



confederación deportiva
automovilística sudamericana



2018

Reglamentación específica para T3 CODASUR

Artículo modificado	Fecha de aplicación	Fecha de publicación

Vehículos terrestres propulsados mecánicamente por un solo motor, con **4 ruedas**, impulsados por sus propios medios, y en los que el dispositivo de propulsión y de dirección son controlados por un conductor a bordo del vehículo.

Estos coches pueden ser construidos a la unidad, pero deben ser registrados en un país y deben cumplir con la Convención Internacional sobre la circulación vial en lo que respecta a la iluminación.

Los vehículos con tracción en las 4 ruedas se designan 4x4 y los vehículos de tracción en 2 ruedas se designan 4x2 en los artículos siguientes.

Marca del automóvil

Una "marca de automóvil" corresponde a un coche completo.

Cuando el fabricante de automóviles instala un motor que no fabrica, el coche se considera como un híbrido y el nombre del fabricante del motor puede estar asociado con el del fabricante de automóviles.

En caso de que un coche híbrido gane un título del campeonato, copa o trofeo, este será otorgado al fabricante del coche.

ART. 1 OBLIGACIONES

Los vehículos del grupo T3 CODASUR deben cumplir con las prescripciones generales y con el equipo de seguridad definidos en los artículos 282 y 283, respectivamente.

Cualquier depósito que contenga aceite o combustible debe estar situado en la estructura principal del vehículo.

Se autorizan los tanques de combustible que corresponden a las normas FT3-1999, FT3.5-1999 o FT5-1999 u originales sin modificaciones (**con fijaciones originales**).

La carcasa de protección del depósito (véase el artículo 283 – 14.2) debe estar situada en la parte trasera del arco principal de la barra antivuelco.

Ninguna parte de este alojamiento puede estar situada a menos de 40 mm por encima de la superficie de referencia.

Superficie de referencia:

Plano definido por la cara inferior de los tubos más bajos del chasis que se encuentran dentro de la proyección vertical del depósito de combustible (dibujo 285-1).

Todos los vehículos deben tener una placa de protección, de aleación de aluminio o de acero, de 6 mm de espesor mínimo, instalada directamente en el chasis debajo de cualquier parte del tanque (s) situada a menos de 200 mm por encima de la superficie de referencia.

El número de puntos de aspiración se limita a 2 y la presión de las bombas de succión no debe ser superior a 1 bar.

El número de salidas de combustible está limitada a 2.

Fuera de los tanques, la capacidad máxima es de 6 litros de combustible.

PARA 4X2 - validado desde 01/01/2016

Los tanques de combustible pueden situarse por delante del arco principal.

El tanque debe estar contenido en una carcasa a prueba de fugas fijada al chasis/estructura de seguridad.

ART. 2 CHASIS Y ESTRUCTURA DE SEGURIDAD

Sólo se autorizan chasis de estructura tubular en aleaciones a base de hierro.

No se autoriza a quitar ni cortar ningún tubo del chasis original. En caso de reforzar dicho chasis, el espesor de los tubos no debe ser inferior a 1,5 mm.

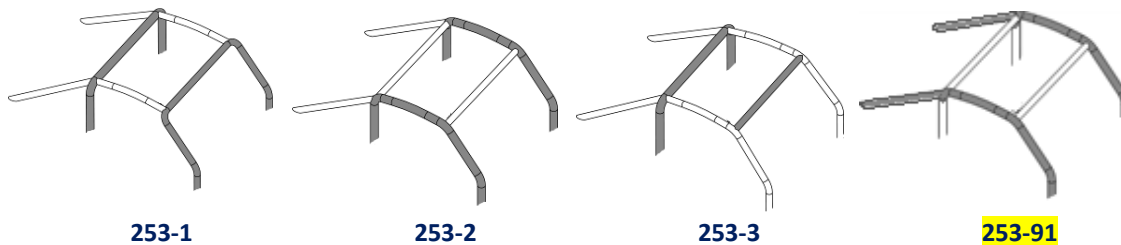
Se permite reforzar con tubos sin costura la estructura de seguridad original del vehículo previa autorización del departamento técnico de la ADN.

O se podrá contruir en tubo sin costura una nueva estructura, respetando los puntos de fijación originales al chasis, previa autorización del departamento técnico de la ADN.

Estructura base

Todos los tubos de la estructura de seguridad definidos en los dibujos 253-1, 253-2, 253-3, 253-91 deben tener una sección mínima de:

50x2 mm (2.0"x0.083 ") o 45x2.5 mm (1.75"x0.095 ").



Tirantes y refuerzos obligatorios

Tirantes diagonales

La estructura debe llevar unos tirantes diagonales definidos en:

- Dibujos 283-8 y 253-7.

En el caso del Dibujo 283-8, la distancia entre los dos soportes en la carrocería/chasis no debe ser superior a 400 mm. Los miembros deben ser derechos y pueden ser desmontables.

El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a no más de 100 mm de su unión con el tirante trasero, o el tirante trasero a no más de 100 mm de su unión con la barra antivuelco principal.

El extremo inferior de la diagonal debe unir la barra antivuelco principal o del tirante trasero a no más de 100 mm del pie de montaje (excepto en el caso del Dibujo 283-8) (ver Dibujo 253-52 para la medición).



Tirantes de puertas

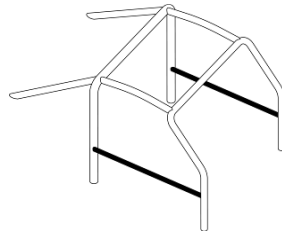
Se deberá montar al menos un tirante longitudinal a cada lado del vehículo en la zona de la puerta (ver dibujo 253-8).

El (los) tubo(s) que compongan este refuerzo deben estar incorporados a la estructura de seguridad, y su ángulo con el tubo horizontal no debe superar los 15º (inclinado hacia abajo y hacia delante).

El diseño debe ser idéntico en ambos lados.

La protección lateral estará situada tan alta como sea posible y si consiste en una sola barra, estará situada a al menos 10 cm desde el fondo del asiento, pero en todos los casos sus puntos de anclaje superiores no estarán a más de la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base.

Dicha barra deberá estar anclada al chasis original, soldada o abulonada según Art. 283 - 8.3.2.4



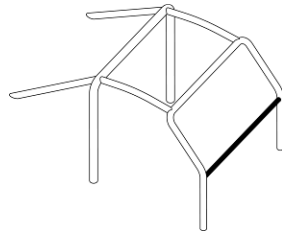
253-8

Miembro transversal

El miembro transversal (253-29) fijado al arco delantero es obligatorio, pero no debe ocupar el espacio reservado para los ocupantes.

Debe ser recto. Debe estar situado tan alto como sea posible, pero su borde inferior no debe estar situado por encima del punto más elevado del salpicadero.

No debe posicionarse por debajo de la columna de dirección.



253-29

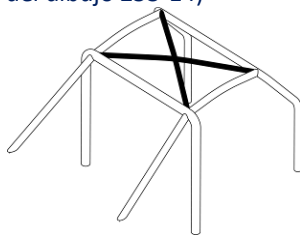
Elementos de refuerzo de techo

La parte superior de la estructura de seguridad debe cumplir con los dibujos 253-12, 253-13 y 253-14.

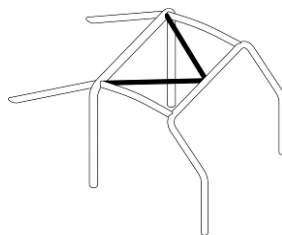
Los refuerzos pueden seguir la curvatura del techo.

Para competiciones sin copiloto, en el caso del dibujo 253-12 solamente, puede montarse un solo refuerzo pero su conexión delantera debe estar situada del lado del piloto.

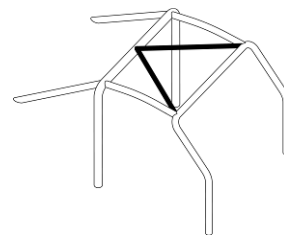
Los extremos de los refuerzos deben estar a menos de 100mm de la unión entre arcos y miembros (exceptuando la punta de V del dibujo 253-14)



253-12



253-13



253-14

Pilar de refuerzo del parabrisas

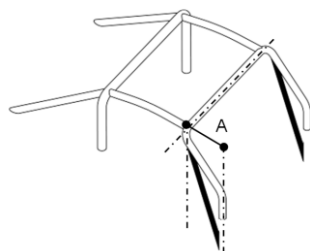
Los refuerzos del pilar del parabrisas deben estar montados a cada lado del arco delantero (ver dibujo 253-15).

Este refuerzo puede ser curvado a condición de que sea rectilíneo en vista lateral y que el ángulo de la curvatura no exceda 20°.

Su extremo superior debe estar a menos de 100mm de la unión entre el arco delantero (lateral) y el miembro longitudinal (transversal).

Su extremo inferior debe estar a menos de 100mm del pie de anclaje (delantero) del arco delantero (lateral).

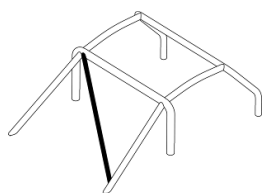
Si este refuerzo intersecta las barras de la puerta, debe dividirse en varias partes.



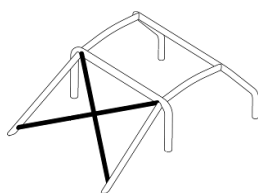
253-15

Tirantes y refuerzos **altamente recomendados**

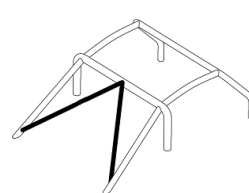
Se deben colocar refuerzos entre tirantes traseros (253-20, 253-21, 253-22). En el caso de que se instale un refuerzo en el techo de acuerdo con el dibujo 253-14, es obligatorio usar el esquema del dibujo 253-22



253-20



253-21



253-22

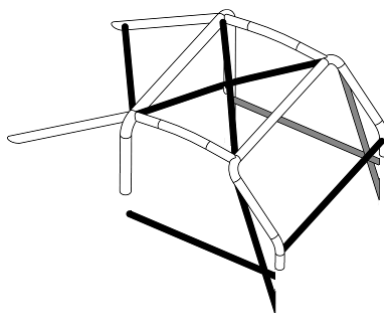
La parte posterior del tubo principal de la barra antivuelco en su nivel del pie de anclaje no debe colocarse más de 980 mm (1150 mm de 4x2) desde el centro de la rueda trasera (ver dibujo 285-1).

Una almohadilla con material de 60-240 g / m², con un espesor mínimo de 40 mm, deberá colocarse en el volante sobre una superficie mínima de 20 000 mm² (200 cm²) para proteger la cara del conductor.

El coche debe tener una estructura inmediatamente detrás del asiento del conductor que sea más ancha que los hombros y se extienda por encima de ellos cuando se está sentado normalmente en el coche con el cinturón de seguridad abrochado.

Configuración mínima de la estructura de seguridad

La configuración mínima de la estructura de seguridad se define como sigue:



El entre ejes deberá ser el original del modelo, siendo el límite máximo de 2700mm.

ART. 3 CARROCERÍA

3.1 Exterior

El chasis debe ser un chasis tubular de acero.

La longitud máxima total es de 3550 mm.

El ancho máximo de la carrocería es de 2100 mm sin espejos retrovisores.

Un parabrisas es opcional.

Sin embargo, debe haber uno, debe estar hecha de vidrio laminado con independencia de su forma y superficie.

Si el parabrisas está pegado, debe ser posible retirar las puertas delanteras o las ventanas de las puertas de entrada desde el interior de la cabina sin necesidad de utilizar herramientas.

Todas las partes de la carrocería deben ser cuidadosa y completamente terminadas, sin partes temporales o improvisadas y sin aristas vivas.

El vehículo debe tener un techo de plástico, aluminio o compuesto, de espesor mínimo de 2 mm para aluminio o 3 mm para otro material.

Ninguna parte de la carrocería puede presentar bordes o puntas filosas.

La carrocería de cada vehículo debe estar hecha de un material duro, no transparente se extienda hacia arriba al menos hasta el centro del volante sin ser inferior a 420 mm por encima del plano determinado por el plano de montaje del asiento del conductor, y debe proporcionar protección contra piedras sueltas.

Ninguno de los componentes mecánicos puede ser visible desde arriba, con la excepción de los amortiguadores, radiadores, ventiladores, ruedas y ruedas de repuesto, incluyendo sus puntos de anclaje y fijación (ver dibujo 285-1).

La carrocería debe alcanzar, o extenderse hacia atrás al menos hasta el nivel del borde superior de la llanta.

Todas las partes que tengan una influencia aerodinámica y todas las partes de la carrocería se deben asegurar de forma rígida a la parte totalmente suspendida del vehículo (conjunto chasis/ carrocería), no deben tener ningún grado de libertad, deben estar firmemente sujetadas y deben permanecer inmóviles en relación con esta parte cuando el coche esté en movimiento.

El vehículo debe estar equipado con dos espejos retrovisores, uno a cada lado del coche, para proporcionar vistas eficientes en la parte trasera.

Cada espejo debe tener una superficie mínima de 90 cm².

Los comisarios técnicos deben tener la seguridad, por medio de una demostración práctica, que el conductor, sentado normalmente, puede ver claramente a los vehículos siguiéndolo.

Con este fin, el conductor debe identificar letras o figuras, 15 cm de alto y 10 cm de ancho, que se muestran de forma aleatoria en los paneles colocados detrás del coche de acuerdo con las siguientes instrucciones:

- Altura	Entre 40 cm y 100 cm desde el piso.
- Ancho	2 m a cada lado de la línea central del vehículo
- Posición	10 metros detrás de la línea central del eje trasero del coche.

Las cámaras de visión trasera están permitidas siempre que no se puedan mover.

3.2 Interior

La dimensión entre el piso de la cabina y la parte inferior del asiento no debe ser inferior a 100 mm si no hay tanque de combustible debajo del asiento.

El eje de la caja de pedal debe estar situado detrás o directamente encima del eje de las ruedas delanteras.

La carrocería debe estar diseñada para garantizar la comodidad y seguridad del piloto y posibles copilotos.

Ninguna parte de la carrocería puede presentar bordes o puntas filosas.

Ninguna parte mecánica puede sobresalir en el interior de la cabina.

Las ventanas de inspección están autorizadas en el piso del habitáculo.

La superficie total de los orificios de inspección se limita a 750 cm² (excluidas las ventanas de inspección para filtros de aire, sistema de aire acondicionado y conductos de refrigeración para los ocupantes).

Deben permitir que el habitáculo permanezca a prueba de fugas y a prueba de fuego.

Cualquier equipamiento que pudiera implicar un riesgo debe ser protegido o aislado y no deberá estar situado en el habitáculo.

Los coches deben tener aberturas laterales que permiten la salida del piloto y posibles copilotos.

Las dimensiones de estas aberturas deben ser tales que sea posible encajar en ellas un rectángulo, de al menos, 500 mm de ancho y 500 mm de altura, medidos verticalmente, y las esquinas pueden estar redondeadas con un radio máximo de 150 mm.

Las puertas con ventanas deben tener una abertura hecha de material transparente y en la que sea posible colocar un paralelogramo con lados horizontales, de un mínimo de 400 mm.

La altura medida en la superficie de la ventana de forma perpendicular a los lados horizontales deben ser de al menos 250 mm.

Los ángulos pueden estar redondeados, con un radio máximo de 50 mm. Las mediciones se toman a través de la cuerda del arco.

Los automóviles sin ventanas laterales deben estar equipados con redes de protección laterales, de conformidad con el artículo 283-11.

El habitáculo debe estar diseñado para permitir que un ocupante para salir del mismo desde su posición normal en el vehículo, dentro de los 7 segundos a través de la puerta de su lado y dentro de los 9 segundos a través de la puerta del otro lado.

A los efectos de las pruebas anteriores, el ocupante deberá usar todo su equipo normal, los cinturones de seguridad deberán estar ajustados, el volante deberá estar en la posición más desfavorable y las puertas deberán estar cerradas. Estas pruebas deberán repetirse para todos los ocupantes del vehículo.

Es obligatorio el uso de barreros. La parte inferior de los barreros debe estar a no más de 10 cm del suelo cuando el vehículo se encuentra detenido, sin nadie a bordo, y deben cubrir, al menos, el ancho de cada rueda.

Estos barreros son obligatorios en la parte posterior de las ruedas traseras, y en la parte posterior de las ruedas motrices; deben cumplir todas las condiciones anteriores, estar hechos de caucho o plástico (espesor mínimo de 5 mm).

Se pueden instalar barreros, hechos de material flexible, en la parte delantera del vehículo con el fin de evitar las salpicaduras hacia adelante.

Tanto para los coches de una y de dos plazas

La altura vertical mínima de la estructura de seguridad es de 1050 mm entre el piso de la cabina (en la posición del asiento) medida en un punto a 300 mm por delante de la parte inferior del pilar B y una línea de unión (en el exterior) las dos barras antivuelco principales (arco delantero y principal barra antivuelco) (ver dibujo 285-1).

El ancho mínimo del espacio para los pies debe ser de 250 mm, mantenidos a una altura de 250 mm, medidos horizontal y perpendicularmente al eje longitudinal del chasis, directamente encima de los pedales.

Coches monoplaza

La ubicación prevista para el asiento debe tener un ancho mínimo de 450 mm mantenido a lo largo de la profundidad completa del asiento.

Coches de dos plazas

La ubicación prevista para cada asiento debe tener un ancho mínimo de 450 mm mantenido a lo largo de la profundidad completa del asiento.

La distancia entre las líneas centrales longitudinales de los dos asientos del vehículo no debe ser inferior a 600 mm.

Si las dos líneas centrales no son paralelas, la medición se debe tomar desde el hueco de cada uno de los dos asientos.

El ancho interior mínimo para los asientos delanteros es 1,130 mm (975 mm de 4x2) sobre 400 mm de longitud. Este rectángulo 1130 x 400 mm (975 x 400 mm para 4x2) debe caber dentro de la estructura de seguridad por encima de las cabezas del piloto y del copiloto.

ART. 4 PESO MINIMO

4.1 El peso mínimo se fija en 850 kg.

4.2 Este es el peso del coche sin combustible en cualquier momento durante la competición, con dos ruedas de repuesto.

El líquido refrigerante de motor y el aceite de lubricación, así como el líquido de frenos deben estar en sus niveles normales.

Los otros tanques para líquidos consumibles deben ser drenados y los siguientes elementos deben ser retirados del coche:

- Los ocupantes, sus equipos y el equipaje
 - Las herramientas, gato portátil y repuestos
 - Equipo de supervivencia
 - Provisiones
- etcétera

Si se llevan tres ruedas de repuesto a bordo de un 4x2 que tenga ruedas traseras con diámetro diferente de las delanteras, este vehículo puede ser pesado con sus tres ruedas de repuesto.

El peso del coche se puede completar mediante la adición de uno o varios lastres siempre que sean bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas, capaz de tener precintos fijados y de ser colocado en el piso del habitáculo, visible y sellado por los técnicos.

ART. 5 MOTOR

5.1 La ubicación del motor es libre.

La cilindrada máxima se establece en 1050 cm³; sólo motores de gasolina, de aspiración natural o sobrealimentados. El conjunto motor-transmisión entera, incluyendo el eje delantero, debe venir de un vehículo que está a la venta.

En el caso de los motores sobrealimentados, se deberá colocar una brida restrictora fijada a la carcasa del compresor.

Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que será definida en un anexo posterior.

*Este diámetro debe mantenerse sobre una longitud mínima de 3mm 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**

***Sujeto a ensayos adicionales**

5.2 S Sistema de escape

Se admitirán los sistemas variables.

Las salidas del sistema de escape deben ser visibles desde el exterior y estar protegidas.

5.3 Lubricación

Los radiadores, intercambiadores de aceite / agua, líneas, termostato, bomba de aceite y filtros son libres.

El uso de un sistema de lubricación por cárter seco está autorizado. La cámara de aceite junto con las líneas no debe estar colocada en el habitáculo.

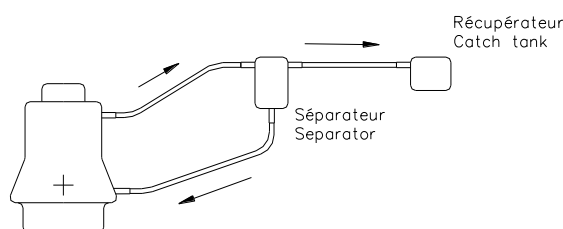
La presión de aceite se puede incrementar cambiando el resorte de la válvula de descarga.

Si el sistema de lubricación incluye un respiradero tipo sumidero abierto, debe estar equipado de tal manera que el aceite fluya a un tanque de recuperación.

Este debe tener una capacidad mínima de 2 dm³ (litros).

Este contenedor debe ser de plástico translúcido o incluir un panel transparente.

Un separador de aire / aceite puede ser montado fuera del motor (capacidad máxima de 1 litro a menos que esté integrado en el depósito de recuperación) de acuerdo con el dibujo 255-3.



255-3

El aceite debe fluir desde el tanque de recuperación de aceite hacia el motor por gravedad.

La instalación de uno o varios sistemas de ventilación para la refrigeración del aceite del motor está autorizada, siempre que esto no tenga ningún efecto aerodinámico.

5.4 Refrigeración de combustible

La instalación de enfriadores de combustible está autorizada en el circuito de retorno al tanque.

ART. 6 TRANSMISIÓN

El sistema de transmisión debe ser activado y controlado sólo por el piloto.

Se autoriza una modificación para desactivar los sistemas activos, de ser necesario.

Se puede utilizar un diferencial de un catálogo comercial de piezas de competición para vehículos 4X2 y además un sistema de reversa, siempre que estén disponibles para la venta comercial.

Todas las piezas deben estar disponibles, al igual que sus repuestos, en la red comercial del fabricante.

Sólo se permite la transmisión tipo CVT o manual.

Tipo CVT

La correa es libre en la medida que esté disponible como pieza de recambio (reforzada o no) en la red comercial del fabricante.

Manual

Debe ser del mismo vehículo / motocicleta del motor y debe estar acoplada al motor de la misma manera como en el vehículo / motocicleta de producción.

La carcasa de la caja de cambios debe ser estándar, excepto por el mecanizado de agujeros para suministrar aceite solamente.

La cantidad de velocidades puede reducirse para permitir el montaje de engranajes más grandes.

El mecanismo de cambio de velocidades debe ser manual, directamente conectado a una palanca de cambio comandada solamente por varillas o cables.

No se autoriza la asistencia de cambio de marchas eléctrico, neumático o hidráulico.

El mecanismo del diferencial trasero es libre, pero no debe ser activo y debe estar disponible a la venta en el mercado comercial.

Árboles de transmisión

Los árboles de transmisión son libres, pero deben ser de acero.

Además, deben ser sólidos, de una sola pieza y las juntas deben provenir de un vehículo de serie.

Lubricación

Se permite un sistema de lubricación y de refrigeración adicional (bomba de circulación, radiador, y tomas de aire) en las mismas condiciones que para el artículo 286-5.3.

Para componentes de producción, el principio de lubricación original debe conservarse.

La única modificación autorizada en la carcasa de caja de cambios / diferencial es la destinada para adaptar el sistema de lubricación adicional.

ART. 7 SUSPENSIÓN

7.1 General

El recorrido de la suspensión en la rueda está limitado a 457mm (18 ") en el tren delantero y a 508mm (20 ") en el eje trasero.

Los brazos de suspensión son libres.

Las parrillas superiores, centro de mazas y los portamazas deben provenir del vehículo estándar o de un catálogo de competición.

Las barras de dirección son libres.

La caja de dirección debe ser producción en serie.

El principio de asistencia de la dirección deberá mantenerse estándar tanto como la posición del mecanismo.

La suspensión es libre pero está prohibido el uso de la suspensión activa (cualquier sistema que permita el control de la flexibilidad, amortiguación, la altura y / o la actitud de la suspensión cuando el coche está en movimiento).

7.2 Espirales y amortiguadores

Solamente se autoriza un amortiguador por rueda.

Está prohibido el ajuste de los espirales y / o amortiguadores desde la cabina del piloto.

Sólo debe ser posible cuando el vehículo no está en movimiento y sólo mediante el uso de herramientas.

El dispositivo de ajuste debe estar situado en el amortiguador o su reservorio de gas.

Se prohíbe cualquier conexión entre los amortiguadores. Las únicas conexiones permitidas son los puntos de fijación del amortiguador que pasan a través del chasis; éstos no deben tener otra función.

7.3 Barra estabilizadora

Sólo se permite una barra estabilizadora por eje.

Está prohibido el ajuste de las barras estabilizadoras desde el habitáculo.

Las barras estabilizadoras deben ser exclusivamente mecánicas, sin la activación o desactivación posible.

Se prohíbe cualquier conexión entre las barras estabilizadoras delantera y trasera.

ART. 8 RUEDAS Y NEUMÁTICOS

Las ruedas completas deben estar alojadas dentro de la carrocería (véase el artículo 3.1).

El diámetro de la llanta se fija en un máximo de 14 pulgadas, con un ancho máximo del neumático de 300 mm.

El peso mínimo de la llanta se fija en: 3,5 kg

Está prohibido el uso de neumáticos destinados a motocicletas.

Se prohíbe la instalación de partes intermedias entre las ruedas y los neumáticos.

Las ruedas no tienen que ser del mismo diámetro.

La fijación de la rueda por tuerca central está prohibida.

El uso de los sistemas anti-pinchazos deberán ser aprobados por el Grupo de Trabajo Técnico.

El uso de cualquier sistema para inflar/desinflar los neumáticos cuando el coche está en movimiento está prohibido, a excepción de 4x2.

Para 4x4, la operación de inflado/desinflado solamente debe llevarse a cabo mientras el vehículo no esté en movimiento.

El único sistema autorizado es un sistema conectado a las ruedas a través de un tubo flexible durante la operación y conectado a una válvula por rueda.

Con el fin de ajustar la presión de los neumáticos, el aire entrando o saliendo debe pasar a través de un tipo convencional de válvula que provenga de un vehículo ligero de serie y que tiene una rosca de tipo VG5.

Sólo se permite una válvula por rueda y tiene que ser fijada a la llanta por un solo orificio, que tenga un diámetro máximo de 12 mm y se coloque en la cara exterior de la misma.

El tubo y su manómetro de inflado pueden estar situados en la cabina del piloto con la condición de que la presión de funcionamiento sea inferior a 10 bares.

Las botellas de aire comprimido que alimenten el sistema:

- No debe tener una capacidad mayor de 3 litros cada una
- Debe tener fijaciones capaces de soportar una deceleración de 25 g
- No debe estar situadas en la cabina.

Es obligatorio que estas botellas se coloquen transversalmente en el vehículo y sean aseguradas por al menos dos abrazaderas de metal.

El vehículo deberá estar equipado con al menos una rueda de repuesto.

Un máximo de 3 ruedas de repuesto por coche está autorizado.

ART. 9 SISTEMA DE FRENADO

El sistema de frenado es libre, siempre que:

- Sea activado y controlado sólo por el piloto

-
- Incluya al menos dos circuitos independientes operados por el mismo pedal (entre el pedal de freno y las pinzas, los dos circuitos deben ser identificables por separado, sin ningún tipo de interconexión que no sea el dispositivo mecánico de balance de frenado)
 - La presión sea idéntica en las ruedas de un mismo eje, con la excepción de la presión generada por el freno de mano.

Las pinzas deben provenir de un vehículo de serie o de un catálogo de piezas de competición, con un máximo de 4 pistones.

Los discos deben provenir de un vehículo de serie o de un catálogo de piezas de competición.

Su diámetro máximo se fija en 330 mm.

ART. 10 VARIOS

10.1 Sensores

Se prohíbe cualquier sistema de radar, sistema de medición de la velocidad del vehículo (excepto anillo de pulso en la caja de cambios), giroscopio, sensor de carga (excepto para el sensor de encendido del motor y / o corte de la inyección) o el indicador del limitador.

Los acelerómetros están autorizados para el registro de datos sólo a condición de que estén incorporados en el equipo del tablero de instrumentos.

Los sensores de velocidad de las ruedas están autorizados en una sola rueda.

Se autoriza a colocar:

- 1 sensor de temperatura de aceite de motor
- 1 sensor de temperatura de agua/refrigerante
- 1 sensor de temperatura en la transmisión
- 1 sensor de nivel de temperatura
- 1 sensor de presión
- 1 sensor de detonación (debe ser de un motor estándar)