

INHOUDSOPGAVE

DEFINITIE JUNIORKLASSE	36
DEFINITIE DIVISIE V	36
DEFINITIE DIVISIE A	36
DEFINITIE TOERWAGENS.....	36
VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE*	36
VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN VOOR ALLE DEELNEMENDE VOERTUIGEN	36
VEILIGHEIDSGORDEL / GORDELBEVESTIGING*	37
BESTUURERSSTOEL *	39
BRANDSTOF*	41
BRANDSTOFTANK*	41
BRANDSTOFPOMP/FILTERS	42
KOELSYSTEEM	42
REMSYSTEEM*	42
STOF-EN REMLICHT	42
RAAMAFSCHERMING EN INSTAPOENING.....	42
BESTUURERSCOMPARTIMENT	43
UITSTEKENDE DELEN*	43
LOSSEN DELEN*	43
TYPE.....	43
DEUREN	43
BUMPERS.....	43
BESCHERMING CARROSSERIE	43
LAMPEN	44
ACHTERUITVERSNELLING*	44
GELUID*	45
WIELEN/BANDEN*	45
OVERIGE*	45
STARTNUMMER.....	45
SLEEPOOG/LUS	45
DEELNEMEND VOERTUIG FIA AANBIEDEN*	45
KATALYSATOR*	45
CILINDERINHOUD.....	47
MOTOR	47
KLASSEREGLEMENT – JUNIORKLASSE.....	47
KLASSEREGLEMENT - DIVISIE V/ DIVISIE A	49
KLASSEREGLEMENT – TOERWAGENKLASSE.....	51

DEFINITIE JUNIORKLASSE

C1.1 Onder Juniorklasse wordt verstaan dat alleen auto's die in Nederland geregistreerd zijn (geweest) en door het RDW van een Nederlands kenteken voorzien zijn (geweest).

- Met een minimum registratie van 200 stuks en minimaal kentekengewicht 650 kg en maximaal kentekengewicht van 1050 kg.
- De Juniorklasse mag niet worden samengevoegd met een andere klasse.
- In deze klasse worden geen achterwiel aangedreven voertuigen toegestaan.
- Deelname aan KNAF autocross wedstrijden mag alleen met een ASN (KNAF) gecertificeerde OF geregistreerde zelfbouw rolkooi.

DEFINITIE DIVISIE V

C1.2 Divisie V = Voorwiel aandrijving.

- Onder Divisie V wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) heeft voldaan.
- De Divisie V en Divisie A kunnen alleen op clubniveau samengevoegd worden tot één Divisie.
- Deelname aan KNAF autocross wedstrijden mag alleen met een ASN (KNAF) gecertificeerde OF geregistreerde zelfbouw rolkooi.

DEFINITIE DIVISIE A

C1.3 Divisie A = achterwiel aandrijving.

- Onder Divisie A wordt verstaan dat het type auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd moet zijn en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) heeft voldaan.
- De Divisie V en Divisie A kunnen alleen op clubniveau samengevoegd worden tot één Divisie.
- Deelname aan KNAF autocross wedstrijden mag alleen met een ASN (KNAF) gecertificeerde OF geregistreerde zelfbouw rolkooi.

DEFINITIE TOERWAGENS

C1.4 Toegelaten zijn alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverde auto's, met een minimum registratie van 500 stuks en met een maximaal kentekengewicht van 1500 kg.
Deelname aan KNAF autocross wedstrijden mag alleen met een ASN (KNAF) gecertificeerde OF geregistreerde zelfbouw rolkooi.

VEILIGHEIDSCONSTRUCTIE*

Deelname aan KNAF autocross wedstrijden mag alleen met een ASN (KNAF) gecertificeerde OF geregistreerde zelfbouw rolkooi.

Auto's die FIA gehomologeerd zijn kunnen een uitzondering op deze regel vormen, er moet een officiële FIA homologatie opgevraagd worden bij de KNAF.

De rolkooi moet gebouwd worden volgens artikel 253/8 van de Annex J 2016.

De rolkooi bij deze voertuigen moet voldoen aan de afmetingen voor de hoofdrolbeugel 45x2.5 mm

De andere verplichte rolkooi buizen moeten voldoen aan de afmeting 40x2.0 mm.

Buitenlandse wedstrijden

Voor alle KNAF licentiehouders die deelnemen aan wedstrijden in het buitenland moeten de auto's voldoen aan de regels die voor dat kampioenschap of die wedstrijd in het desbetreffende land gelden. Een zelfbouwrolkooi registreren is voor deze auto's niet meer mogelijk.

Nieuwe crossauto's

Bij het bouwen van een nieuwe crossauto kan men gebruik maken van bovenstaande mogelijkheden. Let op: vanaf 1-1-2022 is het niet meer mogelijk om zelfbouw rolkooien voor het NK/AM te registreren. En vanaf 1-1-2024 is het niet meer mogelijk om zelfbouw rolkooien voor club-/regiowedstrijden te registreren.

C2.1 DEFINITIE ZELFBOUW

Dat zijn auto's met een veiligheidsconstructie die geen ASN/KNAF rolkooicertificaat hebben, deze vallen onder artikel 253.8.2 en 253.8.3 van de Annexe J (zie het Autosport Jaarboek voor de volledige tekst).

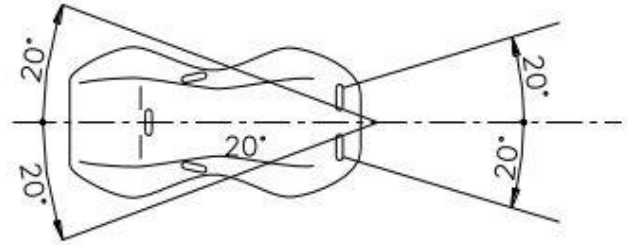
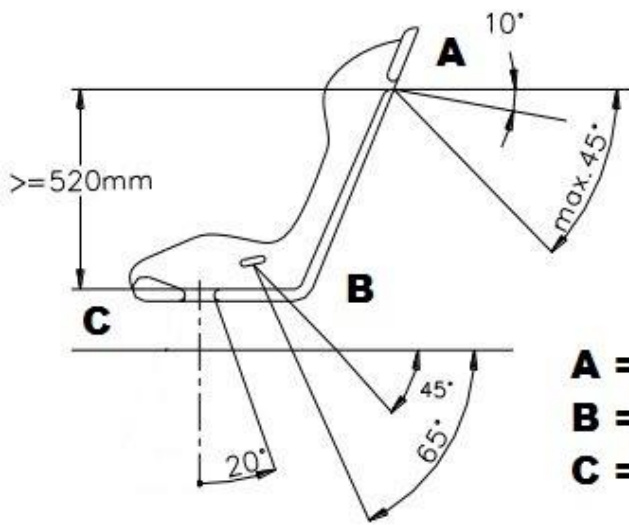
VEILIGHEIDSVORSCHRIFTEN VOOR ALLE DEELNEMENDE VOERTUIGEN

Veiligheidsvoorschriften zijn van toepassing op alle deelnemende voertuigen, tenzij in het klasse reglement anders omschreven. In dat geval gaan de veiligheidsvoorschriften uit het klasse reglement voor.

VEILIGHEIDSGORDEL / GORDELBEVESTIGING*

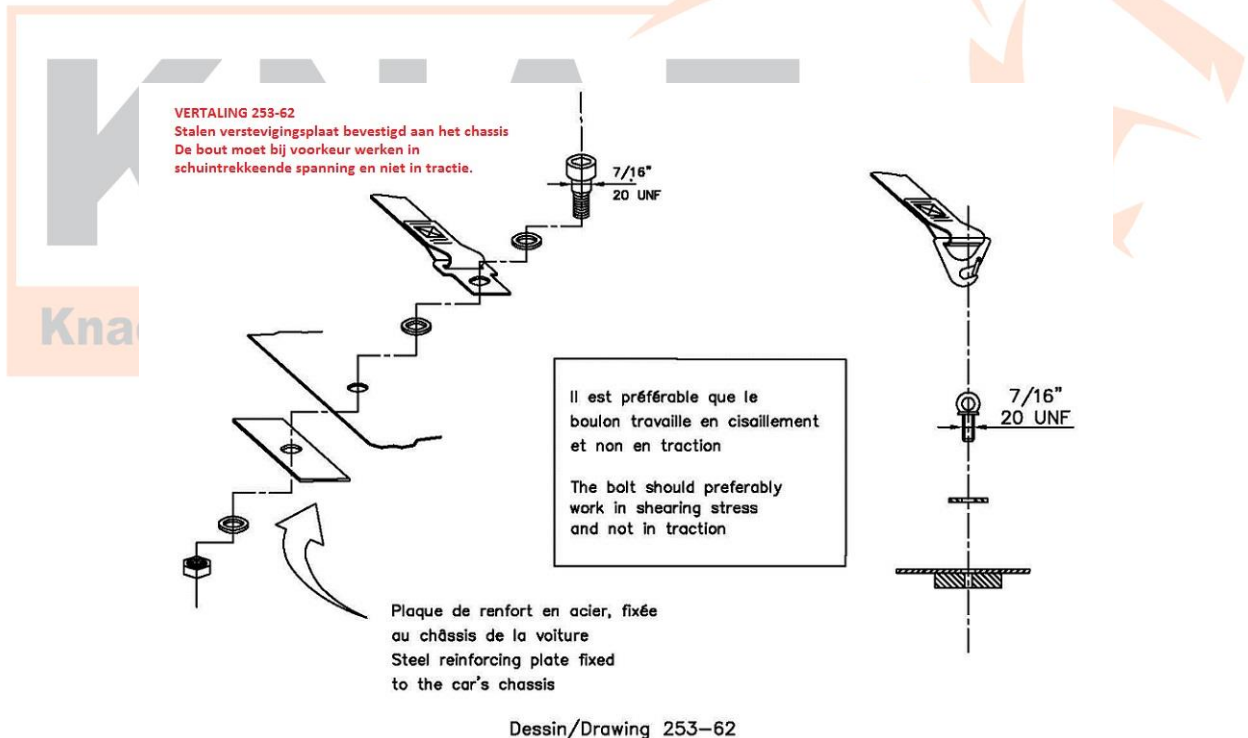
C3.1 Alle deelnemende voertuigen moeten minimaal voorzien zijn van 'n vijf- of zespunts veiligheidsgordel met geldig FIA keurmerk, zie Annexe J art 253.6.1. De gordel moet op vijf of zes afzonderlijke punten worden vastgezet volgens voorschrift en tekeningen in FIA zie annexe J art. 253.6.2 en de gordel moet geometrisch gemonteerd zijn zoals tekening 253.61.

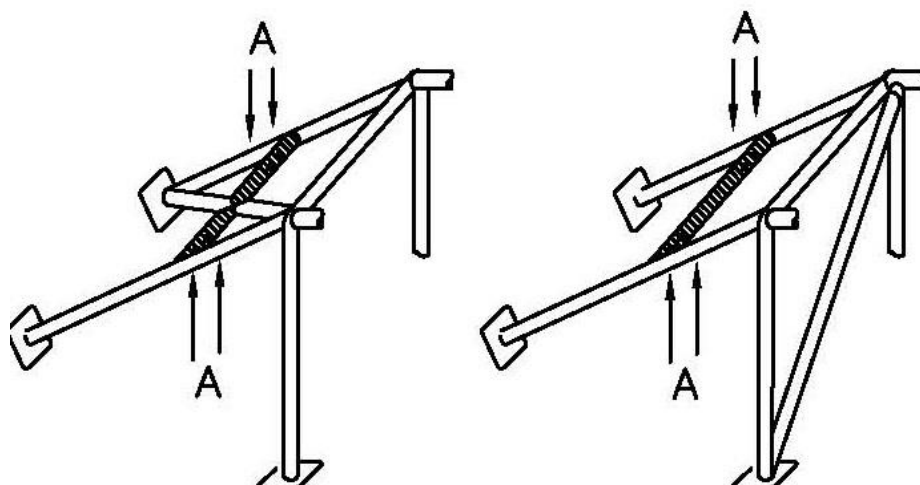
- Het is verboden veiligheidsgordels te verankeren aan de stoelen of de stoelbevestigingen.
- Een veiligheidsgordel mag op de daarvoor standaard bestemde bevestigingspunten worden gemonteerd. De aanbevolen geometrische plaatsen voor de bevestigingspunten worden getoond in tekening no.253-61. De schouderbanden moeten in neerwaartse richting naar achter zijn gericht en moeten zodanig worden gemonteerd dat de hoek t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning niet groter is dan 45°, echter aanbevolen wordt dat deze hoek niet groter is dan 10°. De maximum hoeken van de bevestigingspunten van de schouderbanden met de hartlijn van de stoel zijn 20° divergent of convergent (de schouderbanden mogen symmetrisch gekruist over de hartlijn van de voorstoel gemonteerd).
- Bevestigingspunten die een grotere hoek met de horizontaal creëren moeten niet worden gebruikt. In dat geval mogen de schouderbanden van de veiligheidsgordels worden gemonteerd op de bevestigingspunten voor de heupgordel voor de achterzitting zoals door de fabrikant voorzien. Voor een veiligheidsgordel moeten de schouderbanden symmetrisch gekruist over de hartlijn van de voorstoel worden bevestigd. Een veiligheidsgordel moet niet worden gemonteerd op een stoel zonder hoofdsteun, of aan een met de stoel geïntegreerde hoofdsteun (waar er geen ruimte is tussen rugleuning en hoofdsteun). De onderlichaams- en kruisbanden moeten niet over de randen van de stoel liggen maar er doorheen, zodat het bekken over een zo groot mogelijke oppervlakte wordt vastgezet. De banden moeten strak in de overgang tussen het bekken en de bovendij passen. Onder geen enkele voorwaarde mag deze band over de onderbuik worden gedragen. Het is toegestaan een opening te maken in een standaard productiestoel om er een veiligheidsriem door te halen indien dit nodig is om bovenstaande situatie te voorkomen. Er moet op worden gelet dat de gordelbanden niet beschadigen door schaven langs scherpe randen.
- Als bevestiging op een standaard-gordelbevestigingspunt niet mogelijk is voor schouder- en/of kruisbanden, moeten nieuwe bevestigingspunten te worden aangebracht op chassis/carrosserie, voor de schouderbanden op de hartlijn van de stoel zo dicht mogelijk bij de hartlijn van de achterwielen.
- De schouderbanden mogen ook bevestigd worden aan de rolkooi of aan een versterkingsstang door middel van een lus, en mogen evenzo worden bevestigd aan de boven bevestigingspunten van de achter gordels of bevestigd aan of geleid worden over een dwarsversteving, die aan de achterafsteuningen van de rolkooi gelast is (zie tekening 253-66). In dit geval is het gebruik van een dwarsversteving onderhevig aan de volgende voorwaarden:
 - De dwarsversteving moet een buis zijn van minimaal 38 mm x 2,5 mm of 40 mm x 2 mm, gemaakt van koudgetrokken naadloos koolstofstaal, met een minimum treksterkte van 350 N/mm².
 - De hoogte van deze versterking moet zodanig zijn dat de schouderbanden naar achter en naar beneden gericht zijn met hoek tussen de 10° en 45° t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning.
 - Bij gebruik van FHR systeem: en hoek tussen 0 en 20° , raadpleeg de instructies op de website van de KNAF (www.KNAF.nl).
 - De banden mogen worden bevestigd d.m.v. lussen of bouten, echter in het laatste geval moet een bus worden ingelast voor elk montage punt (zie de tekeningen no. 253-67 en no. 253-66 voor de maten). Deze bussen moeten in de versterkingsstang te worden geplaatst en de banden moeten hieraan te worden bevestigd met bevestigingsbouten van M12 klasse 8.8 of 7/16 UNF specificatie.
 - Ieder bevestigingspunt moet in staat zijn een belasting van 1470 daN te weerstaan, of 720 daN voor de kruisbanden. Als een bevestigingspunt voor de bevestiging van twee banden wordt gebruikt, zal de toe te passen belasting gelijk zijn aan de som van de verlangde lasten.
 - Voor ieder nieuw te maken bevestigingspunt moet een versterkingsplaat worden gebruikt met een oppervlakte van tenminste 40 cm² en een dikte van tenminste 3 mm.
 - Principes voor de bevestiging aan de carrosserie/chassis:
Algemene bevestigingswijze (zie tekening no. 253-62)



A = Schoudergordel
B = Heupgordel
C = Vijfde/zesde punt

253-61





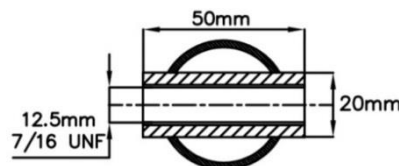
Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Dessin/Drawing 253-66

Nederlandse vertaling:
Vergroting van A

KNAF

Knac Nationale Autosport

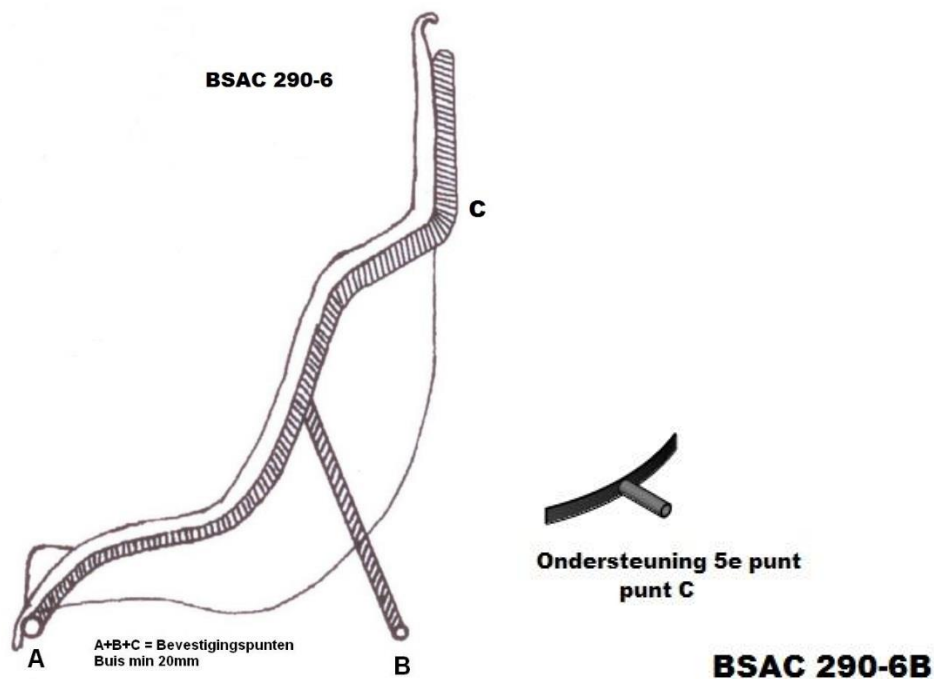


Agrandissement de A
Magnification of A

Dessin/Drawing 253-67

BESTUURERSSTOEL*

C3.2 De bestuurdersstoel moet uit één geheel bestaan incl. hoofdsteun, waarbij de rugleuning tot minimaal schouderhoogte reikt en overgaat in de hoofdsteun welke reikt tot ¾ hoogte van de helm. De stoel moet afgesteund worden aan het frame/rolkooi. Indien een composiet kuipstoel is gemonteerd, moet deze middels een metalen raamwerk, buismateriaal voor het stoelframe minimaal 20 x 1,5 mm volgens tekening BSAC-290-6, dat de gehele stoel inclusief hoofdsteun omsluit, op minimaal vijf punten bevestigd worden (bevestiging minimaal A+B+C zie tekening BSAC-290-6). Punt C moet zich net onder de openingen van de schouderbanden bevinden met een strip van minimaal 30x3 en 150 lang een eventuele verbindingbuis/buizen moeten minimaal 25x2 zijn. (zie tekening 290-6 punt C). Een FIA gehomologeerde stoel wordt aanbevolen welke dan volgens de FIA voorschriften gemonteerd moet zijn. Een FIA stoel mag 5 jaar verlopen zijn (mits de stoel in goede staat verkeerd dit ter boordeling van de TC). Indien de stoel uit de homologatie is moet het 5^e punt afgesteund worden volgens tekening 290.6 en 290-6B. Let wel: de stoel moet bij de bestuurder "passen".



ONDERSTAAND ARTIKEL IS VERPLICHT VOOR DEELNEMERS AAN HET NK EN AM KAMPIOENSCHAP.

Dit artikel zal in de toekomst voor alle licentiehouders gaan gelden.

Veiligheidsuitrusting dient gebruikt te worden zoals het gehomologeerd is, zonder aanpassingen of het verwijderen van delen en altijd volgens instructies van de fabrikant.

BESTUURERSSTOEL

Een complete FIA stoel of Kirky stoel, is verplicht.

Normen:

FIA: 8855-1999 of 8862-2009

Kirkey: stoelen die met de volgende cijfers beginnen zijn toegestaan: 36-38-41-47-55-58

- Een FIA stoel mag maximaal 5 jaar uit gehomologeerd zijn;
- De stoel mag op geen enkele wijze worden aangepast;
- Een Kirkey stoel mag alleen worden aangepast voor de te maken bevestigingspunten;
- De rugleuning van de bestuurdersstoel mag maximaal 15° ten opzichte van de verticale lijn naar achter gekanteld worden.

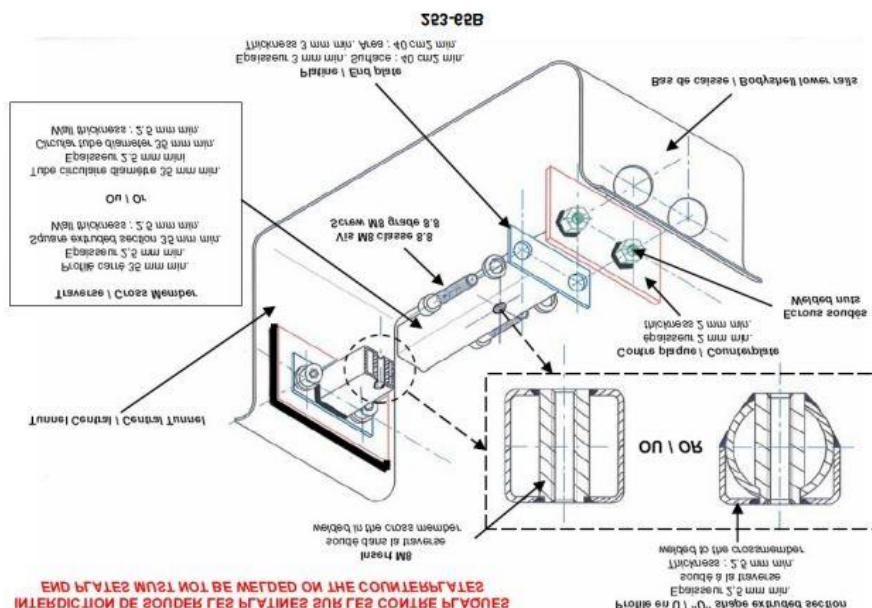
Montage punten voor het bevestigen van stoelsteunen

- De stoelsteunen moeten bevestigd worden aan de montage punten voor het bevestigen van stoel volgens constructie 253-65B .
- De liggers moeten aan de basisconstructie van de carrosserie worden gelast of geschroefd, zie tekening 253-65B. De liggers moeten minimaal 35x2,5 mm zijn, zie tekening 253-65B.
- Per zijde van de stoel moet 1 steun worden gebruikt die minimaal op 2 punten aan de stoel wordt bevestigd en op 2 punten aan de verankeringspunten in de bodem. De stoelsteunen moeten van minimaal 3 mm staal zijn of 5 mm lichtmetaal en moeten op alle bevestigingspunten worden vast gezet met M8 bouten. (kwaliteit minimaal 8.8). Artikelen 253-16.4 en 253-16.5 van Annexe J zijn ook van toepassing.

Een FIA stoel die uitgehomologeerd is en een Kirky stoel (mits de stoel in goede staat verkeerd dit ter beoordeling van de TC), moet van een zogenaamd 5de ondersteuningspunt worden voorzien.

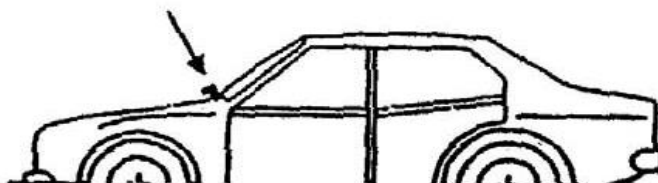
Dit 5^e ondersteuningspunt moet zich net onder de gaten van de schouderbanden bevinden met een strip van 30x3 mm en 150 mm lang en eventuele verbindingsbuis/buizen moeten minimaal 25x2 mm zijn (zie tekening BSAC 290-6E)

Een FIA stoel wordt sterk aanbevolen, houd er rekening mee dat een Kirkey stoel in de toekomst niet meer toegestaan is.



HOOFDSTROOMSCHAKELAAR*

C3.3 De verplichte hoofdstroomschakelaar moet zowel van binnen als van buiten bediend kunnen worden. Voor wat betreft de buitenzijde moet het bedieningsmechanisme bij de onderzijde van de voorruit/gaas bevestigd zijn. De plaats moet duidelijk zichtbaar zijn aangegeven door een rode schicht (spark) binnen een blauwe driehoek, met witte rand, waarvan de basis tenminste 12 cm is (zie tekening BSAC-290-7).



BSAC 290-7

BRANDSTOF*

C3.4 Als brandstof voor de deelnemende voertuigen mag alleen de in Nederland langs de openbare weg verkrijgbare handelsbrandstof voor motorvoertuigen worden gebruikt en alleen lucht mag met brandstof worden gemengd als oxidant volgens Annexe J art. 252.9.4 (met uitzondering van de deelnemende voertuigen die voldoen aan het FIA Reglement 279). De organisator heeft het recht rijders/inschrijvers te verplichten gebruik te maken van door de organisator beschikbaar gestelde brandstof (met uitzondering van deelnemende voertuigen die voldoen aan het FIA Reglement 279). Per evenement kan de methode van controleren nader bekend gemaakt worden. Tegen de door de TC gehanteerde methode van brandstofcontrole is geen protest mogelijk. Voertuigen uitgerust met een elektrische en/of hybride of andere alternatieve krachtbron zijn niet toegestaan.

BRANDSTOFTANK*

C3.5 De brandstoftank(en) moet(en) op een afdoend beveiligde plaats zijn opgesteld en moet(en) deugdelijk gemonteerd zitten aan het deelnemend voertuig.

- De tank(en) mag/mogen zich niet in het bestuurders- of motorcompartiment bevinden en moet(en) daarvan gescheiden zijn door een brandscherm.
- De brandstoftank mag niet boven op de paravanplaat gemonteerd worden.
- De totale inhoud van de gezamenlijke tanks mag niet meer dan 22 liter zijn.
- De brandstoftank(s) moet(en) of FIA goedgekeurd zijn (met bijhorend geldig certificaat) of van staal van minimaal 0,8mm of van metaal minimaal 1,5 mm worden uitgevoerd en voorzien zijn van een degelijke sluiting en ontluchting naar beneden.
- De ontluchtingsleiding moet voorzien zijn van een terugslagklep.
- De afscherming van een FIA tank moet voldoen aan de FIA reglementen.

BRANDSTOFPOMP/FILTERS

C3.6 Alle brandstofpompen mogen alleen brandstof aanvoeren tijdens het startproces en/of als de motor loopt.

De brandstofpompen en filters mogen zich nimmer in het bestuurderscompartiment bevinden.

KOELSYSTEEM

C3.7 Er mag een grotere radiator aangebracht worden. Indien radiator verplaatst wordt naar buiten het motorcompartiment, moet deze zich buiten het bestuurderscompartiment en achter de hoofdrolbeugel te bevinden. Koel leidingen, radiateurs en reservoirs moeten afgeschermd worden met een gesloten metalen plaat van minimaal 1mm dik. Verticaal tot minimaal aan de bovenzijde van de radiator en horizontaal over ter grootte van de radiator. Uit milieuoverwegingen mag als koelmiddel alleen water of het milieuvriendelijke Mono Propyleen Glycol gebruikt worden. Het gebruik van droogijs is niet toegestaan.

STUURKOLOM*

C3.8 De stuurkolom moet zijn voorzien van een schuifstuk, kruiskoppelingen of vervormbaar onderdeel welke in geval van een botsing de lengteverandering van 50 mm op kan nemen. Stuurslotinrichting moet verwijderd worden.

REMSYSTEEM*

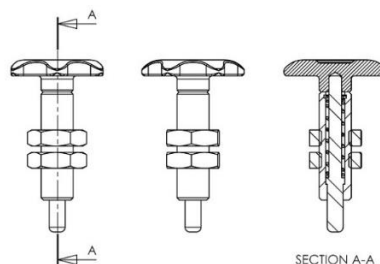
C3.9 De deelnemende voertuigen moeten voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkel wiel uit schakelbaar zijn. Bij controle moeten alle 4 de wielen blokkeren.

STOF-EN REMLICHT

C3.10 Eén (1) stoflicht met zowel links als rechts hiervan een remlicht is verplicht voor alle klassen. Deze lichten (type mistlamp) met elk een oppervlakte van tenminste 60 cm² waarbij de zijkanten niet worden meegeteld, moeten op een hoogte geplaatst zijn van minimaal 115 cm en maximaal 150 cm boven de grond en voorzien zijn van minimaal een 21W lamp of een lampunit met minimaal 40 LED's. Ook met een oppervlakte van tenminste 60 cm². Als er een spoiler gemonteerd is, moeten de stoflamp en remlichten onder of in de spoiler gemonteerd zijn. Zodra het deelnemend voertuig zich op de baan bevindt, moet het stoflicht branden, dit op straffe van artikel A19.3, bij herhaling volgt artikel A19.2. Dit stoflicht moet ook blijven branden wanneer de rijder om welke reden dan ook, op de baan uitvalt. Dit stoflicht moet daarom buiten de hoofdstroomschakelaar om, aan en uitgezet kunnen worden. Het zicht op de remlichten en het stoflicht mag nimmer belemmerd worden.

RAAMAFSCHERMING EN INSTAPOENING

C3.11 Alle voertuigen moeten een instapopening hebben van minimaal 45x75 cm. Zowel de voorzijde als de instapopeningen moeten een doorzichtige beschermende constructie hebben. Dit mag een gaaswerk zijn die moet dan een diameter hebben van minimaal 2 mm met een maaswijdte van maximaal 40 x 40mm. Als er Polycarbonaat raamwerk gemonteerd wordt moet deze aan de voorzijde minimaal 5 mm zijn en zijkanten minimaal 3 mm. Aan de bestuurders zijde moet het raamwerk met 1 geblokkeerd scharnier gemonteerd worden. Aan de onderzijde moet dit deugdelijk met een statische snel sluiting (zie voorbeeld tekening BSAC 297) zijn dichtgemaakt en moet van zowel de binnen als de buitenzijde geopend kunnen worden. De zogenaamde FIA raamnetten zijn toegestaan. De raamafscherming moet zo geconstrueerd zijn, dat er nimmer een arm of hand tijdens een wedstrijd buiten het bestuurderscompartiment kan komen. Aan zowel de voorzijde als de zijkanten mag het gezichtsveld nimmer worden belemmerd en moet de bestuurder zichtbaar zijn.



BSAC 297

BESTUURDERSCOMPARTIMENT

C3.12 Hiermee wordt bedoeld: De ruimte tussen schutbord en de hoofdrolbeugel.

BESCHERMING BESTUURDERSCOMPARTIMENT

C3.13 Het motorcompartiment moet met een metalen gesloten wand van minimaal origineel schutbord materiaal zijn of van minimaal 1 mm dik metaal volledig van het bestuurderscompartiment afgescheiden worden.

- Zaken als koelers, accu's, benzinetanks of andere reservoirs, evenals benzinepompen en/of filters (met uitzondering van rem-koppeling en schokdemperreservoirs, mits afgeschermd) mogen zich nimmer in het bestuurderscompartiment bevinden en moeten er met een metalen schot van worden afgeschermd.
- Maximale opening tussen metalen schot en binnen contouren auto is 5 cm.
- Het metalen schot mag voorzien zijn van openingen t.b.v. schakelstangen en leidingen e.d. De doorvoer mag 20 mm groter zijn in omtrek dan voor de doorvoer nodig is.
- Iedere directe of indirecte ontluchting moet voorzien zijn van een opvangtankje.
- Alle leidingen die zich in het bestuurderscompartiment bevinden moeten van metaal zijn of een metalen beschermlaag hebben en mogen niet zijn voorzien van koppelingen.
- Zeer sterk aanbevolen: dat alle olie- en benzine leidingen een metalen gevlochten afscherming hebben.

UITSTEKENDE DELEN*

C3.14 Onnodig uitstekende delen, zowel binnen als buiten het deelnemend voertuig zullen moeten worden verwijderd. De evt. afscherming van zowel voor-, zij- en achterkant mag nooit buiten de wielen steken en moet worden voorzien van ronde hoeken met een afrondingsstraal van ca. 10cm.

LOSSEN DELEN*

C3.15 Het is verboden om losse delen in of op het deelnemend voertuig mee te voeren tijdens de wedstrijd.

TYPE

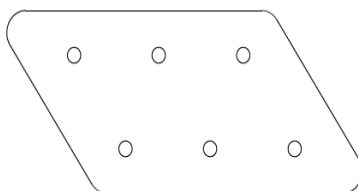
C3.16 Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, hatchback, sedan en coupé.

DEUREN

C3.17 De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deuren mogen worden dichtgelast. Indien dichtgelast moet de deur aan de bestuurderszijde voldoen aan Artikel C.311. Met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven.

BUMPERS

C3.18 Bumpers moeten compleet behouden blijven en moeten met de originele steunen op de originele manier bevestigd worden. Ten behoeve van de bevestiging mogen er 4 aluminium plaatjes (zie tekening BSAC-299) worden toegevoegd met een maximum afmeting per stuk van 150 cm². Hoeveelheid bevestigingsmateriaal is vrij.



BSAC 299

BESCHERMING CARROSSERIE

C3.19 Uitwendige bescherming van de carrosserie is niet toegestaan, inwendige verstevigingen wel. Als de binnen en buitenbumper gedemonteerd zijn, mogen er geen verstevigingen zichtbaar zijn. Bij de Juniorklasse en Divisie, zijn spatbord en spatbordrandverstevigingen zijn niet toegestaan

LAMPEN

C3.20 Alle lampen moeten verwijderd worden, waarbij de dan ontstane openingen minimaal dichtgemaakt moeten worden met 3 mm gaaswerk met maximale openingen van 40 bij 40 mm.

ACHTERUITVERSNELLING*

C3.21 In alle klassen is een functionerende achteruitversnelling verplicht.

GASKLEP*

C3.22 De gasklep(pen) moet uit zich zelf sluiten.



DIVERSE VOORSCHRIFTEN VOOR ALLE DEELNEMENDE VOERTUIGEN

Onderstaande voorschriften zijn van toepassing op alle deelnemende voertuigen, tenzij in het klasse reglement anders omschreven. In dat geval gaan de voorschriften uit het klasse reglement voor.

GELUID*

C4.1 Het uitlaatgeluid mag ten hoogste 100dB(A) bedragen, gemeten met de geluidsdrukmeter geplaatst op de stand A en "Slow" onder een hoek van 45 graden en op 50 cm. afstand van de uitlaatopening terwijl de motor 4500 t.p.m. draait. Deelnemende voertuigen waarbij tijdens de technische keuring voorafgaande aan de wedstrijd het geluid is gemeten en akkoord bevonden, worden, wanneer bij nacontrole de bovenstaande norm wordt overschreden, uit de uitslag genomen. Om goede controle mogelijk te maken moet het laatste deel van de uitlaat horizontaal lopen.

WIELEN/BANDEN*

Het BSAC is voornemens een bandenreglement in te gaan voeren.

- C4.2** Het gebruik van kettingen, dubbellucht en voorwerpen op of in de banden is niet toegestaan.
- C4.3** Bij gebruik van beadlock velgen mogen de bouten van de beadlock ring niet buiten de velgrand uitsteken.
- C4.4** Velgen mogen niet zodanig worden bewerkt dat dit het risico van het afbreken van de velg tot gevolg heeft. Dit op straffe van Artikel 19.2 en Artikel 19.5. van het Algemeen Reglement.
- C4.5** Het is niet toegestaan om aan de buitenzijde van de velg, een wieldeksel/afdekplaat in of op de velg te monteren. Dit op straffe van Artikel A19.2 en/of Artikel A19.5.
- C4.6** In verband met de veiligheid moeten wielen te allen tijde aan het deelnemend voertuig blijven zitten, bij het afbreken van een wiel is hij/zij verplicht ogenblikkelijk te stoppen. De rijder krijgt dan het aantal punten alsof de rijder is uitgevallen. Rijdt de deelnemers door is de straf artikel A19.2 en/of A19.5. Een rijder moet altijd met vier wielen finishen.

OVERIGE*

C4.7 Sierlijsten clignoteurs, ruiten en al het glas moeten verwijderd zijn, evenals onnodige brandbare onderdelen zoals bekleding of andere plastic interieurdelen.

STARTNUMMER

- C4.8** Het startnummer met zwarte cijfers van tenminste 20 cm hoogte en 8 cm breedte, moet duidelijk aan beide zijden op een witte, ondoorzichtige ondergrond van 25x25 cm worden aangebracht.
- Het startnummer moet zich achter de hoofdrolbeugel op het dak bevinden.
 - Het startnummer moet onmiddellijk voor de start van de wedstrijden aan beide zijden duidelijk zichtbaar zijn aangebracht op een van ronde hoeken voorziene enkele plaat die nimmer gevaar kan opleveren voor anderen of de rijder zelf.
 - Tevens moet aan de voorzijde van het deelnemend voertuig het startnummer worden aangebracht ter grootte van minimaal 10 x 5 cm.

SLEEPOOG/LUS

C4.9 De deelnemende voertuigen moeten aan voor- en achterzijde voorzien zijn van een sleeпоog/lus met een minimale binnendiameter van 6 cm.

DEELNEMEND VOERTUIG FIA AANBIEDEN*

- C4.10** Een rijder/inschrijver kan zijn voertuig aanbieden onder de FIA eisen die gelden voor zijn voertuig en klasse bij de FIA. Zie FIA Appendix "J" Artikel 279A.
- Een voertuig kan alleen onder FIA aangeboden worden wanneer deze minimaal aan 1 erkend FIA International Autocross evenement heeft deelgenomen, waarbij het FIA paspoort door een erkend FIA Technisch Gedelegeerde is voorzien van een stempel.
 - De rijder/inschrijver moet met de FIA eisen bekend zijn.
 - Voor deelname onder dit artikel is het verplicht om een geldig FIA paspoort te overleggen, dat FIA paspoort moet bij het aangeboden voertuig horen.
 - Als de rijder/inschrijver EN zijn voertuig aan de voor hen geldende FIA eisen voldoen, is die rijder/inschrijver vrijgesteld van de eisen binnen het reglement van de Sectie Autocross van de KNAF, voor zover die in strijd zijn met de voor die rijder/inschrijver geldende FIA eisen. Uitzondering hierop vormen de ruiten (glas) die altijd verwijderd moeten zijn, en de banden.

KATALYSATOR*

C4.11 In het uitlaat systeem moet zich één of meerdere FIA gehomologeerde werkende katalysatoren bevinden waar alle uitlaatgassen doorheen gaan. De katalysator moet maximaal 50 cm vanaf de uitlaatgas uitstroom opening

gemonteerd worden. Het geregistreerde FIA homologatie nummer moet duidelijk leesbaar zijn zonder demontage van enig onderdeel en middels een FIA certificaat. De FIA katalysator mag niet gewijzigd of aangepast worden.



KLASSE-REGLEMENTEN

CILINDERINHOUD

C5.1 Bij de Divisie A en V geldt een tolerantie van 1,5 % op de originele cilinderinhoud.

MOTOR

C6.1 Definitie motor: zie Annex J art 251. Motoren met drukvulling worden uitsluitend in de Toerwagenklasse toegestaan.

C6.2 Diesel motoren moeten zijn voorzien van een roetfilter.

KLASSEREGLEMENT – JUNIORKLASSE

C7.1 Toegelaten zijn alleen auto's die in Nederland geregistreerd zijn (geweest) en door het RDW van Nederlands kenteken voorzien zijn (geweest). Met een minimum registratie van 200 stuks en minimaal kentekengewicht 650 kg en maximaal kentekengewicht van 1050 kg. De carrosserie inclusief motorkap, portieren en achterklep moet origineel blijven en minimaal voor 90% uit metaal bestaan (informatie bron open site kentekenregistratie van het RDW).

C7.2 De rijder/inschrijver moet op verzoek van de technische commissie de originele documenten overhandigen voor nader onderzoek.

C7.3 Toegelaten worden alleen die deelnemende voertuigen die direct en zonder aanpassingen voldoen aan het Juniorklasse reglement.

C7.4 Alle niet speciaal in dit reglement genoemde delen of onderdelen moeten standaard en onbewerkt blijven.

C7.5 Een geoorloofde wijziging mag nooit een niet geoorloofde wijziging tot gevolg hebben. De rijder moet aannemen dat uitsluitend een specifiek toegestane wijziging geoorloofd is en alle andere wijzigingen verboden zijn.

MOTOR

C7.6 De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 1400 cc bedragen*, **let op geen tolerantie.**

C7.7 De originele serieproductiemotor is inwendig vrij, maar moet op de originele plaats aangebracht worden en aan de originele bevestigingspunten in de carrosserie. Het is toegestaan de motorophanging te verstevigen.

C7.8 Het inlaatspruitstuk en de gasklep **moet van hetzelfde merk zijn als de motor**; de diameter van de gasklep is vrij. Het aantal gaskleppe moet overeenkomen met wat er origineel in de auto geleverd is. Het luchtfilter is vrij, binnen het motorcompartiment.

C7.9 De oliehuishouding van de motor moet origineel zijn, maar mag aangevuld worden met een oliekoeler en moet te allen tijde in het motorcompartiment bevinden.

C7.10 De carterpan mag worden aangepast (geen dry sump smering o.i.d.). Een oliekoeler is toegestaan, mits deze zich in het motorcompartiment bevindt.

C7.11 Computer (ECU, ontsteking en kabelboom zijn vrij).

C7.12 Brandstofpomp en brandstofdrukregelaar zijn vrij.

C7.13 Deelnemende voertuigen met rotatiemotoren en motoren voorzien van enige vorm van drukvulling zijn niet toegestaan.

C7.14 Het uitlaatsysteem is vrij (Max 100db) maar moet zich onder de auto bevinden met minimaal 1 demper en tot voorbij de hoofdrolbeugel reiken. In het uitlaat systeem moet zich één of meerdere FIA gehomologeerde werkende katalysatoren bevinden waar alle uitlaatgassen doorheen gaan. De katalysator moet maximaal 50 cm vanaf de uitlaatgas uitstroom opening gemonteerd worden. Het geregistreerde FIA homologatie nummer moet duidelijk leesbaar zijn zonder demontage van enig onderdeel en middels een FIA certificaat. De FIA katalysator mag niet gewijzigd of aangepast worden.

C7.15 Versnellingsbak moet origineel bij de auto horen, maar is inwendig vrij en moet H-schakeling blijven.

C7.16 Het originele motornummer/code en het versnellingsbaknummer/code moeten duidelijk zichtbaar zijn door omlijning met gele verf. Deze nummers mogen op geen enkele wijze gewijzigd en/of verwijderd worden.

CARROSSERIE/STUURINRICHTING/WIELOPHANGING

C7.17 Auto's waarbij de rolkooi op het frame of chassis is gelast en integraal deel uitmaakt van het chassis zijn niet toegestaan (buggy's, formule raceauto's).

C7.18 Rondom de originele spatschermen mag niet meer dan 10 cm worden ingekort. Dit mag ook maximaal bij de originele voorbumper weggehaald worden. Als een portier binnen die 10 cm valt mag de deze niet aangepast worden. Spatscherm- en spatschermrandverstevigingen zijn niet toegestaan.

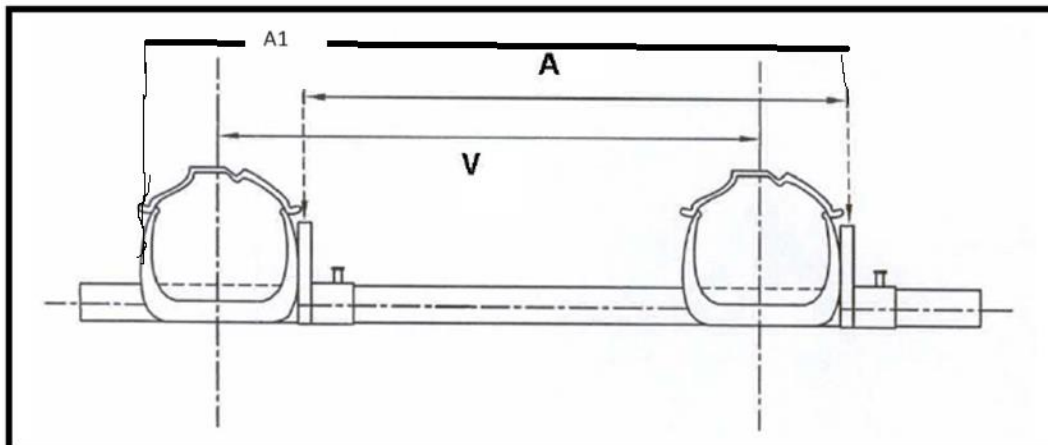
C7.19 De motorkap, koffer deksel/klep en de deuren mogen enkelwandig gemaakt worden mits de deuren aan de binnenzijde worden afgewerkt met een metalen plaat van minimaal 1 mm dikte. De binnenzijde van de carrosserie moet origineel blijven, gaten dienen afgewerkt te worden met metaal van minimaal 1 mm (geen PE i.v.m. brandveiligheid).

C7.20 In het schudbord mogen enkel extra gaten gemaakt worden voor het koelsysteem- en brandstofleidingen. En een metalen demontabele plaat van maximaal 55 x 50 cm.

C7.21 Het is toegestaan om de wielophanging, spoorstangen, schokdemper en wielophangpunten te verstevigen.

Schokbrekers zijn vrij mits de originele bevestiging punten behouden blijven.

- C7.22** Stuurhuis, wielophanging en wiellocatie moeten origineel zijn. Spoor- en/of wielverbreeders zijn niet toegestaan. Tapeinden en wielbouten zijn vrij, maar mogen niet buiten de velg uitsteken. De totale breedte tussen de voorwielen (A1) mag niet meer dan 1600 mm bedragen. A1 is de maximale breedte gemeten van buitenkant band L naar buitenkant band R. Zie onderstaande tekening.

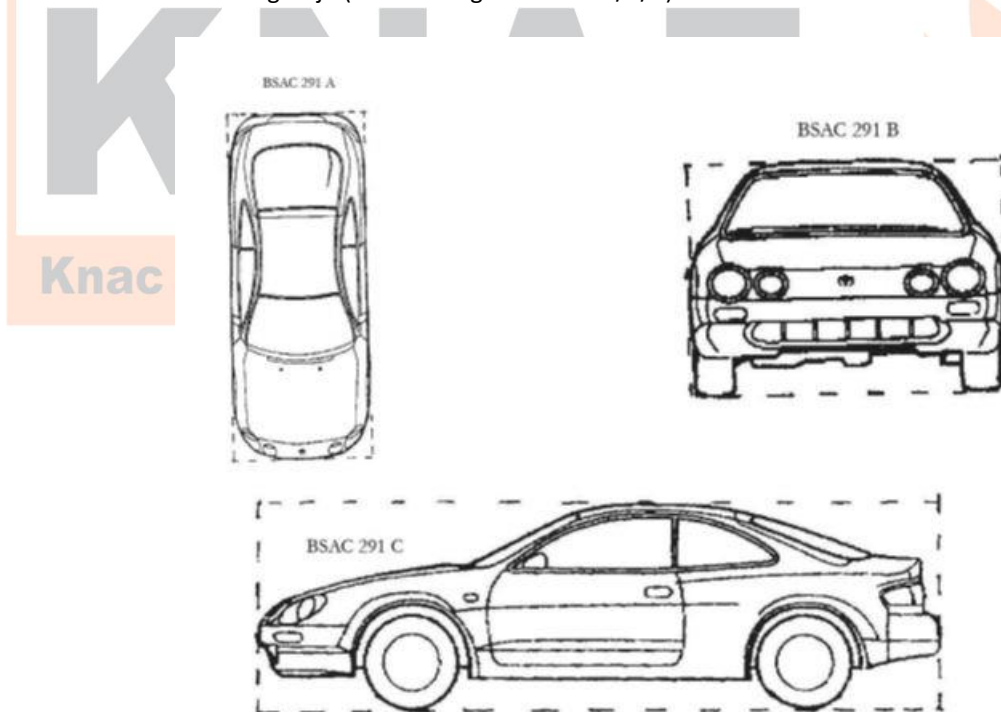


- C7.23** Alleen autobanden zijn toegestaan. Dit zijn E-keur autobanden en/of E-keur rallybanden met een maximale profieldikte van 10 mm zijn toegestaan. Niet toegestaan is het gebruik van blok- noppenbanden. Onder blok- of noppenband wordt verstaan een band waar al dan niet middels vulkaniseren een fabrieksmatig vervaardigd blok- of noppenprofiel op is aangebracht. Beatlock velgen en elke vorm van bewerking aan een velg is niet toegestaan. De inch maat van de velgen is vrij.

- C7.24** Remleidingen zijn vrij.

OVERIGE

- C7.25** Zijskirts of dorpelverbreeding zijn toegestaan mits deze zich bevinden binnen de contouren van de auto en moeten van metaal vervaardigd zijn (Zie tekening BSAC-291 A/B/C).



- C7.26** De originele bumper balk moet behouden blijven (of gereproduceerd worden van max. 1mm plaatstaal) en er mag geen versterking aangebracht worden.

- C7.27** Voor en achter carrosserie versterkingen moeten zich ten allen tijden binnen de contouren van de carrosserie bevinden en mogen nimmer in verbinding worden gebracht met de veiligheid kooi.

- C7.28** Voor extra koel lucht mogen er gaten gemaakt worden in de carrosserie met een maximale oppervlakte gelijk aan de grootte van 50% van de radiator. De motorkap mag niet voorzien worden van extra openingen.

KLASSEREGLEMENT - DIVISIE V/ DIVISIE A

- C8.1** Toegelaten worden alleen die deelnemende voertuigen die direct en zonder aanpassingen voldoen aan artikel 8. De rijder moet aan kunnen tonen door middel van de originele fabrieksdocumentatie en/of de originele autodocumenten dat de auto door de fabrikant standaard en in normale serieproductie geleverd is, en aan de Nederlandse wettelijke bepalingen (RDW) voldeed. De rijder moet op verzoek van de technische commissie de originele documenten overhandigen voor nader onderzoek.
Er worden alleen auto's toegelaten, die door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverd zijn, met een minimum registratie van 50 stuks (met betrekking tot merk, model en type).
- C8.2** Een geoorloofde wijziging mag nooit een niet geoorloofde wijziging tot gevolg hebben.
- C8.3** De rijder moet aan nemen dat uitsluitend een specifiek benoemde toegestane wijziging geoorloofd is en alle andere wijzigingen verboden zijn.
- C8.4** Wanneer in deze klassen wordt deelgenomen met een voertuig dat niet reglementair is, kan de rijder/inschrijver verplicht worden gedurende de rest van het lopende seizoen in de Toerwagenklasse uit te komen.
- C8.5** Alle niet speciaal in dit reglement genoemde delen of onderdelen moeten standaard en onbewerkt blijven

MOTOR

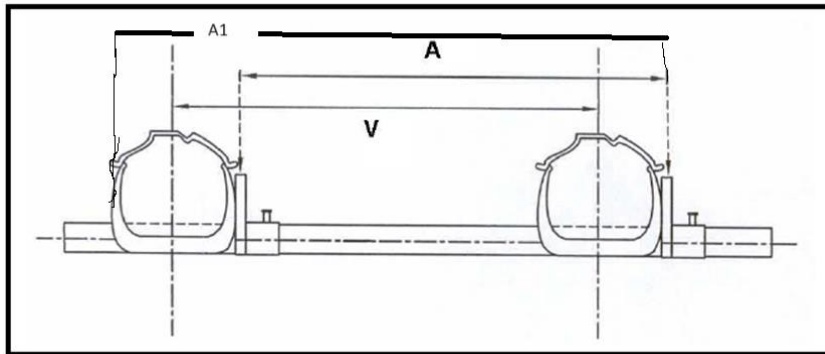
- C8.6** De maximale cilinderinhoud mag niet meer dan 2000 cc bedragen. Motor moet uiterlijk gelijk zijn als origineel, maar is inwendig vrij. Uitlaatkanaal en uitlaatspruitstuk moet origineel en onbewerkt blijven. Inlaatkanaal en het inlaatspruitstuk tot en met de gasklep moet origineel en onbewerkt blijven. Indien zich een katalysator in het uitlaatspruitstuk bevindt, hoeft alleen de originele behuizing hiervan aanwezig blijven.
- C8.7** De motor moet op de originele plaats aangebracht worden middels de originele bevestigingen. Het is toegestaan de motorophanging te verstevigen.
- C8.8** De oliehuishouding van de motor moet standaard zijn, maar mag aangevuld worden met een oliekoeler.
- C8.9** Het uitlaatsysteem is vrij na het standaard uitlaatspruitstuk en moet zich onder de auto bevinden met minimaal 1 demper en tot voorbij de hoofdrolbeugel reiken.
- C8.10** Het lucht inlaatsysteem is vrij tot het standaard gasklephuis. Lucht inlaatsysteem moet zich bevinden binnen het motor compartiment. Drive bij wire mag aangepast worden door conventionele gaskabel.
- C8.11** De startmotor moet altijd aanwezig zijn en op elk moment in werking gesteld kunnen worden.
- C8.12** De ECU, kabelboom en toerental zijn vrij. Brandstofpomp en brandstofdruk regelaar zijn vrij, mits de brandstofdruk in het systeem gelijk is aan de fabrieksopgave behorend bij de betreffende motor.
- C8.13** Motor inclusief cilinder inhoud en versnellingsbak moeten bij de originele carrosserie horen. Het originele motornummer/code en het versnellingsbaknummer/code moeten duidelijk zichtbaar zijn. Deze nummers mogen op geen enkele wijze gewijzigd en/of verwijderd worden.
- C8.14** De versnellingsbak, differentieel en het schakelmechanisme moeten origineel en standaard zijn en bij de carrosserie horen, er is geen enkele vorm van een sper toegestaan.
- C8.15** De koppelingsplaat is en drukgroep vrij, het aantal koppelingsplaten mag niet meer als origineel zijn.

CARROSSERIE/WIELOPHANGING/ STUURINRICHTING/KOELING

- C8.16** Van de gehele spatbordrand bij de voorspatborden mag niet meer dan 5 cm worden weggehaald. Dit mag ook maximaal bij de voorbumper weggehaald worden. Spatbord en spatbordrandverstevingen zijn niet toegestaan.
- C8.17** Het is toegestaan de originele achteras, draagarmen en wielophanging punten te verstevigen
- C8.18** Stuurhuis moet origineel zijn. Servopomp en slangen mogen worden verwijderd, maar spoorstangen zijn vrij. Stuur en stuurstang en de overbrenging is vrij met in achtneming van art 3.8 van het veiligheids-en technische reglement. Wielophangingspunten en wielbasis moet origineel zijn.
- C8.19** De schokdempers zijn vrij, mits de schokdempers aan de originele bevestigingspunten gemonteerd zijn.
- C8.20** Spiegels: buitenspiegels zijn niet toegestaan.
- C8.21** Cabriolet is niet toegestaan. Alleen toegestaan zijn: deelnemende voertuigen die geleverd worden als coach, sedan en coupé.

OVERIGE

- C8.22** De totale breedte tussen de voorwielen (A1) mag niet meer dan 1750 mm bedragen. A1 is de maximale breedte gemeten van buitenkant band L naar buitenkant band R. Zie onderstaande tekening.



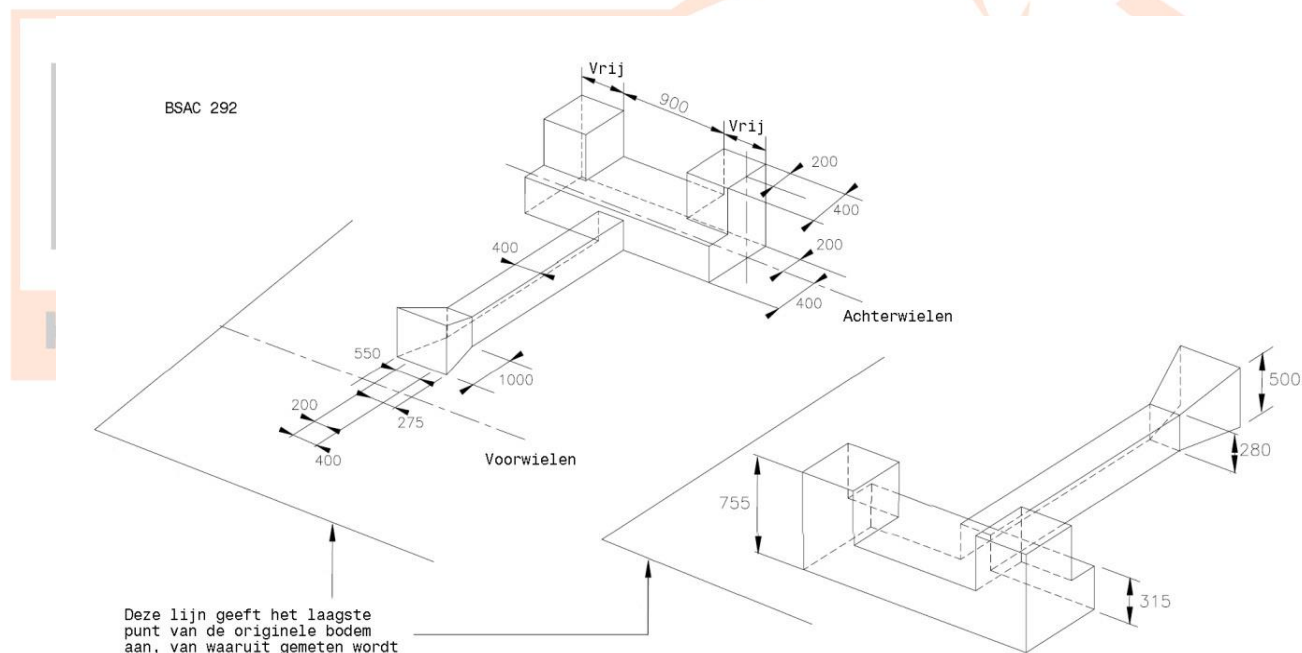
- C8.23** Remsysteem mag aangepast worden, dat wil zeggen: remleidingen zijn vrij, ABS systeem mag verwijderd worden en type remmen mogen aangepast worden. De remmen dienen wel bij het type carrosserie te horen.

KNAF

Knac Nationale Autosport Federatie

KLASSEREGLEMENT – TOERWAGENKLASSE

- C9.1** Toegelaten zijn alle door de officiële Nederlandse importeur standaard en in normale serie geleverd auto's met een minimum registratie van 500 stuks met betrekking tot merk & model, een minimaal kentekengewicht van 700 KG en een maximaal kentekengewicht van 1500 KG.
De rijder moet schriftelijk aantonen (middels een officieel document) dat het voertuig waarmee hij wil gaan deelnemen voldoet aan het reglement.
- C9.2** De motor is vrij mits het merk en het cilinder aantal corresponderen met de carrosserie en maximaal 6 cilinders bevat. Indien de motor verplaatst c.q. gedraaid wordt, moet de motor in zijn originele compartiment blijven conform Annex J Artikel 251 2.3.8. Het monteren van een tweede motor of meer is niet toegestaan. Met motor wordt bedoeld Annex Art. 251 2.3.3.
- C9.3** De cilinderinhoud is vrij.
- C9.4** De originele carrosserie moet compleet behouden blijven met uitzondering van de veranderingen die vallen onder artikel 9.8 en tekening BSAC 292.
- C9.5** Side-skirts zoals genoemd in artikel 9.13 mogen door middel van een buis van of een koker van 25 x 2 mm aan de binnenzijde worden verstevigd, mits dit aan de buitenzijde niet zichtbaar is. Side-skirts zoals genoemd in artikel 9.13 mogen van maximaal 2 mm metaal zijn of van maximaal 3mm plastic/composiet/polyester. Hierbij mag er aan de binnenzijde van deze side-skirt een buis of koker aanwezig zijn van 25x2 mm die te allen tijde gecontroleerd moet kunnen worden. Deze buis/koker mag maximaal 4x worden afgesteund met een buis/koker van dezelfde afmeting.
- C9.6** De carrosserie mag op geen enkele manier verlengd, ingekort, verbreed of versmald worden, Met uitzondering van de toegestane bepalingen in artikel C9.14.
Het originele schutbord moet behouden blijven en mag alleen toegankelijk gemaakt worden voor doorvoer van slangen, koelbuizen, uitlaat e.d. Ten behoeve van de toegankelijkheid van mechanische componenten mag er in het schutbord een demontabele plaat van het originele schutbord materiaal gemaakt worden van maximaal 55x50cm mits deze deugdelijk bevestigd is.
- C9.10** Daar waar de carrosserie aangepast moet worden i.v.m. het ombouwen naar vierwiel aandrijving, het monteren van een andere motor of versnellingsbak, moet dit geschieden binnen de afmetingen zoals tekening BSAC-292 laat zien (Bij een auto met een zogenaamde "heck-motor" BSAC-292 lees de tekst voor/achterwielen omgedraaid).

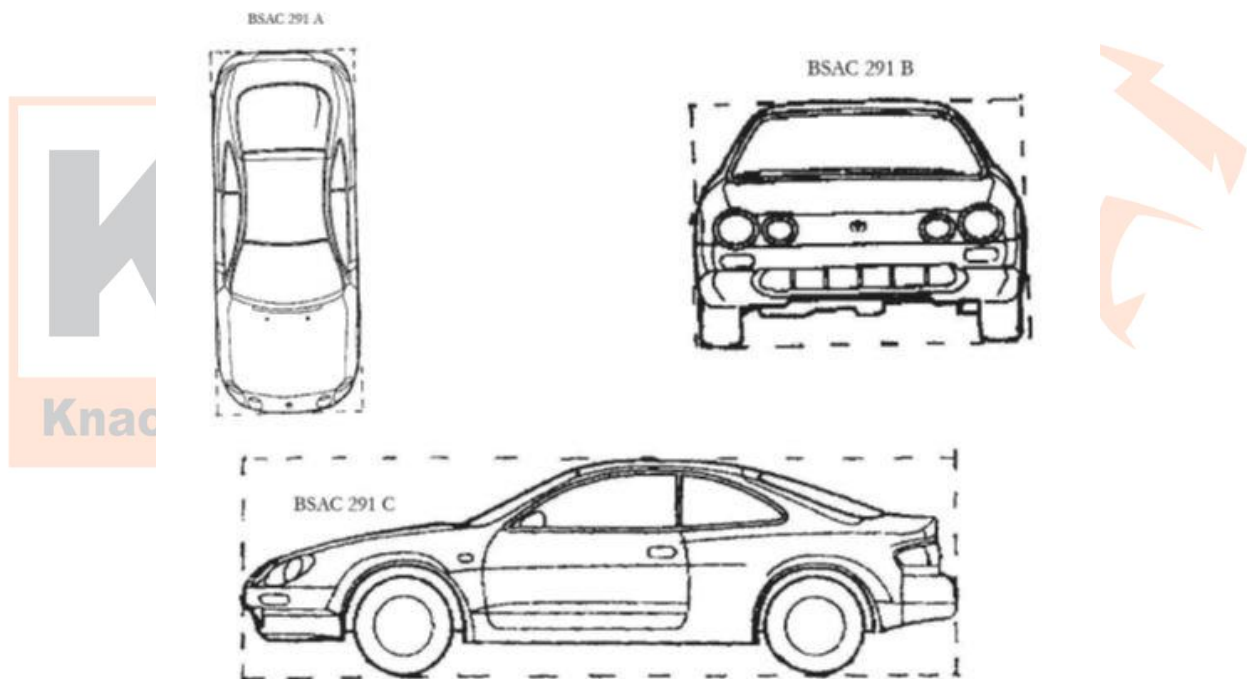


AFSCHEMING TUSSENAS**C9.11** Hiervoor geldt:

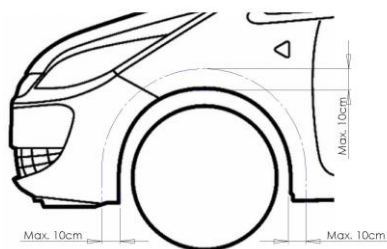
- De cardanas/ketting mag zich zowel binnen als buiten het bestuurderscompartiment bevinden.
- Indien de cardanas zich in het bestuurderscompartiment bevindt, moet deze in een transmissietunnel worden geïnstalleerd. Deze transmissietunnel moet de cardanas over de volledige lengte van het bestuurderscompartiment omsluiten.
De transmissietunnel moet zijn gemaakt van een stalen plaat met een minimale dikte van 1,5 mm, of van een metalen buis met een minimale dikte van 3,0 mm.
De transmissietunnel moet deugdelijk op de bodemgroep of aan het frame worden bevestigd, op zodanige wijze dat deze tijdens normaal gebruik of bij een ongeval niet kan los raken. Er mogen zich in de transmissietunnel geen gaten bevinden, met uitzondering van het horizontale deel waarmee het aan de bodemgroep of het frames bevestigd wordt.
- Indien gemonteerd buiten het-bestuurderscompartiment, moet deze aan beide uiteinden van de cardanas middels ten minste twee stalen beugels, met een minimale dikte van 3,0 mm en een minimale lengte van 250 mm, gemonteerd worden teneinde te voorkomen dat deze de grond raken in geval van breuk.
- Wanneer een brandstof- of olietank dichtbij een deel van de cardanas ligt, is het verplicht dat de tank extra beschermd wordt aan de zijden dicht bij de cardanas

C9.12 Voor auto's met een chassis (bijvoorbeeld Kever) behoren de voor en de achteras tot het chassis (bij de Kever bedoelen we de torsieassen). Samen met hun opbouw vormen ze de carrosserie.

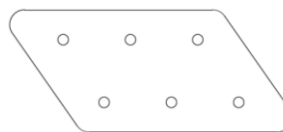
C9.13 Het is toegestaan spoilers, side-skirts, e.d. aan te brengen; mits deze binnen de contouren van de carrosserie blijven die ontstaan zijn na de verbreding (Zie tekening BSAC-291 A/B/C).



C9.14 De spatborden mogen aangepast worden. Ten opzichte van de originele spatbordrand mag rondom maximaal 10 cm weggehaald worden. Als de bumperrand binnen de 10 cm valt mag de bumper aangepast worden om de maximale uitsparen te maken (zie tekening BSAC 293). Echter als een deur binnen de 10 cm valt mag de deur niet aangepast worden. Maximaal mag de spatbordrand 15 cm verbreedt worden. Van het binnenscherm mag naar binnen toe 15 cm weggehaald worden ten opzichte van de originele spatbordrand. Het restant van het spatbord moet van originele afkomst zijn. Enkel de verbreding mag van een andere samenstelling zijn. De ontstane openingen in het binnenscherm moeten dicht gemaakt worden met metaal.



BSAC 293



BSAC 299

- C9.15** Het volledige interieur moet verwijderd worden met uitzondering van het dashboard deze mag behouden blijven. Dit betreft alleen de gemonteerde interieurdelen, gelaste delen moeten behouden blijven. Onnodige brandbare delen moeten verwijderd worden. De bestuurdersstoel moet zich compleet links of rechts van de lengteas van het deelnemend voertuig bevinden. Originele stoel bevestigingsrails welke gelast zijn, als ook scherp uitstekende plaatwerkdelen welke een gevaar opleveren voor de bestuurder moeten verwijderd worden.
- C9.16** De wielophanging is vrij, met dien verstande dat de originele ophangpunten behouden blijven. De bevestigingspunten mogen ook gebruikt worden om een subframe te maken waaraan draagarmen gemonteerd kunnen worden. Het aantal hiervan te gebruiken ophangpunten is vrij. Ter controle hiervan zal altijd de originele ophanging of subframe weer gemonteerd moeten kunnen worden zonder slijpwerkzaamheden. Onder wielophanging wordt alles verstaan wat vanaf de carrosserie of standaard subframe naar het wiel toegaat. Schokbrekers zijn zowel in soort als aantal vrij. Hier geldt dat altijd de originele schokbrekers weer gemonteerd moeten kunnen worden. Men mag dus wel willekeurige ophangpunten aan het nieuw ontstane subframe maken. De wielmaat c.q. bandenmaat is vrij, mits de wielen NIET buiten de contouren (volgens artikel 9.14) van de carrosserie uitsteken in hun normale rechttuit positie. De wielbasis mag in lengterichting maximaal 100mm afwijken t.o.v. originele wielbasis.
- C9.17** De gehele aandrijving is vrij.
- C9.18** De koeler en de plaats van de koeler zijn vrij mits deze voldoen aan artikel C3.13. Ten behoeve van de aan- en afvoer van koellucht mogen er in de carrosserie openingen worden gemaakt. De totale oppervlakte van deze openingen mag nimmer meer zijn dan 2400 cm², alleen wanneer dit geen verzwakking van de constructie ten gevolg heeft en er geen delen welke een dragende functie hebben worden verwijderd. Op de motorkap mag t.b.v. afvoer van koellucht een rooster aangebracht worden ter hoogte van de voorruit, welke een maximale hoogte mag hebben van 6 cm vanaf de motorkap gemeten. De afmetingen van dit rooster valt ook onder de totale oppervlakte van de openingen ten behoeven van aan-afvoer van koellucht.
- C9.20** Het uitlaatsysteem is vrij maar moet zich onder de auto bevinden en tot voorbij de hoofrolbeugel reiken.

SLOTBEPALING

- C10.1** In alle gevallen waarin dit reglement en de overige KNAF-reglementen inzake de autocross niet voorziet of eventuele aanvullingen of wijzigingen noodzakelijk zijn, beslist en voorziet het Bestuur Sectie Auto Cross in overleg met de organisator.
- C10.2** De reglementen zijn geldig gedurende het wedstrijdjaar één (1) jaar, maar kunnen tussentijds door officiële publicaties worden aangevuld/gewijzigd. Aanvullingen/wijzigingen kunnen met onmiddellijke ingang van kracht worden verklaard.
- C10.3** Aanvullingen/wijzigingen die in geval van overmacht tijdens een evenement uitgebracht (moeten) worden, moeten door de Sportcommissarissen worden goedgekeurd.
- C10.4** Een evenement wordt als begonnen beschouwd vanaf het tijdstip dat de administratieve controle en/of technische keuring begint en omvat de trainingen en de wedstrijd zelf. Het evenement eindigt na afloop van een van de volgende termijnen:
- termijn voor protesten of beroepen of beëindiging van elke behandeling;
 - het einde van de sportieve controle en de technische keuring uitgevoerd in overeenstemming met de huidige FIA CSI