

**Article 260D Réglementation spécifique aux Voitures R3D et R3T**  
**Artikel 260D Sonderbestimmungen für die Fahrzeuge R3D und R3T**

**L'Article 260 (pour les voitures de Type R3) s'applique aux voitures des Groupes R3D et R3T à l'exception des Articles mentionnés ci-dessous:**  
**Der Artikel 260 (für Fahrzeuge des Typs R3) ist auf die Fahrzeuge der Gruppen R3D und R3T anwendbar, mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten Artikel:**

		<b>RALLYE 3 R3T Essence / Benzin</b>		<b>RALLYE 3 R3D DIESEL</b>	
01-3		Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série, moteur suralimenté Diesel ou Essence, 2 roues motrices (traction ou propulsion) <i>Tourenwagen oder Grossproduktions-Serienwagen, aufgeladener Benzin- oder Diesel-Motor, 2-Rad-Antrieb (vorne oder hinten)</i>			
103.1	<b>Cylindres Hubräume</b>	<b>R3T: jusqu'à / bis 1620 cm³</b> (pas de coefficient de calcul de cylindrée / kein Koeffizient für die Hubraumberechnung).		<b>R3D: jusqu'à / bis 2000 cm³</b> (pas de coefficient de calcul de cylindrée / kein Koeffizient für die Hubraumberechnung).	
Chapitre/ Kapitel	<b>R3T</b>	<b>R3D</b>	<b>Réglementation / Reglementierung</b>		
<b>1 – GENERALITES / ALLGEMEINES</b>					
01-1			<b>ARTICLE 1: DÉFINITION / DEFINITION (01)</b>		
01-2	<b>X</b>	<b>X</b>	Voitures de Tourisme ou de Grande Production de Série, moteur suralimenté Diesel ou Essence, 2 roues motrices (traction ou propulsion). <i>Tourenwagen oder Grossproduktions-Serienwagen, aufgeladener Benzin- oder Diesel-Motor, 2-Rad-Antrieb (vorne oder hinten).</i>		
02-1			<b>ARTICLE 2: HOMOLOGATION / HOMOLOGATION (02)</b>		
02-10	<b>X</b>		Utilisation des fiches de base Groupe A et Groupe N complétées de la (des) fiche(s) VR R3T <i>Verwendung der Grundblätter Gruppe A und Gruppe N vervollständig mit dem/den VR-Blatt/Blättern R3T</i>		
02-11		<b>X</b>	Utilisation des fiches de base Groupe A et Groupe N complétées de la (des) fiche(s) VR R3D <i>Verwendung der Grundblätter Gruppe A und Gruppe N vervollständig mit dem/den VR-Blatt/Blättern R3D</i>		
03-1			<b>ARTICLE 2 bis: MODIFICATIONS ET ADJONCTIONS AUTORISEES / ZUGELASSENE ÄNDERUNGEN UND ZUSÄTZE (03)</b>		
03-5	<b>X</b>	<b>X</b>	L'utilisation de matériau, dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 40 GPa/g/cm³, est interdite pour la construction de toutes les pièces libres, sauf pour: – les bougies, – les revêtements d'échappement, – le turbo joint de pompe à eau, – les plaquettes de frein, – les revêtements des pistons d'étriers de frein, – les éléments roulants des roulements (billes, aiguilles, rouleaux), – les composants et capteurs électroniques, – les pièces dont le poids est inférieur à 20 g et tout revêtement d'épaisseur inférieure ou égale à 10 microns. L'utilisation de matériau métallique, dont le module d'élasticité spécifique est supérieur à 30 GPa/g/cm³ ou dont la limite maximum à la rupture spécifique (UTS) est supérieure à: 0,24 Mpa/kg/m³, les alliages qui ne sont pas à base de fer et à 0,30 Mpa/kg/m³ pour les alliages à base de fer, est interdite pour la construction de toutes les pièces libres. L'utilisation d'alliage de titane et d'alliage de magnésium est interdite sauf s'il s'agit de pièces montées sur le modèle (de série) dont est issu l'extension VR. <i>Die Verwendung von Materialien mit einem spezifischen Elastizitätskoeffizient von mehr als 40 GPa/g/cm³ ist für die Herstellung von allen freigestellten Teilen verboten, ausser für:</i> – die Zündkerzen, – die Verkleidungen am Auspuff, – die Turbodichtung der Wasserpumpe, – die Bremsbeläge, – die Beläge auf den Bremssattelkolben, – die beweglichen Teile der Lager (Kugeln, Nadeln, Rollen), – die elektronischen Komponenten und Kollektoren, – die weniger als 20 g wiegenden Teile sowie jede Ummantelung mit einer Dicke von maximal 10 Mikron oder weniger. Die Verwendung von metallischen Materialien mit einem spezifischen Elastizitätskoeffizient von mehr als 30 GPa/g/cm³ oder deren spezifische Bruchfestigkeit (UTS) höher ist als: 0,24 Mpa/kg/m³ für nicht aus Eisen bestehende Legierungen und 0,30 Mpa/kg/m³ für aus Eisen bestehenden Legierungen, ist für die Herstellung aller freigestellten Teile verboten.		

103-1			<b>ARTICLE 3: CLASSES DE CYLINDREE / HUBRAUMKLASSEN (103)</b>		
103-2			Les voitures sont réparties d'après leur cylindrée moteur, dans les classes suivantes: <i>Die Fahrzeuge werden aufgrund ihres Motorhubraumes in die folgenden Klassen eingeteilt:</i>		
103-3	<b>X</b>		R3T	jusqu'à 1.620 cm³ / bis 1.620 cm³	
103-4		<b>X</b>	R3D	jusqu'à 2.000 cm³ / bis 2.000 cm³	
<b>2 – DIMENSIONS, POIDS / ABMESSUNGEN, GEWICHTE</b>					
201-1			<b>POIDS MINIMUM / MINDESTGEWICHT (201)</b>		
201-2			Les voitures doivent avoir au moins le poids suivant: <i>Die Fahrzeuge müssen mindestens das folgende Gewicht aufweisen:</i>		
201-3	<b>X</b>		R3T	1080 Kg terre et asphalte / Schotter und Asphalt	
201-4		<b>X</b>	R3D	1150 Kg terre et asphalte / Schotter und Asphalt	
<b>3 – MOTEUR / MOTOR</b>					
300-1			<b>ARTICLE 6: MOTEUR / MOTOR (300)</b>		
300-5	<b>X</b>	<b>X</b>	Un réalésage de 0,6 mm maximum est permis par rapport à l'alésage d'origine, pour autant que cela n'entraîne pas un franchissement de classe de cylindrée Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans le bloc cylindre, si la seule fonction de cette opération est la fermeture. Le rechemisage du moteur est permis dans les mêmes conditions que le réalésage, et le matériau des chemises peut être modifié. Les chemises doivent être de section interne circulaire, coaxiales avec les cylindres, sèches ou humides et distinctes entre-elles. Le planage du bloc cylindre et de la culasse est autorisé <i>Ein Aufbohren um maximal 0,6 mm, im Verhältnis zur Originalbohrung, ist unter der Bedingung erlaubt, dass dadurch die Hubraumklassengrenze nicht überschritten wird.                      Es ist erlaubt, nicht benötigte Öffnungen im Motorblock zu verschliessen, wenn der einzige Zweck dieser Massnahme das Verschliessen ist. Das Ausbüchsen des Motors ist unter den gleichen Bedingungen wie das Aufbohren erlaubt, und das Material der Laufbüchsen kann verändert werden. Die Büchsen müssen einen kreisrunden Innenquerschnitt haben, mit den Zylindern koaxial sein, trocken oder nass und voneinander getrennt sein. Das Glätten des Zylinderblocks und des Zylinderkopfes ist erlaubt.</i>		
304-1			<b>SURALIMENTATION / AUFLADUNG (304)</b>		
304-2		<b>X</b>	Turbocompresseur: Le système de suralimentation d'origine ou le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé. Aucun dispositif de suralimentation supplémentaire par rapport à l'origine n'est autorisé. Dans le cas d'une suralimentation à double étage, la bride doit être montée en amont du premier turbo vu par l'air. La bride doit avoir une dimension interne maximale de 29 mm et une dimension externe maximale de 35 mm, aux conditions données dans l'Article 255.5.1.8.3. Ce diamètre est révisable à tout moment sans préavis. Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité par une bride d'un diamètre maximum intérieur de 20,5 mm, et d'un diamètre extérieur maximum de 26,5 mm, dans les conditions précisées dans l'Article 255.5.1.8.3. Il est autorisé, par usinage ou ajout de matière, de modifier le carter du turbo pour y installer la bride (Dessin 254-4) et le capteur de régime turbo ; cette modification doit être homologuée en VR. <i>Turbolader: Das originale Aufladungssystem oder das als VR homologierte Aufladungssystem muss behalten werden.                      Im Vergleich zum Original darf keine zusätzliche Aufladungsvorrichtung eingebaut sein.                      Im Falle einer zweistufigen Aufladung muss der Drosselflansch vor dem ersten Turbolader in Luftrichtung montiert sein.                      Unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen muss der Drosselflansch ein maximales Innenmass von höchstens 29 mm und ein maximales Aussenmass von 35 mm aufweisen. Dieser Durchmesser kann jederzeit ohne Vorankündigung revidiert werden.                      Im Fall eines Motors mit zwei parallel angebrachten Kompressoren ist jeder Kompressor durch einen Drosselflansch mit einem Innendurchmesser von max. 20,5 mm und einem Aussendurchmesser von max. 26,5 mm, unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen begrenzt.                      Für das Anbringen des Drosselflansches (Skizze 254-4) und des Turbo-Drehzahlfühlers kann das Gehäuse des Turboladers durch Bearbeitung oder Materialhinzufügung geändert werden: diese Veränderung muss als VR homologiert sein.</i>		

304-3		<b>X</b>	<p>Turbocompresseur: Le système de suralimentation d'origine ou le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé. Aucun dispositif de suralimentation supplémentaire par rapport à l'origine n'est autorisé. Dans le cas d'une suralimentation à double étage, la bride doit être montée en amont du premier turbo vu par l'air. La bride doit avoir une dimension interne maximale de 32 mm et une dimension externe maximale de 38 mm, aux conditions données dans l'Article 255.5.1.8.3. Ce diamètre est révisable à tout moment sans préavis. Dans le cas d'un moteur à deux compresseurs en parallèle, chaque compresseur est limité par une bride d'un diamètre maximum intérieur de 22,6 mm, et d'un diamètre extérieur maximum de 28,6 mm, dans les conditions précisées dans l'Article 255.5.1.8.3. Il est autorisé, par usinage ou ajout de matière, de modifier le carter du ou des turbos pour y installer la bride (Dessin 254-4), cette modification doit être homologuée en VR. <i>Turbolader: Das originale Aufladungssystem oder das als VR homologierte Aufladungssystem muss beibehalten werden. Im Vergleich zum Original darf keine zusätzliche Aufladungsvorrichtung eingebaut sein. Im Fall einer zweistufigen Aufladung muss der Drosselflansch vor dem ersten Turbolader in Luftrichtung montiert sein. Unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen muss der Drosselflansch ein maximales Innenmass von höchstens 32 mm und ein maximales Aussenmass von 38 mm aufweisen. Dieser Durchmesser kann jederzeit ohne Vorankündigung revidiert werden. Im Fall eines Motors mit zwei parallel angebrachten Kompressoren ist jeder Kompressor durch einen Drosselflansch mit einem Innendurchmesser von max. 22,6 mm und einem Aussendurchmesser von max. 28,6 mm, unter den im Artikel 255.5.1.8.3 aufgeführten Bedingungen begrenzt. Für das Anbringen des Drosselflansches (Skizze 254-4) kann das Gehäuse des oder der Turbolader(s) durch Bearbeitung oder Materialhinzufügung geändert werden: diese Veränderung muss als VR homologiert sein.</i></p>
304-2-bis	<b>X</b>	<b>X</b>	<p>Echangeur d'air de suralimentation: Origine ou homologué en VR. Système de pulvérisation d'eau sur l'intercooler: Il est possible d'utiliser le système homologué en VR. <i>Ladelufttaucher: Original oder als VR homologiert. Wasserzerstäubungssystem auf den Intercooler: Das als VR homologierte System darf verwendet werden.</i></p>
305-1			<b>NOMBRE DE CYLINDRE EN RALLYES / ANZAHL ZYLINDER BEI RALLYE (305)</b>
305-2	<b>X</b>		Le nombre de cylindres est limité à 4 / <i>Die Anzahl Zylinder ist auf 4 limitiert</i>
305-3	<b>X</b>		Le nombre de cylindres est limité à 6 / <i>Die Anzahl Zylinder ist auf 6 limitiert</i>
310-0			<b>RAPPORT VOLUMETRIQUE / VERDICHUNGSVERHÄLTNIS (310)</b>
310-1	<b>X</b>		Taux Maximum / <i>Maximales Verhältnis</i> : 10,5:1
310-2	<b>X</b>		Taux Minimum / <i>Maximales Verhältnis</i> : 15:1
321-0			<b>CULASSE / ZYLINDERKOPF(321)</b>
321-1	<b>X</b>		Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans la culasse, si la seule fonction de cette opération est la fermeture. <i>Es ist erlaubt, nicht benötigte Öffnungen im Zylinderkopf zu verschliessen, wenn der einzige Zweck dieser Massnahme das Verschliessen ist.</i>
321-2		<b>X</b>	<p>Origine, seules modifications autorisées: 1. Surfaçage plan de joint maxi 1 mm pour ajustage taux (voir 310-0). 2. Usinage du passage des cames. 3. Usinage autorisé des conduits sur 20 mm à partir des faces collecteurs admission et échappement. 4. Les Dessins I et III (Dessins III-K1 &amp; III-L1 pour les véhicules homologués à partir du 01.01.2010) de la fiche d'homologation doivent être respectés. Il est autorisé de fermer les ouvertures non utilisées dans la culasse, si la seule fonction de cette opération est la fermeture. <i>Original: nur folgende Änderungen sind gestattet: 1. Behandlung der Dichtungsoberfläche um max. 1 mm zur Anpassung des Verhältnisses (vgl. 310-0), 2. Bearbeitung des Nockendurchgangs. 3. Bearbeitung der Kanäle gestattet auf 20 mm ab der Flächen der Einlass- und Auspuffkollektoren. 4. Die Skizzen I und III (Skizzen III-K1 &amp; III-L1 für ab dem 01.01.2010 homologierte Fahrzeuge) des Homologationsblattes müssen eingehalten werden. Es ist erlaubt, nicht benötigte Öffnungen im Zylinderkopf zu verschliessen, wenn der einzige Zweck dieser Massnahme das Verschliessen ist.</i></p>

324-a0			<b>INJECTION / EINSPRITZUNG (324)</b>
324-a1	<b>X</b>		<p>Tout système d'injection supplémentaire (par ex. eau) est interdit. Injecteurs: Pour l'injection directe d'essence, en tout point du circuit de carburant, la pression maximale autorisée est de 8 bars dans le circuit basse pression et de 200 bars en moyenne sur un cycle dans le circuit haute pression (injection directe seulement). <i>Jegliches zusätzliches Einspritzsystem (z.B. Wasser) ist verboten. Einspritzdüsen: Für die direkte Treibstoffeinspritzung beträgt der maximale zulässige Druck 8 bar im Tiefdruckkreis und 200 bar durchschnittlich in einem Zyklus im Hochdruckkreis (nur Direkteinspritzung).</i></p>
324-a3	<b>X</b>		<p>Les entrées dans l'ECU (senseurs, actuateurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent être homologuées en VR. Les faisceaux sont libres. Il est permis de remplacer ou de doubler le câble de commande de l'accélérateur par un autre provenant ou non du constructeur. Seuls des capteurs / actuateurs homologués en VR doivent être utilisés. Seul le système d'acquisition de données homologué peut être utilisé. Les éléments du système d'injection situés après le dispositif de mesure d'air qui régle le dosage de la quantité d'essence admise dans la chambre de combustion peuvent être modifiés mais non supprimés, pour autant qu'ils n'aient aucune influence sur l'admission d'air. <i>Die Eingänge ins ECU (Sensoren, Aktuatoren, usw.) inkl. ihre Funktionen müssen als VR homologiert sein. Die Kabelstränge sind freigestellt. Das Gasseil darf verdoppelt oder durch ein anderes, vom gleichen oder einem anderen Hersteller ersetzt werden. Es dürfen nur die als VR homologierten Geber/Aktuatoren verwendet werden. Nur das homologierte Datenerhebungsgerät ist gestattet. Nach der Vorrichtung zur Luftmessung angeordnete Elemente des Einspritzsystems, welche die Dosierung der dem Brennraum zugeführten Treibstoffmenge beeinflussen, dürfen verändert aber nicht entfernt werden, sofern sie keinen Einfluss auf die Luftzufuhr ausüben.</i></p>
324-a4		<b>X</b>	<p>Les entrées dans l'ECU (senseurs, actuateurs, etc.), incluant leurs fonctions, doivent être homologuées en VR. Les faisceaux sont libres mais doivent respecter les indications de la VO électrique. Les systèmes de préchauffage peuvent être désactivés ou supprimés. Les injecteurs peuvent être changés mais les nouveaux injecteurs doivent provenir d'un modèle de série. Les véhicules doivent être équipés d'un dispositif étouffeur permettant d'arrêter le moteur et l'alimentation. Le nombre d'injecteur et leur position doivent être conservés. Les pompes d'injection doivent être d'origine. <i>Die Eingänge ins ECU (Sensoren, Aktuatoren, usw.) inkl. ihre Funktionen müssen als VR homologiert sein. Die Kabelstränge sind freigestellt, müssen jedoch die Angaben der VO «Elektrik» entsprechen. Vorwärmesysteme können ausser Funktion gesetzt oder entfernt werden. Die Einspritzdüsen können ausgewechselt werden aber die neuen Einspritzdüsen müssen von einem Serienmodell stammen. Die Fahrzeuge müssen mit einem Erststückerdispositiv ausgerüstet sein, das gestattet, den Motor und die Treibstoffversorgung abzustellen. Die Anzahl Einspritzdüsen und ihre Anbringungslage müssen beibehalten werden. Die Einspritzpumpen müssen original sein.</i></p>
325-0			<b>ARBRE A CAMES, POULIES / NOCKENWELLE, RIEMENSCHLEIBEN (325)</b>
325-1		<b>X</b>	<p>Levée de soupape 11 mm maxi. La loi de levée doit être soit d'origine soit homologuée en VR. Le nombre et le diamètre des paliers doivent être conservés. Les Systèmes type «VVT» et «VALVETRONIC» etc. sont autorisés si d'origine. Ils peuvent être rendus inopérants. <i>Ventilhub max. 11 mm. Das Hubgesetz muss entweder original oder als VR homologiert sein. Die Anzahl und der Durchmesser der Lager müssen beibehalten werden. Die Systeme Typ «WT» oder «VALVETRONIC» etc. sind gestattet, wenn original. Sie dürfen ausser Funktion gesetzt werden.</i></p>
325-2		<b>X</b>	<p>Levée de soupape 10 mm maxi. La loi de levée doit être soit d'origine soit homologuée en VR. Les arbres à cames sont libres mais leur nombre ne doit pas être modifié. Le nombre et le diamètre des paliers doivent être conservés. Les Systèmes type «VVT» et «VALVETRONIC» etc. sont autorisés si d'origine. Ils peuvent être rendus inopérants. Si la levée maximale est supérieure à 10 mm, elle peut être conservée; dans ce cas les arbres à cames de série doivent être utilisés (sans modification). <i>Ventilhub max. 10 mm. Das Hubgesetz muss entweder original oder als VR homologiert sein. Die Nockenwellen sind freigestellt aber ihre Anzahl darf nicht verändert werden. Die Anzahl und der Durchmesser der Lager müssen beibehalten werden. Die Systeme Typ «WT» oder «VALVETRONIC» etc. sind gestattet, wenn original. Sie dürfen ausser Funktion gesetzt werden. Wenn der maximale Hub mehr als 10 mm beträgt, darf diese beibehalten werden; in diesem Fall müssen die originalen Nockenwellen (ohne Änderung) verwendet werden.</i></p>

327-a0		<b>ADMISSION / EINLASS (327a)</b>
327-a1	X	Collecteur d'admission: Origine. Le Dessin II (Dessin III-K2 pour les véhicules homologués à partir du 01.01.2010) de la fiche d'homologation Groupe A doit être respecté. Sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce en série, celle-ci peut être rectifiée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage. La liaison entre le collecteur d'admission et le collecteur d'échappement n'est pas autorisée, même si elle est montée sur le moteur de série. <i>Ansaugkollektor: Original. Die Skizze II (Skizze III-K2 für ab dem 01.01.2010 homologierte Fahrzeuge) des Homologationsblattes Gruppe A muss eingehalten werden. Unter Vorbehalt, dass es immer möglich ist, der Ursprung des Serienteils jederzeit eindeutig festzustellen, kann dieses durch Bearbeitung berichtigt, angepasst, verkleinert oder in seiner Form geändert werden. Die Verbindung zwischen Ansaugkollektor und Auspuffkollektor ist nicht statthaft, auch wenn sie auf dem Serienmotor vorhanden ist.</i>
327-d0		<b>SOUPAPES D'ADMISSION ET D'ÉCHAPPEMENT / EIN- UND AUSLASSVENTILE (327d / 328d)</b>
327-d1	X	Origine ou homologuées en VR. Les clavettes, les guides ne sont soumis à aucune restriction: il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts. <i>Original oder als VR homologiert. Für Keile und Führungen besteht keine Einschränkung; unter den Ventildfedern können Unterlegscheiben hinzugefügt werden.</i>
327-d2	X	Le matériau et la forme des soupapes sont libres. La longueur de la tige de soupape et le diamètre des soupapes ne doit pas être modifié. Les autres dimensions caractéristiques, indiquées sur la fiche d'homologation, doivent être conservées, y compris les angles respectifs des axes de soupapes. Les clavettes, les guides ne sont soumis à aucune restriction: il est autorisé d'ajouter des cales d'épaisseur sous les ressorts. <i>Das Material und die Form der Ventile sind freigestellt. Die Länge des Ventilschafts und der Ventildurchmesser dürfen nicht verändert werden. Die anderen, im Homologationsblatt aufgeführten Abmessungen einschliesslich der entsprechenden Winkel der Ventilschaften müssen beibehalten werden. Für Keile und Führungen besteht keine Einschränkung; unter den Ventildfedern können Unterlegscheiben hinzugefügt werden.</i>
327-d3		<b>ACCELERATEUR, COMMANDE DES GAZ / GASHEBEL, GASBETÄTIGUNG (327d)</b>
327-d5	X	Si le véhicule est équipé d'un système d'accélérateur à commande mécanique, ce système peut être remplacé par un autre système, mécanique ou électrique. Le nouveau système doit être homologué en VR. Le raccordement du câble d'accélérateur sur la pompe d'injection est libre. <i>Wenn das Fahrzeug mit einem mechanischen Gashebelsystem ausgerüstet ist, kann dieses System durch ein anderes, mechanisches oder elektrisches System ersetzt werden. Das neue System muss als VR homologiert sein. Die Verbindung des Gaskabels auf der Einspritzpumpe ist freigestellt.</i>
327-d8		<b>BOITIER PAPILLON / DROSSELKLAPPENGÄUßE (327d)</b>
327-d10	X	Le boîtier papillon doit être soit d'origine soit homologué en VR. Commande papillon mécanique au lieu d'électrique et vice versa si provenant d'un autre modèle de série. Seulement le kit de papillon à commande mécanique homologué ou le boîtier papillon d'origine peuvent être utilisés. <i>Das Klappengehäuse muss entweder original oder als VR homologiert sein. Klappenbetätigung mechanisch anstatt elektrisch und umgekehrt, wenn aus einem anderen Serienmodell stammend. Nur der homologierte Klappensatz mit mechanischer Betätigung oder das serienmässige Klappengehäuse dürfen verwendet werden.</i>
328-p0		<b>COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT / AUSPUFFKOLLEKTOR (328p)</b>
328-p0b	X	Le collecteur d'échappement doit être homologué en VR. <i>Der Auspuffkollektor 328-p0b muss als VR homologiert sein.</i>
328-p0b	X	Origine / Original

328-p2		<b>LIGNE D'ÉCHAPPEMENT / AUSPUFFSYSTEM (328p)</b>
328-p3a	X	Libre en aval du turbocompresseur. L'épaisseur des tubes utilisés pour réaliser la ligne d'échappement doit être supérieure ou égale à 0,9 mm, mesurée dans les parties non cintrées. La section du ou des tubes doit être équivalente à celle d'un tube de 70 mm intérieur. Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié doit être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine. Dans le cas où le modèle de série est équipé de deux sorties d'échappement, il est possible de remplacer la ligne d'échappement de série par une ligne d'échappement à une sortie ou par une ligne d'échappement à deux sorties (au moins les 2/3 de la ligne d'échappement doivent être constitués d'un tube de section maximale équivalente à celle d'un tube d'un diamètre intérieur de 70 mm.) L'emplacement de la sortie d'échappement arrière est libre. La découpe dans le parechocs arrière doit être homologuée en VR. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de la compétition en ce qui concerne les niveaux sonores. Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule. <i>Nach dem Turbolader freigestellt. Die Dicke der für die Gestaltung des Auspuffsystems verwendeten Rohre muss mindestens 0,9 mm betragen, gemessen an den nicht gekrümmten Teilen. Der Querschnitt des oder der Rohre muss der eines Rohres mit 70 mm Innenmass entsprechen. Im Falle, dass zwei Eingänge im ersten Schalldämpfer vorhanden sind, darf der Querschnitt des modifizierten Rohres die Summe der beiden Originalquerschnitte nicht übersteigen. Im Falle, dass das Serienmodell mit zwei Auspuffmündungen ausgerüstet ist, ist es gestattet, das Serien-Auspuffsystem durch ein System mit einer Mündung oder durch ein System mit zwei Mündungen (mind. 2/3 des Auspuffsystems muss aus einem Rohr mit einem, eines Rohres mit 70mm maximal Innendurchmesser entsprechenden Querschnitt bestehen) zu ersetzen. Die Lage der hinteren Auspuffmündung ist frei, Der Ausschnitt in der hinteren Stossstange muss als VR homologiert sein. Diese Freiheiten dürfen keine Karosserieänderungen zur Folge haben und sie müssen die gesetzlichen Vorschriften des Wettbewerbslandes zur Lärmbegrenzung erfüllen. Ein Schalldämpfer ist ein Teil des Auspuffsystems, bestimmt zur Reduktion des Auspuffgeräusches des Fahrzeuges.</i>
328-p3b	X	Libre en aval du turbocompresseur. En amont du turbocompresseur, les systèmes d'échappement variables sont interdits. Si le véhicule est initialement équipé d'un tel système, celui-ci doit être rendu inopérant. L'épaisseur des tubes utilisés pour réaliser la ligne d'échappement doit être supérieure ou égale à 0,9 mm, mesurée dans les parties non cintrées. La section maximale du ou des tubes doit être équivalente à celle d'un tube de 60 mm intérieur. Dans le cas où deux entrées dans le premier silencieux existent, la section du conduit modifié doit être inférieure ou égale au total des deux sections d'origine. Un seul tuyau doit être présent en sortie, sauf éventuellement si la pièce d'origine est utilisée. La sortie doit s'effectuer au même endroit que pour l'échappement d'origine. Ces libertés ne doivent pas entraîner de modifications de carrosserie et doivent respecter la législation du pays de la compétition en ce qui concerne les niveaux sonores. Un silencieux est une partie du système d'échappement destinée à réduire le niveau de bruit d'échappement du véhicule. <i>Nach dem Turbolader freigestellt. Vor dem Turbolader sind variable Auspuffsysteme verboten. Wenn das Fahrzeug serienmässig mit einem solchen System ausgerüstet ist, muss dieses ausser Funktion gesetzt werden. Die Dicke der für die Gestaltung des Auspuffsystems verwendeten Rohre muss mindestens 0,9 mm betragen, gemessen an den nicht gekrümmten Teilen. Der maximale Querschnitt des oder der Rohre muss der eines Rohres mit 60 mm Innenmass entsprechen. Im Falle, dass zwei Eingänge im ersten Schalldämpfer vorhanden sind, darf der Querschnitt des modifizierten Rohres die Summe der beiden Originalquerschnitte nicht übersteigen. Am Ausgang darf nur ein Rohr vorhanden sein, ausser wenn eventuell das Originalteil verwendet wird. Der Ausgang muss sich an der gleichen Stelle befinden wie beim Originalauspuff. Diese Freiheiten dürfen keine Karosserieänderungen zur Folge haben und sie müssen die gesetzlichen Vorschriften des Wettbewerbslandes zur Lärmbegrenzung erfüllen. Ein Schalldämpfer ist ein Teil des Auspuffsystems, bestimmt zur Reduktion des Auspuffgeräusches des Fahrzeuges.</i>
328-p5	X	Tous les véhicules peuvent être équipés d'un système de purification des gaz d'échappement homologué, dont la position est libre. Fumée : Le moteur ne doit pas produire d'émissions d'échappement visibles en conditions de course. <i>Alle Fahrzeuge können mit einem homologierten Abgasreinigungssystem ausgerüstet sein, dessen Lage freigestellt ist. Rauch: Unter Rennbedingungen darf der Motor keine sichtbare Abgase produzieren.</i>

328-p6			<b>POT CATALYTIQUE / KATALYSATOR (328p)</b>
328-p7	X		Il doit être soit de série (provenant du modèle homologué ou d'un autre modèle produit à plus de 2500 exemplaires) soit pris dans la liste technique n°8. <i>Er muss entweder serienmässig (vom homologierten Modell oder von einem anderen, in mehr als 2500 Exemplaren hergestelltem Modell herrührend) oder aus der Technischen Liste Nr. 8 genommen worden sein.</i>
328-p7b	X		Le noyau du convertisseur catalytique doit être situé au moins 150 mm avant l'extrémité du tuyau d'échappement. <i>Der Kern des katalytischen Umwandlers muss sich mindestens 150mm vor dem äussersten Ende des Auspuffrohres befinden.</i>
329-0			<b>ARBRE D'EQUILIBRAGE / AUSGLEICHWELLE</b>
	X		Toute modification doit être homologuée en VR. <i>Jegliche Veränderung muss als VR homologiert sein.</i>
330-0			<b>ALLUMAGE / ZÜNDUNG (330)</b>
330-2	X		Les bougies de préchauffage sont libres / <i>Die Vorwärmkerzen sind freigestellt</i>
333-a0			<b>LUBRIFICATION, CIRCUIT D'HUILE / SCHMIERUNG, OELKREIS (333a)</b>
333-a3	X	X	<p>Filter à huile: Le filtre est libre à condition qu'il soit interchangeable avec le filtre d'origine. Le montage d'un filtre à huile ou d'une cartouche en état de fonctionnement est obligatoire, et tout le débit d'huile doit passer par ce filtre ou cette cartouche. La conduite d'huile de série peut être remplacée par une autre.</p> <p>Afin de permettre l'installation des raccords de refroidisseur d'huile et de capteurs de température et/ou de pression, le support du filtre à huile peut être usiné ou remplacé. Il est permis d'installer un adaptateur entre le filtre à huile et le carter de filtre à huile ou entre le support de filtre à huile et le bloc moteur. Cet adaptateur peut également être muni de raccords de refroidisseur d'huile et de capteurs de température et/ou de pression.</p> <p><i>Ölfiler: Der Filter ist frei, sofern er mit dem ursprünglichen Filter austauschbar ist. Das Anbringen eines funktionstüchtigen Ölfilters oder einer funktionstüchtigen Patrone ist obligatorisch und die gesamte Ölmenge muss durch diesen Filter oder diese Patrone führen. Die serienmässige Ölleitung kann durch eine andere ersetzt werden.</i></p> <p><i>Um die Anbringung der Ölkühler-Verbindungsstücke und von Temperaturfühler und/oder Drucksensor zu gestatten, ist es erlaubt, den Ölfilterhalter zu bearbeiten oder zu ersetzen. Es ist gestattet einen Adapter zwischen dem Ölfilter und dem Ölfiltergehäuse oder zwischen dem Ölfilterhalter und dem Motorblock anzubringen. Dieser Adapter kann ebenfalls mit Ölkühler-Verbindungsstücken und Temperaturfühlern und/oder Drucksensoren ausgestattet sein.</i></p>
333-b0			<b>CARTER D'HUILE / OELWANNE (333b)</b>
333-b4	X		<p>Pompe à huile: Si la pompe à huile possède un pilotage mécanique ou électrique d'origine, celui-ci peut être supprimé ou modifié.</p> <p>La pompe à huile ainsi que son système d'entraînement doit être homologué en VR.</p> <p><i>Ölpumpe: Wenn die Ölpumpe serienmässig mit einer mechanischen oder elektrischen Steuerung versehen ist, kann diese entfernen oder abgeändert werden. Die Ölpumpe sowie deren Antrieb müssen als VR homologiert sein.</i></p>
333-b5	X	X	Accumulateur de pression d'huile: doit être d'origine ou homologué en VR <i>Öldruckakkumulator: Muss entweder original oder als VR homologiert sein.</i>

<b>4 – CIRCUIT DE CARBURANT / TREIBSTOFFSYSTEM</b>			
401-a0			<b>RESERVOIR DE CARBURANT / TREIBSTOFFTANK (401a)</b>
401-a1b		X	<p>Il doit être conforme à une des spécifications FIA (FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999) et respecter les prescriptions de l'Art. 253-14. Capacité <b>en Rallyes</b>: min 65 litres, <b>max 100 litres</b> <b>Il est autorisé de</b> placer à l'extérieur un filtre et une pompe de caractéristiques libres. Ces pièces doivent être protégées de façon adéquate. Pour les voitures à deux volumes un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit entourer le réservoir et ses orifices de remplis-sage. Pour les voitures à trois volumes, une cloison <b>ou un caisson</b> résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit séparer l'habitacle du réservoir. <i>Er muss einer der FIA-Spezifikationen (FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999) sowie den Vorschriften des Art. 253-14 entsprechen.</i> <i>Füllmenge bei Rallyes: min. 65 Liter, max 100 Liter</i> <b>Es ist gestattet</b> einen Filter und eine Pumpe mit freigestellten Charakteristiken ausserhalb des Tanks anzubringen. <i>Diese Elemente müssen wirksam geschützt werden.</i> <i>Für die Fahrzeuge mit 2 Volumen muss ein feuerfester, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichter Kasten den Tank und dessen Einfüllöffnungen umgeben.</i> <i>Für die Fahrzeuge mit 3 Volumen, muss eine feuerfeste, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichte Trennwand oder ein Kasten den Fahrgastraum vom Tank trennen.</i></p>
401-a1b		X	<p><b>Le réservoir de carburant doit être d'origine ou homologué en VR.</b> <b>Si le réservoir d'origine était équipé d'une pompe électrique et d'un filtre intérieur, il est possible en cas d'utilisation de réservoir FT3 1999, FT3.5 ou FT5, ou d'un autre réservoir homologué par le constructeur sur la fiche d'homologation de la voiture de placer à l'extérieur un filtre et une pompe de caractéristiques libres.</b> <b>Ces pièces doivent être protégées de façon adéquate.</b> <b>Pour les voitures à deux volume, un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit entourer le réservoir et ses orifices de remplissage.</b> <b>Pour les voitures à trois volumes une cloison ou un caisson résistant au feu, étanche aux flammes et aux liquides, doit séparer l'habitacle du réservoir.</b> <b>Der Treibstofftank muss als VR homologiert sein.</b> <b>Wenn der Originaltank mit einer elektrischen Pumpe und einem Aussenfilter ausgestattet war, im Falle der Verwendung eines Tanks FT3 1999, FT3.5 oder FT5 oder eines anderen vom Hersteller auf dem Homologationsblatt des Fahrzeugs homologierten Tanks, ist es gestattet, einen Filter und eine Pumpe mit freigestellten Charakteristiken ausserhalb des Tanks anzubringen.</b> <b>Diese Elemente müssen wirksam geschützt werden.</b> <b>Für die Fahrzeuge mit 2 Volumen muss ein feuerfester, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichter Kasten, den Tank und dessen Einfüllöffnungen umgeben.</b> <b>Für die Fahrzeuge mit 3 Volumen, muss eine feuerfeste, gegenüber Flammen und Flüssigkeiten dichte Trennwand oder ein Kasten den Fahrgastraum vom Tank trennen.</b></p>
402-a0			<b>CIRCUIT DE CARBURANT / TREIBSTOFFSYSTEM (402a)</b>
402-a1		X	<p>Le montage d'une pompe à essence supplémentaire est autorisé, mais elle doit être uniquement une pompe à essence de secours c'est à dire qu'elle ne peut pas fonctionner en supplément de celle autorisée. Elle doit être uniquement connectable lorsque le véhicule est arrêté et à l'aide d'un dispositif purement mécanique placé à côté des pompes.</p> <p>Il est autorisé de monter un radiateur dans le circuit de carburant (capacité maximale un litre). Il est autorisé de percer 2 trous (diamètre maximum 60 mm ou surface équivalente) dans le plancher dont la seule fonction est de faire passer les canalisations nécessaire à l'alimentation / dégazage du réservoir de carburant.</p> <p><i>Das Anbringen einer zusätzlichen Benzinpumpe ist gestattet, diese darf aber lediglich eine Not-Benzin-pumpe sein, d.h. sie darf nicht zusätzlich zu der erlaubten funktionieren.</i> <i>Sie darf nur mittels einer rein mechanischen, neben den Pumpen angebrachten Vorrichtung und im Halteszustand des Fahrzeuges angeschlossen werden können.</i> <i>Es ist gestattet, einen Kühler im Treibstoffsystem einzubauen (Inhalt max. ein Liter).</i> <i>Es ist gestattet, 2 Löcher (Höchstdurchmesser 60mm oder entsprechende Fläche) in den Boden zu bohren, deren einziger Zweck ist, die für die Treibstoffzuführung/Tankentlüftung notwendigen Leitungen durchzuführen.</i></p>