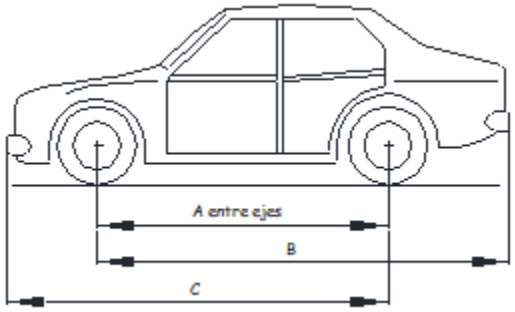
2024
ANEXO J – ARTÍCULO 261
PARA EL CAMPEONATO ARGENTINO DE RALLY
Reglamento Específico para los Autos Grupo Rally2

Artículo modificado	Fecha de aplicación	Fecha de publicación

NOTA: Resaltado en verde los permisos SÓLO para el Campeonato Argentino de Rally (no FIA)

	Reglamento
	Rally 2 **Nafta**
00-0	Preámbulo: Este Artículo 261 debe ser utilizado junto con los Artículos 251, 252 y 253 del Anexo J y con las correspondientes fichas del Grupo VRa2 y del Grupo A. **Esta reglamentación se aplica a:** • **VR5** homologado hasta el 31.12.2019 "VRa2" debe entenderse que significa "VR5" en el presente reglamento. • **VRa2** homologado a partir del 01.01.2020
01-1	**DEFINICIÓN**
01-2	Vehículos de Turismo o de Gran Producción en Serie, motor sobrealimentado a nafta, tracción en las 4 ruedas.

02-1	**HOMOLOGACIÓN**
02-2	Por lo menos 2500 ejemplares idénticos de estos vehículos deben haber sido producidos a lo largo de 12 meses consecutivos y homologados por la FIA dentro de los Vehículos de Turismo (Grupo A). La ficha básica del Grupo A debe ser complementada por la VRa2 y las VO específicas (véase 02-3). <u>Voladizos:</u> Los voladizos (artículos 209a) y 209b) que figuran en la ficha de homologación pueden ser medidos de acuerdo con el método descripto en el Dibujo 261-1.
	 La tolerancia de +/- 1% se aplica a A, B, C Ejemplo: Entre eje=2580mm / Voladizo delantero= 780mm C debe estar entre los siguientes valores: (2580+780)-1% < C < (2580+780) +1% 3326.4 mm < C < 3393.6 mm Dibujo 261-1
02-3	Todas las partes homologadas en VO específica para el Grupo Rally2 de la ficha Grupo A se pueden utilizar en el Grupo Rally2. Se deben utilizar todas las partes homologadas en ficha VRa2, en su totalidad. Estas partes no deben ser modificadas. Todas las otras VO del Grupo A se prohíben en el Grupo Rally2.
02-4	<u>Joker (ERJ):</u> No es obligatorio el uso de piezas homologadas como Joker (ERJ). Esto no se aplica a los 2 jokers de seguridad y/o confiabilidad (ver mención en la extensión ERJ)

03-1	**MODIFICACIONES Y AGREGADOS AUTORIZADOS**
03-2	Este reglamento está redactado como autorización; por lo tanto, en adelante se prohíbe aquello que aquí no se autorice expresamente.
03-4	Se permite reparar mediante soldadura las siguientes partes homologadas: Cabeza de cilindros, tapa de cabeza de cilindros, bloque motor, cárter de aceite, múltiples de admisión y escape, carcaza de la caja de velocidades y carcaza de diferencial. La soldadura se debe limitar estrictamente al área de reparaciones, respetar la forma y no modificar la función o el comportamiento de la parte. Las roscas dañadas pueden ser reparadas mediante el atornillado de una nueva rosca que tenga el mismo diámetro interno (tipo "helicoidal"). Los límites de las modificaciones y de los accesorios permitidos se especifican líneas abajo. Aparte de éstas, toda parte desgastada por el uso o a causa de un accidente sólo puede ser reemplazada por una parte original o específica que sea idéntica a la dañada. Los vehículos deben ser, estrictamente, modelos de producción en serie identificables mediante la información dada en la ficha de homologación. Tuercas y tornillos: En todo el vehículo, cualquier tuerca, tornillo o rosca puede ser reemplazado por otra tuerca, tornillo o rosca y tener el mismo tipo de dispositivo de fijación (arandela, tuerca de bloqueo, etc.). Sensores / Comandos / Conexiones eléctricas: Se permite el agregado de pegamento.
03-5	Materiales: Se prohíbe el uso de aleación de magnesio, excepto en el caso de partes instaladas en el modelo de producción en serie. No se autoriza el uso de aleación de cerámica y titanio, a menos que estos materiales estén presentes en el vehículo de producción en serie. Sólo se deben utilizar estas partes estándar. Se permiten revestimientos de cerámica en la línea de escape y en los protectores térmicos. Se autoriza la utilización de carbono y/o Kevlar, siempre que sólo se use una capa de tejido y se la adose a la cara visible de la parte. Se autoriza la utilización de plástico, goma, capas de Kevlar o fibra de vidrio para las protecciones de las partes de la carrocería (lados, piso, arco interno de las ruedas). Las protecciones del tanque de combustible pueden estar fabricadas con varias capas de Kevlar, fibra de carbono o fibra de vidrio. Las partes libres, así como las partes homologadas en VRA2, deben cumplir con el Artículo 252-1.3 del Anexo J. Revestimiento de las partes homologadas: La variación de color de la superficie de una parte homologada es aceptable, siempre que la tecnología del tratamiento de superficie (pintura, anodización, en bruto, etc…) siga siendo la homologada.

201-1	**PESO MÍNIMO**
201-2	Los vehículos deben tener el siguiente peso mínimo:
201-3	Este es el peso real del vehículo, sin piloto, copiloto o equipamiento. El equipamiento comprende lo siguiente: • Casco del piloto + dispositivo de retención de la cabeza del piloto • Casco del copiloto + dispositivo de retención de la cabeza del copiloto El peso de un vehículo durante la competición jamás puede ser inferior a este peso mínimo. En caso de suscitarse una disputa durante el pesaje, se deberá quitar todo el equipamiento del piloto y del copiloto (véase líneas arriba); esto incluye el casco, pero los auriculares externos al casco se pueden dejar en el vehículo. Se permite la utilización de lastre en las condiciones consignadas por el Artículo 252-2.2 de las "Disposiciones Generales".
201-4	El peso mínimo es de 1230 kg de acuerdo con las condiciones establecidas por el Artículo 201-3 (y con sólo una rueda de auxilio). El peso mínimo combinado del vehículo (de acuerdo con las condiciones establecidas por el Artículo 201-3 y con sólo una rueda de auxilio) y la tripulación (piloto + copiloto) es de 1390 kg. Cuando se llevan dos ruedas de auxilio en el vehículo, la segunda rueda de auxilio debe quitarse antes del pesaje.
205-1	**DISTANCIA RESPECTO DEL SUELO**
205-2	Ninguna parte del vehículo debe tocar el suelo cuando todos los neumáticos de uno de los lados estén desinflados. Este test se debe efectuar sobre una superficie plana en condiciones de carrera (ocupantes a bordo).
300-1	**MOTOR**
300-2	Las protecciones del motor fabricadas en material plástico, cuyo propósito sea ocultar los componentes mecánicos del compartimiento del motor, se pueden quitar si tienen una función exclusivamente estética.
300-3	El material de insonorización y los paneles colocados bajo el capot y que no sean visibles desde el exterior se pueden quitar.
300-4	Los tornillos y tuercas se pueden cambiar, siempre que los reemplazos estén fabricados en aleación base hierro.
300-5	Se permite cerrar las aperturas no utilizadas existentes en el bloque de cilindros, si el único propósito de esta operación es dicho cierre.
300-6	Los tensores de correas y/o cadenas son libres. Las guías de las correas y/o cadenas son libres. Su cantidad debe ser idéntica a la original, excepto el tensor de accionamiento de bomba homologado en VRa2.
302-1	**Montajes de motor / caja de velocidades**
302-3	Los soportes del motor deben ser originales u homologados en VRa2. El material de la parte elástica puede ser reemplazado; la cantidad de montajes debe ser igual a la original.

304-1	**Turbocompresor**
304-2	El Turbocompresor debe estar homologado en VRa2. La abrazadera del turbocompresor es de diseño libre. No se autoriza instalar un dispositivo de sobrealimentación adicional al original. El diámetro interno máximo del limitador es de 32 mm y su dimensión externa máxima es de 38 mm, en las condiciones establecidas en el Artículo 255.5.1.8.3. Este diámetro puede ser revisado en cualquier momento sin previo aviso. Todo el aire necesario para alimentar el motor debe pasar por este limitador. El sensor de la velocidad del turbo no debe estar situado entre el diámetro mínimo del limitador y el plano tangente a la parte superior de las aletas de la rueda de compresión. La máxima presión de sobrealimentación es de 2,5 bares. El sistema de control de sobrealimentación homologado por la FIA (válvula de descarga, véase Lista técnica N° 43 de la FIA) debe estar instalado sobre el tubo FIA descripto en la ficha de homologación. Su montaje se debe efectuar de modo que haya que quitar por completo dos tornillos para poder separarlo del tubo FIA. Estos tornillos pueden ser sellados por los comisarios técnicos. <u>Válvula de descarga:</u> El pasador utilizado para conectar el comando de la válvula de descarga al turbocompresor se puede cambiar.
304-2-bis	**Intercambiador de aire de sobrealimentación**
	El intercambiador de aire de sobrealimentación debe ser original u homologado en VRa2 Se autoriza para el Campeonato Argentino de Rally el uso de intercambiador de aire de fabricación nacional, siempre que respete las dimensiones de uno de serie u homologado Los tubos instalados entre el dispositivo de sobrealimentación, el intercooler y el múltiple de escape son libres (siempre que permanezcan en compartimiento del motor), pero su única función debe ser la de canalizar el aire y unir diversas partes entre sí. En cualquier punto, la sección de estos tubos debe ser inferior o igual a la de un tubo cuyo diámetro interno sea de 80 mm. Los conductos de refrigeración de aire del intercambiador son libres. Los filtros de refrigeración de aire del intercambiador pueden estar fabricados en material compuesto. Los soportes y la posición del intercambiador son libres (siempre que el intercambiador esté instalado en el compartimiento del motor). Además, el volumen total entre el limitador y la válvula mariposa no debe ser de más de 20 litros.
305-1	**Cantidad de cilindros en los rallies**
305-2	La cantidad de cilindros se limita a 4.
310-0	**Relación de compresión**
310-1	<u>Relación máxima:</u> 10.5:1
317-0	**Pistón completo**
317-1	Homologado en VRa2.

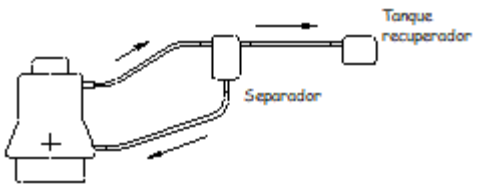
318-0	**Biela**
318-1	Original u homologado en VRa2.
319-0	**Cigüeñal**
319-1	Original u homologado en VRa2.
319-3	La marca y el material de los cojinetes y de los cojinetes axiales son libres, pero deben conservar el tipo y las dimensiones del motor homologado en VRa2.
320-0	**Volante motor**
320-2	Original u homologado en VRa2.
321-0	**Tapa de cilindros**
321-1	Homologada en VRa2. Se autoriza cerrar las aperturas no utilizadas existentes en la cabeza de cilindros, si el único propósito de esta operación es dicho cierre.
321-2	Todos los dispositivos utilizados para reciclar los gases de escape o los sistemas equivalentes (por ejemplo: una bomba de aire adicional, filtros de carbono activado) se pueden quitar y las aperturas resultantes de esa operación se pueden sellar.
322-0	**Junta de la tapa de cilindros**
322-2	Original u homologada en VRa2.
324-a0	**Sistema de inyección**
324-a1	Se prohíbe todo sistema de inyección adicional (es decir: mediante agua, etc.). <u>Inyectores:</u> Para inyección directa de nafta, en cualquier punto del circuito de combustible, la presión mínima autorizada es de 8 bares dentro del circuito de baja presión y de un promedio de 200 bares en un ciclo dentro del circuito de alta presión (sólo inyección directa).
324-a2	La unidad electrónica de control del motor (ECU, por sus siglas en inglés) debe estar homologada en VRa2 y su ubicación es libre.
324-a3	Las entradas a la ECU (sensores, comandos, etc.), inclusive las funciones de dichas entradas, deben estar homologadas en VRa2. Los cableados internos son libres. El cable del acelerador puede ser reemplazado o duplicado por otro, sin perjuicio de si proviene del constructor o no. Los componentes del sistema de inyección situado corriente abajo del dispositivo medidor de flujo de aire y que controlan la cantidad de nafta que ingresa a la cámara de combustión pueden ser modificados pero no reemplazados, siempre que no influyan sobre la cantidad de aire admitido. Sólo se deben utilizar sensores / comandos homologados en VRa2.
324-a4-5	Se autoriza todo sistema de registro de datos que esté homologado en VRa2. Los sensores homologados sólo como *DATA LOGGING* son opcionales.

325-0	**Árbol de levas / Poleas**
325-1	La elevación máxima de la válvula es: • 11 mm para motores 4 cilindros • 13 mm para motores 3 cilindros. La elevación del árbol de levas debe estar homologada en VRa2. Se deben conservar la cantidad y el diámetro de los cojinetes. Se autorizan los sistemas tipo ‘’VVT’’ y “VALVETRONIC”, etc., si son originales. Se los puede desactivar.
325-3	Las poleas / engranajes / piñones instalados en los árboles de leva deben estar homologados en VRa2. Si el motor original está provisto de tensores de correa (o cadena) automáticos, se permite bloquearlos en una posición determinada, mediante un dispositivo mecánico. La correa/cadena de distribución debe estar homologada en VRA2.
325-f0	**Botadores / Balancines**
325-f2	Homologados en VRa2.
326-0	**Distribución**
326-1	La distribución es libre. Si la distribución original incluye un sistema de recuperación de juego automático, se lo puede neutralizar mecánicamente y se pueden utilizar discos de compensación de juego. Las entradas para aceite pueden ser bloqueadas. Los tapones utilizados no deben tener otra función que no sea la de bloquear los conductos.
326-2	Los discos de compensación del juego de válvulas instalados entre los cubos y los vástagos de las válvulas son libres.
327-a0	**Sistema de admisión**
327-a1	Se prohíbe la admisión que tenga una geometría variable. Si el vehículo producido en serie está provisto de una admisión de ese tipo, se la debe desactivar. El múltiple de escape de la admisión debe estar homologado en VRA2. La conexión entre la admisión y el múltiple de escape no está permitida, incluso si se halla instalada en el motor de producción en serie. Se debe utilizar el sistema de control de sobrealimentación FIA, con una presión de sobrealimentación máxima de 2,5 bares.
327-d0	**Válvulas de admisión**
327-d1	Originales u homologadas en VRa2 Los seguros y guías no están sujetas a ninguna restricción. Se permite agregar espaciadores bajo los resortes.

327-d2	**Acelerador / Comando de cuerpo de mariposa**
327-d3	Libre, con su punto de tope.
327-d6	**Filtro de aire**
327-d7	El filtro de aire, su caja y la cámara impelente son libres, pero deben permanecer en el compartimiento del motor. Si la entrada de aire que ventila el habitáculo se halla en la misma zona que la entrada de aire para el motor, esta zona debe estar aislada en caso de incendio. La entrada de aire puede estar provista de una rejilla. Los componentes anti-polución se pueden quitar, siempre que esto no provoque un aumento de la cantidad de aire admitida. El alojamiento del filtro de aire y los conductos de aire pueden estar fabricados en material compuesto. Para el alojamiento, el material debe ser retardador del fuego.
327-d8	**Cuerpo de mariposa**
327-d9b	Se pueden modificar los componentes del sistema de inyección que controlan la cantidad de combustible que ingresa a la cámara de combustión, pero no el diámetro de la apertura del cuerpo de mariposa.
327-d10	El cuerpo de mariposa debe estar homologado en VRA2.
327-h0	**Resorte de la válvula de admisión**
327-h1	Libre
327-h2	**Platillo de resorte de la válvula de admisión**
327-h3	Libre
328-d0	**Válvula de escape**
328-d1	Original u homologada en VRA2 Los seguros y guías no están sujetos a restricciones. Se permite agregar espaciadores bajo los resortes.
328-h0	**Resorte de la válvula de escape**
328-h1	Libre
328-h2	**Platillo del resorte de la válvula de escape**
328-h3	Libre

328-p0	**Múltiple de escape**
328-p0b	El múltiple de escape debe estar homologado en VRA2. <u>Se autoriza instalar protección térmica:</u> • Directamente sobre el múltiple de escape, si es desmontable • Sobre los componentes que estén instalados cercanos al múltiple de escape, si dicha protección es desmontable
328-p2	**Sistema de escape**
328-p3a	Libre, aguas abajo del turbocompresor. El espesor de los tubos utilizados para el sistema de escape debe ser superior o equivalente a 0,9 mm, medido en las partes no curvadas. La sección de estos tubos debe ser equivalente a la de un tubo que tenga un diámetro interno máximo de 70 mm. Si existieran dos entradas en el primer silenciador, la sección del conducto modificado debe ser inferior o equivalente al total de las dos secciones originales. Sólo puede haber un tubo presente en la salida, a menos que se utilice la parte original. La posición de la salida del escape trasero es libre. El recorte del paragolpes trasero debe estar homologado en VRA2. Estas libertades no deben dar lugar a modificaciones de carrocería y tienen que respetar las leyes, con respecto a los niveles de ruido, del país en el que se dispute la prueba. Un silenciador es una sección del sistema de escape que sirve para reducir el nivel del ruido de escape del vehículo.
328-p4	Se autoriza instalar partes adicionales para el montaje del escape. <u>Se autoriza la protección térmica:</u> • Directamente sobre el sistema de escape. • Sobre los componentes que se cercanos al escape, si la protección térmica es desmontable.
328-p6	**Conversor catalítico**
328-p7	Debe ser de serie (proveniente del modelo homologado producido en una cantidad de más de 2500 unidades) o de la Lista Técnica N° 8.
328-p7b	El núcleo del conversor catalítico debe estar situado por lo menos 150 mm por delante de la salida del caño de escape.
329-0	**Balanceadores armónicos**
329-0	Toda modificación debe estar homologada en VRa2.
330-0	**Encendido**
330-1	Libertad para los cables Alta Tensión. Los vehículos deben estar equipados con un limitador de revoluciones de motor, limitándose el régimen máximo del motor a 7.500 rpm. Las bujías son libres, pero el tipo de bujía de precámara está prohibido.

331-0	**Refrigeración del agua del motor**
331-01	La bomba de agua debe estar homologada en VRa2. La abrazadera de la bomba de agua es de diseño libre.
331-02	El radiador debe estar homologado en VRa2. Sea autoriza para el Campeonato Argentino de Rally el uso de radiadores nacionales respetando las dimensiones de un radiador homologado. Tiene que estar montado en la ubicación original; las fijaciones, así como los conductos y los filtros de agua, son libres.
331-03	También se permite montar un recuperador de agua. El recipiente de expansión original se puede reemplazar por otro, siempre que la capacidad del nuevo no sea de más de 2 litros y esté instalada en el compartimiento del motor. La tapa del radiador y su sistema de traba es libre. El termostato, así como el sistema de control del (de los) ventilador(es) eléctrico(s) y la temperatura a la que corta(n) ese(esos) ventilador(es) eléctrico(s), es libre. Los conductos para líquido refrigerante externos al bloque motor y los accesorios de dichos conductos son libres. Se pueden usar conductos de otro material y/o diámetro. En cualquier momento, la distancia máxima entre la cara trasera del panel del radiador y la parte más trasera de las paletas del ventilador de refrigeración es de 150 mm. Se puede instalar un conducto entre el panel del radiador y el ventilador de refrigeración.
333-a0	**Lubricación / Sistema de aceite**
333-a1	El radiador, el intercambiador aceite/agua, los conductos, el termostato y los filtros de la bomba (inclusive su cantidad) son libres (sin modificación de la carrocería). El radiador de aceite no puede estar situado fuera de la carrocería. <u>Respiradero de cárter tipo abierto:</u> Si el sistema de lubricación incluye un respiradero de cárter tipo abierto, se lo debe equipar de forma tal que el aceite fluya a un cárter colector. Este debe tener una capacidad mínima de 1 litro. Este contenedor puede estar fabricado en plástico traslúcido o incluir un panel transparente. <u>Separador de aire/aceite:</u> Se puede montar un separador de aire/aceite fuera del motor (capacidad máxima: 1 litro), de acuerdo con el Dibujo 255-3. El aceite debe fluir desde el cárter colector de aceite hacia el motor únicamente por fuerza de la gravedad. Si no es así, los vapores deben ser re-aspirados por el motor mediante el sistema de admisión. <u>Ventilador:</u> Se puede instalar un ventilador para refrigerar el aceite del motor, pero no debe tener efecto aerodinámico. <u>Turbocompresor:</u> Se puede agregar un sistema para lubricar el turbocompresor con: • 1 línea desde el bloque del motor o la tapa de cilindros hasta el turbocompresor • 1 línea desde el turbocompresor hasta el cárter de aceite o el bloque del motor

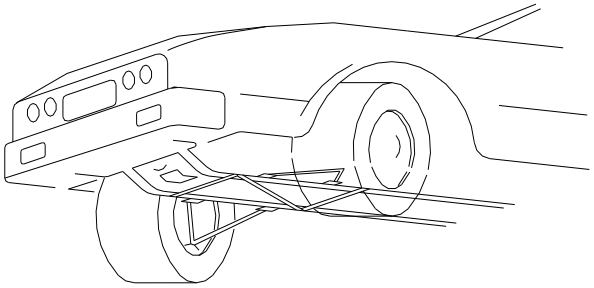
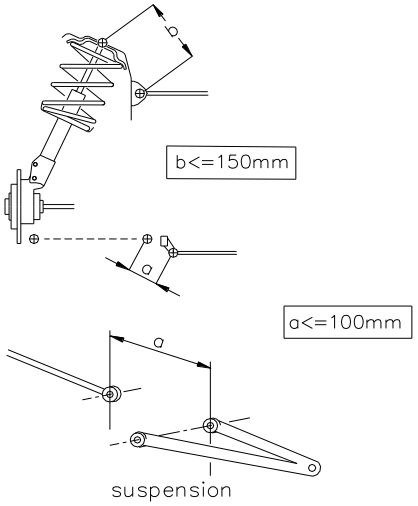
	 **Dibujo 255-3**
333-a2	El indicador de nivel de aceite es libre, pero debe estar presente en todo momento y no tener otra función. Se lo puede mover de su posición original.
333-a3	El filtro de aceite es libre, siempre que sea intercambiable con el filtro original. Es obligatorio instalar un filtro de aceite o un cartucho de aceite en condiciones operativas, y todo el flujo de aceite debe pasar a través de este filtro o cartucho. El conducto para el aceite de producción en serie puede ser reemplazado por otro. A fin de permitir la instalación de las conexiones del refrigerante del aceite y de los sensores de temperatura y/o presión, el soporte del filtro de aceite puede ser maquinado o reemplazado. Se permite instalar un adaptador entre el filtro de aceite y el alojamiento del filtro de aceite, o entre el soporte del filtro de aceite y el bloque motor. Este adaptador también puede tener conexiones para refrigeración de aceite y/o sensores de temperatura y/o presión.
333-b0	**Cárter de aceite y bomba de aceite**
333-b1	El cárter de aceite debe estar homologado en VRa2.
333-b2	Se autoriza montar tabiques en el cárter de aceite.
333-b3	Se puede agregar un deflector de aceite, o se puede reemplazar el deflector de producción en serie, siempre que la distancia entre la superficie de la junta del cárter de aceite y la del bloque motor no se incremente en más de 6 mm.
333-b4	La bomba de aceite debe estar homologada en VRa2. El sistema de comando de la bomba de aceite debe estar homologado en VRa2.
333-b5	El acumulador de presión de aceite debe ser original u homologado en VRa2.
333-b6	Está autorizado a sellar las aberturas no utilizadas del cárter de aceite, si el sellado es el único propósito de esta operación.

400-1	**CIRCUITO DE COMBUSTIBLE**
401-a0	**Tanque de combustible**
401-a1	El tanque de combustible debe estar homologado en la extensión VRa2. Sólo se puede utilizar este tanque (sin ninguna modificación). Su ubicación debe ser la especificada en la extensión VRa2. Es obligatorio colocar una protección estanca entre el tanque y los ocupantes. Es obligatorio que el reabastecimiento de combustible se efectúe sólo mediante un conector rápido. Deberá disponerse de una tapa estanca que permita comprobar la fecha de vencimiento del depósito de combustible, tal como se describe en el artículo 253-14. <u>Protección:</u> • El tanque debe estar contenido en una caja a prueba de fugas (especificación mínima: base GRP+Kevlar, con una capa intermedia de material absorbente, y un espesor de pared de 10 mm) fijada al piso, y es obligatorio colocar una mampara de acero de 1,2 mm de espesor entre el tanque y el habitáculo. • La altura del montaje (tanque + caja a prueba de fugas) no debe superar los 600 mm.
402-a0	**Circuito de combustible**
	<u>El circuito de combustible debe incluir sólo las siguientes partes:</u> • Una salida de suministro de combustible para el motor. • Un retorno de combustible al tanque. • Dos acoples de acción rápida para el reabastecimiento de combustible (estos acoples deben estar situados dentro del vehículo). • Uno o dos respiraderos en conformidad con el Art. 253 del Anexo J. Los conductos para nafta deben ser de calidad aviación. La instalación de conductos para nafta es libre, siempre que se respeten las disposiciones del Artículo 253-3 del Anexo J. <u>Bomba de combustible, de alta presión:</u> Homologada en VRa2. El soporte de la bomba es de diseño libre. <u>Bombas de combustible (excepto bombas de alta presión):</u> Las bombas de combustible (inclusive su cantidad) son libres, siempre que estén instaladas dentro del tanque de combustible. Se pueden agregar al circuito de alimentación de combustible filtros de nafta con una capacidad unitaria máxima de 0,5 litro. <u>Indicador de nivel de combustible:</u> Cuando el reglamento obliga a tener indicador de nivel de combustible, se debe colocarlo en la parte de baja presión del circuito de combustible. <u>Radiador:</u> Se permite instalar un radiador en el circuito de combustible (capacidad máxima: 1 litro). El radiador no debe estar ubicado en el habitáculo o en el baúl.

500-1	**EQUIPAMIENTO ELÉCTRICO**
500-1	El conjunto de cables eléctricos es libre. La tensión máxima permitida es de 16 Voltios, excepto para el accionamiento de los inyectores y el sistema de iluminación (luz de descarga, lámpara LED, etc.).
	Se puede colocar un dispositivo de control de velocidad y distancia (tipo "Coralba") para que lo utilice el copiloto. Esa instalación no debe implicar ningún riesgo. El piloto debe poder ver la velocidad del vehículo cuando conduzca. Se pueden agregar fusibles al sistema eléctrico. La caja de fusibles se puede mover o quitar.
500-3	Se puede cambiar la bocina y/o se puede agregar una bocina adicional que esté al alcance del pasajero. La bocina no es obligatoria en circuitos cerrados.
501-bat0	**Batería**
501-bat1	<u>Marca y tipo de batería:</u> La marca, la capacidad y los cables de la batería son libres. Se debe conservar la cantidad de baterías establecida por el constructor. Debe tomarse de un catálogo de producción a gran escala o de un catálogo de piezas de competición. Capacidad máxima 250 Ah. Peso mínimo de la batería: 8 kg. <u>Ubicación de la(s) batería(s):</u> La batería debe estar situada en la ubicación homologada en la extensión VRa2. La batería debe ser de tipo seco si no está ubicada en el compartimiento del motor. <u>Fijación de la batería:</u> Cada batería debe estar fijada de modo seguro y el terminal positivo debe estar protegido. En caso que la batería fuera movida de su posición original, se la debe adosar a la carrocería mediante una base metálica y dos abrazaderas de metal con protección aislante, fijadas por pernos y tuercas. Para fijar estas abrazaderas, se deben usar pernos metálicos cuyo diámetro sea como mínimo de 10 mm y, bajo cada perno, una contra-placa que tenga un espesor de 3 mm como mínimo y una superficie de 20 cm^2 como mínimo, por debajo del metal de la carrocería. <u>Batería húmeda:</u> Una batería húmeda debe estar cubierta por una caja plástica a prueba de fugas, fijada independientemente de la batería.
501-bat2	Se permite instalar en el habitáculo una toma de fuerza conectada a la batería.

502-alt0	**Alternador / Generador / Arrancador**
502-alt1	Se los debe conservar. El alternador debe estar homologado en VRa2. Los montajes son libres, siempre que la ubicación cumpla con la extensión de homologación VRa2. Las poleas de transmisión son libres. El motor de arranque es libre y su posición debe estar homologada en VRa2. El motor de arranque debe ser el de un vehículo de producción.
502-alt1c	Una dínamo no puede ser reemplazada por un alternador, y viceversa.
503-écl0	**Sistema de iluminación**
503-écl1	Las luces delanteras deben ser originales u homologadas en la Variante VRa2. Los faros adicionales no deben incluirse en la longitud total ni en la medida del voladizo delantero. No podrán alojarse dentro de la carrocería. <u>Luces adicionales:</u> • No podrán alojarse dentro de la carrocería. • No deben utilizarse fuera de las pruebas cronometradas. • Deben instalarse completamente debajo del borde inferior del parabrisas visto desde el frente. • Deben instalarse simétricamente. • Cualquier carcasa o sistema de montaje nuevo no debe crear ningún efecto aerodinámico. • Las luces adicionales no deben presentar bordes cortantes ni otros peligros (a criterio de los técnicos técnicos). Si son independientes de los faros, se podrán retirar los faros antiniebla originales. Las luces diurnas (luces de día) podrán reemplazarse por la partes sustitutivas homologada en VRa2. Se podrán instalar cubiertas protectoras para los faros, siempre que su única función sea cubrir el cristal y que no influyan en la aerodinámica del vehículo. Las luces indicadoras laterales (así como su ubicación) deben conservarse si están instaladas en el automóvil de producción estándar. Todas las lámparas son libres.
503-écl2	Se autoriza instalar una luz de marcha atrás, siempre que se encienda sólo cuando se ponga la marcha atrás y se respeten las regulaciones policiales.

600-0	TRANSMISIÓN
602-b0	**Embrague**
602-b1	El mecanismo de embrague debe estar homologado en VRa2. El disco de embrague es libre, pero debe ser de tipo cerametálico.
602-b4	El control del embrague debe estar homologado en VRa2.
602-b5	Los depósitos de líquido de embrague pueden estar colocados dentro del habitáculo. En ese caso, se los debe fijar de manera segura y tienen que estar protegidos por una tapa a prueba de fugas e ignífuga.
603-0	**Caja de velocidades y montajes**
603-01	Los soportes de caja de velocidades deben estar homologados en VRa2.
603-02	En estas condiciones, el material de la parte elástica se puede reemplazar.
603-b0	Caja de velocidades y diferencial trasero
603-b1	La caja de velocidades debe estar homologada en VRa2. Se deben mantener la cantidad de dientes y las relaciones homologadas.
603-d0	**Comando de la caja de velocidades**
603-d1	El comando de la caja de velocidades (sistema secuencial) debe estar homologado en VRa2.
603-h0	**Refrigeración de la caja de velocidades**
603-h1	El dispositivo de lubricación y el sistema de refrigeración del aceite deben estar homologados en VRa2.
605-a0	**Transmisión final**
605-a1	La transmisión final debe estar homologada en VRa2. Sólo se autorizan las relaciones de transmisión final (conjunto piñón/corona) homologadas en VRa2. El depósito de líquido del dispositivo de desconexión de transmisión final trasero puede estar ubicado en el habitáculo o en el baúl. Debe estar fabricado en material ignífugo o estar protegido por una cobertura a prueba de fugas e ignífuga.
605-d0	**Diferencial (delantero y trasero)**
605-d1	El diferencial con deslizamiento limitado y de tipo mecánico debe estar homologado en VRa2. El espesor de los discos, la cantidad de resortes de pre-carga y el espesor de los espaciadores para el ajuste de pre-carga pueden ser modificados.
605-d2	"Diferencial con deslizamiento limitado mecánico" significa cualquier sistema que funcione de modo puramente mecánico, es decir: sin la ayuda de un sistema hidráulico o eléctrico.

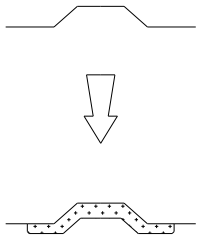
606-c0	**Ejes de transmisión transversales y longitudinales**
606-c1	Los ejes de transmisión, transversales y longitudinales, deben estar homologados en VRa2.
700-a0	**SUSPENSIONES DE EJES (DELANTERAS Y TRASERAS)**
700-a1	Todas las partes de suspensión homologadas en la extensión VRa2 deben utilizarse sin ninguna modificación. a) Anclajes Las uniones pueden estar fabricadas en un material diferente de los originales (por ejemplo: anti-vibradores más duros, aluminio, uniones "Uniball", etc.). La posición de los ejes rotacionales de los puntos de montaje de la suspensión sobre los montantes de las ruedas y sobre la carrocería (o chasis) debe mantenerse sin cambios en relación con las posiciones homologadas en la extensión VRa2. b) Se pueden instalar barras de refuerzo en los puntos de montaje de la suspensión sobre la carrocería o el chasis del mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del vehículo. La distancia entre un punto de fijación de la suspensión y un punto de anclaje de la barra no puede ser superior a 100 mm, a menos que la barra sea un travesaño transversal homologado con la jaula de seguridad, o que sea una barra superior fijada a una suspensión McPherson o similar. En el último caso, la distancia máxima entre un punto de anclaje de la barra y el punto de articulación superior es de 150 mm (Dibujos 255-2 y 255-4). Aparte de estos puntos, esta barra no se debe montar sobre la carrocería o las partes mecánicas. c) Se autoriza el refuerzo de los puntos de anclaje con material adicional, siempre que se utilice un material que respete la forma original y esté en contacto con esa forma original. Los refuerzos de suspensión no deben generar secciones huecas y tienen que permitir que dos partes separadas se unan entre sí para formar una. d) Espaciador de inclinación (cala de caída) homologado en VRA2.
	 Dibujo 255-2 

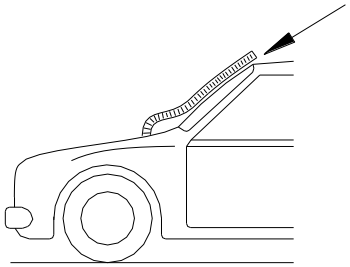
700-a3	**Puntos de suspensión superiores**
	Los puntos de suspensión superiores deben estar homologados en la Variante VRa2.
702-0	**Espirales**
702-1	Las dimensiones (pero no el tipo) de los espirales principales y de carga son libres Los asientos de los espirales pueden ser ajustables, aunque esto incluya el agregado de material. El material de los espirales principales y de carga debe ser la aleación de acero. Un espiral helicoidal puede ser reemplazado por dos o más espirales del mismo tipo, concéntricos o en serie, siempre que se los pueda instalar sin modificaciones salvo las especificadas en este artículo.
706-a0	**Barras antirrolido**
706-a1	Las barras antirrolido que se pueden ajustar desde el habitáculo están prohibidas. Las barras antirrolido, junto con sus puntos de anclaje, deben estar homologadas en la extensión VRa2. Jamás se puede conectar las barras antirrolido entre sí. Las barras antirrolido deben ser de tipo puramente mecánico (ninguna parte que sea de tipo hidráulico puede conectarse a la barra antirrolido o a uno de sus componentes). Las barras antirrolido homologadas por el constructor pueden quitarse o desconectarse.
707	**Amortiguadores**
707-b	Sólo se autoriza un amortiguador por rueda. Sólo se pueden utilizar los amortiguadores y el sistema McPherson homologados en la Variante VRa2. Jamás se pueden conectar los amortiguadores entre sí. <u>La verificación del principio operativo de los amortiguadores debe efectuarse de la siguiente manera:</u> Una vez que se quiten los espirales y/o las barras de torsión, el vehículo debe bajarse hasta los topes de recorrido en menos de 5 minutos. Con respecto a su principio de operación, se considera que los amortiguadores con carga de gas son amortiguadores hidráulicos. Si los amortiguadores tienen reservorios de líquido separadas, ubicadas en el habitáculo, o en el baúl si no está separado del habitáculo, deben ser fijadas con firmeza y estar provistas de protección. Se puede agregar un limitador de recorrido de suspensión. Sólo se permite un cable por rueda y su única función debe ser la de limitar el recorrido de la rueda cuando el amortiguador no esté comprimido. Los sistemas de refrigeración por agua están prohibidos. Las modificaciones de las configuraciones de espirales y amortiguadores desde el habitáculo están prohibidas.

800-a0	**TREN DE RODAJE**
801-a0	**Ruedas**
801-a1	Las ruedas completas son libres, siempre que puedan estar alojadas dentro de la carrocería homologada original; esto significa que la parte superior de la rueda completa, ubicada verticalmente sobre el centro del cubo de la rueda, debe estar cubierta por la carrocería cuando se la mida verticalmente. Las fijaciones de las ruedas mediante pernos pueden cambiarse libremente por fijaciones mediante esparragos y tuercas. La utilización de neumáticos previstos para motocicletas está prohibida. El conjunto de “llantas/neumáticos” jamás puede tener un ancho de más de 9” y un diámetro de más de 650 mm. Es obligatorio que las llantas sean de material fundido. • Para rallies de tierra, sólo se autorizan las llantas de 6,5" x 15" o 7" x 15" y el material de las llantas es libre (siempre que sea fundido) y el peso mínimo de una llanta de 6.5" x 15" o 7" x 15" es de 8,6 kg. • Para rallies de asfalto, sólo se autorizan las llantas de 8" x 18" y el material de las llantas de 8" x 18" es libre (siempre que sea fundido) y el peso mínimo de una llanta de 8" x 18" es de 8,9 kg. Se prohíbe instalar extractores de aire sobre las ruedas. Se prohíbe la utilización cualquier dispositivo que permita que un neumático conserve sus comportamientos con una presión equivalente o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio incluido entre la llanta y el interior del neumático) sólo se puede cargar con aire. Es obligatorio tener por lo menos una rueda de auxilio. Sin embargo, si hay ruedas de auxilio, se las debe fijar de modo seguro y no hay que instalarlas en el espacio reservado para los ocupantes del vehículo. Esta instalación no debe ocasionar ninguna modificación exterior de la carrocería.
803-a0	**Sistema de frenos**
	Sólo se pueden utilizar los discos de frenos, calipers y sus fijaciones, freno de mano y pedales homologados en la Variante VRa2 (sin modificaciones). Se autoriza para el Campeonato Argentino de Rally la utilización de discos y pastillas de freno nacionales que respeten las dimensiones de unos homologados. <u>Guardapolvos para frenos:</u> Los guardapolvos para frenos, así como sus montajes (remachados, encolados, etc.), son libres; siempre que no se incremente la superficie de contacto de los frenos. Se puede agregar un dispositivo para raspar el barro que se acumula en los discos de frenos y/o en las ruedas.
803-a1	Las cañerías de frenos se pueden cambiar por otras del tipo aviación.
803-c1	**Cilindro maestro**
	Los cilindros maestros deben estar homologados en la Variante VO/VRa2. Los depósitos de líquido para frenos se pueden instalar dentro del habitáculo. En ese caso, se los debe fijar de manera segura y tienen que estar fabricados en un material ignífugo y cubiertos por una protección a prueba de fugas e ignífuga.

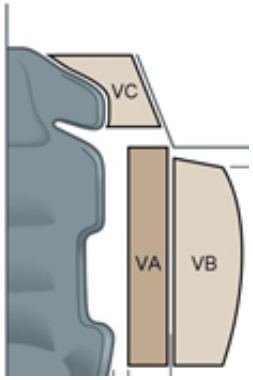
803-c3	**Servofrenos, limitadores de esfuerzo de frenado y sistemas de frenado anti-bloqueo (limitadores de presión)**
	En el caso de un vehículo provisto de frenos servo-asistidos, este dispositivo puede ser desconectado, quitado o reemplazado por el kit homologado en VRa2. Lo mismo rige para los sistemas de frenado anti-bloqueo. Si se desconecta o quita el sistema de frenos anti-bloqueo (ABS), se autoriza utilizar uno o más de los distribuidores de frenos traseros mecánicos homologados por el constructor en la Variante VRa2.
803-v1	**Calipers delanteros y traseros**
	Se permite agregar un resorte en el pistón de los calipers, así como protectores contra polvo en los calipers.
804-a0	**Sistema de dirección**
804-a1	Mecanismo de dirección (carcaza y conjunto): Sólo se pueden utilizar partes homologadas en la extensión VRa2 (sin ninguna modificación).
804-a2	La bomba de dirección debe estar homologada en VRa2. La abrazadera de la bomba de dirección es de diseño libre. Las poleas de dirección y la posición de la bomba de dirección asistida hidráulica son libres. Las cañerías que conectan la bomba de dirección con la caja de dirección pueden ser reemplazadas por cañerías que cumplan con el Art. 253-3.2.
804-a4	**Bieletas de dirección**
	Sólo se pueden usar partes homologadas en la extensión VRA2 (sin ninguna modificación).
804-c0	**Volante de dirección**
	El volante de dirección es libre. El sistema de bloqueo de la traba de dirección anti-robo puede ser desactivado. El mecanismo de liberación rápida es obligatorio y debe constar de una brida concéntrica al eje del volante de dirección, pintada de amarillo mediante anodización o cualquier otro revestimiento amarillo durable, e instalada sobre la columna de dirección por detrás del volante de dirección. La liberación debe efectuarse al tirar de la brida a lo largo del eje del volante de dirección.
804-c1	**Columnas de dirección**
	Sólo se pueden utilizar partes homologadas en la extensión VRa2 (sin ninguna modificación).

900-a0	**CARROCERÍA**
900-a0	Sólo se pueden quitar las partes autorizadas en este reglamento y/o las partes mencionadas en la VO "modificaciones/luces de la carrocería". Las soldaduras tipo TIG están prohibidas para la carrocería y la jaula antivuelco. Es posible sellar los orificios en el habitáculo, motor y los compartimentos de equipaje, y en los guardabarros con láminas de metal o materiales plásticos mediante soldadura, unión, remachado. Los otros orificios de la carrocería se pueden sellar de la misma forma o con cinta adhesiva. <u>Agujeros y soportes soldados</u>: Autorizado solo para pasar o fijar mazos de cables. <u>Soportes para la fijación de accesorios adicionales:</u> Pueden fijarse o soldarse en la carrocería.
900-a1	Exterior
	La parte inferior homologada del paragolpes delantero puede ser desmontada. Las aperturas adicionales realizadas en el capot de motor deben estar homologadas y provistas de una red de alambre cuya malla sea como máximo de 10 mm. <u>Se pueden agregar conductos de aire (sin ninguna modificación de las aperturas homologadas) si cumplen con las siguientes condiciones:</u> • El aire puede estar autorizado sólo para refrigerar los auxiliares • Se autoriza un solo conducto por auxiliar • La sección interna máxima de cada conducto debe ser una sección circular de 102 mm de diámetro. <u>Se permite el refuerzo de las partes suspendidas del chasis y de la carrocería mediante el agregado de partes y/o material, si se cumplen las siguientes condiciones:</u> La forma de la parte/material de refuerzo debe seguir la superficie de la parte que se deba reforzar, la cual deberá tener una forma similar a ella (véase Dibujo 255-8) y el siguiente espesor máximo medido desde la superficie de la parte original: • 4 mm para partes de acero • 12 mm para partes de aleación de aluminio Para partes de carrocería, la parte/material de refuerzo debe estar en el área que no sea visible desde afuera. Se permite reforzar con nervios, pero se prohíbe crear secciones huecas. La parte/material de refuerzo no debe tener alguna otra función además de la de reforzar y su espesor debe ser constante.

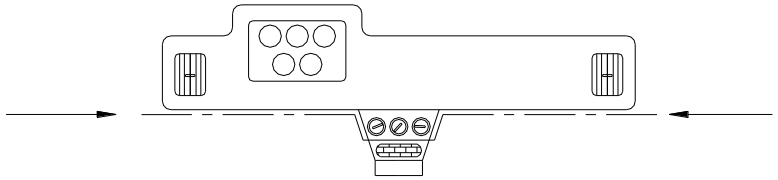
	 Dibujo 255-8
	Las tazas de las llantas se deben quitar. Se permite plegar los bordes de acero o reducir los bordes plásticos de los guardabarros si sobresalen dentro del pasa ruedas. Las partes plásticas insonorizantes pueden quitarse del interior de los pasa ruedas. El material insonorizante o el material utilizado para evitar la corrosión se puede quitar. Estos elementos fabricados con materiales sintéticos se pueden cambiar por elementos de aluminio o plástico que tengan la misma forma. Se autoriza quitar las bandas decorativas externas, que sigan el contorno del vehículo y tengan menos de 55 mm de alto. Se pueden instalar protecciones para las luces delanteras, siempre que su única función sea la de cubrir el vidrio y que no influyan sobre la aerodinámica del vehículo. Se puede usar cualquier sistema de bloqueo para la tapa del tanque de nafta.
	Se autoriza para el Campeonato Argentino de Rally la utilización de fibra de vidrio en los siguientes elementos, respentando la geometría y dimensiones indicadas en la ficha de homologación: • Guardabarros • Paragolpes delantero y trasero • Canalizadores • Protecciones • Espejos • Alerón En caso de rotura comprobable posterior al inicio de la competencia (CH0), se autoriza el uso del capot de fibra de vidrio respetando las características dimensionales que figuran en la ficha
	<u>Apertura adicional en el capot o en un guardabarros delantero:</u> Autorizado con el único propósito de permitir el suministro de aire al motor, y colocar un conducto con una sección máxima de 200 cm^2 (ver Dibujo 261-2). Esta abertura debe encajar en un rectángulo con una superficie máxima de 250 cm^2, y debe quedar completamente cubierta por el conducto. La conexión entre la abertura y el conducto debe estar completamente sellada. El extremo superior del conducto debe apuntar hacia la parte trasera del automóvil. <u>Condiciones de uso</u>:

	Esta autorización debe ser mencionada en el reglamento particular de la prueba.
	 Dibujo 261-2
900-d0	**Gatos elevadores**
900-d1	Los puntos de aplicación del gato elevador se pueden reforzar, trasladar o aumentar en cuanto a su cantidad. Estas modificaciones se limitan exclusivamente a los puntos de anclaje del gato elevador. El gato elevador debe ser operado exclusivamente a mano (por el piloto o por el copiloto), es decir: sin ayuda de un sistema provisto de una fuente de energía hidráulica, neumática o eléctrica. La pistola de la rueda no debe permitir que se quite más de una tuerca al mismo tiempo.
900-e	**Protección bajo la carrocería**
900-e1	<u>Protecciones bajo la carrocería:</u> La instalación de protecciones bajo la carrocería se autoriza sólo en los rallies, siempre que éstas sean realmente protecciones que respeten la distancia respecto del suelo, sean removibles y estén diseñadas exclusiva y específicamente para proteger las siguientes partes: motor, radiador, suspensión, caja de velocidades, tanque, trasmisión, dirección, escape y matafuegos. Las protecciones bajo la carrocería pueden extenderse por todo el ancho de la parte interna del paragolpes delantero sólo frente al eje de las ruedas delanteras. Estas protecciones deben estar fabricadas en aleación de aluminio o en acero, y tener como mínimo un espesor de 3 mm. Las protecciones del tanque de combustible pueden estar fabricadas con varias capas de Kevlar, fibra de carbono o fibra de vidrio. <u>Pantallas:</u> Se autoriza la colocación de pantallas entre las protecciones inferiores y la carrocería. Estas pantallas deben estar hechas de plástico y/o caucho y/o Kevlar y/o fibra de vidrio y/o aleación de aluminio. Se autoriza el uso de carbono con la condición de que se utilice una sola capa y se pegue en la cara visible de la pieza. <u>Protección del panel lateral:</u> Se autoriza la utilización of Kevlar y fibra de vidrio. Las partes de protección plástica instaladas bajo la carrocería (lamidas por el flujo de aire) se pueden quitar.

900-e2	**Protección delantera contra impactos** La protección delantera contra impactos debe ser desmontable y debe estar diseñada específicamente para proteger el paragolpe delantero, los faros y/o los elementos de refrigeración del automóvil. La protección delantera contra impactos debe ser de estructura tubular y no debe influir en la aerodinámica del automóvil. Ninguna parte de esta protección puede presentar bordes afilados o partes puntiagudas. Se permiten modificaciones locales del paragolpes delantero y canalizador delantero con el único fin de instalar esta protección. La protección delantera contra impacto y sus fijaciones no se consideran durante la medición del voladizo frontal.
900-e3	**Protección trasera contra impactos** Se autoriza para el Campeonato Argentino de Rally la utilización de una protección trasera para proteger la salida de escape y deberá estar entre la carroceria y el paragolpe.
901-a	**Interior**
901-a0	La unidad del pedal y su ubicación deben estar homologadas. La forma de los patines de los pedales es libre. Los montajes de la unidad del pedal y de los cilindros maestros deben estar homologados.
901-a1	Jaula de seguridad: La jaula de seguridad debe estar homologada en VO/VRA2 por la FIA. El número de homologación de la jaula de seguridad debe estar especificado en la ficha de VRA2.
901-a2	Asientos: Sólo se autorizan los asientos Tipo FIA 8862-2009. El material de los asientos del piloto y del copiloto es libre, pero el peso de la estructura desnuda (asiento sin gomaespuma o soportes) debe ser superior a 7 kg. La gomaespuma especificada por la FIA (véase Lista técnica N° 58) debe rellenar el volumen definido por el área lateral del soporte lateral del cabezal del asiento, proyectada hacia afuera en dirección transversal con respecto al vidrio lateral o al montante B (Volumen V_C). Cuando el Volumen V_C ocupe el espacio rellenado con gomaespuma (véase Art. 901-access 10) entre la superficie externa del asiento y el interior de la puerta, el Volumen V_C tiene prioridad. El Volumen V_C debe estar fijado al soporte lateral del cabezal del asiento únicamente con Velcro.

	
	Los asientos delanteros se pueden mover para atrás, pero no más allá del plano definido por el borde delantero del asiento trasero original. El límite en relación con el asiento delantero está formado por la altura del asiento sin el apoyacabeza, y el apoyacabeza está incorporado al asiento por el punto trasero ulterior de los hombros del piloto. Los asientos traseros se pueden quitar. Las fijaciones de arneses deben ser las homologadas en VO/VRA2 por la FIA.
901-a3	<u>Fijaciones de asientos:</u> Las fijaciones de los asientos deben ser originales u homologados en VO/VRa2.
	<u>Soportes de asientos:</u> Véase el artículo 253-16. Los soportes del asiento deben ser originales u homologados en VO/VRa2 u homologados con el asiento de acuerdo con la Lista Técnica n°40. <u>Vehículos homologados a partir del 01.01.2022:</u> Es obligatorio el uso de soportes homologados con el asiento de acuerdo con la Lista Técnica n°40. No se aceptarán VO/VRa2 para soportes de asiento.
901-a4	<u>Cinturones de seguridad:</u> Es obligatorio un arnés de seguridad que tenga como mínimo seis (6) puntos de montaje, homologado por la FIA de acuerdo con el Artículo 253-6 del Anexo J. Los cinturones de seguridad del asiento trasero se pueden quitar.
901-access0	**Accesorios internos adicionales**
901-access1	<u>Extintores – Sistemas de extintores:</u> Son obligatorios los extintores automáticos, homologados y que cumplan con el Artículo 253-7 del Anexo J.

	Extintores manuales: véase el Artículo 253.7 del Anexo J. Se prohíben los botellones de material compuesto.
	Unidad ADR: La unidad ADR debe instalarse en modo autónomo según las especificaciones de instalación de FIA. Debe proceder de la Lista Técnica FIA n°88 (Norma FIA 8872-2018). Su ubicación debe estar homologada en VRa2. Sólo para coches homologados antes de 2018, también se podrá homologar en VO. No se permite ningún enlace con la unidad de control del motor ni con ninguna otra unidad electrónica y está prohibido conectar una antena GPS a la unidad ADR. A la unidad ADR sólo se le puede conectar la fuente de alimentación de 12V. En caso de accidente, los datos de la unidad ADR sólo podrán ser tomados por un representante autorizado de FIA.
901-access3	Accesorios: Se permiten todos aquellos que no tengan influencia sobre el comportamiento del vehículo, por ejemplo: equipamiento que mejore la estética o el confort del interior del vehículo (iluminación, calefacción, radio, etc.). Todos los controles deben cumplir la función que establecida por el constructor. Se los pueden adaptar para facilitar su uso y accesibilidad, por ejemplo una palanca de freno de mano de mayor longitud, una pisadera adicional sobre el pedal del freno, etc. Estos accesorios jamás pueden incrementar la potencia del motor o influenciar la dirección, la transmisión, los frenos o las aptitudes de tenida en ruta, aunque sea indirectamente.
901-access4	Guantera: Se pueden agregar compartimientos adicionales a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que utilicen los paneles originales. Bandeja trasera Se permite quitar la bandeja trasera removible en los vehículos de dos volúmenes.
901-access5b	La consola ubicada por debajo del tablero y que no forma parte de él se puede quitar. Se permite quitar la parte de la consola central que no contenga la calefacción y tampoco los instrumentos (de acuerdo con el Dibujo 255-7). El o los resaltos del tablero se pueden modificar, pero la modificación debe estar homologada en VRa2. Los paneles complementarios para instrumentos y/o llaves pueden estar fabricados en material compuesto. Se puede usar el tablero homologado en VRa2.

	 Dibujo 255-7
901-access6	El sistema de calefacción original se puede reemplazar por otra unidad. El suministro de agua del sistema de calefacción interno se puede cerrar para evitar la dispersión de agua en caso de accidente, si hay un sistema desempañador eléctrico o similar presente. La unidad calefactora se puede quitar por completo o parcialmente si existe un parabrisas calefaccionado eléctricamente (elementos calefactores o ventilador eléctrico). Los conductos de aire son libres.
901-access7	El compresor del aire acondicionado se puede quitar. La modificación debe estar homologada en VRa2. <u>Las siguientes partes del sistema de aire acondicionado se pueden quitar:</u> Condensador y ventilador auxiliar, depósito de líquido, evaporador y ventilador del evaporador, válvula de expansión válvula, así como todos los tubos, conexiones, llaves de contacto, sensores y comandos necesarios para el funcionamiento del sistema. Si ciertos elementos están instalados en común respecto del sistema de calefacción se los debe conservar.
901-access8	<u>Piso:</u> Las alfombras son libres y se pueden quitar.
901-access9	Otros materiales de insonorización y las guarniciones, salvo los mencionados en los Artículos (Puertas) y (Tablero) pueden ser quitados. Se puede agregar material aislante ignifugo para proteger a la tripulación del fuego.
901-access10	<u>Puertas – Guarniciones laterales:</u> Se permite quitar el material de insonorización de las puertas, siempre que esto no modifique la forma de las puertas. Los sistemas de bloqueo centralizado de puertas se pueden desactivar o quitar. Se deben utilizar la gomaespuma de seguridad y los paneles de puertas homologados en VRA2. Se permite perforar los paneles de puerta homologados VRa2, con el único fin de fijar accesorios adicionales (manguitos,…) Se permite colocar una protección superficial, fabricada en tejido retardador de fuego (FR), de los volúmenes V_A y V_C. Si la protección está adherida a los volúmenes, el proceso de adhesión debe haber sido validado por el fabricante del material al que se hace referencia en la Lista técnica N° 58.
901-access11	El techo corredizo / la escotilla del techo deben ser originales u homologados en VRA2.

902-access0	**Accesorios exteriores adicionales**
902-access1	El mecanismo del limpiaparabrisas debe ser estándar u homologado en VRA2. Se puede desmontar el dispositivo limpiador de la luz delantera. <u>Cárter del limpiaparabrisas:</u> La capacidad del cárter del limpiaparabrisas es libre. El cárter puede ser movido dentro del habitáculo de acuerdo con el Artículo 252-7.3, o dentro del baúl o del compartimiento del motor. Se autoriza cambiar las escobillas de los limpiaparabrisas delantero y trasero. Se puede quitar el mecanismo del limpiaparabrisas trasero. Las bombas, canalizaciones y boquillas son libres.
902-access3	Sólo se pueden utilizar parabrisas producidos en serie y parabrisas homologados en VO/VRA2. Se pueden colocar fijaciones de seguridad adicionales para el parabrisas y los vidrios laterales, siempre que no mejoren las cualidades aerodinámicas del vehículo. Se autoriza para el Campeonato Argentino de Rally la utilización de parabrisas y luneta nacionales, respetando las dimensiones de un parabrisas original u homologado. En caso de rotura comprobable posterior al inicio de la competencia (CH0), se autoriza el uso de luneta de policarbonato respetando las características dimensionales que figuran en la ficha. <u>Se puede modificar la parrilla inferior del parabrisas producido en serie, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:</u> • Que la forma y el aspecto general de la parte producida en serie se mantengan sin modificaciones • Que no se pueda agregar ninguna apertura, salvo para refrigerar a la tripulación (véase tabique de separación del motor) y para acceder a las placas de suspensión delantera sin quitar las escobillas • Se pueden agregar fijaciones adicionales para su montaje sobre la carrocería.
902-access4	Los montajes de los paragolpes son libres y pueden estar fabricados en material compuesto, a condición de que la carrocería y la forma y posición de los paragolpes se mantengan sin modificaciones. Los elementos de seguridad que permitan que se absorban los impactos entre los paragolpes y el chasis se pueden cambiar.