

## NL-Artikel 285

### Bijzonder reglement voor verbeterde Cross-Country Auto's (Groep NL-T1)

Mechanisch aangedreven landvoertuigen met een enkele motor en vier (4) wielen, aangedreven met hun eigen middelen, die constant hun koers op de grond bepalen en waarvan de aandrijving en besturing bediend worden door een bestuurder aan boord van het voertuig. Deze auto's mogen enkel bouw (zelfbouw) zijn, maar moeten voldoen aan de regels zoals vastgelegd in de Internationale Conventie voor Wegverkeer (International Convention on Road Traffic) en moeten APK waardig zijn. Er moeten minimaal twee stoelen in het voertuig aanwezig zijn.

#### ARTIKEL 1: VERPLICHTINGEN

Groep NL-T1 voertuigen moeten voldoen aan de algemene regels en veiligheidsreglement zoals gesteld in NL-Artikelen 282 en respectievelijk 283.

Elke tank die olie of brandstof bevat moet in de constructie van de auto geplaatst zijn.

Indien het voertuig niet is voorzien van de originele tank op de originele plaats moet de brandstoftank een tank zijn die voldoet aan de FT3 1999, FT3.5 of FT5 regels.

De tank moet geplaatst zijn achter de achterzijde van de hoofdrolbeugel.

Geen enkel deel van de tank mag zich minder dan 80 mm boven het referentie oppervlak bevinden.

#### ARTIKEL 2: CHASSIS EN ROLKOOI

Een buizenframe vervaardigd van ferro-materialen zijn toegestaan. De dikte van de buizen die het structurele deel van het frame vormen mag niet minder zijn dan 1,5 mm. Alle buizen van de rolkooi die gedefinieerd zijn in Artikel 283-8.3.1 (tekeningen 253-1, 253-2, 253-3) moeten een minimum doorsnede hebben van 50 x 2 mm of 45 x 2,5 mm.

De achterzijde van de hoofdrolbeugel bij zijn verankeringpunt mag niet meer dan 950 mm vanaf het midden van het achterste wiel gepositioneerd zijn. (zie tekening 285-1)

Het voertuig moet direct achter de bestuurderstoel een constructie hebben die breder is dan zijn schouders en boven hen uitsteekt wanneer zij normaal zitten in hun stoel met de gordels bevestigd en gesloten.

#### ARTIKEL 3: CARROSSERIE

##### 3.1 Exterieur

Het chassis moet of:

- afstammen van een chassis (of een monocoque carrosserie) van een auto waarvan er meer dan 1000 geproduceerd zijn.

In dit geval, mag het chassis (of monocoque carrosserie) en plaatwerk gemodificeerd worden in overeenstemming met NL-Art. 3.2.2, 3.2.4 en 5.1.2.

- of een chassis van een staal buizenframe zijn.

Een voorruit is verplicht. De voorruit moet gemaakt zijn van gelamineerd glas ongeacht de vorm en oppervlakte. Indien tijdens het evenement door ruitbreuk cq. beschadiging geen voorruit meer aanwezig is, is het dragen van een helm en bril verplicht.

Alle delen van de carrosserie moeten zorgvuldig en volledig afgewerkt zijn, zonder tijdelijke of adhoc gemaakte onderdelen en zonder scherpe randen. Geen deel van de carrosserie mag zowel aan de binnen- als aan de buitenkant scherpe delen, randen, hoeken en punten hebben.

Het voorste gedeelte van de carrosserie moet gemaakt zijn van hard ondoorzichtig materiaal dat naar boven toe doorgetrokken is tot op zijn minst het midden van het stuurwiel met een minimum hoogte van 42 cm boven het vlak wat gebruikt wordt om de bestuurdersstoel vast te zetten en dient bescherming te geven voor losliggende stenen.

In het verticale vlak bezien, moet de carrosserie tenminste 120° van het bovenste deel van de wielen bedekken (gesitueerd boven de wiel as, gezien van de zijkant) en geen mechanisch deel mag van boven zichtbaar zijn met uitzondering van schokbrekers, radiatoren, ventilatoren en reservewielen inclusief hun verankering- en bevestigingspunten. (zie tekening 285-1)

De carrosserie moet eindigen, of moet op zijn minst doorgetrokken zijn tot aan de bovenzijde van de velgen. Er mag in de achterzijde of in de zijkant een opening gemaakt worden voor de koeling van de versnellingsbak.

Alle delen die een aerodynamische invloed hebben en alle delen van de carrosserie moeten deugdelijk gemonteerd en bevestigd zijn aan het complete afgeveerde deel van het voertuig (chassis, carrosserie), mogen geen bewegingsvrijheid hebben en moeten immobiel zijn wanneer het voertuig in beweging is.

De auto moet voorzien zijn van twee achteruitkijkspiegels, één aan iedere zijde van het voertuig, teneinde te voorzien in voldoende zicht naar achteren. Iedere spiegel dient een minimum oppervlak te hebben van 90 cm<sup>2</sup>. De technisch keurmeester moet er van overtuigd zijn dat de bestuurder, terwijl normaal gezeten in het voertuig, voertuigen achter hem duidelijk kan zien.

Een methode om dit vast te stellen is om de bestuurder letters of figuren op te laten noemen, afmeting 15 cm hoog en 10 cm breed, die willekeurig achter het voertuig gehouden worden op basis van onderstaande richtlijnen:

- Hoogte: Tussen 40 cm en 100 cm van de grond.
- Breedte: 2 meter links of rechts naast de hartlijn van het voertuig.
- Positie: 10 meter achter het voertuig gemeten van het hart van de achteras.

Achteruitkijk camera's zijn toegestaan op voorwaarde dat deze niet beweegbaar zijn.

### 3.2 Maximum afmetingen

#### 3.2.1 Breedte

De maximum breedte van de carrosserie van het voertuig is 2000mm buitenspiegels niet meegerekend.

#### 3.2.1b Hoogte

Voor een minimum oppervlak van 1m<sup>2</sup> (1m x 1m), moet het dak een minimum afstand hebben van 1450mm gemeten vanaf het referentie vlak (zie tekening 285-1).

#### 3.2.2 Overhangend deel

Het overhangend deel aan de voorzijde mag niet minder zijn dan 660 mm (zie tekening 285-1).

Gezien in verticaal vlak, deze 660 mm waarde moet gehandhaafd blijven over een minimum afstand van 500 mm rond de hartlijn van het voertuig (250 mm aan elke zijde). Deze meting moet gedaan worden vanaf de hartlijn van de voorste as (zie tekening 285-1) op een vast punt van de carrosserie.

#### 3.3.3 Wielbasis

Indien het chassis (of monocoque carrosserie) afstamt van een voertuig waarvan er meer dan 1000 geproduceerd zijn (zie NL-Art 3.1), moet de wielbasis van de serieproductie behouden blijven.

Voor het buizenframe chassis geldt dat:

- de wielbasis 2900 mm ± 20 mm moet zijn (zie tekening 285-1).
- de wielbasis vrij is indien de voorste en achterste as star is.

Er dient gemeten te worden met een 300 mm bodemvrijheid.

#### 3.2.4 In- en uitloophoek

De inloophoek, op ieder moment gemeten, moet minder of gelijk zijn aan 57° (zie tekening 285-1)

De uitloophoek, op ieder moment gemeten, moet gelijk of minder zijn dan 50° (zie tekening 285-1).

De hoekmeting moet gemeten worden met een bodemvrijheid van 300 mm (afstand tussen grond en referentievlak) en nieuwe banden.

Gezien in verticaal vlak, de 57° en 50° waarden moeten gehandhaafd blijven over een minimum afstand van 500 mm rond de hartlijn van het voertuig (250 mm aan elke zijde van de hartlijn).

Alle modificaties die ontworpen zijn om deze waarden te behalen zijn toegestaan, met de maximum wiel diameter zoals gespecificeerd in NL-Art 8. De onderste carterbescherming moet voldoen aan het model en de dimensies zoals gegeven in tekening 285-1.

### 3.3 Interieur

De aslijn van de voetpedalen moet geplaatst zijn achter of loodrecht op de lijn van de voorwielen.

De carrosserie moet zo zijn ontworpen dat het comfort en veiligheid van de bestuurder, en mogelijk rijder, zeker gesteld is. Geen enkel deel van de carrosserie mag scherpe delen, randen, hoeken of punten hebben.

Geen van de mechanische delen mag doorlopen in de cabine. Alle uitrustingsdelen die een mogelijk gevaar op kunnen leveren, moeten beschermd of bekleed worden en mogen niet in de cabine geplaatst worden.

De voertuigen moeten openingen aan de zijkant hebben die het in en uitstappen van de bestuurder en navigator(s) mogelijk maken. De afmetingen van deze openingen moet minimaal zo groot zijn dat er een vierkant van 500 mm x 500 mm door kan passeren, de hoeken mogen afgerond worden met een radius van maximum 150 mm.

Deuren met ramen moeten een opening hebben, gemaakt van transparant materiaal, waarin een parallellogram geprojecteerd kan worden, waarvan de horizontale kant minimaal 400 mm moet zijn. De hoogte, gemeten haaks op de horizontale kant, moet op zijn minst 250 mm zijn. De hoeken mogen afgerond worden met een maximum radius van 50 mm.

Auto's zonder zijramen moeten uitgerust zijn met laterale beschermingsnetten, in overeenstemming met NL-Art. 283-11. De cabine moet zo ontworpen zijn dat iemand in de cabine deze vanuit zijn normale positie het voertuig binnen maximum 7 seconden door de zich aan zijn zijde bevindende deur kan verlaten en binnen maximum 9 seconden door de aan de andere zijde bevindende deur het voertuig kan verlaten. Tijdens een eventuele test van het bovengenoemde moeten de berijders al hun normale uitrusting dragen, de veiligheidsgordels moeten worden vastgemaakt, het stuurwiel moet gemonteerd zijn en in de meest slechte positie staan (wanneer verstelbaar) en de deuren moeten gesloten zijn. Deze tests worden herhaald voor alle inzittenden.

De minimale verticale hoogte van de rolkooi is 1050 mm tussen de cabine vloer (op stoel locatie) gemeten tussen een punt 300 mm voor de bodem van de B-stijl (gezien in rijrichting) en een denkbeeldige lijn aan de buitenzijde van de twee hoofdrolbeugels (hoofdrolbeugel en voorste hoofdrolbeugel) (zie tekening 285-1).

De minimum breedte van de voertuimte is 250 mm met een minimum hoogte van 250 mm, horizontaal gemeten en haaks op de langsrichting van het chassis, direct boven de pedalen.

Elke plaats voorzien van een stoel moet een minimum breedte hebben van 450 mm over de gehele lengte van de stoel. De cabine opening moet op zijn minst 600 mm lang zijn. De minimum interieur breedte voor de voorste stoelen is 1130 mm en 400 mm in lengte. Deze 1130 x 400 mm rechthoek moet binnen de rolkooi passen boven de hoofden van de bestuurder en rijder.

**ARTIKEL 4: MINIMUM GEWICHT**

**4.1** De auto's dienen te voldoen aan de onderstaande tabel van minimum gewichten in relatie tot de cilinder inhoud en in overeenstemming met NL-Art. 282-3.2:

Cilinder inhoud (cm <sup>3</sup> )	Gewicht (kg)
tot 1600	1150
boven 1600 en tot en met 2000	1350
boven 2000 en tot en met 2250	1500
boven 2250 en tot en met 2500	1600
boven 2500 en tot en met 2750	1637,5
boven 2750 en tot en met 3000	1675
boven 3000 en tot en met 3250	1712,5
boven 3250 en tot en met 3500	1750
boven 3500 en tot en met 3750	1787,5
boven 3750 en tot en met 4000	1825
boven 4000 en tot en met 4250	1862,5
boven 4250 en tot en met 4500	1900
boven 4500 en tot en met 4750	1937,5
boven 4750 en tot en met 5000	1975
boven 5000 en tot en met 5250	2012,5
boven 5250 en tot en met 5500	2050
boven 5500 en tot en met 5750	2087,5
boven 5750 en tot en met 6000	2125
boven 6000 en tot en met 6250	2162,5
boven 6250 en tot en met 6500	2200
boven 6500 en tot en met 6750	2237,5
boven 6750 en tot en met 7000	2275
boven 7000 en tot en met 7250	2312,5
boven 7250 en tot en met 7500	2350
boven 7500 en tot en met 7750	2387,5
boven 7750 en tot en met 8000	2425
boven 8000	2500

**4.2** Dit is het gewicht van de auto zonder brandstof op ieder moment tijdens het evenement, met twee reservewielen. De koelvloeistof en olie voor de motor alsmede de remvloeistof moeten op de normale niveaus staan.

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

- Inzittenden, uitrusting en bagage;
- gereedschap, krik en reservedelen;
- overlevingsuitrusting;
- proviand;
- etc.

Het gewicht mag gecompleteerd worden met het toevoegen van ballast gewicht op voorwaarde dat deze sterk en unitaire blokken zijn, gefixeerd met behulp van gereedschap en voorzien van methoden om verzegeld te worden door technisch keurmeesters. Een reservewiel mag gebruikt worden als ballast, maar dan wel onder de condities zoals boven omschreven.

**ARTIKEL 5: MOTOR****5.1 Algemeen**

Zie NL-Artikel 282-3.

**5.1.1 Type**

De motor moet een afgeleide zijn van een seriematig productie blok. Modificaties zijn toegestaan.

**5.1.2 Positie**

De krukas moet geplaatst zijn voor het midden van de wielbasis en in langsrichting geïnstalleerd voor een voertuig met een buizenframe chassis.

**5.1.3 Air restrictor (luchtbegrenzer)**

Alle lucht benodigd voor het voeden van de motor moet door een luchtbegrenzer worden geleid, deze moet voldoen aan NL-Art. 284-6.1, uitgezonderd zijn inwendige diameter.

De begrenzer voor benzinemotoren uitgerust met drukvulling moeten voldoen aan NL-Art. 284-6.1 van toepassing zijnde op dieselmotoren uitgerust met drukvulling, met uitzondering van zijn inwendige diameter. Het is mogelijk om twee begrenzers te gebruiken, ervoor zorgend dat de diameter die normaal gesproken wordt gebruikt voor een begrenzer wordt gedeeld door 1.4142

**5.1.3.1 Begrenzer voor benzinemotoren**

Alle benzine motoren moeten uitgerust zijn met een luchtbegrenzer met een maximum interne diameter (in mm) van:

	normale luchtaanzuiging	druk­vulling
2 kleppen per cilinder	36	35
Meer dan 2 kleppen per cilinder	35	34
2 kleppen per cilinder hefboom motoren (nokkenas in het motorblok) met een cilinder capaciteit van meer dan 5400cm <sup>3</sup>	36	X

**5.1.3.2 Begrenzer voor dieselmotoren met drukvulling**

Alle dieselmotoren met drukvulling moeten voorzien zijn van een luchtbegrenzer met een maximum interne diameter van 38 mm.

**5.2 Vervallen****5.2.1 Inlaat systeem**

Variabele systemen zijn verboden. De betreffende variabele componenten zijn die geplaatst zijn binnen het inlaat spruitstuk als gedefinieerd in NL-Art. 281-2.3.4.

De totale maximale interne volume van de spruitstukken is 30 liter (volume van vloeistof benodigd om het spruitstuk te vullen, gemeten tussen de begrenzer en de pakkingen tussen het spruitstuk en cilinderkop).

### 5.2.2 Koeling van de intercooler (alleen voor dieselmotoren met drukvulling)

De koeling voor de intercooler moet van het lucht/lucht en/of lucht/water type zijn.

Lucht/lucht wisselaars moeten een maximaal totaal volume hebben van de kern  $V_{1_{max}}$  van 22 dm<sup>3</sup> (liters).

Lucht/water wisselaars moeten een maximaal totaal volume hebben van de kern  $V_{2_{max}}$  van 7 dm<sup>3</sup> (liters). In geval een combinatie van de twee type koelers gebruikt wordt, wordt de maximaal totaal volume voor de lucht/water wisselaar als volgt vastgesteld:  
max. totaal volume air/water =  $(1-R) \times V_{2_{max}}$   
waarin

$R$  = totaal volume van de lucht/lucht wisselaar ( $V_{1_{max}}$ )

Het totale volume van de kern is bepaald door de externe afmetingen (lengte x breedte x dikte).

Elk watersproei of injectiesysteem is verboden.

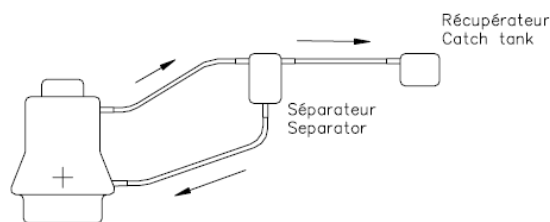
### 5.2.3 Uitlaat systeem

Variabele systemen zijn toegestaan.

Elke sectie voor de doorvoer van uitlaatgassen (stroomafwaarts t.o.v. de turbo) mag een interne diameter hebben niet minder dan 40 mm. De uitlaatopening(en) moeten zichtbaar zijn van de buitenzijde.

### 5.3 Smering

Oliepomp, oliefilterhuis, radiator, olie/water wisselaar, leidingen, thermostaat, carterpan en pompfilter zijn vrij. Het gebruik van een zgn. Dry-Sump smeersysteem is toegestaan. De olietank samen met zijn leidingen mogen zich niet in de cabine bevinden dan wel in het bagage compartiment. Oliedruk mag worden verhoogd door het veranderen van de veerdruk van de ontlastklep. Als het smeersysteem een open carter ontluchting bevat, moet het zijn uitgerust met een olie opvangbak. Deze moet een minimum inhoud hebben van 2 dm<sup>3</sup> (liter) voor auto's met een cilinderinhoud van 2000 cm<sup>3</sup> of kleiner, en 3 dm<sup>3</sup> (liter) voor auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2000 cm<sup>3</sup>. De opvangbak (container) moet gemaakt zijn van doorzichtig plastic of voorzien zijn van een doorzichtig venster. Een lucht/olie afscheider mag overeenkomstig tekening 255-3 buiten de motor gemonteerd zijn (maximale capaciteit 1 ltr). De olie moet middels de zwaartekracht vanaf de opvangtank naar de motor terug lopen. Het bevestigen van één of meer ventilator voor het koelen van de motorolie is toegestaan, mits dit geen effect heeft op het aerodynamisch gedrag van de auto.



Tekening 255-3

### 5.4 Brandstof koeling

De montage van brandstofkoelers is toegestaan in het retourcircuit naar de brandstoftank.

## ARTIKEL 6: TRANSMISSIE

Het transmissie systeem mag alleen ingeschakeld en bediend worden door de bestuurder.

### 6.1 Versnelling- en tussenbak

Het ontwerp van de versnellingsbak is vrij.

#### 6.1.1 "Sequentiële" type versnellingsbak

Het is toegestaan een sequentiële type versnellingsbak te gebruiken onder de volgende condities:

- Het moet een volledig mechanisch systeem zijn;
- Het aantal voorwaartse versnellingen is gelimiteerd tot zes (6).
- Een motor ontsteking- en/of injectie cut-off systeem, mechanisch geactiveerd door de versnellingswisseling is toegestaan.

#### 6.1.2 Mechanische H-versnellingsbak

Het aantal voorwaartse versnellingen is vrij maar moet identiek zijn aan het origineel.

#### 6.1.3 Automatische versnellingsbak

Allen automatische versnellingsbakken met koppelvormers zijn toegestaan.

### 6.2 Koppeling

Vrij.

### 6.3 Eindoverbrenging, differentieel

Vrij

### 6.4 Aandrijfassen

Aandrijfassen zijn vrij maar moeten van staal vervaardigd zijn.

### 6.5 Smering

Een extra smering en olie koeling is toegestaan (circulatie pomp, radiator en luchtinlaten) op dezelfde voorwaarden als omschreven in NL-Art 285-5.3

Voor productie componenten moet het originele smering principe gehandhaafd blijven.

De enige modificatie die toegestaan is voor de versnellingsbak is die modificatie bedoeld voor aanpassing voor het additionele smeringsysteem.

## ARTIKEL 7: OPHANGING

### 7.1 Algemeen

De ophanging is vrij, echter het is verboden om een actieve ophanging te gebruiken (ieder systeem die voorziet in controle van flexibiliteit, demping, hoogte en/of stand van de ophanging wanneer het voertuig in beweging is).

### 7.2 Vering en schokbrekers

De aanpassing van de vering en/of schokbrekers vanuit de cabine is verboden.

Dit mag alleen mogelijk zijn wanneer het voertuig niet in beweging is en met behulp van gereedschap. Het afstellingmechanisme moet geplaatst zijn op de schokbreker of op het reservoir.

Elke aansluiting tussen de dempers zijn verboden. De enige aansluiting die toegestaan is zijn de demper bevestigingspunten die door het frame lopen; deze mogen geen andere functie hebben.

### 7.3 Stabilisator

Alleen één stabilisator per as is toegestaan.

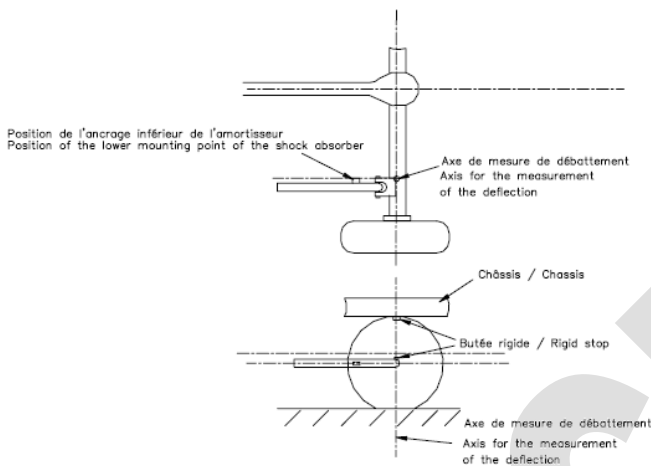
De afstelling van de stabilisator vanuit de cabine is verboden. De stabilisator systemen moeten alleen mechanisch zijn, er mag geen in- of uitschakel mogelijkheid zijn.

Elke aansluiting of verbinding tussen de voorste en achterste stabilisator is verboden.

### 7.4 Veeruitslag

Verticale veeruitslag is gelimiteerd tot:

- 300 mm (zie tekening 285-2) voor een "banjo" type starre as; de uitgang van het differentieel moet samenvallen met het midden van de wielen.
- 250 mm voor ieder ander type ophanging.



Tekening 285-2

De methode voor het opmeten van de veerweg is als volgt:

#### - Voor een onafhankelijke wielophanging:

Het voertuig moet op steunen staan met de vering/schokbrekers gedemonteerd. Het wiel moet bewogen worden van stalen bumpstop tot stalen bumpstop. De uitslag is het gemiddelde van de verticale beweging van twee punten op de hartlijn van het wiel diametrisch tegengesteld op een verticaal vlak.

#### - Voor een ophanging met starre assen:

Het voertuig moet op steunen staan met de vering/schokbrekers gedemonteerd en de starre as mag niet naar beneden bewegen doormiddel van vangbanden of de onderste bumpstop. De wielen moeten gelijktijdig bewogen worden van de bovenste stalen bumpstop tot de onderste stalen bumpstop. De uitslag is de verticale beweging van de wielen.

## ARTIKEL 8: WIELEN EN BANDEN

Alleen stalen wielen en wielen vervaardigd van gegoten aluminium legeringen en met een minimum gewicht van 13 kg zijn toegestaan. Complete wielen moeten ondergebracht zijn binnen de carrosserie (conform NL-Art. 285-3.1) en moeten een maximum diameter hebben van 810 mm. De diameter moet gemeten worden op een nieuwe band zoals gespecificeerd door de fabrikant of aangetoond kunnen worden middels een specificatie blad.

Het gebruik van banden bedoeld voor motorfietsen is verboden.

Het gebruik van tussenliggende onderdelen tussen het wielen en de banden is verboden (zie NL-Art. 282-6).

De wielen hoeven niet dezelfde diameter te hebben. Bevestiging met een centrale wielmoer is niet toegestaan.

Het gebruik van een systeem om de bandenspanning van het voertuig aan te passen wanneer het voertuig in beweging is, is verboden. De bandenspanning mag alleen aangepast worden wanneer het voertuig niet in beweging is. Voor het aanpassen van de bandenspanning, elke ingaande of uitgaande lucht moet door een conventioneel ventiel afkomstig van een serie productie "Light Utility Vehicle" (LUV) uitgevoerd met een type VG5 schroefdraad.

Alleen één (1) ventiel per wiel is toegestaan welke bevestigd moet zijn in de buitenrand van de velg in een enkel gat met een maximum diameter van 12 mm.

Er zijn maximaal drie (3) reservewielen per auto toegestaan.

## ARTIKEL 9: REMSYSTEEM

Het remsysteem is vrij op voorwaarde dat:

- het systeem alleen bediend wordt door de bestuurder.
- het systeem bestaat uit twee (2) onafscheidelijke circuits welke bediend worden door hetzelfde pedaal (tussen het rempedaal en de remklauw moeten de twee (2) systemen afzonderlijk identificeerbaar zijn, zonder enige verbinding anders dan de mechanische remkracht balans eenheid.)
- De druk op de wielen van dezelfde as is gelijk met uitzondering de druk die gegenereerd wordt door de handrem.

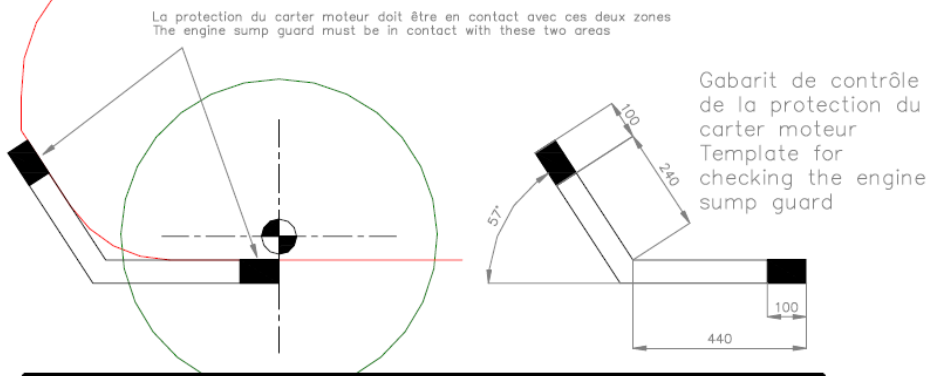
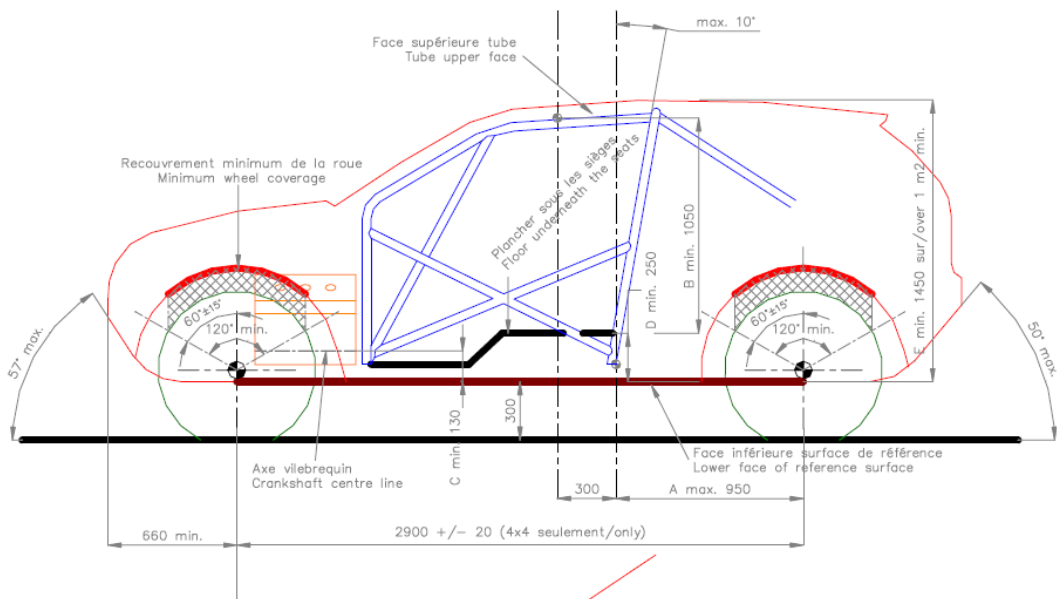
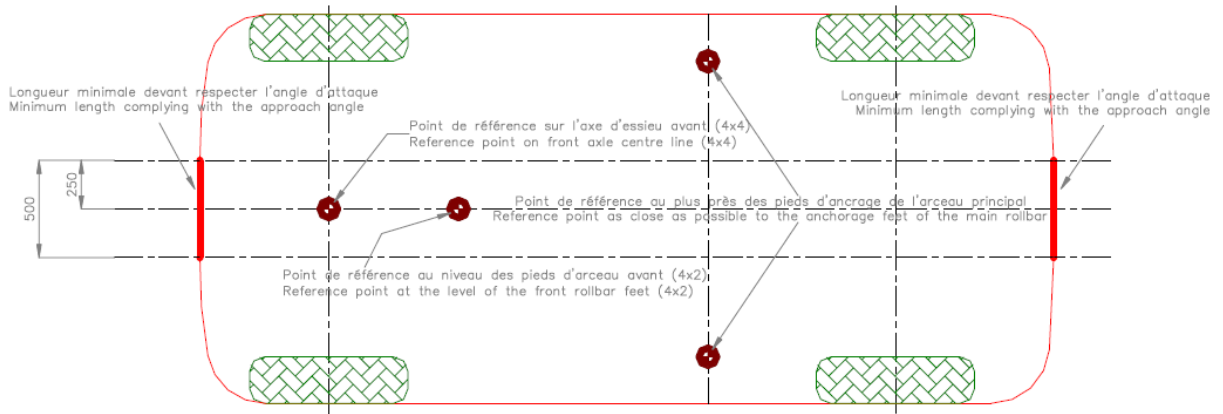
**ARTIKEL 10: OVERIGE****10.1 Bijzondere gevallen**

- Een seriematig productie voertuig met een gewicht tussen de 2500 kg en 3500 kg en een breder dan 2000 mm kan toegelaten worden in groep NL-T1 indien de ontwerper of eigenaar een geschreven verzoek indient bij de KNAF, sectie terreinsport.  
Tijdens een evenement onder auspiciën van de KNAF mag het voertuig niet lichter zijn dan 2800 kg, en het voertuig mag zijn originele breedte behouden.
- Indien het chassis een afgeleide is van een productie voertuig monocoque carrosserie (zie NL-Art. 3.1), mag de ontwerper van het voertuig een ontheffing aanvragen aan de KNAF sectie terreinsport indien aan de hoogte (zie NL-Art. 3.2.1b) en/of de minimum interieur breedte voor de voorste stoelen (zie NL-Art. 3.3) niet voldaan kan worden.

**10.2 Sensoren**

Elk radarsysteem, voertuig snelheidmeetsysteem (anders dan de puls ring op de versnellingsbak), gyroscoop, load sensor (anders dan de sensor voor de ontsteking voor de motor en/of injectie cut-off) of restraining gauge is verboden.

Versnellingsmeters voor data opname zijn toegestaan op voorwaarde dat deze als dashboard apparatuur ingebouwd kunnen worden.



Tekening 285-1