

NL-Artikel 281 Indeling en Definities Cross-Country Auto's

ARTIKEL 1: INDELING

1.1 Categorieën en Groepen

Wagens waarmee aan wedstrijden in het Cross-Country Rally / Off Road Racing wordt deelgenomen worden in de volgende categorieën en groepen ingedeeld.

Categorie I :

Groep NL-T2 Standaard Terreinvagens

Categorie II :

Groep NL-T1: Verbeterde
Terreinvagens

1.2 - Vervallen -

ARTIKEL 2: DEFINITIES

2.1 Algemene voorwaarden

2.1.1 Productiewagens (Categorie I):

Auto's waarvan de productie van een bepaald aantal identieke (zie hierna volgende definitie van dit woord) exemplaren binnen een gegeven tijdsbestek is vastgesteld op verzoek van de fabrikant en welke bestemd zijn voor de normale verkoop (zie de definitie van deze uitdrukking) aan de klant. De auto's moeten in met de homologatie overeenstemmende staat worden verkocht. Deze auto's hebben maximaal 4 wielen en minimaal 4 wiel aandrijving.

2.1.2 Wedstrijdwagens (Categorie II):

Auto's die als een enkel exemplaar gebouwd worden en bestemd zijn voor deelname aan wedstrijden.

2.1.3 Vervallen

2.1.4 Mechanische componenten:

Onderdelen die allemaal noodzakelijk zijn voor de aandrijving, veren, sturen en remmen evenals alle toebehoren die voor het normale werken noodzakelijk zijn.

2.1.5 Identieke auto's:

Auto's, die tot een zelfde fabricageserie behoren en die een gelijkvormige carrosserie (zowel uitwendig als inwendig), dezelfde mechanische samenstelling en een identiek chassis (zelfs als dit chassis in het geval van een monocoque constructie tot een geheel is samengevoegd met de carrosserie) bezitten.

2.1.6 Auto model/type:

Auto's behorende tot een productieserie, te onderscheiden door een specifiek ontwerp, uitwendig algemene gelijkvormigheid in de lijnen van het koetswerk, aan een identiek mechanisch ontwerp van de motor en van de aandrijving naar de wielen, met de zelfde wielbasis en de zelfde cilinderinhoud.

2.1.7 Normale verkoop:

Dit betekent de levering aan de particuliere klant via de normale verkooporganisatie (dealerorganisatie) van de fabrikant.

2.1.8 Homologatie:

Is de officiële verklaring van de FIA dat een bepaald model auto in een minimum aantal in serie is geproduceerd om klassering in Standaard Terreinvagens (Groep T2) of Terreinvagens Trucks (Groep T4), van dit reglement te rechtvaardigen. Aanvragen voor homologatie moeten bij de FIA worden ingediend door de ASN van het land van fabricage, waarvoor door de ASN een homologatieformulier dient te worden opgemaakt (zie hierna).

Dit homologatiepapier moet worden opgemaakt overeenkomstig de speciale regels, genoemd de "regels van homologatie", die door de FIA zijn vastgelegd. De homologatie van in serie gefabriceerde auto's vervalt 7 jaar nadat de productie van het betrokken model is gestaakt (serieproductie onder de 10% van de minimumproductie voor de betrokken groep).

2.1.8a Standaardisatie:

Standaardisatie is de vaststelling dat een bepaald model auto in een minimum aantal in serie is geproduceerd om klassering in NL-T2 van dit reglement te rechtvaardigen.

Standaardisatie is vast te stellen door productieaantallen van het model, evt. via de importeur, op te vragen. Voor standaardisatie is het minimum aantal produceren voertuigen 1000 stuks en een minimum productietijd van één jaar. Van het model dient er in Europa een importeur c.q. dealernetwerk aanwezig te zijn. Het model moet een typegoedkeuring hebben voor gebruik op de openbare weg binnen een Europees land. De datum van de eerste typegoedkeuring geldt als standaardisatiedatum.

Indien het voertuig niet voldoet aan de regels voor homologatie zoals gesteld in dit reglement kan worden volstaan met standaardisatie. Waar in de volgende artikelen over homologatie wordt gesproken kan ook standaardisatie worden gelezen en is van toepassing zoals gedefinieerd in deze paragraaf voor NL-T2.

2.1.9 Homologatiepapieren:

Alle auto's of Trucks die door de FIA zijn erkend, zullen het onderwerp zijn van een omschrijvingformulier genoemd de homologatiepapieren, waarop alle gegevens vermeld worden die het mogelijk maken het betrokken model te identificeren.

Deze homologatiepapieren beschrijven de serie zoals aangegeven door de fabrikant. Afhankelijk van de groep waarin de deelnemer aan wedstrijden deelneemt, zijn de modificaties die voor internationale wedstrijden zijn toegestaan voor deze serie, vermeld in de Annexe 'J'. (Voor alle in dit

vertaalde reglement niet opgenomen groepen kunnen de reglementen bij de ASN worden opgevraagd).

Het aanbieden van de papieren tijdens de technische keuring en/of bij de start kan door de organisatoren worden verlangd, die de deelname van een inschrijver kunnen weigeren in geval van niet tonen.

Indien de datum waarop het homologatieformulier van kracht wordt, valt tijdens een evenement, zal dit formulier gedurende de gehele duur van dit evenement geldig zijn.

Indien enige twijfel blijft bestaan na het vergelijken van een auto met de gegevens van de bijbehorende homologatiepapieren, moeten de Technisch Commissarissen ofwel het werkplaatshandboek dat ten behoeve van de dealers van het betrokken merk wordt uitgegeven, ofwel de complete reserveonderdelen catalogus raadplegen.

Indien deze documentatie onvoldoende duidelijkheid verschaft, mogen de Technisch Commissarissen deze duidelijkheid evenzo verkrijgen door direct onderzoek middels vergelijking met een overeenkomstig onderdeel, verkrijgbaar bij een dealer.

De zorg om de homologatiepapieren die zijn auto betreffen bij zijn ASN te verkrijgen, ligt bij de deelnemer.

Omschrijving: een homologatie bestaat uit:

1. Een basishomologatie die een beschrijving geeft van het basismodel.
2. Eventueel later gevolgd door een aantal toegevoegde bladen die "homologatie-uitbreidingen" beschrijven die "varianten", "errata" of "evoluties" kunnen zijn.

a) Varianten (VF, VP, VO,)

Dit zijn ofwel toeleveringsvarianten (VF) (twee toeleveranciers leveren de fabrikant hetzelfde onderdeel waarvoor de klant geen keuzemogelijkheid heeft), ofwel productie varianten (VP) (geleverd op verzoek en beschikbaar via dealers), ofwel optievarianten (VO) (welke worden geleverd op speciaal verzoek).

b) Erratum (ER)

Vervangt en annuleert foutieve informatie die eerder door de fabrikant op een homologatie werd vermeld.

c) Evoluties (ET, ES)

Vaststelling van permanente wijzigingen aan het basismodel (het geheel stoppen van de productie van een model in zijn originele vorm).

Gebruik:

1) Varianten (VF, VO)

De deelnemer kan elke variant of elk deel van een variant gebruiken die hij wil, op voorwaarde dat alle technische gegevens van de auto zoals deze is ontworpen, overeenstemmen met de homologatiepapieren van de betreffende auto, ofwel expliciet door de Annexe J zijn toegestaan.

Bijvoorbeeld: De montage van een remklauw die op een variant formulier wordt omschreven, mag alleen worden gebruikt wanneer het remmend oppervlak, de maten van de remvoering e.d., die door deze toepassing worden verkregen, vermeld zijn op een homologatie formulier voor de betreffende auto.

2) Evolutie van het type (ET)

De auto moet voldoen aan een bepaald evolutiestadium (onafhankelijk van de datum waarop de auto de fabriek verliet) en zo'n evolutiestadium moet dus in zijn geheel toegepast zijn of geheel niet. Bovendien moeten vanaf het moment dat de deelnemer een bepaalde evolutie heeft gekozen tevens alle voorgaande evoluties worden toegepast, behalve daar waar ze onverenigbaar zijn: bijv. bij twee remevoluties die na elkaar plaatsvonden, zal alleen de rem evolutie worden gebruikt die bij de overeenkomstige datum van het evolutiestadium behoort.

2.1.9a Standaardisatiepapieren:

Ten einde deel te kunnen nemen in de klasse NL-T1 en NL-T2 dient de bestuurder/team aan te kunnen tonen dat het voertuig voldoet aan de standaardisatie regels zoals gesteld in artikel 2.1.8a. Dit kan aangetoond worden door het overleggen van foldermateriaal, werkplaatshandboeken, catalogi, dealerverklaringen etc.

Eventuele standaard opties van een bepaald model moet ook op deze wijze aangetoond kunnen worden.

De zorg en verantwoordelijkheid om de standaardisatiepapieren die benodigd zijn om aan te kunnen tonen dat het voertuig voldoet aan de standaardisatie regels ligt bij de deelnemer. Deze papieren dienen bij de technische keuring overlegd te kunnen worden.

2.2 Afmetingen

Omtrek van de auto van bovenaf gezien:

De auto zoals deze voor het betreffende evenement aan de start verschijnt.

Van toepassing op de Groepen NL-T1 en NL-T2.

2.3 Motor

2.3.1 Cilinderinhoud:

De cilinderinhoud is het volume V dat ontstaat in de cilinder (of cilinders) door de op- en neergaande beweging van de zuiger(s).

$$V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$$

waarbij :

b = boring

s = slag

n = aantal cilinders

2.3.2 Drukvulling:

Verhoging van het gewicht van de vulling van het brandstof/lucht mengsel in de verbrandingskamer (boven het gewicht gevormd door de normale atmosferische druk, de tegendruk en het doorstromingseffect in het in- en/of uitlaatsysteem) op welke manier dan ook.

Brandstofinspuiting onder druk wordt niet beschouwd als drukkulling (zie Artikel 282 3.1 Algemene regels).

2.3.3 Motorblok:

Met motorblok wordt bedoeld de krukaskast en cilinders.

2.3.4 Inlaatspruitstuk:

In geval van een inlaat systeem via carburateurs:

- Het onderdeel dat het benzine/luchtmengsel van de carburateur(s) verzamelt, en dat zich uitstrekt tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een inspuit systeem met een enkele luchtinlaat klep:

- Het onderdeel dat het volume van de inlaatlucht of het benzine/luchtmengsel regelt en verzamelt, en zich uitstrekt van het huis van de vlinderklep (deze inbegrepen) tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een inspuit systeem met een meerdere luchtinlaat kleppen:

- Het onderdeel dat het volume van de inlaatlucht of het benzine/luchtmengsel regelt en verzamelt, en zich uitstrekt van het huis van de vlinderkleppen (deze inbegrepen) tot en met het pakkingvlak aan de cilinderkop.

In geval van een dieselmotor:

- Het onderdeel, gemonteerd tegen de cilinderkop, wat de lucht vanaf één inlaat of een enkele buis verdeelt naar de cilinderkop poorten.

2.3.5 Uitlaatspruitstuk:

Het onderdeel waarin te allen tijde de gassen uit minimaal twee cilinders van de cilinderkop wordt verzameld tot aan de eerste pakking die dit gedeelte van de rest van het uitlaatsysteem scheidt.

2.3.6 Voor auto's met turbolading begint de uitlaat na de turbolader.

2.3.7 Oliecarter:

Elementen gebout onder en tegen het motorblok die de smeerolie van de motor bevatten en regelen.

Deze delen dienen geen enkele bevestiging van de krukas te bevatten.

2.3.8 Warmtewisselaar:

Mechanisch onderdeel wat de uitwisseling van calorieën tussen twee vloeistoffen mogelijk maakt. Voor specifieke warmtewisselaars is de als eerste genoemde vloeistof de te koelen vloeistof en de als tweede genoemde vloeistof is de vloeistof welke de koeling mogelijk maakt. Bijvoorbeeld olie/water warmtewisselaar (olie wordt gekoeld door water).

2.3.9 Radiateur:

Een radiateur is een specifieke warmtewisselaar welke het koelen van vloeistof door lucht mogelijk maakt.

Een vloeistof/lucht warmtewisselaar.

2.3.10 Intercooler of Drukvulling-warmtewisselaar:

Een Intercooler of Drukvulling-warmtewisselaar is een warmtewisselaar geplaatst tussen de compressor en de motor, welke het mogelijk maakt om de samengeperste lucht te koelen middels een vloeistof. Een lucht/vloeistof warmtewisselaar.

2.4 Rijdend gedeelte

Het rijdend gedeelte omvat alle delen die geheel of gedeeltelijk onafgeveerd zijn.

2.4.1 Wiel:

Met wiel wordt bedoeld flens en velg. Met compleet wiel wordt bedoeld flens, velg en band.

2.4.2 Wrijvingsoppervlakte van de remmen:

De door de remvoeringen tegen de remtrommel, of van de remblokken tegen de beide zijden van de remschijf geveegde oppervlakte bij een complete omwenteling van het wiel.

2.4.3 McPherson ophanging:

Ieder systeem waarin een telescopische steun, welke niet noodzakelijkerwijs de veer en dempingwerking verzorgt maar onderdeel uitmaakt van een as tap, is bevestigd aan de carrosserie of het chassis door een enkel bevestigingspunt aan het boven uiteinde en aan de onderzijde draaiend bevestigd aan een triangel welke deze in de dwars- en lengterichting op zijn plaats houdt, dan wel middels een op één punt aan het chassis bevestigde draagarm voorzien van reactiestangen en/of stabilisatoren.

2.4.4 Het gesloten elektronische controle systeem:

Elektronisch gecontroleerd systeem waarin een daadwerkelijke waarde (gecontroleerde variabele) onophoudelijk wordt gecontroleerd, koppel signaal terug wordt vergeleken met een gewenste waarde (verwijzingsvariabele) en het systeem wordt dan automatisch aangepast volgens het resultaat van deze vergelijking.

2.5 Chassis-carrosserie**2.5.1 Chassis:**

De gehele hoofd structuur van de auto waaromheen de mechanische componenten en de carrosserie, inclusief elk structureel deel van genoemde structuur, zijn gemonteerd.

2.5.2 Carrosserie:

- uitwendig: alle geheel afgeveerde delen van de auto, die door de luchtstroom worden bestreken.
- inwendig: inzittenden compartiment en bagageruimte.

Carrosserieën worden als volgt ingedeeld:

- 1) Geheel gesloten carrosserie.
- 2) Geheel open carrosserie.
- 3) Veranderbare carrosserie met een soepele verstelbare kap ('Convertible'), of met een hard afneembaar dak ('Hard top').
- 4) Vrachtwagen carrosserie: Samengesteld uit de cabine en de laadruimte opbouw (voor zover van toepassing).

2.5.3 Zitting:

Met zitting worden de twee vlakken bedoeld die gevormd worden door het zitkussen en de rugleuning of rugzitting.

Rugleuning of rugzitting:

Met rugleuning of rugzitting wordt het vlak bedoeld vanaf het onderste deel van de ruggenwervel van een normaal zittend persoon, naar boven toe gemeten.

Zitkussen:

Met zitkussen wordt het vlak bedoeld dat vanaf het onderste gedeelte van de ruggenwervel van dezelfde persoon naar voren gemeten wordt.

2.5.4 Bagageruimte:

Iedere ruimte gescheiden van het bestuurders- en motorcompartiment in het voertuig. Deze ruimten zijn beperkt in lengte door de aangebrachte structuren, aangebracht door de fabrikant en/of de achterkant van de stoelen, indien mogelijk achterover gekanteld in een hoek van maximaal 15°. Deze ruimten zijn beperkt in hoogte, door de aangebrachte structuren en/of door de uitneembare onderdelen aangebracht door de fabrikant, en bij afwezigheid van één van deze beide mogelijkheden door het horizontale niveau gevormd door het laagste punt van de onderzijde van de ruiten.

2.5.5 Laadruimte opbouw:

Een deel van de carrosserie van een vrachtwagen die wordt toegewezen om goederen te bevatten. Het kan van een flexibel en of stijve materialen worden gemaakt, en kan verscheidene openingen hebben.

2.5.6 Inzittendencompartment:

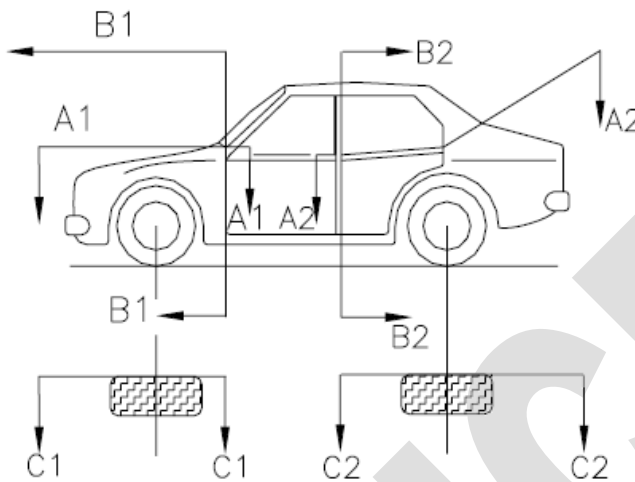
Binnenruimte welke plaats biedt aan de bestuurder en de passagier(s).

2.5.7 Motorkap:

Uitwendig deel van de carrosserie dat, geopend, toegang geeft tot de motor.

2.5.8 Spatbord:**Auto:**

Een spatbord is het deel gedefinieerd volgens tekening 251-1.



Tekening 251-1

Voorspatbord:

Het gebied, geraakt door de luchtstroom, gedefinieerd door de binnenzijde van het gehele wiel van de standaard auto (C1/C1), de voorste rand van de voordeur (B1/B1) en gesitueerd beneden het vlak op de raaklijn door de onderste hoeken van het zichtbare deel van de voorruit, parallel aan de dorpels (A1/A1).

Achterspatbord:

Het gebied, geraakt door de luchtstroom, gedefinieerd door de binnenzijde van het complete wiel van de standaard auto (C2/C2), de achterste rand van de achterdeur (B2/B2), en gesitueerd beneden de laagste rand van het zichtbare gedeelte van de ruit van de achterste zijdeur, en beneden de raaklijn door de onderste hoeken van het zichtbare deel van de achterrauit en de onderste achterhoek van het zichtbare deel van de zijruit van de achterdeur (A2/A2). Bij tweedeurs auto's zullen (B1/B1) en (B2/B2) worden begrensd door de voorste en achterste rand van dezelfde deur.

Vrachtauto:**Voorspatbord:**

Het gebied, gedefinieerd door de binnenzijde van het complete wiel en door het deel van de gedefinieerd carrosserie wordt bepaald (en of toegevoegd) beperkt door de hogere rand van de

voorbumper bij de voorzijde, en door het deel dat op zijn minst op het zelfde niveau dan dat van de voorbumper bij het achtergedeelte wordt gesitueerd, de spatlappen zijn een deel van het spatbord.

Achterspatbord:

Het gebied, gedefinieerd door de binnenzijde van het complete wiel en door het deel wordt bepaald dat de banden over minstens 60° aan beide kanten van de verticale as behandelt. Het hogere horizontale deel kan de bodem van de laadruimte zijn, de spatlappen zijn geen deel van het spatbord.

2.5.9 Motorruimte:

De ruimte die wordt bepaald door de dichtstbijzijnde structurele wand die de motor omgeeft.

2.5.10 Carrosseriebody:

Structuur die uit carrosseriedelen wordt samengesteld, en het hebben van de functies van een chassis.

2.5.11 Bull-bar:

Deel dat wordt ontworpen om de voorzijde van het voertuig te beschermen, de koplampen en de radiators.

2.5.12 Louvres:

Samenstelling van gekantelde lamellen die een erachter gesitueerd object verbergen, terwijl lucht kan worden doorgelaten.

2.6 Elektrisch systeem

Koplamp: Iedere lichtbron waarvan het brandpunt een direct voorwaarts gerichte lichtgevende straal ten gevolge heeft.

2.7 Brandstoftank:

Iedere ruimte die brandstof kan bevatten en van waaruit de brandstof, op welke manier dan ook, naar het hoofdreservoir of naar de motor kan stromen.

2.8 Automatische versnellingsbak:

Deze bestaat uit een hydrodynamische koppelmvormer, een huis met epicyclische tandwielen en koppelingen en meerdere remschijven en heeft een vast aantal overbrengingsverhoudingen en een schakelbesturing. Het wisselen van versnellingen, schakelen, kan automatisch worden uitgevoerd, zonder de motor en de versnellingsbak te ontkoppelen, en dus zonder de overdracht van motor koppel te onderbreken.

Versnellingsbakken met een continue variabele transmissie worden beschouwd als automatische versnellingsbakken, met de eigenschap een oneindig aantal overbrengingsverhoudingen te bezitten.