de 2 litros. O recipiente será em material plástico translúcido ou comportará um painel transparente. Separador ar/óleo : é permitido montar um separador ar/óleo no exterior do motor (capacidade máxima 1 litro), conforme o desenho 255-3. Apenas por gravidade pode haver retorno do óleo do recipiente recuperador para o motor. Os vapores devem ser reaspirados para o motor através da admissão. Ventilador: é permitido montar um ventilador para o arrefecimento do óleo do motor, mas sem que isso implique um efeito aerodinâmico.
333-a2	X	X	Indicador de óleo: O indicador de óleo é livre mas deve estar sempre presente e não pode ter qualquer outra função. Ele pode ser deslocado em relação à sua posição de origem.
333-a3	X	X	Filtro de óleo: O filtro é livre desde que seja intermutável com o filtro de origem. A presença de um filtro de óleo ou de um elemento em estado de funcionamento é obrigatório, e todo o débito de óleo deve passar por esse filtro ou elemento. A tubagem de série pode ser substituída por outra. Para permitir a instalação de ligações do radiador de óleo ou de captores de temperatura e/ou de pressão, o suporte do filtro de óleo pode ser maquinado ou substituído. É permitido instalar um adaptador entre o filtro de óleo e o cárter do filtro de óleo ou entre o suporte do filtro de óleo e o bloco do motor. Esse adaptador pode igualmente estar equipado com ligações para radiador de óleo e de captores de temperatura e/ou pressão.

333-b0			CARTER DE OLEO (333b)
333-b1	X	X	O cárter do óleo deve ser de origem ou homologado em VR. A sua única função é a de conter o óleo. O número de fixações não pode ser superior ao de origem.
333-b2	X	X	Anteparas : a montagem de anteparas dentro do cárter de óleo é permitida.
333-b3	X	X	Um deflector de óleo pode ser acrescentado entre os planos de junta do cárter de óleo e do bloco motor. O deflector de série pode ser substituído desde que a distancia entre a superfície de estanquicidade do cárter e a do bloco não seja aumentada mais de 6 mm.
333-b4	X	X	Bomba de óleo : Se a bomba de óleo tem um accionamento mecânico ou eléctrico de origem, este pode ser suprimido ou modificado. O débito pode ser aumentado relativamente ao de origem A sua eventual tampa bem como a sua posição no cárter devem manter-se de origem, mas o interior do corpo e a tampa podem ser maquinados. A montagem de um tensor de corrente da bomba de óleo é autorizada. O accionamento da bomba de óleo é livre. O sistema de regulação da pressão de óleo pode ser modificado.
333-b5	X	X	Acumulador de pressão de óleo : deve ser de origem ou homologado em VR
4 – CIRCUITO DE CARBURANTE			
401-a0			RESERVATÓRIO DE COMBUSTIVEL (401a)
401-a1	X	X	O reservatório de combustível deve ser de origem ou homologado em VR Caso o reservatório esteja instalado no compartimento das bagagens e os bancos traseiros retirados, uma divisória estanque às chamas e aos líquidos deve separar o reservatório do habitáculo. Caso o reservatório de origem esteja equipado com uma bomba eléctrica e um filtro interior é possível em caso de se utilizar um reservatório FT3 1999, FT3.5 ou FT5, ou de outro reservatório homologado pelo construtor na ficha de homologação da viatura de colocar no exterior um filtro e uma bomba de características livres. Estas peças deverão estar adequadamente protegidas. Para as viaturas de dois volumes com um reservatório instalado na bagageira um contentor resistente ao fogo, resistente às chamas e aos líquidos deverá encerrar o reservatório e os seus orifícios de enchimento. Para as viaturas de Três volumes uma divisória resistente ao fogo, estanque às chamas e aos líquidos deverá separar o habitáculo do reservatório. No entanto é recomendado substituir a divisória por um contentor estanque como indicado para as viaturas de dois volumes.
401-a3	X	X	Pode ser utilizado qualquer sistema de bloqueamento para o tampão do reservatório de combustível.
402-a0			CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL (402a)
402-a1	X		A montagem de uma bomba de combustível adicional é autorizada, mas ela deve ser unicamente uma bomba de gasolina de emergência, isto é só pode funcionar quando a outra estiver parada. Ela só poderá ser ligada quando a viatura estiver parada e com a ajuda de um dispositivo puramente mecânico colocado junto às bombas. É permitido montar um radiador no circuito do combustível (capacidade máxima 1 litro) É permitido abrir dois orifícios (diâmetro máximo 60mm ou superfície equivalente) no piso, cuja única função será de permitir a passagem das canalizações necessárias à alimentação / saídas dos gases do reservatório de combustível.
402-a2		X	A instalação de canalizações de combustível é livre desde que as prescrições do Artigo 253.3 do Anexo J sejam respeitadas. É permitido montar um radiador no circuito do combustível (capacidade máxima 1 litro) É permitido abrir dois orifícios (diâmetro máximo 60mm ou superfície equivalente) no piso, cuja única função será de permitir a passagem das canalizações necessárias à alimentação / saídas dos gases do reservatório de combustível.

NOTA: TODO ESTE TEXTO É UMA TRADUÇÃO DO TEXTO PUBLICADO PELA FIA. EM CASO DE DIVERGÊNCIA DE INTERPRETAÇÃO ENTRE OS TERMOS DAS DIVERSAS TRADUÇÕES DOS REGULAMENTOS OFICIAIS, APENAS O TEXTO FRANCÊS FARÁ FÉ.