

Artículo 284 - 2016

Reglamento Específico para Vehículos Todo Terreno de Serie

(Grupo T2)

ARTÍCULO 1: DEFINICIÓN

Vehículos Todo Terreno de producción en serie.

ARTÍCULO 2: HOMOLOGACIÓN

De estos vehículos deben fabricarse, al menos, 1000 unidades idénticas, en 12 meses consecutivos y estar homologados por la FIA como vehículos Todo-Terreno de serie (Grupo T2).

ARTÍCULO 3: NÚMERO DE PLAZAS

Los vehículos tendrán espacio para acomodar, al menos, dos personas.

ARTÍCULO 4: MODIFICACIONES Y MONTAJES AUTORIZADOS U OBLIGATORIOS

Toda modificación no autorizada expresamente por el presente reglamento o por el artículo 282, o que no sea impuesta por el artículo 283, está expresamente prohibida.

Los únicos trabajos que se podrán efectuar sobre el vehículo serán los necesarios para su mantenimiento normal, o la sustitución de piezas deterioradas por el uso o por accidente. Los límites de las modificaciones y montajes autorizados se especifican a continuación. Además de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada por el uso o por accidente podrá reemplazarse por una pieza de origen idéntica a la pieza dañada.

Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los datos que figuran en la ficha de homologación.

ARTÍCULO 5: PESO MÍNIMO

Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación.

Es el peso del vehículo sin combustible, en cualquier momento de la competición y con una sola rueda de repuesto.

Los líquidos de refrigeración y el aceite de lubricación del motor, así como el líquido de frenos, deben estar en su nivel normal. Los otros depósitos de líquidos consumibles deben ser vaciados y los siguientes elementos retirados del vehículo:

- Ocupantes, su equipamiento y su equipaje;
- Los faros suplementarios que no figuren en la Ficha de Homologación;
- Útiles, herramientas, gato de elevación y piezas de recambio;
- Material de emergencia;
- Equipamiento de navegación y comunicación;
- Víveres;
- Etc.
-

El peso de la estructura de seguridad será deducido del valor medido de la manera siguiente:

- Estructura según los Dibujos 283-1A a 283-2B: **30 kg**
- Estructura según los dibujos 283-1A a 283-2B que monte cartelas y refuerzos facultativos (Artículo 283-8.3.2): **35 kg**
- Estructura según el Dibujo 283-3: **45 kg**

Ningún tipo de lastre está autorizado en los vehículos Todo Terreno de serie (Grupo T2).

ARTÍCULO 6:

6.1 Motor

Los motores de gasolina sobrealimentados están prohibidos.

Se permite reemplazar o duplicar el cable del mando del acelerador por otro que provenga, o no, del constructor.

- Encendido:

La marca y tipo de las bujías, limitador de revoluciones y cables de alta tensión son libres.

La caja y las piezas de la unidad electrónica de control (ECU) relativas al encendido son libres; no obstante, el sistema debe ser completamente intercambiable con la unidad de origen.

La instalación de origen debe ser conservada y no puede ser modificada.

Los sensores y actuadores en el lado de entrada no pueden modificarse, ni tampoco su función.

No se podrá añadir ningún sensor, incluso con la única finalidad de la obtención de datos.

Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.

En el caso en que un modelo esté equipado con un circuito eléctrico multiplexado, se permite el uso de cableado junto con una unidad electrónica de control homologada como Variante Opción.

Todo sistema de captación de datos queda prohibido, salvo el que monte el vehículo homologado.

Sólo el sistema de captación de datos que monte el vehículo de serie puede ser usado. En ningún caso puede ser modificado o registrar parámetros adicionales.

- Circuitos de refrigeración:

El radiador que contiene el refrigerante es libre, así como el tipo de termostato, que puede retirarse. El emplazamiento y los puntos de anclaje de origen del radiador de serie deberán conservarse.

Está permitido añadir un ventilador eléctrico a condición de que sea montado en algún vehículo de serie y que sea regularmente comercializado.

Esto aplica también al sistema de lubricación del motor, al sistema de lubricación de la transmisión y al sistema hidráulico de dirección asistida.

- Carburadores:

Debe mantenerse el sistema original.

Los elementos del carburador que controlan la cantidad de gasolina que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire.

- Inyección:

Debe mantenerse el sistema original.

Los elementos del sistema de inyección situados aguas abajo del dispositivo de medición del caudal de aire que regula la cantidad de combustible que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, pero no suprimirse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire.

La unidad electrónica de control (ECU) para la inyección es libre. Las entradas de la ECU (sensores, actuadores, etc.), incluidas sus funciones, deben ser las de serie.

Se prohíbe añadir un interruptor en el cableado original entre la unidad de control electrónica y un sensor y/o actuador.

Las salidas de la centralita electrónica deben mantener sus funciones de origen según la ficha de homologación.

En el caso en que un modelo esté equipado con un circuito eléctrico multiplexado, se permite el uso de cableado junto con una unidad electrónica de control homologada como Variante Opción.

Será necesario asegurarse de que los sensores usados por un vehículo equipado con un circuito eléctrico multiplexado pueden conservarse con el cableado homologado.

Los inyectores pueden modificarse o sustituirse con el fin de modificar su caudal, pero sin modificar su principio de funcionamiento o sus anclajes.

La rampa de inyección puede reemplazarse por otra de libre diseño pero dotada de conectores

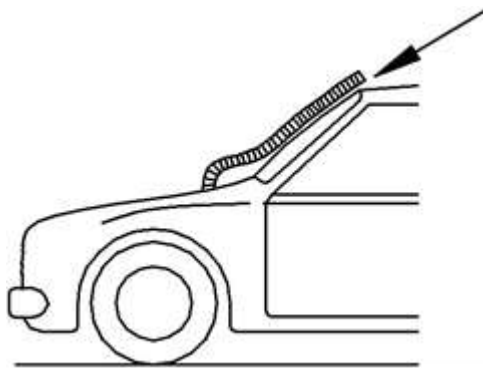
roscados destinados a conectar las canalizaciones y el regulador de presión de combustible, siempre y cuando la fijación de los inyectores sea idéntica a la de origen.

- Filtro de aire:

El filtro de aire, su alojamiento y el conducto entre ese alojamiento y la atmósfera son libres, pero el alojamiento deberá

permanecer en su emplazamiento de origen, el aire no podrá tomarse del habitáculo, las modificaciones no deberán afectar a la estructura del vehículo y la instalación deberá estar enteramente situada en el compartimento motor.

Es posible hacer un orificio de un diámetro máximo de 10 cm en el capó o las aletas delanteras para la alimentación de aire al motor, y colocar un tubo de un diámetro interior máximo de 10 cm (ver dibujo 255-13).



255-13

Brida (motores de gasolina atmosféricos):

Todos los motores atmosféricos de gasolina deben estar equipados con una brida.

Con el único fin de fijar esta brida reglamentaria, se autoriza a modificar la canalización entre el alojamiento del filtro y la mariposa.

No debe ser posible desmontar la brida sin utilizar herramientas.

Para motores con más de dos válvulas por cilindro, el sistema de admisión de aire deberá estar equipado con una brida de, al menos, 3 mm de longitud y, con un diámetro máximo interior (d) de:

- 32 mm para vehículos hasta 4000 cm³
- 35 mm para vehículos hasta 6000 cm³
- 38 mm para vehículos de más de 6.000 cm³

Para motores con dos válvulas por cilindro y motores rotativos, se aplicará la siguiente fórmula:

$$D2V = [(D - 1) \times 1,066] + 1$$

el resultado se redondeará al 0,1 mm más cercano.

$$Drotativo = [(D - 1) \times 1,10] + 1$$

el resultado se redondeará al 0,1 mm más cercano.

Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

Todo el aire suministrado al motor debe pasar a través de esta brida que debe estar hecha de metal o una aleación metálica.

La brida debe estar situada entre el sistema de filtrado del aire y el colector de admisión.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación.
Debe ser visible y poder inspeccionarse y precintarse fácilmente sin la ayuda de herramientas.
El conducto entre la brida de aire y el motor debe ser hermético, de modo tal que, si la brida resulta totalmente bloqueada, el motor se ahogue.
Es posible utilizar 2 bridas a condición de dividir por 1,4142 el diámetro normalmente utilizado para una brida.
El diámetro exterior de la brida en su punto más estrecho debe ser menor de $(d) + 6\text{mm}$, y debe mantenerse un mínimo de 5mm hacia cada lado del cuello.

Brida (motor diesel sobrealimentado):

Todos los motores diesel sobrealimentados deben estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor.

Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que deberá respetar lo siguiente:

El diámetro máximo interno (d) de la brida es:

- **39 mm para motores de hasta 5.000 cm³**
- **43 mm para motores de más de 5.000 cm³ y hasta 6.000 cm³**
- **46 mm para motores de más de 6.000 cm³**

Nota : Ver Artículo 282-3.2 para el cálculo de la cilindrada.

Este diámetro debe mantenerse sobre una longitud mínima de 3 mm medido aguas debajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los álabes de la rueda (ver dibujo 254-4).

Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a $(d)+6$ mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de éste.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor, o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor.

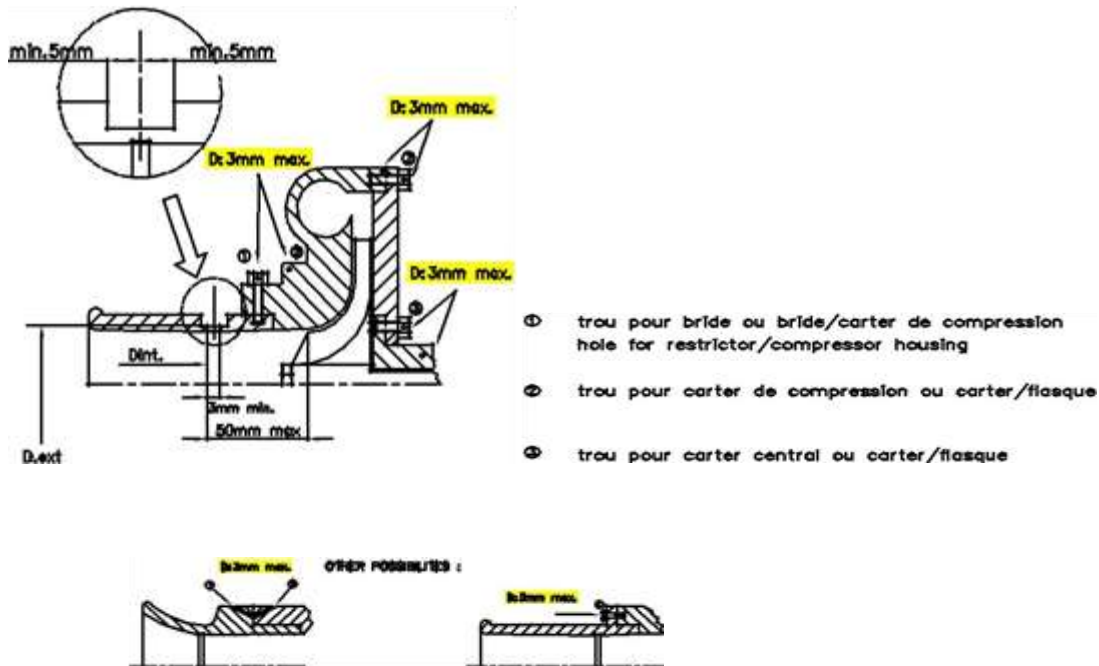
El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado.

Para la instalación de esta brida, se permite retirar y añadir material en la carcasa del compresor, con el único propósito de fijar la brida sobre dicha carcasa.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y sólo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 254-4).

Debe ser visible y poder inspeccionarse y precintarse fácilmente sin la ayuda de herramientas.



254-4

Se autoriza una brida solidaria (no desmontable) de la carcasa del compresor. En este caso, el diámetro exterior a nivel del cuello es libre. Es posible utilizar 2 bridas a condición de dividir por 1,4142 el diámetro normalmente utilizado para una brida.

- Distribución:

Los muelles y el juego de las válvulas son libres, pero los árboles de levas (incluido el perfil de las levas) deberán permanecer de serie.

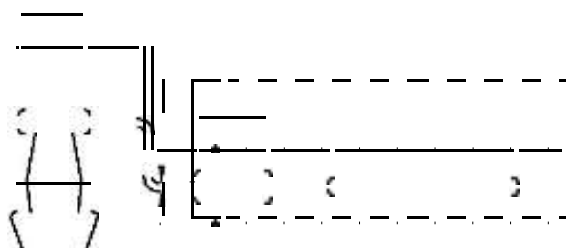
- Bomba de alimentación:

El número y el principio de funcionamiento de las bombas de alimentación son libres. Los soportes del motor y de la caja de cambios deben ser los de origen u homologados. Si los soportes son los de origen, el material del elemento elástico es libre.

- Escape:

Es posible:

- retirar el interior del silencioso de origen;
- o bien modificar el escape desde el primer catalizador hasta la salida (Dibujo 254-3); las dimensiones máximas del conducto serán las del tubo situado aguas arriba del primer silencioso. La salida debe ser trasera, o bien, lateral.



En el caso de que existan dos entradas al primer silencioso, la sección del conducto modificado deberá ser menor o igual que el total de las dos secciones originales.

Estas libertades no deben entrañar ninguna modificación de la carrocería y deben respetar la legislación del país de la competición en lo que concierne a los niveles sonoros.

Si se añade un silencioso de escape, debe ser como el de origen y debe contener un material absorbente del ruido. Las piezas suplementarias para el montaje del escape están autorizadas.

Convertidor catalítico:

Si un modelo de vehículo está homologado en dos versiones (convertidor catalítico y otro), los vehículos correspondientes deberán estar en conformidad con alguna de las dos versiones, sin que se admita ningún tipo de combinación de ambas.

El convertidor catalítico es considerado como un silencioso y puede ser desplazado.

Si está directamente fijado sobre el colector, el catalizador podrá ser reemplazado por una pieza cónica de la misma longitud y con las mismas dimensiones en entrada y salida.

Después de esta pieza el escape es libre con un diámetro de tubo como máximo igual al de la salida del catalizador.

Si el catalizador forma parte integrante del colector de escape, es posible retirar únicamente la parte interna del catalizador.

- Controlador de la velocidad de crucero:

Este controlador puede desconectarse.

-

- Paneles aislantes:

Siempre que se respete el peso mínimo, estos paneles pueden suprimirse, así como las pantallas de plástico que tengan la finalidad de cubrir los elementos mecánicos en el compartimento motor y que cumplan únicamente una función estética.

- Aire acondicionado:

Es posible retirar el sistema de aire acondicionado de un vehículo homologado con dicho sistema, siempre que se respete el peso mínimo.

6.2 Transmisión

Las juntas de articulación de accionamiento de la caja de cambios son libres.

- Embrague: El disco es libre, salvo en lo que concierne al número y al diámetro.

- Los sistemas automáticos de bloqueo/desbloqueo de los diferenciales están autorizados con la condición de que estén homologados como Variante de Producción (VP) y que no se modifiquen.

6.3 Suspensión

6.3.1) Es posible cambiar por acero el material de los triángulos de la suspensión, siempre que el peso del nuevo triángulo sea mayor que el peso del triángulo original y que todo lo demás se conserve igual.

Se permite el refuerzo de la suspensión y sus puntos de anclaje por adición de material.

Los refuerzos de suspensión no deben permitir a dos partes separadas ser unidas para formar una sola.

En el caso de suspensión oleoneumática, las esferas pueden cambiarse así como sus dimensiones, forma y material, pero no su número. Una llave, ajustable desde el exterior del vehículo, puede montarse sobre las esferas.

6.3.2) Eje rígido:

Si se usa un eje rígido, las piezas originales pueden reforzarse pero de un modo que aún pueda reconocerse la pieza original.

6.3.3) Correas:

Se permiten montar correas de recorrido de suspensión delanteras y posteriores.

6.3.4) Muelles: Muelles helicoidales:

La longitud es libre, así como el número de espiras, el diámetro del hilo, el diámetro exterior, el tipo de muelle (progresivo o no) y la forma de los asientos del muelle.

Los resortes neumáticos u oleoneumáticos pueden reemplazarse por resortes helicoidales con la única condición de que sean homologados en VO.

Ballestas:

La longitud, la anchura, el espesor y la curvatura vertical, son libres. Se recomienda encarecidamente la instalación de protecciones de gemelos. El número de láminas es libre.

Barras de torsión:

El diámetro es libre.

6.3.5) Amortiguadores:

Libres, siempre que se mantenga su tipo (telescópico, de brazo, etc.) y su principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto, etc.).

No deben tener otra función que la de amortiguador.

La comprobación será efectuada de la siguiente forma:

Una vez desmontados los muelles y/o barras de torsión, el vehículo debe caer por gravedad hasta el tope del amortiguador en menos de cinco minutos.

No obstante, si se sustituyen por amortiguadores con un principio de funcionamiento diferente que los de serie, requerirán la aprobación de la FIA.

El número de amortiguadores se limita a dos por rueda.

Ningún otro elemento, aparte de aquellos cuya única función sea permitir la instalación de un amortiguador adicional, podrá añadirse a la suspensión y/o suprimirse de esta.

En el caso de un vehículo que solo tiene un amortiguador por rueda, el montaje de este amortiguador es libre, siempre que no se añada o elimine ningún elemento de la suspensión, excepto aquellos necesarios para la fijación del amortiguador.

Los depósitos de fluido para los amortiguadores pueden fijarse en los pasos de rueda, o bien, en el chasis.

Una modificación local del chasis o del monocasco se autoriza únicamente si su objetivo es el anclaje del amortiguador, pero no deberá situarse más lejos de 320mm del nuevo punto de fijación del lado del monocasco.

6.3.6) Suspensión McPherson:

En el caso de que para sustituir un elemento de suspensión tipo Mac-Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica, sea necesario cambiar el elemento telescópico, las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen y tener los mismos puntos de anclaje. La forma de los asientos de los muelles en las suspensiones Mac-Pherson es libre. Su material es libre.

6.4 Ruedas y neumáticos

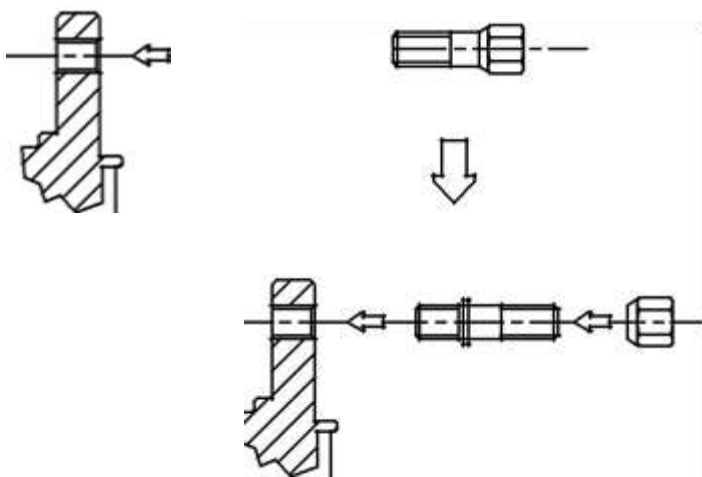
Las ruedas son libres, siempre que se respeten el diámetro (Artículo 801.a) y la anchura (Artículo 801.b) homologados, que se consideran como máximos.

Deberán estar cubiertas por las aletas.

Los neumáticos son libres a condición de que puedan montarse sobre estas ruedas, pero los neumáticos de clavos y las ruedas de motocicleta están prohibidos.

La rueda de repuesto podrá desplazarse al interior del habitáculo, a condición de que esté sólidamente fijada y de que no esté instalada en el espacio reservado a los ocupantes.

El cambio de las fijaciones de las ruedas, de tornillos a espárragos y tuercas, podrá hacerse a condición de respetar el número de puntos de anclaje y el diámetro de las partes roscadas como se indica en el dibujo 254-1.



254-1

6.5 Sistema de frenado

Los discos y las pinzas deben ser de origen u homologados en Variante Opción (VO).

Los forros de freno son libres, así como su fijación (remachado, pegado, etc.), a condición de que la superficie de rozamiento no aumente. Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse. En el caso de vehículos equipados con servofreno, este dispositivo puede desconectarse. Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos.

Las conducciones de los frenos pueden sustituirse por conducciones tipo aviación.

En el caso de un vehículo que tenga homologado un sistema antibloqueo de frenos, este podrá desmontarse enteramente de vehículo de competición.

Puede reemplazarse el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico, pero en este caso un circuito de frenos en diagonal (en X) o el sistema original es obligatorio.

Se debe mantener la función del freno de estacionamiento.

Se permite modificar la posición del freno de mano hidráulico, siempre que permanezca en el emplazamiento homologado (en el túnel central, etc.).

6.6 Carrocería

6.6.1) Exterior:

Los embellecedores de rueda deben retirarse.

Las piezas de insonorización en plástico pueden ser retiradas total o parcialmente del interior del paso de rueda.

Se pueden montar protectores de faros, siempre que su única función sea cubrir el vidrio del faro, sin influir en la aerodinámica del vehículo.

Se recomienda el montaje de protecciones inferiores, a condición de que sean realmente protecciones que respeten la altura mínima al suelo, que sean desmontables y que estén concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósito, transmisión y escape.

Se recomienda la instalación de un para-búfalos sobre el paragolpes. Esta rejilla protectora debe ser independiente de la estructura del vehículo y no debe reforzarlo ni contribuir a su rigidez. Este para-

búfalos debe estar construido con tubos y sus anclajes deben estar situados sobre el parachoques de origen. No debe tener otra función significativa, que no sea la protección y servir de fijación para faros adicionales.

Las ventanas laterales y posteriores situadas por detrás del piloto pueden estar hechas de un material no transparente, o sustituirse por un material transparente con un espesor mínimo de 3 mm. El perfil de la carrocería no debe modificarse como resultado de estas libertades. Su fijación es libre, los mecanismos pueden retirarse, varios paneles cubriendo una abertura pueden sustituirse por uno solo, y lo mismo se aplica para las ventanillas de las puertas laterales.

El panel de vidrio de un techo solar, puede sustituirse por una plancha de metal con un espesor mínimo de 1,5 mm, con fijaciones adicionales, si fuera necesario.

Se puede utilizar cualquier sistema para bloquear el tapón del depósito de combustible.

Podrá retirarse el soporte de origen de la rueda de repuesto, si constituye un peligro en el exterior de la carrocería y si esta rueda se ha trasladado al interior del habitáculo (ver Artículo 6.4). Se autoriza el montaje de retrovisores exteriores, así como el cambio de los limpiaparabrisas delanteros y traseros.

El sistema de limpia luneta trasera puede retirarse.

Solo se permiten los cabrestantes eléctricos, instalados sin ninguna modificación en la estructura del vehículo, que no sean las necesarias para permitir la fijación del cabrestante mediante tornillos.

6.6.2) Habitáculo:

Todas las piezas innecesarias del sistema de cinturón de seguridad de origen pueden retirarse.

Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, etc.), con la condición expresa de que no afecten, ni siquiera de manera secundaria, al rendimiento mecánico del motor, la dirección, la robustez, la transmisión, el frenado o la estabilidad.

Los mandos deberán ser los previstos por el constructor, incluida su función original, pero podrán adaptarse para hacerlos más utilizables o más accesibles: por ejemplo, añadir una extensión en la palanca del freno de mano, o una placa adicional en el pedal de freno, etc.

En particular, se permite lo siguiente:

- 1) Se podrán instalar libremente instrumentos de medición, contadores, etc., adicionales siempre que su montaje no presente ninguna característica peligrosa.
- 2) La bocina puede cambiarse. Se puede añadir otra a disposición del pasajero o del piloto.
- 3) El mecanismo de la palanca del freno de mano puede adaptarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano "fly-off").
- 4) Se pueden añadir cubreasientos a los asientos de origen, incluso del tipo baquet, siempre que se respeten las disposiciones del Artículo 253-16. Se pueden retirar los asientos traseros, a condición de que un panel estanco separe el habitáculo del compartimento del motor y/o del depósito de combustible.
- 5) Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera así como bolsillos adicionales a las puertas.
- 6) El volante de dirección es libre.
- 7) Se autoriza a sustituir los elevalunas eléctricos por otros manuales.
- 8) Las alfombrillas son libres y, por lo tanto, pueden retirarse.
- 9) Se permite retirar los materiales de insonorización y los guarnecidos.
- 10) Los paneles de las puertas pueden hacerse de chapa metálica de 0,5 mm de espesor mínimo, de fibra de carbono de al menos 1 mm de espesor o de otro material sólido y no inflamable de 2 mm de espesor como mínimo.

6.6.3) Refuerzos:

Se permite reforzar las partes suspendidas del chasis y de la carrocería mediante el añadido de piezas y/o material, en las condiciones siguientes:

La forma de la pieza/del material de refuerzo debe adaptarse a la superficie de la pieza a reforzar, conservando una forma similar, y tener el espesor máximo siguiente medido a partir de la superficie de la pieza original:

- 4 mm para los refuerzos de acero,
- 12 mm para los refuerzos de aleación de aluminio.

Para los elementos de la carrocería, la pieza/el material de refuerzo debe situarse en la parte no visible del exterior.

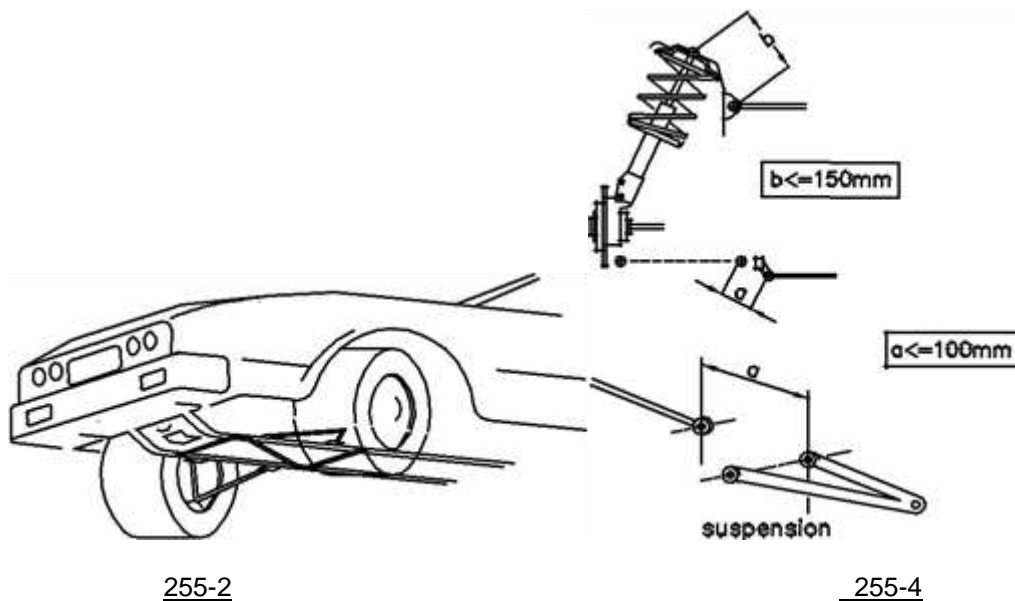
Se permiten los nervios para aumentar la rigidez, pero se prohíben secciones huecas.

La pieza/ el material de refuerzo no puede realizar una función diferente de la de refuerzo.

Pueden montarse barras de refuerzo, siempre que sean desmontables y estén atornillados sobre los puntos de anclaje de la suspensión a la carrocería o sobre los soportes de los resortes de la suspensión. Se permite realizar un taladro en la parte superior del anclaje con el fin de fijar estas barras.

La distancia entre un punto de anclaje de suspensión y un punto de anclaje de la barra debe ser inferior a 100mm, a menos que la barra sea un refuerzo transversal homologado con la estructura de seguridad, o salvo en el caso de una barra superior fijada a una suspensión Mac-Pherson o similar.

En este último caso, la distancia entre el punto de anclaje de la barra y el punto de articulación superior debe ser 150mm (dibujos 255-2 y 255-4).



Fuera de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos.

6.6.4) Si la rueda de repuesto está situada originalmente en un alojamiento cerrado y se sustituye por una rueda más ancha (ver Artículo 6.4) situada en ese emplazamiento, será posible eliminar, de la tapa del alojamiento de la rueda, la superficie inducida por el diámetro de la nueva rueda (Dibujo 254-2).

6.7 Sistema eléctrico

- **Batería:** La marca, la capacidad y los cables de la batería son libres. La tensión y el emplazamiento de la batería deben conservarse.

- **Generador:** Se autoriza la sustitución por un generador de mayor potencia. Una dinamo no puede sustituirse por un alternador, ni viceversa.

-

- **Sistema de iluminación:** Se autorizan faros suplementarios incluidos sus relés correspondientes, a condición de no sobrepasar un total de ocho faros (no incluidos los pilotos de posición) y de que esto sea aceptado por la leyes del país. No se podrán instalar por empotramiento.

El número de faros y luces exteriores deberá ser par. Los faros de origen pueden dejarse inoperantes y pueden cubrirse con cinta adhesiva. Pueden reemplazarse por otros, a condición de que se respeten las disposiciones de este artículo.

- Se permite añadir fusibles al circuito eléctrico.

-

6.8 Circuito de combustible

Se permite instalar un depósito FT3 1999, FT3.5 ó FT5 y sus accesorios (en conformidad con los diferentes artículos del reglamento), alimentando el depósito de origen a través de una conexión sobre el conducto de llenado de origen. En este caso, el respiradero del depósito original deberá pasar por el depósito FT3 1999, FT3.5 o FT5, deberán conservarse todos los conductos de combustible de origen, y los nuevos conductos y accesorios que monte el depósito FT3 1999, FT3.5 o FT5 deberán cumplir con las disposiciones del Artículo 283-3.2.

6.9 Gato

El gato es libre, y los puntos de levantamiento pueden cambiarse por otros, que no tengan otra función.