

## ARTYKUŁ 260-D - 2010 PRZEPISY DLA SAMOCHODÓW R3D I R3T

**Artykuł 260 (dla samochodów typu R3) stosuje się do samochodów Grup R3D i R3T z wyjątkiem Artykułów wymienionych poniżej:**

		<b>RALLY 3 R3T Benzyna</b>	<b>RALLY 3 R3D DIESEL</b>
01-3		Samochody turystyczne lub seryjne wielkiej produkcji, silnik doładowany Diesel lub benzynowy, 2 koła napędowe (przednia lub tylna oś).	
103.1	<b>Pojemności</b>	<b>R3T : do 1600 cm3</b> (nie ma współczynnika do przeliczania pojemności).	<b>R3D : do 2000 cm3</b> (nie ma współczynnika do przeliczania pojemności).

Uwaga

Numery rozdziałów podane po lewej odpowiadają numerom zastosowanym w kartach FIA.

Rozdział.	R3T	R3D	Przepisy
<b>1 – POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>			
00-0	X	X	Preambuła: Niniejszy Artykuł 260 musi być stosowany z Artykułami 251, 252 i 253 Załącznika J oraz odpowiednimi kartami Grupy R, Grupy A.
01-1			<b>ARTYKUŁ 1 : DEFINICJA (01)</b>
01-2	X	X	Samochody turystyczne lub seryjne wielkiej produkcji, silnik doładowany Diesel lub benzynowy, 2 koła napędowe (przednia lub tylna oś)
02-1			<b>ARTYKUŁ 2: HOMOLOGACJA (02)</b>
02-2	X	X	Samochody muszą być wyprodukowane w ilości, co najmniej 2500 identycznych egzemplarzy, w ciągu kolejnych 12 miesięcy i homologowane przez FIA jako samochody turystyczne (Grupa A) i samochody produkcyjne (Grupa N). Stosowanie karty podstawowej Grupy A i karty podstawowej Grupy N jest uzupełnione właściwymi kartami VR i VO wymienionymi poniżej, pozycje od 02-03 do 02-09.
02-3	X	X	Wszystkie części homologowane w „aktywnych” VO karty Grupy A i stosowane w Grupie R muszą być wymienione odpowiednio w kartach VR, wszelkie inne VO Grupy są zabronione w Grupie R. Wyłącznie następujące Warianty Opcji homologowane w karcie Grupy A są dozwolone w Grupie R.
02-4	X	X	- VO klatki bezpieczeństwa, włączona do karty odpowiedniej Grupy R lub klatka homologowana przez producenta w ASN.
02-5	X	X	- VO wspornika i punktów mocowania foteli, włączone do karty odpowiedniej Grupy R.
02-6	X	X	- VO punktów mocowania pasów bezpieczeństwa, włączone do karty odpowiedniej Grupy R.
02-7	X	X	- VO wersji 2/4 drzwi, włączone do karty odpowiedniej Grupy R.
02-8	X	X	- VO elektryczna dotycząca zmodyfikowanych lub usuniętych oryginalnych elementów elektrycznych, etc.
02-9	X	X	- VO dla przedniej szyby.
02-10	X		Stosowanie kart podstawowych Grupy A i Grupy N uzupełnionych kartą (-ami) VR R3T.
02-11		X	Stosowanie kart podstawowych Grupy A i Grupy N uzupełnionych kartą (-ami) VR R3D.
03-1			<b>ARTYKUŁ 2 bis: DOZWOLONE MODYFIKACJE I DODATKI (03)</b>
03-2			<i>Niniejszy regulamin został zrehabilitowany terminami dopuszczającymi, więc to co nie jest poniżej wyraźnie dozwolone jest zabronione.</i>
03-3	X	X	Jeżeli układ wspomagania mechaniczny lub elektryczny jest oryginalnie zamontowany, może być usunięty lub zmodyfikowany przykład Pompa wodna ze sterowaniem etc Każda zmiana musi być homologowana w VR.
03-4	X	X	Granice dozwolonych zmian i montażu są podane poniżej. Poza wymienionymi zezwoleniami, każda część niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną lub specyficzną, identyczną jak ta, którą zastępuje. Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej, identyfikowanymi na podstawie karty homologacyjnej.

03-5	X	X	Do budowy części dowolnych lub homologowanych w VR zabronione jest wykorzystywanie materiałów, których sprężystość jest większa niż 40 GPa/g/cm <sup>3</sup> , z wyjątkiem - świec, - pokryw układu wydechowego, - uszczelniaczy wirnika pompy wodnej, - pokryw tłoczków zaciskaczy hamulca, - klocków hamulcowych, - obracających się elementów łożysk (kulek, igiełek, wałeczków), - części elektronicznych i czujników, - części o masie mniejszej niż 20 g oraz wszystkich pokryw o grubości mniejszej lub równej 10 mikronów. Zabronione jest wykorzystywanie materiałów metalicznych, których sprężystość jest większa niż 30 GPa/g/cm <sup>3</sup> lub, których maksymalna granica wytrzymałości (Ultimate Tensile Strength) jest wyższa niż 0,24 MPa/g/cm <sup>3</sup> dla materiałów nieżelaznych i 0,30 MPa/g/cm <sup>3</sup> dla materiałów żelaznych (ie 80% żelaza) do budowy części dowolnych lub homologowanych w VR.
103-1			<b>ARTYKUŁ 3: KLASY POJEMNOŚCI (103)</b>
103-2			Samochody są podzielone według pojemności skokowej silnika na następujące klasy:
103-3	X		R3T do 1600 cm <sup>3</sup> .
103-4		X	R3D do 2000 cm <sup>3</sup> .
106-1			<b>ARTYKUŁ 4: LICZBA MIEJSC (106)</b>
106-2	X	X	Samochody muszą mieć co najmniej cztery miejsca do siedzenia, zgodnie z wymiarami określonymi dla samochodów turystycznych (Grupa A).
<b>2 – WYMIARY, MASA</b>			
201-01			<b>MASA MINIMALNA (201)</b>
201-02			Samochody muszą mieć następującą masę:
201-03	X		R3T 1080 Kg szuter i asfalt
201-04		X	R3D 1150 Kg szuter i asfalt
201-06	X	X	Jest to rzeczywista masa samochodu, bez kierowcy i pilota osób, ich wyposażenia i maksymalnie z jednym kołem zapasowym. W przypadku, gdy w samochodzie są przewożone 2 koła zapasowe, drugie koło zapasowe musi być usunięte przed ważeniem. Wszystkie zbiorniki płynów (do smarowania, chłodzenia, hamowania, ewentualnie ogrzewania) muszą być napełnione do poziomu przewidzianego przez producenta. Nie dotyczy to jednak zbiorników spryskiwacza przedniej szyby i reflektorów i zbiornika paliwa, które muszą być puste. Minimalna masa samochodu z załogą (kierowca + pilot + kompletne wyposażenie kierowcy i pilota) wynosi: minimalna masa określona w ustępach 201-03&04&05 + 150 kg. Ponadto, masa określona w 201-03&04&05 musi być również przestrzegana.
205-1			<b>PRZEŚWIT (205)</b>
205-2	X	X	100 mm minimum w zależności od normy drogowej i w każdej chwili. <b>Musi być w każdej chwili większy lub równy wartości podanej w karcie homologacyjnej.</b>
<b>3 – SILNIK</b>			
300-1			<b>ARTYKUŁ 6: SILNIK (300)</b>
300-2	X	X	Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniający jedynie funkcje estetyczne.
300-3	X	X	Dozwolone jest usunięcie materiałów wyłuszczeniowych i wykładzin niewidocznych z zewnątrz, zamontowanych pod maską silnika.
300-4	X	X	Dozwolona jest zmiana śrub pod warunkiem zachowania materiału żelaznego.
300-5	X	X	Dozwolone jest powiększenie oryginalnej średnicy cylindra o maksimum 0,6 mm, pod warunkiem, że nie spowoduje to przekroczenia granicy pojemności skokowej danej klasy. Dozwolone jest zaślepienie nieużywanych otworów w bloku i głowicy pod warunkiem, że jest to jedynym celem tej operacji. Dozwolone jest tulejowanie silnika na tych samych warunkach, co szlifowanie, przy czym materiał tulei może być zmieniony. Tuleje muszą mieć okrągły wewnętrzny przekrój i być koncentryczne w stosunku do cylindrów, suchych lub mokrych i oddzielone od siebie. Dozwolone jest planowanie bloku cylindrów i głowicy.

302-1			<b>ZAWIESZENIA SILNIKA (302)</b>
302.3	X	X	Wsporniki zawieszenia silnika muszą być oryginalne lub homologowane w VR. Materiał elementu elastycznego może być zastąpiony; liczba wsporników musi być identyczna z oryginalną.
304-1			<b>DOŁADOWANIE (304)</b>
304-2	X		Turbosprężarka: oryginalny system doładowania lub homologowany w VR musi zostać zachowany. Żadne dodatkowe urządzenie doładowujące w stosunku do oryginalnego nie jest dozwolone. W przypadku doładowania dwustopniowego, kołnierz musi być zamontowany w górę od pierwszego turbo widzianego przez powietrze. Kołnierz musi mieć średnicę wewnętrzną maksimum <b>29 mm</b> i średnicę zewnętrzną maksimum <b>35 mm</b> , w warunkach podanych w Artykule 255.5.1.8.3. Średnica może ulec zmianie w każdej chwili bez uprzedzenia. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum <b>20,5 mm</b> i średnicy zewnętrznej maksimum <b>26,5 mm</b> w warunkach wymienionych w Artykule 255.5.1.8.3. Dozwolona jest obróbka lub dodanie materiału, modyfikacja korpusu turbosprężarki lub turbosprężarek w celu zamontowania kołnierza (Rysunek 254-4) ; modyfikacja ta musi być homologowana w VR.
304-3		X	Turbosprężarka: oryginalny system doładowania lub homologowany w VR musi zostać zachowany. Żadne dodatkowe urządzenie doładowujące w stosunku do oryginalnego nie jest dozwolone. W przypadku doładowania dwustopniowego, kołnierz musi być zamontowany w górę od pierwszego turbo widzianego przez powietrze. Kołnierz musi mieć średnicę wewnętrzną maksimum <b>32 mm</b> i średnicę zewnętrzną maksimum <b>38 mm</b> , w warunkach podanych w Artykule 255.5.1.8.3. Średnica może ulec zmianie w każdej chwili bez uprzedzenia. W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy wewnętrznej maksimum <b>22,6 mm</b> i średnicy zewnętrznej maksimum <b>28,6 mm</b> w warunkach wymienionych w Artykule 255.5.1.8.3. Średnica może ulec zmianie w każdej chwili bez uprzedzenia. Dozwolona jest obróbka lub dodanie materiału, modyfikacja korpusu turbosprężarki lub turbosprężarek w celu zamontowania kołnierza (Rysunek 254-4) ), modyfikacja ta musi być homologowana w VR.
304-2-bis	X	X	Wymiennik doładowanego powietrza: Oryginalny lub homologowany w VR. Układ rozpylania wody na intercooler : dozwolone jest zastosowanie układu homologowanego w VR.
305-1			<b>LICZBA CYLINDRÓW W RAJDACH (305)</b>
305-2	X	X	Liczba cylindrów jest ograniczona do 6.
310-0			<b>STOPIEŃ SPRĘŻANIA (310)</b>
310-1	X		Stopień maksymalny: 10 : 1 - W przypadku gdy stopień sprężania seryjnego silnika jest większy niż 10 : 1 zezwala się na zachowanie tej wartości, ale powierzchnia uszczelniająca głowicy nie może być modyfikowana (tak samo jak pojemność komór spalania w głowicy).
310-2		X	Stopień minimalny: 15 : 1
317-0			<b>TŁOKI (317)</b>
317-1	X	X	Oryginalne lub homologowane w VR
318-0			<b>KORBOWODY (318)</b>
318-1	X	X	Oryginalne korbowody mogą być poddane dodatkowej obróbce mechanicznej i zmniejszeniu ciężaru, ale z przestrzeganiem wartości podanych w karcie VR. Dozwolone jest tulejowanie główek. Homologowane korbowody w VR mogą być stosowane.
319-0			<b>WAŁ KORBOWY (319)</b>
319-1	X	X	Oryginalny lub homologowany w VR.
319-3			<b>(319)</b>
319-4	X	X	Marka i materiał dowolne , musi być jednak zachowany oryginalny typ i wymiary.
320-0			<b>KOŁO ZAMACHOWE (320)</b>
320-2	X	X	Oryginalne lub homologowane VR.
321-0			<b>GŁOWICA (321)</b>
321-1	X	X	Oryginalna, jedyne dozwolone modyfikacje: 1. Obróbka płaszczyzny uszczelki maks. 1 mm dla dopasowania poziomu (patrz 310-0), 2. Obróbka przejścia krzywki, 3. Dozwolona obróbka przewodów na długości 20 mm od płaszczyzn kolektorów ssących i wydechowych. 4. Rysunki I i III ( <b>Rysunki III-K1 oraz III-L1 dla pojazdów homologowanych począwszy od 01.01.2010</b> ) karty homologacyjnej muszą być przestrzegane. Dozwolone jest zaślepienie otworów nie wykorzystywanych w głowicy, jeżeli jedyną funkcją tej operacji jest zaślepienie.
321-2	X	X	Wszelkie urządzenia recykulacji gazów wydechowych lub równoważne układy (na przykład: dodatkowa pompa powietrza, filtry z aktywnym węglem) mogą być usunięte, a otwory wynikłe z te operacji zaślepienie.

322-0			<b>USZCZELKA GŁOWICY (322)</b>
322-2	X	X	Oryginalna lub homologowana w VR.
324-a0			<b>WTRYSK (324)</b>
324-a2	X	X	Sterownik elektroniczny do homologowania w VR.
324-a3	X		Wejścia sterownika (czujniki, aktuatory, etc.) łącznie z ich funkcjami, muszą być homologowane w VR. Wiązki są dowolne, ale muszą spełniać wskazania elektrycznej V.O. Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie cięgna przepustnicy gaźnika innym cięgnem, pochodzącym od producenta, lub nie Przepustnica musi być oryginalna albo homologowana w VR. Dozwolone jest zastąpienie kolektora wtryskiwacza kolektorem o dowolnej koncepcji, ale posiadającym gwintowane złącza do połączenia z przewodami i regulatorem ciśnienia benzyny, pod warunkiem, że mocowania wtryskiwaczy są identyczne z oryginalnymi. Wtryskiwacze mogą być zmienione, ale nowe muszą pochodzić z modelu seryjnego. Każdy system zbierania danych jest dozwolony. Elementy układu wtryskowego, położone za przepływomierzem powietrza, które regulują dawkowanie paliwa do komory spalania mogą być zmodyfikowane (ale niezastąpione innymi), pod warunkiem, że nie mają żadnego wpływu na ilość doprowadzanego powietrza.
324-a4		X	Wejścia sterownika (czujniki, aktuatory, etc.) łącznie z ich funkcjami, muszą być homologowane w VR. Wiązki są dowolne, ale muszą spełniać wskazania elektrycznej V.O. Systemy podgrzewania mogą być odłączone lub usunięte. Wtryskiwacze mogą być zmienione, ale nowe muszą pochodzić z modelu seryjnego. Pojazdy muszą być wyposażone w urządzenia zamykające wlot silnika umożliwiającą zatrzymanie silnika i zasilanie. Liczba wtryskiwaczy i ich miejsce muszą być zachowane. Pompy wtryskowe muszą pozostać oryginalne.
325-0			<b>WAŁKI ROZRZĄDU / KOŁA (325)</b>
325-1	X		Maksymalnym skok zaworów 11 mm. Czas otwarcia zaworów musi być oryginalny lub homologowany w VR. Wałki rozrządu są dowolne, ale ich liczba nie może być zmieniona. Liczba i średnica łożysk musi być zachowana. Układy typu "VVT" i "VALVETRONIC" etc są dozwolone, jeśli są oryginalne. Dozwolone jest ich odłączenie.
325-2		X	Maksymalnym skok zaworów 10 mm. Czas otwarcia zaworów musi być oryginalny lub homologowany w VR. Wałki rozrządu są dowolne, ale ich liczba nie może być zmieniona. Liczba i średnica łożysk musi być zachowana. Układy typu "VVT" i "VALVETRONIC" etc są dozwolone, jeśli są oryginalne. Dozwolone jest ich odłączenie. Jeżeli maksymalny skok zaworów jest większy niż 10 mm, może być zachowany ; w tym przypadku seryjne wałki rozrządu muszą być zastosowane (bez modyfikacji).
325-3	X	X	Koła pasowe/ koła zębate pędne i napędzane są dowolne. Jeżeli oryginalny silnik posiada automatyczne napinacze pasków (lub łańcuchów) dozwolone jest ich zablokowanie w danej pozycji urządzeniem mechanicznym. Rolki naciągające pasek są dowolne, liczba zgodna z oryginalną. Pasek rozrządu jest dowolny pod względem materiałów i profilu. Liczba zębów musi być identyczna z oryginalną.
325-f0			<b>DŹWIGIENKI ZAWOROWE I POPYCHACZE (325)</b>
325-f2	X	X	Oryginalne lub homologowane w VR.
326-0			<b>ROZRZĄD (326)</b>
326-1	X	X	Ustawienie rozrządu dowolne. Jeżeli oryginalny rozrząd posiada automatyczny system kasowania luzu, może on zostać wyłączony, a zastosowanie klinów nastawnych luzu jest dozwolone. Wloty oleju mogą być zaczopowane. Zastosowane czopy mogą mieć innej funkcji niż zaczopowanie przewodów.
326-2	X	X	Kliny nastawne luzu zaworów pomiędzy popychaczami i drążkami popychaczy są dowolne.
327-a0			<b>KOLEKTOR SSĄCY (327a)</b>
327-a1	X	X	Kolektor ssący: Oryginalny. Rysunek II <b>(Rysunek III-K2 dla pojazdów homologowanych począwszy od 01.01.2010)</b> karty homologacyjnej Grupy A musi być zawsze przestrzegany. Pod warunkiem, że zawsze będzie możliwe bezsporne ustalenie pochodzenia części produkcji seryjnej, część ta może być szlifowana, dopasowana, zmniejszona lub zmodyfikowana w drodze obróbki mechanicznej.

327-d0			<b>ZAWORY SSĄCE I WYDECHOWE ( 327d / 328d)</b>
327-d1	X	X	Materiał i kształt zaworów są dowolne. Długość trzonek zaworów jak również średnica zaworów nie mogą być modyfikowane. Inne charakterystyczne wymiary, podane w karcie homologacyjnej muszą być zachowane, łącznie z odpowiednimi kątami osi zaworów. Zawleczyki i prowadnice zaworów nie podlegają żadnym ograniczeniom: dozwolone jest dodanie podkładek regulacyjnych pod sprężyny zaworowe.
327-d2			<b>PRZYSPIESZNIK / CIĘGNO PRZEPUSTNICY (327d)</b>
327-d3	X	X	Cięgno sterowania przepustnicą jest dowolne.
327-d4	X		Mechaniczny sterownik przepustnicy zamiast elektrycznego lub vice versa, jeżeli pochodzi z innego modelu seryjnego. Wyłącznie homologowany kit mechanicznego sterownika przepustnicy lub oryginalny sterownik przepustnicy mogą być stosowane.
327-d5		X	Jeżeli pojazd jest wyposażony w system przyspiesznika z sterownikiem mechanicznym przepustnicy, system ten może być zastąpiony innym mechanicznym lub elektrycznym. Nowy system musi być homologowany w VR. Połączenie cięgna sterowania przepustnicy z pompą wtryskową jest dowolne.
327-d6			<b>FILTR POWIETRZA (327d)</b>
327-d7	X	X	Wkład filtra powietrza i jego obudowa jak również komora sprężonego powietrza są dowolne, ale musi pozostać w komorze silnika. Jeżeli wlot powietrza do przewietrzania kabiny pasażerskiej znajduje się w pobliżu wlotu powietrza do silnika, to strefa ta musi być odizolowana od zespołu filtra powietrza ze względów przeciwpożarowych. Wlot powietrza może być połączony z kratką wlotu powietrza w nadwoziu. Części służące ochronie przed zanieczyszczeniem mogą być usunięte, pod warunkiem, że nie spowoduje to zwiększenia ilości pobieranego powietrza. Obudowa filtra powietrza jak również przewody mogą być wykowane z materiału kompozytowego. Obudowa musi być wykowana z materiału ognioodpornego.
327-d8			<b>PRZEPUSTNICA (327d)</b>
327-d9b	X		Dozwolona jest modyfikacja elementów układu wtryskowego, które regulują dawkowanie paliwa do komory spalania, ale nie średnicy otwarcia przepustnicy.
327-d10	X		Przepustnica musi być oryginalna lub homologowana w VR.
327-h0			<b>SPRĘŻYNY ZAWORÓW SSĄCYCH I WYDECHOWYCH (327h)</b>
327-h1	X	X	Dowolne.
327-h2			<b>TALERZYKI SPRĘŻYN ZAWORÓW SSĄCYCH I WYDECHOWYCH (327h)</b>
327-h3	X	X	Dowolne.
328-p0			<b>KOLEKTOR WYDECHU (328p)</b>
328-p0b	X	X	Oryginalny.
328-p2			<b>UKŁAD WYDECHOWY (328p)</b>
328-p3a	X	X	Dowolny poniżej turbosprężarki. Poniżej turbosprężarki, układy wydechu o zmiennej geometrii są zabronione. Jeżeli pojazd seryjny jest w nie wyposażony muszą być usunięte. Grubość rur użytych do układu budowy wydechowego musi być większa lub równa 0,9 mm, przy pomiarze w części nie zgiętej, przekrój rur(-y) musi być równoważny rurze o wewnętrznej średnicy 60 mm. Jeżeli do pierwszego tłumika doprowadzone są dwa wloty to wymiary zmodyfikowanego odcinka muszą być mniejsze lub równe sumie wymiarów tych dwóch oryginalnych wlotów. Układ musi być zakończony tylko jedną rurą wydechową chyba, że zastosowano rozwiązanie oryginalne. Wylot układu wydechowego musi być usytuowany w identycznym położeniu, jak w rozwiązaniu seryjnym. Powyższe modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu, a zmodyfikowany układ wydechowy musi spełniać wymagania prawa kraju, w którym odbywają się zawody, ze szczególnym uwzględnieniem przypisów o poziomie hałasu. Tłumik jest częścią układu wydechowego, a jego funkcją jest ograniczenie poziomu hałasu pojazdu.
328-p4	X	X	Wszystkie dodatkowe części do montażu układu wydechowego są dozwolone.
328-p5		X	Wszystkie samochody mogą być wyposażone w homologowany układ oczyszczania gazów wydechowych, którego umiejscowienie jest dowolne. Dym: Silnik nie może wytwarzać widocznych emisji gazów wydechowych w warunkach wyścigu.
328-p6			<b>KATALIZATOR (328p)</b>
328-p7	X	X	Katalizator jest uważany za tłumik i może być przemieszczony. Może być usunięty wyłącznie gdy zezwala na to artykuł 252-3.6. Musi być seryjny (pochodzić z homologowanego modelu lub innego modelu wyprodukowanego w ponad 2500 egzemplarzach) lub wzięty z listy technicznej nr 8.
328-p7b	X	X	Jeżeli jest zamocowany bezpośrednio na kolektorze, oryginalny katalizator może być zastąpiony częścią w kształcie stożka o tej samej długości i tych samych wymiarach wlotu i wylotu.

330-0			<b>ZAPŁON (330)</b>
330-1	X		Marka i typ świec zapłonowych, ogranicznik prędkości obrotowej i przewody wysokiego napięcia są dowolne.
330-2		X	Podgrzewacze są dowolne.
331-0			<b>CHŁODZENIE SILNIKA WODĄ (331)</b>
331-01	X	X	Wyłącznie, jeżeli pompa wodna posiada oryginalny napęd mechaniczny lub elektryczny, napęd może być usunięty lub modyfikowany. Oryginalna pompa wodna musi być zachowana.
331-02	X	X	Chłodnica musi być seryjna lub homologowana w VR. Musi być zamontowana w oryginalnym miejscu, mocowania są dowolne jak również przewody wody i przesłony.
331-03	X	X	Zbiornik zbierający wodę jest dozwolony. Oryginalny zbiornik wyrównawczy chłodzenia wody może być zastąpiony innym pod warunkiem, że pojemność nowego zbiornika wyrównawczego nie przekracza 2 litrów i, że jest on umieszczony w przedziale silnika. Dowolny jest korek chłodnicy i jego system zamknięcia. Termostat dowolny jak również układ sterujący wentylatora(-ów) elektrycznego(-ych) jak również temperatura jego włączania. Przewody płynu chłodzącego na zewnątrz bloku silnika, a także akcesoria są dowolne. Przewody z różnego materiału i różnej średnicy mogą być stosowane.
333-a0			<b>SMAROWANIE / UKŁAD OLEJOWY (333a)</b>
333-a1	X	X	Chłodnica, wymiennik olej/woda, przewody, termostat oraz filtry (łącznie z ich liczbą) są dowolne (bez modyfikacji nadwozia). Chłodnica oleju nie może znajdować na zewnątrz karoserii. Odpowietrzenie dowolne: Jeżeli układ smarowania zawiera otwarty odpowietrznik miski olejowej, to musi być on rozwiązany w ten sposób, by olej spływał do zbiornika zbierającego. Musi on mieć pojemność 2 litrów. Pojemnik ten musi być wykonany bądź z przezroczystego plastyku, bądź posiadać przezroczysty wziernik. Separator powietrze/olej Dozwolone jest zamontowanie na zewnątrz silnika separatora powietrze/olej o maksymalnej pojemności 1 litra, zgodny z rysunkiem 255-3. Olej ze zbiornika zbierającego musi spływać do silnika tylko pod działaniem siły ciężkości. Olej ze zbiornika oleju do silnika może spływać tylko siłą ciężkości. Opary muszą być ponownie zassane do silnika poprzez układ ssący. Wentylator: może być zamontowany wentylator chłodzący olej silnikowy pod warunkiem, że nie będzie miał wpływu na aerodynamikę pojazdu.
333-a2	X	X	Bagnetowy wskaźnik poziomu oleju: bagnetowy wskaźnik poziomu oleju jest dowolny, ale musi być umieszczony i nie może spełniać żadnej innej funkcji. Nie może być przesunięty w inne miejsce w stosunku do oryginalnego.
333-a3	X	X	Filtr oleju: Filtr jest dowolny pod warunkiem, że jest wymienny z oryginalnym filtrem. Zamontowanie sprawnego filtra olejowego lub wkładu jest obowiązkowe, a cały olej musi przepływać przez ten filtr lub wkład. Seryjny przewód olejowy może być zastąpiony innym. W celu umożliwienia zainstalowania złączy chłodnicy oleju i czujników temperatury i / lub ciśnienia, gniazdo filtra oleju może być obrabiane lub zastąpione. Dozwolone jest zainstalowanie łącznika redukcyjnego pomiędzy filtrem oleju i miską olejową lub między gniazdem filtra i blokiem silnika. Powyższy łącznik redukcyjny może posiadać złącza chłodnicy oleju lub czujniki temperatury i / lub ciśnienia.
333-b0			<b>MISKA OLEJOWA (333b)</b>
333-b1	X	X	Miska olejowa musi pozostać oryginalna lub homologowana w VR. Jej jedyną funkcją musi być gromadzenie oleju. Liczna zamocowań nie może być większa niż oryginalna.
333-b2	X	X	Przegrody: dozwolone jest zamontowanie przegród w misce olejowej.
333-b3	X	X	Pierścień rozbryzgowy może być dodany w płaszczyźnie pomiędzy miską olejową i korpusem silnika. Seryjny pierścień rozbryzgowy może być zastąpiony pod warunkiem, że płaszczyzny połączenia nie zostaną powiększone o więcej niż 6 mm.
333-b4	X	X	Pompa olejowa: jeżeli pompa olejowa posiada oryginalne sterowanie mechaniczne lub elektryczne, może ono być usunięte lub modyfikowane. Współczynnik przepływu może wzrosnąć względem oryginalnej części. Jej ewentualna pokrywa jak również ich pozycja w misce olejowej musi pozostać oryginalna, ale wewnątrz korpusu i jego ewentualna pokrywa mogą być obrabiane. Dozwolone jest zamontowanie napinacza łańcucha pompy olejowej. Napęd pompy olejowej jest dowolny. Układ regulacji ciśnienia oleju może być modyfikowany.
333-b5	X	X	Zasobnik ciśnienia oleju: musi być oryginalny lub homologowany w VR.

<b>4 – UKŁAD PALIWOWY</b>			
401-a0			<b>ZBIORNIK PALIWA (401a)</b>
401-a1	<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Zbiornik paliwa musi być oryginalny lub homologowany w VR.</p> <p>Jeżeli zbiornik paliwa jest umieszczony w bagażniku, a tylne siedzenie jest usunięte, należy zainstalować szczelną przegrodę ognio- i płyno- odporną, oddzielającą kabinę od zbiornika paliwa.</p> <p>Pod warunkiem, że oryginalny zbiornik paliwa był wyposażony w elektryczną pompę i wewnętrzny filtr, to gdy używany jest zbiornik paliwa typu FT3 1999, FT3.5 lub FT5 lub inny zbiornik homologowany przez producenta w karcie homologacyjnej samochodu, zezwala się na umieszczenie na zewnątrz zbiornika filtru i pompy o identycznej charakterystyce jak homologowane.</p> <p>Części te muszą być chronione we właściwy sposób.</p> <p>W samochodach dwubryłowych ze zbiornikiem znajdującym się w przedziale bagażowym, obowiązuje płynoszczelna i ognioodporna skrzynka zakrywająca zbiornik i otwory wlewowe.</p> <p>W samochodach trzybryłowych płynoszczelna i ognioodporna przegroda musi oddzielać kabinę od zbiornika.</p> <p>Niemniej, zaleca się zastąpienie powyższej szczelnej przegrody szczelną skrzynką tak, jak ma to miejsce w przypadku samochodów dwubryłowych.</p>
401-a3	<b>X</b>	<b>X</b>	Może być przewidziany każdy system zamknięcia korka wlewu zbiornika benzyny.
402-a0			<b>UKŁAD PALIWOWY (402a)</b>
402-a1	<b>X</b>		<p>Dozwolony jest montaż dodatkowej pompy benzynowej, ale może to być wyłącznie zapasowa pompa benzynowa to znaczy, że nie może działać jako dodatkowa pompa w stosunku do dozwolonej.</p> <p>Może być podłączana wyłącznie gdy pojazd jest zatrzymany i przy pomocy urządzenia czysto mechanicznego umieszczonego obok pomp.</p> <p>W układzie paliwowym można zainstalować chłodnicę (o pojemności maksimum 1 litra).</p> <p>Dozwolone jest wywiercenie 2 otworów (o maksymalnej średnicy 60 mm lub równoważnej powierzchni) w podłodze, których jedyną funkcją jest przeprowadzenie przewodów niezbędnych do napełniania / odgazowywania zbiornika paliwa.</p>
402-a2		<b>X</b>	<p>Instalacja przewodów benzynowych jest dowolna pod warunkiem przestrzegania przepisów Artykułu 253.3 Załącznika J.</p> <p>W układzie paliwowym można zainstalować chłodnicę (o pojemności maksimum 1 litra).</p> <p>Dozwolone jest wywiercenie 2 otworów (o maksymalnej średnicy 60 mm lub równoważnej powierzchni) w podłodze, których jedyną funkcją jest przeprowadzenie przewodów niezbędnych do napełniania / odgazowywania zbiornika paliwa.</p>

\* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2009 zaznaczono w tekście cziönką wytłuszczöną i podkreślöną.