



FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2022

CLASE “RC2SPORT” RALLY CORDOBES

“RC2SPORT”, destinado a vehículos derivados de Grupo “N” con kit R4 homologados por la FIA con turbo-compresor y tracción en 4 ruedas motrices a los que se les sustituye la carrocería monocasco por otra de un vehículo de venta en concesionarios de cualquier fabricante, estos podrán participar en el **Campeonato Cordobés de Rally**.

A. VEHÍCULOS ADMITIDOS.- Serán admitidos todos aquellos vehículos definidos en el presente reglamento aprobado por la FRAD, Regional Córdoba en las condiciones siguientes:

B. HOMOLOGACIÓN.- Los vehículos admitidos deberán ser construidos conforme a la actual RC2N con una ficha de homologación, que se realizará por el interesado en coordinación con el Departamento Técnico de la FRAD Cba., que reflejará las modificaciones realizadas en conformidad con el presente reglamento.

Esta ficha de homologación, constará de la (ficha básica de la clase N homologada) más sus extensiones. Además, constará obligatoriamente de una página, al final de la ficha, donde aparezcan dos fotos del vehículo, una $\frac{3}{4}$ delantera y $\frac{3}{4}$ trasera, con la decoración y configuración actual del vehículo.

La tramitación de esta ficha de homologación deberá solicitarse con una antelación mínima de 30 días a su primera participación. En el caso de tramitación de una extensión de homologación, se deberá solicitar con una antelación mínima de 15 días antes de su participación. A la vista de las características relacionadas en dicha ficha de homologación, (esta opción es exclusiva para la carrocería). La FRAD Cba. podrá solicitar una inspección técnica.

C. MODIFICACIONES Y MONTAJES AUTORIZADOS U OBLIGATORIOS.- Toda modificación que no esté expresamente autorizada tanto en el presente reglamento, como en la ficha homologada; está prohibida.

Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los datos que figuran en la ficha de homologación que se expida según el presente reglamento.

D. MODIFICACIONES AUTORIZADAS EXCEPCIONALMENTE.- No obstante, la FRAD Cba. podrá autorizar modificaciones que no estén expresamente autorizadas en el presente reglamento mediante el visto bueno de la Comisión Técnica.

Estas modificaciones deberán incluirse en una variante de la ficha de homologación del vehículo, haciéndose constar expresamente que cuentan con la autorización excepcional de la FRAD Cba. (únicamente en carrocería).

E. DISTANCIA ENTRE EJES.- La distancia entre ejes tendrá una tolerancia de un 4% mas o menos en relación con la medida original del vehículo de serie que se utilizara para la construcción.

F. PESO

1. Peso mínimo: El peso mínimo de los vehículos que participen de esta categoría, debe ser el siguiente:

PLANTA MOTRIZ	PESO MINIMO
SUBARU y MITSUBISHI EVO 6	1.310 kg.
MITSUBISHI EVO 9	1.330 kg.
MITSUBISHI EVO 10	1.390 kg.

2. Este peso es el del vehículo vacío con el equipamiento necesario para su participación en rallies (sin personas o equipaje a bordo), el depósito de gasolina vacío, todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lavaparabrisas o lavafaros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que deberán estar vacíos. Sin herramientas o gato y con un máximo de una rueda de repuesto.

3. En el caso de llevar a bordo dos ruedas de repuesto, la segunda rueda deberá ser retirada antes del pesaje.
4. Los faros suplementarios que no figuren en la ficha de homologación deberán retirarse antes del pesaje.
5. Durante el rallye, el peso mínimo del vehículo con el equipo a bordo (piloto + copiloto + equipamiento completo del piloto y el copiloto) será: peso mínimo definido según artículo + 150 kg.

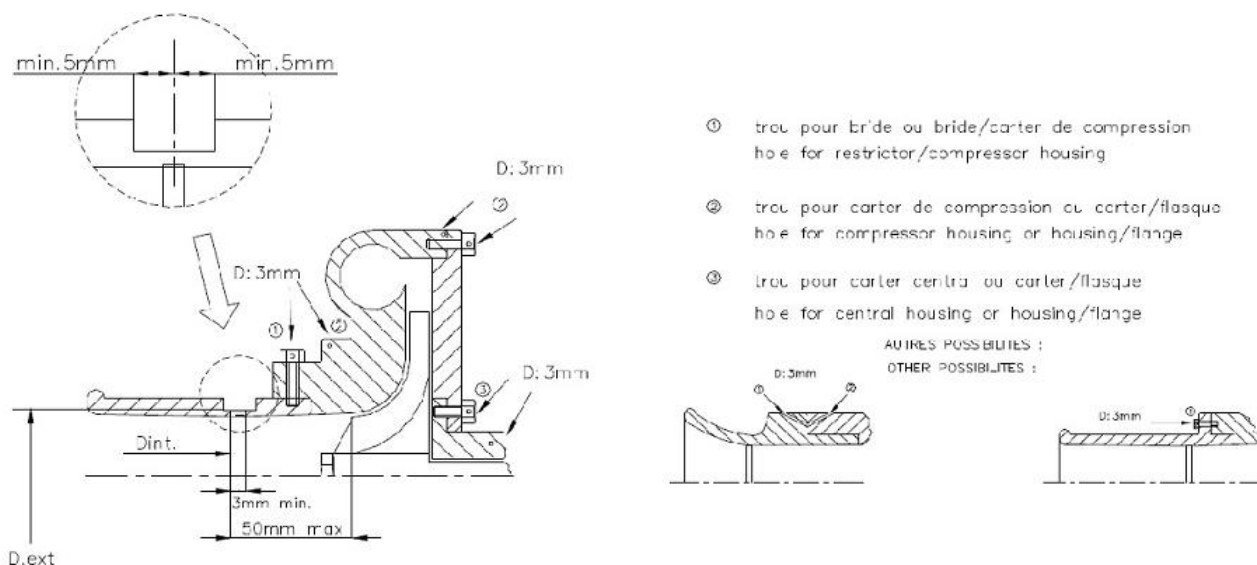
G. MOTOR

1. Proveniente de un vehículo homologado en Gr. N (incluidos los provenientes de las extensiones R4), con motor turboalimentado de acuerdo al Art. 254.6 del Anexo J, exceptuando las siguientes modificaciones:
2. Alimentación: La presión de sobrealimentación debe ser estrictamente la de serie. Los pasos calibrados (chicleros), tubos de alimentación de la válvula de descarga (W/G), así como su vástago de accionamiento y recorrido del mismo, deben ser los de serie y/o homologados en Gr. N (Incluido R4).
3. El filtro de aire así como su caja, deberán estar de acuerdo con el Art. 255-5.1.8 del Anexo J.
4. El intercooler de origen deberá mantenerse y permanecer en la misma posición que la del vehículo del que procede. Los conductos de canalización de aire entre el intercooler, el turbo-compresor y el colector de admisión son libres, siempre que permanezcan en el compartimento motor.
5. Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de una brida, que deberá respetar lo siguiente:

a. **El diámetro máximo interior de la brida debe ser el siguiente:**

PLANTA MOTRIZ	DIAMETRO MAXIMO
SUBARU y MITSUBISHI EVO 6	34 mm
MITSUBISHI EVO 9	33 mm
MITSUBISHI EVO 10	33 mm.

- b. Debe mantener una longitud mínima de 3 mm, medido desde un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm de un plano que pase por los extremos exteriores de los álabes de la rueda del turbo alimentador (ver dibujo 254-4).
 - c. Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura. El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, no debe ser incrementado en más de 6 mm con respecto al diámetro máximo interior, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.
 - d. El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.
 - e. El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.
 - f. Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor. Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas. La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).
6. FIGURA RESTRICTOR



254-4

7. El Montaje: inclinación y orientación del motor/caja de cambios debe ser la misma que figura en la ficha de homologación, del vehículo que se toma la mecánica completa.
8. Si los soportes son los de origen, el material del elemento elástico es libre.
9. Los soportes son libres (salvo su número), a condición de que la inclinación y la orientación del motor en el interior de su compartimento no se modifiquen.
10. Encendido: La marca y tipo de las bujías, así como los cables de alta tensión son libres. La caja y las piezas de la centralita electrónica relativas al encendido son libres. No obstante, el sistema deberá ser mecánicamente intercambiable con la unidad de origen así como también debe respetarse la posición de montaje del vehículo proveniente.
11. La instalación original y cableado del motor debe ser conservada y no puede ser modificada, debe respetar el diagrama de su ficha de homologación.
12. La instalación original de la carrocería y tablero se podrá modificar para adaptarla a los cambios realizados, expresamente en los accesorios: luces, velocímetro, rpm, stop, etc.)
13. Los sensores y actuadores en el lado de entrada no pueden modificarse, ni tampoco su función.
14. Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.
15. Sistema de refrigeración: El radiador y sus soportes son libres, así como las canalizaciones que le unen al motor. Debiendo respetar la cantidad de refrigerante expresada en su ficha de homologación.
16. El ventilador es libre, así como su sistema de funcionamiento.
17. No se aplica ninguna restricción al termostato.
18. Las dimensiones y el material de la turbina/ventilador son libres, así como su número de aspas.
19. El tapón del radiador puede bloquearse.
20. El vaso de expansión puede modificarse, si no existe de origen puede añadirse uno.
21. Inyección: Debe mantenerse el sistema original, con las siguientes modificaciones: Los elementos del sistema de inyección situados aguas abajo del dispositivo de medición del caudal de aire que regula la cantidad de gasolina que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, pero no suprimirse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire.
22. La centralita electrónica para la inyección es libre. Las entradas de la centralita (conectores) (sensores, actuadores, etc.), incluyendo su función, deben ser las de serie.
23. Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.
24. Las salidas de la centralita electrónica deben mantener sus funciones de origen.

25. **Lubricación:** El intercambiador aceite, las conducciones, las canalizaciones y el filtro de la bomba son los de serie.
26. La presión de aceite puede aumentarse cambiando el muelle de la válvula de descarga.
27. La carcasa de la bomba de aceite y su cubierta si hubiese, así como su posición dentro del cárter deben permanecer de origen.
28. Sin embargo, la instalación de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería solo está permitida por debajo del plano horizontal que pasa a través de los cubos de las ruedas y de tal forma que no sobrepase el perímetro general del vehículo visto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida, sin modificar la carrocería.
29. El radiador de aceite es libre en su forma, pero no en la capacidad debiendo respetar la capacidad máxima del homologado.
30. Se autoriza la instalación de tabiques en el cárter de aceite.
31. Se acepta la sustitución de los cartuchos del filtro de aceite, siempre que sean como los de origen.
32. Para los motores equipados con turbocompresor se pueden reemplazar las canalizaciones de lubricación del turbo compresor por canalizaciones que estén conformes al artículo 253-3.2. Estas canalizaciones pueden igualmente estar equipadas de conexiones rápidas.
33. **Escape:** El dispositivo de escape es libre a partir de la salida del turbo-compresor, a condición de que no se sobrepasen los niveles sonoros prescritos pero deberá mantener las dimensiones de la ficha de homologación en Gr. N (incluido R4) (Prescripciones Generales). La salida del escape debe efectuarse en el interior del perímetro del vehículo.
34. Estas libertades no deben entrañar ninguna modificación de la carrocería y deben respetar la legislación del país de la prueba en lo que concierne a los niveles sonoros.

H. TRANSMISIÓN

1. **Embrague:** El disco y la prensa son libres, incluyendo el peso, salvo en lo que concierne al número. El diámetro del disco del embrague puede incrementarse.
2. **Caja de cambios:** El interior de la caja de cambios es libre. El número de dientes y relaciones de cambio homologadas en Grupo N.
3. El interior de la caja de cambios es libre, aunque debe ser incluido en su ficha de homologación.
4. La relación de cambio de la ficha de homologación básica deberá ser la de origen. Así mismo, se autoriza otra relación por tipo de extensión de homologación.
5. Se permite el montaje de un sistema de cambios secuencial por palanca, siempre y cuando se mantenga la relación homologada en Gr. N, o R-4 y mantenga al menos una de las carcasas de la caja de cambios original.
6. Las rótulas del varillaje de accionamiento de la caja de cambios son libres. Debe conservarse la forma de la rejilla de selección de la palanca de cambios del vehículo homologado.
7. **Diferencial:** Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre que pueda instalarse en el alojamiento de serie y que esté homologado en Variante Opción (VO).
8. El ángulo de las rampas y el número de discos no pueden ser modificados con respecto al diferencial de serie o el diferencial homologado en VO. De todas formas, el espesor de los discos sí puede modificarse.
9. Para permitir su montaje, puede ser modificado el interior de la carcasa del diferencial original. Un diferencial de tipo mecánico de deslizamiento limitado es cualquier sistema que trabaja exclusivamente de modo mecánico, es decir, sin la asistencia de otro sistema hidráulico o eléctrico.
10. Un embrague viscoso no se considera un sistema mecánico.
11. Si el vehículo homologado está equipado con un diferencial viscoso, este podrá mantenerse pero no añadirse otro diferencial.
12. Si el vehículo está originalmente equipado con un diferencial controlado por un sistema electrónico, la unidad de control electrónico es libre, pero deberá ser totalmente

intercambiable con la unidad de origen (es decir, el diferencial debe funcionar cuando la unidad se reemplace por la de serie).

13. Los sensores y actuadores de entrada deben ser los de origen, así como su función. No se podrá añadir ningún sensor, incluso con la única finalidad de la obtención de datos.
14. La posición de la bomba de control del diferencial deberá estar en la parte trasera del vehículo y deberá ser señalada en la ficha; por cuanto el cableado podrá modificarse de acuerdo a la posición de ubicación de la bomba.
15. El árbol de transmisión (cardan), puede ser adaptado en longitud, a la batalla del vehículo del que se ha utilizado la carrocería monocasco.
16. **Semiejes:** Deben ser originales u homologados en variante de opción (VO) por la FRAD Cba. e incluidos en una Variante Opción anexa a la ficha de homologación únicamente en el caso de que se monte un diferencial autoblocante.

I. SUSPENSIÓN

1. Los anclajes de la suspensión deben ser en medida y longitud, iguales a los del vehículo del cual se procede la mecánica completa.
2. La modificación de los reglajes de los resortes y/o amortiguadores desde el habitáculo está prohibida.
3. Se permite reforzar los elementos estructurales de la suspensión (con la excepción de barras estabilizadoras) y sus puntos de anclaje mediante la adición de material o sustitución del elemento de fijación original por otro similar que permita el montaje de una rótula o eje de mayor dimensión sin que esto implique el ser desplazado de su cota original de anclaje al chasis.
4. Los refuerzos de suspensión no deben crear secciones cóncavas y no deben permitir a dos partes separadas ser unidas para formar una sola. Solo se permiten las siguientes modificaciones:
5. **Muelles:** Los asientos de los muelles pueden ser ajustables, si la pieza ajustable forma parte del asiento y es distinta de otras piezas originales de la suspensión y del chasis (puede retirarse).
6. **Muelles helicoidales:** La longitud es libre, así como el número de espiras, el diámetro del hilo, el diámetro exterior, el tipo de muelle (progresivo o no) y la forma de los asientos del muelle. El número de muelles y los asientos del muelle son libres con tal de que los muelles estén montados en serie.
7. **Barras estabilizadoras de torsión:** Deben ser los de serie y/o homologados en Gr. N. Están prohibidas las barras estabilizadoras regulables desde el interior del habitáculo.
8. **Amortiguadores:** Libres, siempre que se mantenga su número, su tipo (telescópico, de brazo, etc.), su principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto, etc.) y sus puntos de anclaje.
9. Los depósitos de los amortiguadores podrán fijarse sobre la carrocería. Si los amortiguadores tienen reserva de fluido separada localizada en el habitáculo, o en el maletero si este no está separado del habitáculo, éstas deben estar sólidamente fijadas a la estructura del vehículo y deben estar cubiertas por una protección.
10. Un "silent-block" puede sustituirse por una articulación "Uniball", pero solo en el caso de que el amortiguador no tenga función de guiado.
11. Los amortiguadores de gas se considerarán, a efectos de su principio de funcionamiento, como amortiguadores hidráulicos.
12. Amortiguador de suspensión tipo Mc Pherson:
 - 1) En el caso de que para sustituir un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica, sea necesario cambiar el elemento telescópico y/o tirante de suspensión (amortiguador y sistema de conexión al portamangueta), las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen y tener los mismos puntos de anclaje.
 - 2) La forma de los asientos de los muelles en las suspensiones Mc Pherson es libre. Su material es libre.

J. RUEDAS (AROS) Y NEUMÁTICOS

1. **Ruedas (Aros):** La geometría y diámetro, de las llantas deberá ser igual a las de las homologadas en Gr. N (incluido R4).
2. Los extractores de aire, añadidos sobre las ruedas, están prohibidos.
3. **Neumáticos:** Los neumáticos son libres a condición de que puedan montarse sobre estas ruedas. Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo que permita a un neumático conservar sus prestaciones con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio comprendido entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse únicamente con aire y / o nitrógeno.
4. **Rueda completa:** El cambio de las fijaciones de las ruedas, de tornillos a espárragos y tuercas, es libre.
5. El cambio de las fijaciones de las ruedas, de tornillos a espárragos y tuercas, podrá hacerse a condición de respetar el número de puntos de anclaje y el diámetro de las partes roscadas
6. Las tuercas pueden reemplazarse por otras, siempre que el material de las mismas siga siendo ferroso.
7. **Rueda de repuesto:** La rueda de repuesto podrá desplazarse al interior del habitáculo. La rueda de repuesto podrá desplazarse al interior del habitáculo, a condición de que esté sólidamente fijada y de que no esté instalada en el espacio reservado a los ocupantes.

K. SISTEMA DE FRENADO

1. El sistema de frenado es libre, siempre que:
Incluya al menos dos circuitos independientes mandados por el mismo pedal. (Entre el pedal del freno y las pinzas, los dos circuitos deben ser identificables así como Separados y sin otra interconexión más que el repartidor mecánico de frenada)
2. Los sistemas de adquisición de datos, los interruptores de contacto para las luces rojas posteriores, los limitadores mecánicos delanteros o traseros o los frenos de mano accionados directamente por el conductor no son considerados 'sistemas'.
3. Con excepción de las modificaciones autorizadas en este artículo, el sistema de frenado debe ser original u homologado en Variante Opción (VO).
4. Los forros de freno son libres, así como su fijación (pegado, etc.), a condición de que la superficie de rozamiento no aumente.
5. Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.
6. En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse o reemplazarse por el kit homologado en VO.
7. Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.
8. Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se desconecta o suprime, se autoriza el uso de un distribuidor de frenada trasera mecánico homologado por el fabricante como VO.
9. Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas y reemplazar las juntas y los guardapolvos de las pinzas.
10. Las conducciones de los frenos pueden sustituirse por conducciones tipo aviación. Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de freno y/o las llantas.
11. Así mismo se autoriza el uso de una pedalera independiente homologada a fin de utilizar de mejor manera el espacio del habitáculo.
12. De utilizar el sistema original, el sistema deberá mantenerse con líneas en X, sin embargo está permitida la instalación de sistema de pedalera independiente homologada a fin de utilizar de mejor manera el espacio del habitáculo, definiendo el constructor la disposición de sus líneas de freno debiendo estar estas explicadas en la ficha.
13. **Bombas de freno:**
Las bombas de freno deben estar homologadas, tanto sistema original como sistema de bombas independientes.
14. **Freno de mano:** El mecanismo de bloqueo de la palanca de freno de mano puede cambiarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano "fly-off").

15. Puede reemplazarse el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico homologado en Grupo N incluso R-4, pero en este caso un circuito de frenos en diagonal (en X) o el sistema original es obligatorio. En caso de utilizar pedalera independiente el sistema podrá ser con freno de dos vías y explicado en la ficha de homologación.
16. Se permite modificar la posición del freno de mano hidráulico, siempre que permanezca en el emplazamiento homologado en Grupo N (en el túnel central, etc.). Así mismo si se modifica el sistema de pedalera podrá usarse un freno de solo dos vías manteniendo los dos circuitos de frenado separados.
17. **Discos de freno:**
Deben ser los homologados en GP N (incluido R4) y podrán rectificarse hasta los valores mínimos recomendados en el manual de servicio

L. DIRECCIÓN

1. El sistema de dirección debe ser el homologado en Gr. N (incluido R4).
2. Las canalizaciones que unen la bomba de dirección asistida a la cremallera de dirección pueden reemplazarse por canalizaciones conforme al Art. 253.3.2 del Anexo J. así mismo estará permitida la prolongación del eje del timón en una sola pieza sin soldadura de acuerdo a la posición de la butaca.

M. CARROCERÍA

1. **Exterior:** Debe provenir de un vehículo de venta en un concesionario oficial de cualquier fabricante. Con objeto de poder admitir el montaje de la mecánica del vehículo con motor turboalimentado de tracción en 4 ruedas motrices homologado en Gr. N (incluido R4), se permite añadir una estructura tubular (sub-chasis) tanto en la parte delantera como trasera.
2. La parte delantera está comprendida entre el salpicadero y el final anterior del vehículo. La parte trasera está comprendida entre la mampara de separación del maletero y el habitáculo y el final posterior del vehículo.
3. Estas estructuras, no deben tener otro objetivo que el de soportar dicha mecánica.
4. El montaje de protecciones inferiores se autorizan a condición de que sean desmontables y que estén concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósito, transmisión, dirección, escape y botellas de los extintores.
5. Las protecciones inferiores pueden extenderse a lo largo de toda la anchura de la parte inferior del paragolpes delantero sólo por delante del eje delantero.
6. La forma de los paragolpes delantero y trasero debe ser la de serie aunque se permite sustituir su material por plástico de diferente espesor que los de serie.
7. Los puntos de anclaje de los paragolpes delantero y trasero se pueden reforzar.
8. Los siguientes elementos pueden ser sustituidos por otros de material compuesto, siempre que sigan la misma forma original de los de serie del vehículo del que provenga la carrocería:
 - 1) Paragolpes delantero
 - 2) Paragolpes trasero
 - 3) Guardabarros delanteros
 - 4) Capó delantero
 - 5) Capó trasero
9. Se permite suplementar las aletas de origen, desde su borde inferior, con aletines de fibra de vidrio de manera que la anchura máxima total resultante no exceda los 1820 mm.
10. Alternativamente a estas modificaciones, se autoriza a montar aletas delanteras y/o traseras que provengan de la ficha de homologación (incluyendo extensiones) del vehículo del que proceda la carrocería.
11. Todas las modificaciones de carrocería deberán estar homologadas e incluidas en la ficha de homologación del vehículo.
12. **Ala trasera:** Se permite un dispositivo aerodinámico que contenga los siguientes elementos:
 - Perfil de ala

- Soportes
 - Las placas laterales
- 1) El material es libre.
 - 2) Este dispositivo debe respetar el dibujo y ser rígido.
 - 3) El perfil de ala debe estar fabricado en una sola pieza.
 - 4) El dispositivo debe estar totalmente contenida dentro de la proyección frontal del coche sin sus espejos retrovisores y debe tener una anchura total máxima de 1220 mm.
 - 5) La cuerda máxima de este perfil de ala se fija en 150 mm.
 - 6) Se prohíbe la fijación directamente sobre el cristal. Únicamente se permite sobre los soportes.
 - 7) Las placas laterales deben ser desmontables, tener un espesor mínimo de 10 mm y no debe generar ninguna carga aerodinámica. Alternativamente al dispositivo aerodinámico descrito anteriormente, se autoriza montar un alerón que provenga de la ficha de homologación (incluidas extensiones) de un vehículo homologado para rallies. Se deberá incluir en la ficha de homologación emitida por la FRAD Cba.

N. DIBUJOS DE ALERONES TRASEROS

1. **Lunas y ventanillas laterales:** Los cristales siguientes pueden ser sustituidos otros de policarbonato o similar de un espesor mínimo de 4 mm:
 - Ventanillas delanteras.
 - Ventanillas traseras.
 - Luneta trasera.
2. En el caso de sustituir los cristales de las ventanillas laterales delanteras por otro material plástico (policarbonato o similar), deberá proveerse de un mecanismo de apertura de dicha ventanilla desde el interior del habitáculo.
3. **Salpicadero o tablero:** Se autoriza a sustituir el salpicadero y la consola central de origen. Estas modificaciones deberán estar incluidas en la ficha de homologación.
4. **Sistema de calefacción:** Un sistema de anti vaho o desempañador es obligatorio. Los demás elementos del sistema de calefacción, pueden ser eliminados.
5. **Accesorios adicionales:** Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, radio, etc.). Estos accesorios no podrán, en ningún caso, ni siquiera indirectamente, aumentar la potencia del motor, o tener influencia sobre la dirección, la transmisión, los frenos o la estabilidad.
6. La función de todos los mandos deberá ser la prevista por el constructor. Se permite adaptarlos para hacerlos más utilizables o más fácilmente accesibles, como por ejemplo, una palanca del freno de mano más larga, una placa adicional en el pedal de freno, etc.
7. **Se permite lo siguiente:**
 - 1) Los instrumentos de medida, velocímetros, etc., pueden instalarse o sustituirse, con funciones eventualmente diferentes. Tales instalaciones no deben entrañar riesgos. Sin embargo, el velocímetro no podrá retirarse, si el reglamento particular de la prueba lo prohíbe.
 - 2) La bocina puede cambiarse o añadirse otra adicional al alcance del pasajero. La bocina no es obligatoria en carreteras cerradas.
 - 3) El volante de la dirección es libre. El sistema de bloqueo antirrobo de dirección puede dejarse inoperante.
 - 4) El mecanismo de retirada rápida del volante debe consistir en un collarín concéntrico al eje del volante, coloreado amarillo por medio de anodización o cualquier otro revestimiento duradero, e instalado en la columna de dirección por detrás del volante. El sistema de retirada debe ser operado tirando del collarín siguiendo el eje de la dirección.
 - 5) Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que se usen los paneles de origen.

- 6) Se pueden añadir paneles de material aislante para proteger a los pasajeros o piezas del fuego o el calor.
8. **Refuerzos:** Pueden montarse barras de refuerzo sobre los puntos de anclaje de la suspensión a la carrocería o al chasis de un mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del vehículo, a condición de que sean desmontables y estén atornillados.
9. Fuera de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos. Si el vehículo de serie está equipado con una barra de refuerzo, se permite quitarla o reemplazarla de acuerdo con las prescripciones anteriores.

O. SISTEMA ELÉCTRICO

1. **Batería:** De acuerdo al Art. 255-5.8.3 del Anexo J.
 - 1) La tensión debe conservarse 12V.
 - 2) Es obligatorio un sistema de desconexión de la batería de accionamiento interior y exterior.
2. **Generador:** Se autoriza la sustitución por un generador de mayor potencia.
3. **Sistema de iluminación:** Se autorizan faros suplementarios incluidos sus relés correspondientes, a condición de no sobrepasar un total de ocho faros (no incluidos los pilotos de posición) y de que esto sea aceptado por las leyes del país.
4. No se podrán instalar por empotramiento.
5. El número de faros y luces exteriores deberá ser par.
6. Los faros de origen pueden dejarse inoperantes y pueden cubrirse con cinta adhesiva. Pueden reemplazarse por otros respetando este artículo. Está autorizado el montaje de una luz de marcha atrás con la condición de que solo pueda utilizarse cuando la palanca de cambios se encuentre en la posición de "marcha atrás" y siempre que se observen los Reglamentos de Circulación. Se permite añadir fusibles al circuito eléctrico.

P. CIRCUITO DE CARBURANTE

1. El tanque de combustible deberá ser del vehículo que procede o el montaje de un depósito FT3 1999, FT3.5 ó FT5, situado en la posición prevista en el vehículo del que procede, o más alta si dicha ubicación no permitiera el montaje de ese tipo de depósito y/o capacidad.
2. Las canalizaciones de gasolina deben cambiarse por canalizaciones de tipo aviación, el recorrido de estas canalizaciones es libre. Este montaje deberá ser incluido en la ficha de homologación extendida por la CDN.
3. Se autoriza el montaje de una segunda bomba de combustible, pero debe ser una bomba de repuesto, es decir, no puede funcionar junto con la bomba autorizada. Sólo debe conectarse cuando el vehículo esté inmóvil y por medio de un sistema puramente mecánico, situado junto a las bombas.

Q. ELEMENTOS DE SEGURIDAD

1. Se deberán respetar, íntegramente, las disposiciones del Art. **253 del Anexo J al CDI** en lo que sea de aplicación y no entre en conflicto con el presente reglamento.
2. **Estructura de Seguridad:** La estructura de seguridad obligatoria debe ser una estructura según el Anexo J del CDI vigente, homologada por un ADN (Autoridad Deportiva Nacional) o por la FIA. Es obligatoria la presentación de la **Ficha de Homologación (VO)**, de la **Estructura de Seguridad (jaula)** y sus respectivas consideraciones, firmada por **Ingeniero Mecánico, Electromecánico o Automotriz matriculado**, visado por el Colegio de Ingenieros Especialistas, con copia de Título y carnet habilitante.
3. Es obligatorio el uso de "arnés de competición" con Homologación FIA según las especificaciones y normas del Anexo "J", Artículo 253 Equipamientos de Seguridad – Art. 6: Cinturones de Seguridad, del C.D.I.

R. MODIFICACIONES

La comisión Técnica de la F.R.A.D.Cba. se reserva el derecho de adoptar modificaciones parciales más convenientes este Reglamento Técnico para el mejor desarrollo del campeonato.