

NL-Artikel 284

Bijzonder reglement voor standaard Cross-Country Auto's (Groep NL-T2)

ARTIKEL 1: DEFINITIE

Serie geproduceerde cross-country voertuigen.

ARTIKEL 2: HOMOLOGATIE / STANDAARDISATIE

Ten minste 1000 identieke eenheden moeten geproduceerd zijn in 12 aaneengesloten maanden en gehomologeerd door de FIA of voldoen aan de standaardisatie eisen conform NL-Art. 281-2.1.8a.

ARTIKEL 3: AANTAL STOELLEN

Er moet voldoende ruimte aanwezig zijn in de auto ten einde te voorzien in minimaal twee zitplaatsen.

ARTIKEL 4: MODIFICATIES

Alle modificaties die niet zijn toegestaan door de huidige regelgeving of door NL-Artikel 282, of verplicht gesteld zijn door NL-Artikel 283 zijn uitdrukkelijk verboden. De enige werkzaamheden die aan de auto verricht mogen worden, zijn die, welke noodzakelijk zijn voor het normale onderhoud of voor het vervangen van onderdelen die onbruikbaar zijn geworden tengevolge van slijtage of ongelukken. Welke wijzigingen en aanvullingen zijn toegestaan worden hiernavolgend nader gespecificeerd. Afgezien hiervan mogen door slijtage of ongelukken onbruikbaar geworden onderdelen alleen worden vervangen door een origineel onderdeel, dat geheel identiek is aan het beschadigde of onbruikbare. De auto's moeten uitsluitend modellen uit serieproducten zijn die geïdentificeerd kunnen worden door de gegevens op het homologatieformulier of onder de eisen van standaardisatie zoals gesteld in NL-Art 281-2.1.9a (standaardisatie formulieren).

ARTIKEL 5: MINIMUM GEWICHT

De auto moet tenminste het gewicht hebben zoals op het homologatieformulier vermeld staat. Dit is het gewicht van de auto zonder brandstof op elk moment tijdens het evenement met alleen één (1) reservewiel. Het koelvloeistof niveau van de motor en het olie niveau bedoeld voor motor smering alsmede het remvloeistofniveau moet op hun normaal niveau zijn.

Overige tanks voor drinkwater moeten leeg zijn en de volgende elementen moeten verwijderd zijn van de auto:

- Inzittenden, uitrusting en bagage;
- Additionele koplampen welke niet op het homologatieformulier vermeld staan.
- gereedschap, krik en reservedelen;
- overlevingsuitrusting;
- navigatie en communicatie apparatuur;
- proviand;
- etc.

Het gewicht van de rolkooi zal in vermindering gebracht worden van het gewogen gewicht op de volgende wijze.

- Rolkooi gemaakt i.o.m. tekening 283-1A tot 283-2B: 30 kg.
 - Rolkooi gemaakt i.o.m. tekening 283-1A tot 283-2B voorzien van optionele delen en verstevigingen (Art. 283-8.3.2): 35 kg.
 - Rolkooi gemaakt i.o.m. 283-3: 45 kg.
- Iedere vorm van ballast is niet toegestaan voor serie productie Cross-Country en Off Road Racing voertuigen (Groep NL-T2).

ARTIKEL 6: AANDRIJVING EN CARROSSERIE**6.1 Motor**

Benzine motoren met drukvulling zijn niet toegestaan.

- De gaskabel mag vervangen of dubbel uitgevoerd worden door elk type, wel of niet door de fabrikant van de auto gemaakt.

- Ontsteking:

Merk en type van de bougies zijn vrij evenals toerenbegrenzers en kabels voor hoge spanning. De elektronische controle eenheid (ECU) en de ontsteking componenten in de ECU zijn vrij, desalniettemin moet het systeem volledig verwisselbaar zijn met het origineel exemplaar. De originele kabelboom moet gehandhaafd en intact gehouden worden en mag niet gemodificeerd worden.

Sensoren en actuatoren aan de inlaatzijde moeten standaard gehouden worden alsmede hun functionaliteit. Er mogen geen sensors toegevoegd worden, ook niet met als doel voor data opname.

Het is verboden om een schakelaar in de kabelboom toe te voegen tussen de ECU en een sensor en/of actuator.

Het gebruik van een kabelboom met een ECU is toegestaan indien gehomologeerd als Optie Variant in geval een model is uitgevoerd met een multiplex ECU.

- Iedere vorm van data opname is verboden tenzij het standaard gemonteerd is op het gehomologeerde / gestandaardiseerde voertuig. Alleen data opname systemen standaard gemonteerd in productievoertuigen mogen gebruikt worden. In geen enkel geval mag het gemodificeerd worden en/of additionele parameters opgenomen worden.

- Koelsysteem:

De radiator die de koelvloeistof bevat is vrij, evenals de het type thermostaat die verwijderd mag worden. De originele locatie en bevestigingspunten van de seriematige radiator moeten gehandhaafd blijven. De toevoeging van een elektrische ventilator is toegestaan mits het is gemonteerd op een seriematig productie voertuig en vrij in de handel verkrijgbaar is.

- Carburateur:

Het originele systeem moet gehandhaafd blijven. Componenten van de carburateur(s) die de hoeveelheid brandstof regelen die de motor bereiken, mogen gemodificeerd worden op voorwaarde dat dit geen invloed heeft op de toegestane hoeveelheid luchttoevoer.

-Injectie:

Het originele systeem moet gehandhaafd blijven. Componenten van het injectiesysteem welke stroomafwaarts van de luchtstroom meeteenheid geplaatst zijn, en de hoeveelheid brandstof regelen die de motor bereiken mogen gemodificeerd worden op voorwaarde dat dit geen invloed heeft op de toegestane hoeveelheid luchttoevoer.

De ECU voor de injectie is vrij.

Ingangsignalen voor de ECU (sensoren, actuators, etc.) inclusief hun functionaliteiten, moeten standaard gehouden worden.

Het is verboden om een schakelaar in de kabelboom toe te voegen tussen de ECU en een sensor en/of actuator.

Uitgangsignalen van de ECU moeten hun standaard functionaliteiten behouden in overeenstemming met het homologatieformulier / standaardisatie papieren. Het gebruik van een kabelboom met een ECU is toegestaan indien gehomologeerd als Optie Variant in geval een model is uitgevoerd met een multiplex ECU.

Het is noodzakelijk om zeker te stellen dat de sensors die gebruikt worden in een voertuig met multiplex elektrisch circuit gehandhaafd kunnen blijven in een gehomologeerde / gestandaardiseerde kabelboom.

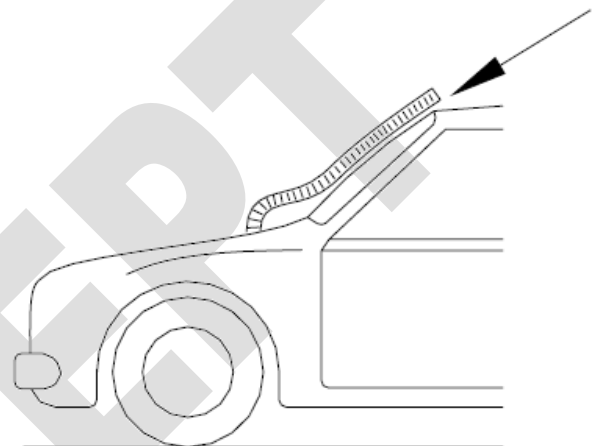
De injectoren mogen gemodificeerd of vervangen worden teneinde hun stroomsnelheid (flow rate) aan te passen, echter zonder de hun werkingsprincipe en bevestiging aan te passen.

De injectierail mag vervangen worden met een vrij ontwerp maar uitgerust met draad aansluiting voor de montage van leidingen en brandstof druk regelaar, op voorwaarde dat de montage van de injectors gelijk is aan het origineel.

- Luchtfilter:

Het luchtfilter, luchtfilterhuis en de leiding voor buitenluchtaanvoer is vrij, edoch het luchtfilterhuis moet op zijn originele locatie blijven. Lucht mag niet aangezogen worden vanuit de cabine. Modificaties mogen geen effect hebben op de constructie van het voertuig. De installatie moet volledig gehuisvest zijn in het motorcompartiment van het voertuig.

Het is mogelijk een opening te maken in het zijscherm of motorkap van het voertuig met een maximum diameter van 10 cm teneinde lucht aan te voeren voor de motor. In deze opening mag een buis geplaatst worden met een maximum interne diameter van 10 cm (zie tekening 255-13).



Tekening 255-13

Begrenzer (benzinemotoren met normale luchtaanzuiging)

Alle benzinemotoren met normale luchtaanzuiging moeten zijn uitgerust met een lucht begrenzer. Met uitsluitend als doel de verplichte begrenzer te bevestigen, mag de buis tussen het filter and de vlinderklep gemodificeerd worden. Het mag niet mogelijk zijn om de begrenzer te verwijderen zonder gebruik van gereedschap. Voor motoren met meer dan twee kleppen per cilinder moet de luchtinlaat voorzien zijn van een lucht begrenzer van tenminste 3 mm lang en met een maximum interne (d) diameter van:

- 32 mm voor voertuigen tot 4000 cm³
- 35 mm voor voertuigen tot 6000 cm³
- 38 mm voor voertuigen boven 6000 cm³

Voor motoren met twee kleppen per cilinder en roterende zuigermotoren, pas de volgende formule toe:

$$D_{2V} = [(D - 1) \times 1,066] + 1$$

Het resultaat moet omhoog afgerond worden naar de dichtstbijzijnde 0,1 mm.

$$D_{rotary} = [(D - 1) \times 1,10] + 1$$

Het resultaat moet omhoog afgerond worden naar de dichtstbijzijnde 0,1 mm. De diameter moet aan de afmetingen voldoen ongeacht de temperatuur condities. Alle lucht die benodigd is om de motor te voeden moet door de luchtbegrenzer worden geleid. De luchtbegrenzer moet vervaardigd zijn van metaal of een metaal legering. De luchtbegrenzer moet geplaatst zijn tussen het luchtfilter systeem en het inlaatspruitstuk. De luchtbegrenzer moet

vervaardigd zijn uit één enkel stuk materiaal en mag doorboord zijn enkel voor de doelstelling voor monteren en zegelen. Het zegelen dient te gebeuren tussen de montage schroeven. Het zegel moet zichtbaar zijn, eenvoudig te inspecteren zonder het gebruik van gereedschap en eenvoudig aan te brengen.

De leiding tussen de luchtbegrenzer en de motor moet luchtdicht zijn zodanig dat als de luchtbegrenzer geblokkeerd is de motor zal afslaan. Het is toegestaan om twee luchtbegrenzers te gebruiken op voorwaarde dat de diameter die normaal gebruikt zou worden voor één luchtbegrenzer gedeeld wordt door 1,4142. De externe diameter van de luchtbegrenzer op het smalste punt moet minder zijn dan $(d) + 6$ mm en moet gehandhaafd blijven over een lengte van 5 mm aan elke zijde.

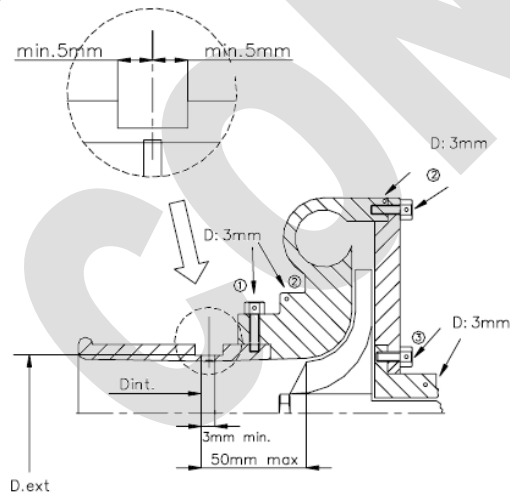
Luchtbegrenzer (Dieselmotoren met drukvulling)

Alle dieselmotoren met drukvulling moeten zijn uitgerust met een luchtbegrenzer bevestigd aan de compressorbehuizing. Alle lucht die benodigd is om de motor te voeden moet door de luchtbegrenzer worden geleid en moet voldoen aan de hieronder staande eisen:

De maximale interne diameter (d) van de luchtbegrenzer is:

- 39 mm voor motoren tot en met 5000 cm^3
- 43 mm voor motoren boven 5000 cm^3 en tot en met 6000 cm^3
- 46 mm voor motoren boven 6000 cm^3

Deze diameter moet gehandhaafd blijven over een minimum lengte van 3 mm gemeten stroomafwaarts op het vlak haaks op de roterende as gesitueerd op een maximum van 50 mm stroomopwaarts van een vlak passerend door de meest stroomopwaarts extremiteten van de wielbladen (zie tekening 254-4).



- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :
OTHER POSSIBILITIES :



Tekening 254-4

De diameter moet aan de afmetingen voldoen ongeacht de temperatuur condities. De externe diameter van de luchtbegrenzer op het smalste punt moet minder zijn dan $(d) + 6$ mm en moet gehandhaafd blijven over een lengte van 5 mm aan elke zijde. De bevestiging van de luchtbegrenzer aan de compressor moet zo uitgevoerd zijn dat twee schroeven volledig verwijderd moeten worden van de compressor, of luchtbegrenzer, teneinde de luchtbegrenzer van de compressor te verwijderen. Bevestiging van de luchtbegrenzer door middel van (af)stelschroeven is niet toegestaan.

Voor de installatie van de luchtbegrenzer is het toegestaan materiaal van het compressor huis te verwijderen of aan te brengen uitsluitend om de luchtbegrenzer op het compressorhuis te bevestigen. De schroefkoppen moeten doorboord ten behoeve van het aanbrengen van het zegel. De luchtbegrenzer moet vervaardigd zijn uit één enkel stuk materiaal en mag doorboord zijn enkel voor de doelstelling voor monteren en zegelen. Het zegelen dient te gebeuren tussen de montage schroeven, tussen de luchtbegrenzer (of de luchtbegrenzer/compressor huis bevestiging), het compressorhuis (of het huis/flens bevestiging) en het turbine huis (of het huis/flens bevestiging) (zie tekening 254-4). Het zegel moet zichtbaar zijn, eenvoudig te inspecteren zonder het gebruik van gereedschap en eenvoudig aan te brengen.

Een luchtbegrenzer, stevig bevestigd (niet demonteerbaar) aan het compressorhuis is toegestaan. In dit geval is de externe diameter op het smalste punt vrij. Het is toegestaan om twee luchtbegrenzers te gebruiken op voorwaarde dat de diameter die normaal gebruikt zou worden voor één luchtbegrenzer gedeeld wordt door 1,4142.

- Timing:

De veren en lichthoogte van de kleppen zijn vrij. De nokkassen (inclusief het profiel van de nokken) moeten gehandhaafd blijven zoals in de serie.

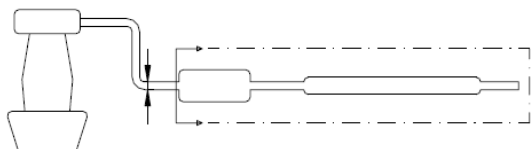
- Brandstof opvoerpomp:

Het aantal en werkingsprincipe van de brandstofopvoerpompen is vrij. De motor en versnellingsbak bevestigingen moeten origineel of gehomologeerd zijn. Indien de montagepunten origineel zijn, is het materiaal van het elastisch deel vrij.

- Uitlaat:

Het is toegestaan om:

- het binnenwerk uit de originele demper te verwijderen;
- of het uitlaatsysteem te modificeren vanaf de eerste demper tot het eind (zie tekening 254-3), waarbij de maximum diameter van de doorlaat hetzelfde moet zijn als van de pijp stroomopwaarts van de eerste demper. Het uiteinde moet zich bevinden aan het einde of aan de zijkant.



Tekening 254-3

Als de eerste demper twee inlaten heeft moet de diameter van de gemodificeerde demper kleiner of gelijk zijn aan het totaal van de twee originele delen. Deze vrijheden moeten geen aanpassingen van de carrosserie vereisen en moeten de wetten en regels van het land waarin het evenement wordt gehouden, voor wat betreft geluidsproductie, respecteren. Een toegevoegde demper moet van het origineel type zijn en moet geluidabsorberend materiaal bevatten. Additionele onderdelen voor de bevestiging van de uitlaat is toegestaan.

- Katalysator:

Indien een model gehomologeerd is in twee versies (met katalysator en anders), moet het voertuig voldoen en in overeenstemming zijn aan één van de twee versies. Een mix (hybride) tussen de twee versies is niet toegestaan.

De katalysator wordt beschouwd als een demper en mag verplaatst worden. Indien de katalysator direct op het spuitstuk is bevestigd mag deze vervangen worden door een conisch deel van dezelfde lengte met dezelfde inlaat- en uitlaatdiameters.

Na dit deel is de uitlaat vrij met een buisdiameter die niet groter is dan de uitlaat van de katalysator.

Indien de katalysator integraal deel uitmaakt van het uitlaatspruitstuk is het toegestaan om alleen de interne delen van de katalysator te verwijderen.

- Cruise control:

De cruise controller mag losgekoppeld worden.

- Geluidswerende panelen:

De geluidswerende panelen mogen verwijderd worden alsmede de motorschilden vervaardigd van plastic die als doel hebben de mechanische delen van het motorcompartiment uit het zicht te halen en alleen een esthetische functie hebben teneinde gewicht te besparen.

6.2 Transmissie

De koppelingen van de versnellingsbak verbindingen zijn vrij.

- Koppeling: De koppelingsplaat is vrij, uitgezonderd het aantal en diameter.
- Automatische sper differentieel (lock/unlock) systemen zijn toegestaan op voorwaarde dat deze zijn gehomologeerd als Productie Variant (VP) en dat deze niet zijn gemodificeerd.

6.3 Ophanging

6.3.1 Het is toegestaan om de wishbones te vervangen voor exemplaren van staal aangezien het gewicht van de nieuwe wishbones groter is dan de originele wishbone. Alle overige delen dienen gelijk te blijven.

De versteviging van de ophanging en de verankeringpunten door middel van toevoegen van materiaal is toegestaan. Het is niet toegestaan twee afzonderlijke delen aan elkaar te verbinden als gevolg van de verstevigingen aan de ophanging.

In geval van olie-pneumatische ophanging mogen de bollen (spheres) vervangen worden ten aanzien van hun afmetingen, vorm en materiaal. Het aantal moet gelijk blijven. Een afstelkraan, bedienbaar vanaf de buitenzijde van het voertuig mag bevestigd worden aan de spheres.

6.3.2 Starre as:

Indien een starre as is gebruikt mogen de originele delen verstevigd worden op zo'n manier dat het originele deel nog herkenbaar is.

6.3.3 Vang banden:

Vang- of reisbanden zijn voor en achter toegestaan.

6.3.4 Vering:**Schroefvering:**

De lengte is vrij, evenals het aantal windingen, de diameter van het materiaal, de externe diameter, het type (progressief of niet), de buitendiameter en de vorm van de veerzadels.

Pneumatische of olie-pneumatische veren mogen vervangen worden door schroefveren op voorwaarde dat de transformatie is gehomologeerd als VO (variant).

Bladveren:

De lengte, breedte, dikte en verticale kromming is vrij. Het aanbrengen van beschermingsplaten voor de veerstroppen wordt sterk aangeraden. Het aantal veerbladen is vrij.

Torsiestaven:

De diameter is vrij.

6.3.5 Schokdempers:

Vrij op voorwaarde dat hun type (telescopisch, arm, etc.) ongewijzigd blijft. Schokdempers mogen alleen de functie van schokdemper hebben.

Controle hierop wordt als volgt uitgevoerd:

Zodra de veren en/of torsiestaven zijn verwijderd moet het voertuig in minder dan 5 minuten gedaald zijn tot op de bumpstops.

Het aantal schokdempers per wiel is gelimiteerd tot twee. Er mag geen enkel ander onderdeel toegevoegd worden aan, of verwijderd worden van de ophanging anders dan voor de bevestiging van een additionele schokbreker.

In geval een voertuig uitgerust is met één schokbreker per wiel, is de bevestiging van deze schokbreker vrij op voorwaarde dat geen enkel onderdeel anders dan alleen voor de bevestiging van de schokbreker wordt toegevoegd en/of verwijderd van de ophanging.

De vloeistoftanks voor de schokbrekers mogen zowel in de wielkasten als op het chassis bevestigd worden. Een plaatselijke aanpassing van de carrosserie of chassis is toegestaan indien dit alleen tot doel heeft de schokbreker te bevestigen. De modificatie mag niet meer dan 320 mm uitstrijken om het nieuwe bevestigingspunt op de carrosseriezijde.

6.3.6 McPherson ophanging:

Indien het voor de vervanging van het schokdempererelement van een McPherson ophanging, of een ophanging die op een identieke manier werkt, noodzakelijk is een compleet nieuwe McPherson-poot te monteren, dan dient deze mechanisch identiek te zijn aan het originele exemplaar en dient men dezelfde bevestigingspunten te gebruiken. De vorm van de veerzadels bij McPherson schokdempers is vrij. Het materiaal is vrij.

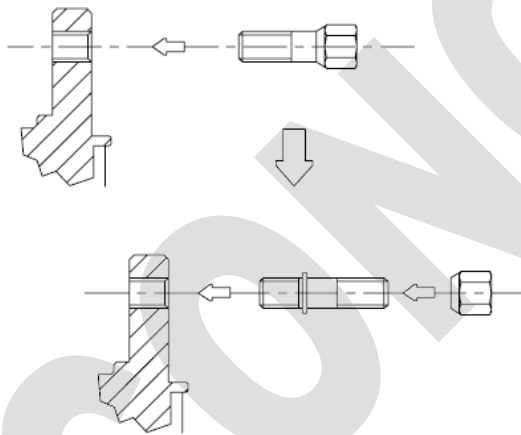
6.4 Wielen en banden

De wielen zijn vrij met inachtneming van de gehomologeerde diameter (Art. 801.a) en breedte (Art. 801.b) welke beschouwd worden als maxima.

De wielen moeten door de spatschermen afgedekt worden. Banden zijn vrij op voorwaarde dat die gemonteerd kunnen worden op de wielen zoals hierboven beschreven edoch, noppenbanden en banden bedoeld voor motorfietsen zijn niet toegestaan.

Het reservewiel mag in het interieur geplaatst worden op voorwaarde dat deze stevig en deugdelijk bevestigd is en niet geplaatst is in de ruimte bedoeld voor de inzittenden.

Wielbevestiging d.m.v. bouten mag worden veranderd naar bevestiging met tapeinden en wielmoeren op voorwaarde dat het aantal bevestigingspunten en de diameter van de delen voorzien van schroefdraad ongewijzigd blijft (zie tekening 254-1).



Tekening 254-1

6.5 Remsysteem

Remschijven en remklauwen moeten origineel zijn of gehomologeerd zijn als Optie Variant (VO). Remvoeringen zijn vrij evenals zijn bevestiging (geklonken, gelijknd, etc.) op voorwaarde dat het contactoppervlak van de remmen niet vergroot wordt. Beschermplaten mogen worden verwijderd of verbogen worden. Indien een voertuig met servo-bekrachtiging of een anti-blokkeer systeem is uitgerust, mag deze servo-installatie en anti-blokkeer systeem worden uitgeschakeld. Hetzelfde geldt voor Anti Blokkeer Systemen (ABS). Remleidingen mogen worden vervangen voor leidingen van luchtvaart kwaliteit.

In geval een voertuig is uitgerust met een gehomologeerde anti blokkeer remsysteem mag dit systeem in zijn geheel verwijderd worden.

De mechanische handrem mag vervangen worden door een hydraulisch systeem edoch, een diagonaal remcircuit (X-vorm) of het origineel systeem is verplicht.

De handremfunctie moet gehandhaafd blijven.

Het is toegestaan de positie van het hydraulisch handremsysteem aan te passen op voorwaarde dat de locatie op de gehomologeerde plek blijft (centrale tunnel...)

6.6 Carrosserie

6.6.1 Extérieur:

Wieldoppen moeten worden verwijderd. Kunststof geluidabsorberende beplating mag deels of geheel worden verwijderd van de binnenzijde van de wielkasten.

Koplampbeschermers mogen worden aangebracht op voorwaarde dat het enige doel is om het glas te beschermen en zij niet van invloed zijn op de aerodynamica van het voertuig.

Het aanbrengen van een beschermingsplaat onder het voertuig wordt aangeraden maar zijn alleen toegestaan indien zij de bodemvrijheid van het voertuig niet beïnvloedt, demontabel is en specifiek ontworpen om de volgende delen te beschermen: motor, radiator, wielophanging, versnellingsbak, tank, overbrenging en uitlaat.

Een bescherming aan de voorzijde bedoeld om de consequenties van mogelijke aanrijdingen met dieren te beperken wordt aanbevolen. Deze bescherming moet onafhankelijk zijn van de structuur van de auto en mag deze niet versterken of bijdragen tot zijn starheid. De bescherming moet gemaakt zijn van buizen en de bevestigingen moeten gesitueerd zijn op de originele bumpers. De bescherming mag geen andere significante functie hebben anders dan bescherming en montage van additionele koplampen.

De zij- en achterraamen achter de bestuurder mogen gemaakt zijn van ondoorzichtig materiaal of vervangen worden door een transparant materiaal met een minimum materiaal dikte van 3 mm. Het profiel van de carrosserie mag door deze vrijheden niet van vorm veranderen. De manier van vastzetten is vrij, de raammechanismes mogen verwijderd worden. Verschillende vlakken die een opening opvullen mogen vervangen worden door een enkel paneel dat deze beide (of meerdere) openingen vult. Hetzelfde geldt voor de ramen van de deuren achter de bestuurder. Het glas gedeelte van een zonnedak mag vervangen worden door een metalen plaat met een minimum dikte van 1,5 mm met de nodige middelen om deze vast te maken. Voor de tankdop mag elk afsluitsysteem worden gebruikt.

Indien het originele bevestigingspunt van het reservewiel een gevaar (kan) vormen aan de buitenzijde van het voertuig en het reservewiel is in het interieur geplaatst (zie NL-Art. 6.4) mag dit bevestigingspunt verwijderd worden.

Het aanbrengen van externe achteruitkijkspiegels is toegestaan evenals het vervangen van de ruitenwisserbladen (voor en achter).

De achter ruitenwisserinstallatie mag verwijderd worden.

Alleen elektrische lieren, gemonteerd zonder aanpassingen aan te brengen op het chassis of carrosserie anders dan het aanpassen ter bevestigen van de lier d.m.v. bouten, zijn toegestaan.

6.6.2 Passagiersruimte

Alle onnodige onderdelen van de originele veiligheidsgordels mogen verwijderd worden. Alle accessoires die geen invloed uitoefenen op het gedrag van de auto, zoals die welke het esthetisch aanzien of het comfort voor de inzittenden (verlichting, verwarming, radio enz.) verhogen, zijn zonder beperking toegestaan op de uitdrukkelijke voorwaarde dat zij, zelfs niet indirect, het mechanisch rendement van de motor, de besturing, de sterkte, de overbrenging, de remmen of de wegligging, in gunstige zin beïnvloeden. Alle bedieningsorganen, alsmede de originele functies hiervan, moeten gelijk blijven aan die, waarin door de fabrikant was voorzien. Het is echter wel toegestaan deze organen zodanig te bewerken dat zij beter toegankelijk en gemakkelijker in het gebruik zijn, bijv. het verlengen van de handremgreep, het aanbrengen van een extra oplegstuk op de rempedaal enz.

Het navolgende is speciaal toegestaan:

- 1) Alle vrijheid wordt gelaten met betrekking tot het monteren van extra meetinstrumenten (indicators), tellers enz. op voorwaarde dat de montage hiervan geen gevaar vormt.
- 2) De claxon mag worden vervangen of een extra claxon, die door de passagier kan worden bediend, mag worden toegevoegd.
- 3) De werking van de handrem mag worden aangepast aan die van het zgn. "fly off handbrake"-systeem (direct vrijkomen van de handrem).
- 4) Stoelhoezen mogen worden toegevoegd, zelfs die waarmee een zgn. kuipstoel kan worden gemaakt in overeenstemming met NL-Art. 253-16. De achterstoelen mogen worden verwijderd op voorwaarde dat een vloeistofdicht schot het inzittendencompartiment scheidt van het motorcompartiment en/of de brandstoftank.
- 5) Extra opbergruimte mag aan het handschoenenkastje worden toegevoegd en tevens mogen extra deurzakken worden aangebracht tegen de portieren.
- 6) Het stuurwiel is vrij.
- 7) Elektrische ramen; Het is toegestaan elektrische ramen door handbediende ramen te vervangen.
- 8) Matten/tapijten zijn vrij en mogen derhalve verwijderd worden.
- 9) Geluidabsorberende materialen en afwerking mag verwijderd worden.
- 10) Deur panelen mogen vervaardigd worden van plaatmateriaal met een minimumdikte van 0,5 mm, carbonfiber platen met een minimumdikte van 1 mm en ieder ander massief, niet vlambaar materiaal, met een minimumdikte van 2 mm.

6.6.3 Verstevingen

Verstevingen van de afgeveerde delen van het chassis en carrosserie d.m.v. het aanbrengen van additionele onderdelen en/of materiaal is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

De vorm van het verstevigingdeel/materiaal moet het oppervlak van het te verstevigen deel volgen, moet eenzelfde vorm hebben en de volgende

maximum dikte, gemeten vanaf het oppervlak van het te verstevigen deel;

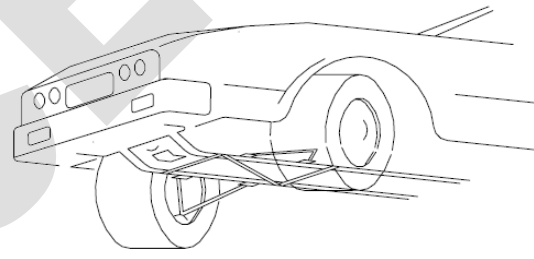
- 4 mm voor stalen delen,
- 12 mm voor aluminium legering delen.

Voor carrosserie delen, het verstevigingdeel/materiaal moet zich bevinden op het gebied niet zichtbaar van de buitenzijde.

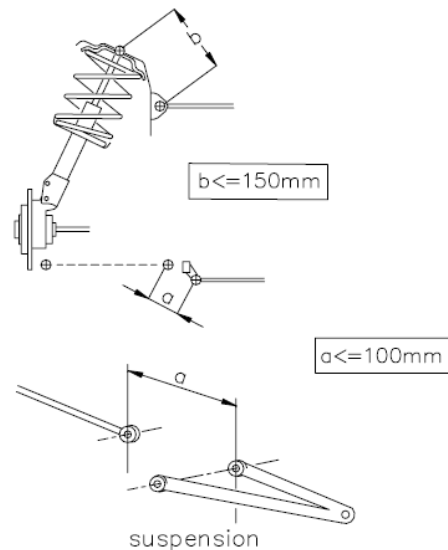
Het aanbrengen van verstevigingribben zijn toegestaan edoch het aanbrengen van holle delen hierin is niet toegestaan.

Het verstevigingdeel mag geen andere functie hebben anders dan dat van versteviging.

Het is toegestaan om verstevigingstaven aan te brengen op voorwaarde dat deze demontabel zijn en d.m.v. bouten en moeren gemonteerd zijn aan de bevestigingspunten van de ophanging naar de carrosserie of naar de bevestigingspunten van de veer. Er mag een gat geboord worden in de bovenste veerschotel om deze stangen passend te maken. De afstand tussen een ophanging bevestigingspunt en een verankeringspunt van de stang kan mag niet meer zijn dan 100 mm tenzij de stang een transverse steun gehomologeerd met een veiligheidskooi (rolkooi) is, of het een bovenste stang is welke bevestigd is aan een McPherson ophanging. In het laatste geval is de maximum afstand tussen een verankeringspunt van de stang en het bovenste gewrichtpunt 150 mm (zie tekening 255-2 en 255-4).



Tekening 255-2

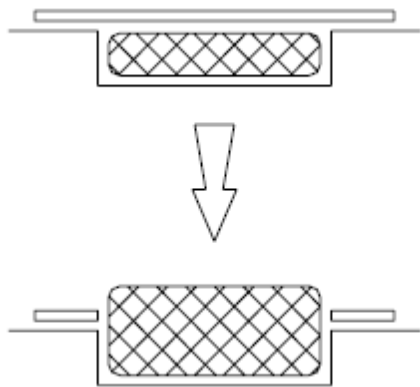


Tekening 255-4

Los van deze punten, de stang mag niet gemonteerd zijn aan de carrosserie of aan mechanische delen.

6.6.4 Reservewiel

Als het reservewiel origineel in een gesloten ruimte is geplaatst en wanneer dit wiel wordt vervangen door een bredere van het rijdend gedeelte (zie Art. 6.4) dat in deze ruimte is geplaatst, is het toegestaan om van het deksel van de reservewielruimte het oppervlak te verwijderen dat nodig is voor de diameter van het nieuwe wiel (zie tekening 254-2).



Tekening 254-2

6.7 Elektrisch systeem

- **Accu:** Merk en capaciteit van de accu en de accukabels zijn vrij. De spanning (voltage) en plaats van de accu mag niet worden gewijzigd.
- **Dynamo (generator):** De dynamo mag worden vervangen door een sterkere dynamo. Een gelijkstroomdynamo mag echter niet worden vervangen door een wisselstroomdynamo en omgekeerd.
- **Verlichting:** Extra koplampen inclusief de daarmee samenhangende relais zijn toegestaan, mits het totaal aantal van acht stuks (achterlichten en parkeerlichten niet inbegrepen) niet overschreden wordt en op voorwaarde dat dit door de wetten van de het land is toegestaan. Zij mogen niet in de carrosserie worden gemonteerd. Koplampen en overige buiten de auto aanwezige lampen moeten altijd in een even aantal aanwezig zijn. De originele koplampen mogen buiten gebruik gesteld en afgeplakt met plakband. Ze kunnen worden vervangen door andere koplampen, in overeenstemming met dit artikel.
- Er mogen zekeringen worden toegevoegd aan het elektrische systeem.

6.8 Brandstofcircuit

Het is toegestaan om een tank te monteren van het type FT3 1999, FT3.5 of FT5 en de daarbij behorende accessoires t.b.v. de inbouw (in overeenstemming met de diverse artikelen van het reglement) die de originele tank via een aansluiting op de originele vulpijp voedt. In dit geval moet de ontluchting van de originele tank door de FT3 1999, FT3.5 of FT5 tank lopen. Alle originele brandstofleidingen moeten gehandhaafd blijven en alle nieuwe leidingen en accessoires, gebruikt voor de FT3 1999, FT3.5 of FT5, moeten in overeenstemming zijn met NL-Artikel 283-3.2.

6.9 Krik

De krik is vrij, en de krikpunten aan de auto mogen worden gewijzigd voor andere op voorwaarde dat deze geen andere functie hebben.