Association Sportive Automobile Francophone

Fédération reconnue par l'Exécutif

de la Fédération Wallonie-Bruxelles

ASAF NEWS

Annexes aux Prescriptions sportives de l'ASAF

ANL du 28 novembre 2025

Modifications des Prescriptions Sportives

PREAVIS SAISON 2026

REGLEMENT PARTICULIER RALLYES, RALLYE-SPRINT ET B-SHORT

REGLEMENT PARTICULIER RALLYES, RALLYE-SPRINT ET B-SHORT

1. Modification (en rouge) de l'article 3.2 du RPR : IMMATRICULATION ETRANGERE

Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, ni le passage au pré-contrôle ASAF/RACB Sport/VAS, ni le passage au contrôle Technique Civil ***Belge*** *ne sont obligatoires.*

En conséquence, ces véhicules seront soumis à des Vérifications Techniques approfondies lors des épreuves auxquelles ils prendront part.

Il est bien évident, en outre, que si les véhicules immatriculés à l'étranger doivent satisfaire aux impositions des lois et règlements civils en vigueur dans leur pays d'appartenance, ils doivent également être conforme à la réglementation tant sportive que technique de l'ASAF.

2. Modification (en rouge) des alinéas suivants de l'article 26.11.2.1.2 du RPR : Transmission en division 2

b) Boîtes de vitesse

~~*L'intérieur de la boîte de vitesses est libre.*~~ *La boîte de vitesse doit être d'origine ou correspondre à la fiche d'homologation Groupe N . Le nombre de dents et les rapports d'origine ou homologués en Groupe N doivent,* ~~*toutefois,*~~ *être conservés. Les joints d'articulation de commande de boîte sont libres. La grille de vitesse homologuée sur le modèle de série doit être conservée.*

c) Différentiel

~~*L'utilisation d'un différentiel autobloquant ou à glissement limité de type mécanique est autorisée à condition de pouvoir se loger dans le carter de série.*~~
~~*Afin de permettre son montage, l'intérieur du carter du différentiel d'origine peut être usiné.*~~
~~*Par différentiel de type mécanique, on entend, tout système fonctionnant exclusivement mécaniquement, c'est à dire sans l'aide d'un système hydraulique ou électrique.*~~
~~*Un visco-coupleur n'est pas considéré comme un système mécanique.*~~
Si le véhicule homologué groupe N est équipé d'un visco-coupleur, il pourra être conservé, mais il ne sera pas possible d'ajouter un autre différentiel.
Si le véhicule d'origine est équipé d'un différentiel contrôlé par un système électronique, le boîtier électronique doit être le boitier d'origine ~~*de contrôle du système est libre mais doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est à dire que le différentiel doit fonctionner lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série).*~~
Les capteurs et actuateurs coté entrée ne doivent pas être modifies, pas plus que leurs fonctions.
Aucun capteur ne peut être ajouté même pour enregistrer des données.
Le faisceau électrique ne doit pas être modifié.

d) Couple final – Rapport de pont :

~~Ces éléments sont libres à condition de pouvoir se loger dans leurs carters respectifs. Un usinage intérieur des carters est toutefois autorisé.~~
~~Si le rapport d'origine a été modifié, le concurrent doit pouvoir, avec précision, indiquer quel est le rapport du couple nouvellement implanté afin qu'un contrôle extérieur des différents rapports de boîte au moyen d'un appareillage spécifique, puisse, malgré cela, être réalisé (voir b. ci-dessus).~~
~~Si le rapport exact ne peut être fourni, le contrôle débouchera sur un verdict de non-conformité avec les conséquences qui en découlent.~~
Il doit rester d'origine ou suivant la fiche d'homologation groupe N

3. Modification (en rouge) de l'article 26.11.2.1 et 26.11.2.2 du RPR : Culasse en Division 3

26.11.2.1. *Seront versées en Division 3, les voitures conformes au RTG et à l'Art. 3 du présent RPR, mais qui ne peuvent être acceptées, ni en Division 1, ni en Division 2.*

Les voitures à transmission intégrale ne sont pas acceptées en Division 3

Les voitures ne seront admises au départ qu'équipées du moteur prévu d'origine ou identique (même série, même type, même cylindrée).

Le remplacement de la culasse d 'origine par une culasse de substitution est autorisé pour autant que les critères suivants soient respectés :

- *Nombre de soupapes*
- *Cylindrée d'origine*
- *Marque d'origine*

L'identification de ce moteur se basera sur des contrôles réalisés aux niveaux suivants :

- ~~*Matériau du bloc et de la culasse ;*~~
- ~~*Moule de fonderie du bloc et de la culasse ;*~~
- *Nombre de cylindres ;*
- *Course du vilebrequin ;*
- *Alésage initial (seul, un réalésage destiné au montage des pistons "cotes réparation" prévus par le constructeur sera autorisé sans franchissement toutefois de la limite de cylindrée de la classe. Le "re-chemisage" est autorisé dans les mêmes conditions) ;*
- *Nombre d'arbres à cames ;*
- *Nombre de soupapes.*
-

26.11.2.2. *En* ***dérogation*** *à ce qui est écrit ci-dessus, des voitures équipées de ~~culasses et/ou~~ moteurs de substitution pourront également être admises en Division 3, aux deux seules conditions cumulées suivantes :*

- *Le moteur de substitution ~~(ou la culasse de substitution)~~ doit être de la même marque que la voiture ou que le moteur d'origine de celle-ci ;*
- *Le modèle ainsi créé doit être ou avoir été disponible tel quel au catalogue belge de la marque ou avoir fait l'objet, tel quel, d'une homologation par la FIA (fiche d'homologation à présenter lors des VT de chaque épreuve).*
-

N.B. *: Si la cylindrée du moteur implanté ne correspond plus à celle figurant au certificat d'immatriculation de la voiture et/ou si le type de moteur n'est plus le même que celui repris à son P.V.A., il est nécessaire de faire noter cette modification dans le carnet jaune et il est conseillé de se procurer une annexe à ce P.V.A., reprenant cette modification (cette attestation est délivrée par le Ministère compétent, sur demande de l'importateur) et de*
Il est conseillé, également, de procéder à l'adaptation de l'immatriculation et de l'assurance du véhicule, selon ses nouvelles caractéristiques.

Dans ce cas de figure, la voiture sera toujours inscrite dans la classe de cylindrée du moteur implanté, même si ses documents n'ont pas été adaptés.

4. Modification (en rouge) de l'article 26.11.3.11 du RPR : Classes en D3

*En Division 3, la cylindrée (après application d'un éventuel coefficient) ne pourra excéder **3500cc**, quel que soit le nombre de soupapes par cylindre.*

Coefficients applicables aux voitures à moteur atmosphérique :

- *Moteur "**essence**" : cylindrée nominale X **1,0** ;*
- *Moteur **Diesel** : cylindrée nominale X **0,7** ;*
- *Moteur **Wankel** : volume de la chambre X le nombre de rotors X **1,5**.*

Coefficients applicables aux voitures à moteur suralimenté :

- *Moteur suralimenté "**essence**" **:** Cylindrée nominale X **1,7,** avec bride de **34mm** (2 X 24), au maximum ***;*
- *Moteur suralimenté **Diesel** : Cylindrée nominale X **1,0** avec bride de **37mm** (2X24), au maximum***.*

Les classes de cylindrée de la Division 3 seront :

- *Classe 8 : de 0 à **1400 cc** ;*
- *Classe 9 : au-delà de 1400, jusque **1600 cc** ;*
- *Classe 10 : au-delà de 1600, jusque **2000 cc** ;*
- *Classe 11 : au-delà de 2000 cc, jusque **3500cc**.*

*** *La Division 3 ~~pourra, en outre, accueillir les voitures~~ accueillera également les voitures suivantes pour autant qu'elles soient strictement conformes à leurs fiches d'homologation FIA . **Si ce n'est pas le cas**, la voiture sera placée dans les Division et Classe des Prescriptions Sportives de l'ASAF auxquelles elle répond compte-tenu de son élaboration mécanique, de son équipement pneumatique et de sa cylindrée (éventuellement recalculée après application du coefficient général de suralimentation, soit **1,7**):*

- ***VR 2 B** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 9 ;*
- ***VR 2 C** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 10 ;*
- ***VR 3 C** (coefficient éventuel de suralimentation : **1.5**) en classe 10.*

Sans bride obligatoire, mais le système de suralimentation homologué en VR doit être conservé

- ***"Rally 6" (Type FR6)** en classe **8***
- ***"Rally 5" et "VR 1" (homologuées après le 01/01/2019)** en classe **9**,*
- ***"Rally 4" et "VR 2" (homologuées après le 01/01/2019)** en classe **10***

RAPPEL : Ne peuvent être reprises en Division 3 :

- *Les voitures équipées de **pneus "Racing"** ;*
- *Les voitures à **transmission intégrale** ;*
- *Les voitures ne répondant pas à toutes les impositions ou interdictions reprises dans le règlement technique de la Division 3.*

5. Modification (en rouge) de l'article 26.11.4.3.1 du RPR : Classes 14 et 15 en D4

Classe 14 : au-delà de 2000cc jusque 3500 cc que le moteur et/ou la culasse soit d'origine ou de substitution

Voir les restrictions dans le tableau ci-dessous en 26.11.4.3.2

~~*Au-delà de 2000cc **jusque 3500cc,** si moteur et/ou culasse de substitution.*~~

Classe 15 : au-delà de 3500 cc quelles que soient la cylindrée et la puissance sans limitation si le moteur et la culasse sont d'origine

La classe 15 : accueillera également les voitures suivantes VR5, Rally 3 avec bride >31mm, Rally 2, Rally 1 et RGT ayant une fiche d'homologation FIA, une homologation RACB ou et une homologation RGT d'une autre ASN.

➢ *Moteur **suralimenté "essence"** (cylindrée nominale **X 1.7**) :*

- *Moteur à compresseur **unique** : diamètre maximal de bride : **34 mm,** dans toutes les classes sauf homologation **VR-FIA** 2016 et **FIA Rallyes** voir 26.11.4.3.2. ci-dessous.*

6. Modification de l'article 26.11.4.3.2 du RPR : Classes pour les groupes « VR-FIA » et « FIA Rallyes » en division 4

26.11.4.3.2. Dispositions spéciales relatives aux voitures des groupes "VR- FIA" ou "FIA Rallyes"

- *Les **VR 1** équipées de pneus de compétition seront versées en classe **12** ;*
- *Les **VR 2 B** équipées de pneus de compétition seront versées en classe ~~**13**~~ **12** ;*
- *Les **VR 2 C** équipées de pneus de compétition seront versées en classe **13** ;*
- *Les **VR 3 T**, en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à leur fiche d'homologation VR FIA (1620cc, maximum - essence turbo - 2 roues motrices **- bride de 29 mm** ou 2 X 20.5). Coefficient de suralimentation = **1.2.** Les voitures dont le diamètre de bride excède 29 mm, seront versées en classe 14 (coefficient de suralimentation = 1.5) ;*
- *Les **VR 4** en classe **14** {Bride éventuelle de ~~**33**~~ **34** mm ("essence") ou **35**mm (Diesel). Coefficient **1.7**.*
- *Les **VR 5 A** en classe ~~**13**~~ **14**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (2000cc – **Essence Atmo** – 4x4) ;*
- *Les **VR 5 T** en classe ~~**14**~~ **15**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation VR FIA (1600cc - **Essence Turbo** - bride de **32** mm – 4x4). Coefficient **1.7** ;*
- *Les **WRC 1600** ou **2000**, en classe ~~**14**~~ **15** (Turbo - bride **33**/**34**mm - 4x4). Coefficient **1.7** ;*
- *Les **"Rally 5"** en classe **12**, pour autant que la voiture soit complètement conforme, en tous points, à sa **fiche d'homologation FIA "Rally 5".** Dans le cas contraire, le coefficient de suralimentation éventuelle sera fixé à 1,7.*
- *Les "**Rally 4**", en classe **13**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation **"FIA Rallye 4"**, particulièrement, au niveau **du diamètre maximum de la bride** d'admission d'air du système de suralimentation éventuel (30 mm) ou en classe **14** si le diamètre excède cette mesure.*
- *Les **"Rally 3"**, en classe ~~**13**~~ **14**, pour autant que la voiture soit complètement conforme à sa fiche d'homologation **"FIA Rally 3"**, particulièrement, au niveau **du diamètre maximum de sa bride** d'admission d'air (31 mm) ou en classe ~~**14**~~ **15**, si le diamètre excède cette mesure.*
- *Les **"Rally 2"** en classe ~~**14**~~ **15**.*
- *Les **"Rally 1"** en classe **15**.*

Pour l'Organe d'Administration,

Laurent WALBRECQ
Président de l'ASAF

Katia LIEMANS
Secrétaire générale