



FIA Nemzetközi Sportkódex 1992

J függelék (részlet)

(Kivonat a MAMSZ Szabálykönyve II. kötet Autós szabályok című könyvből)

Írta: *Szamos Miklós*

Újra szerkesztette: *Cselényi Balázs*
Kiadja: *MNASZ Rallye Bizottság & Technikai Bizottság*

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék-----	1
251. cikkely: OSZTÁLYBASOROLÁS ÉS MEGHATÁROZÁSOK-----	3
252. cikkely : ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK A SZÉRIAKOCSIK (Gr.N), A TÚRAKOCSIK (Gr.A) ÉS A NAGYTÚRAKOCSIK (Gr. B) RÉSZÉRE. -----	7
253. cikkely: BIZTONSÁGI FELSZERELÉSEK (GR. N, A, B)-----	10
254. cikkely SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A SZÉRIAKOCSIK RÉSZÉRE (GR.N)-----	16
255. cikkely: SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A TÚRAKOCSIK RÉSZÉRE (GR.A) -----	20
256. cikkely: SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A NAGY TÚRAKOCSIK RÉSZÉRE (Gr. B) -----	30

251. cikkely: OSZTÁLYBASOROLÁS ÉS MEGHATÁROZÁSOK

1. OSZTÁLYBASOROLÁS

1.1 Kategóriák és csoportok

A versenyeken használt gépkocsikat az alábbi kategóriákra és csoportokra kell felosztani:

- I. Kategória: Gr. N: szériakocsik,
Gr. A: túrakocsik,
Gr. B: sportkocsik (nagy túrakocsik),
Gr. T1: széria terepjáró-kocsik,
Gr. T2: feljavított terepjáró-kocsik.
- II. Kategória: Gr. T3: prototípus terepjáró-kocsik,
Gr. C: sport-prototípusok,
Gr. D: nemzetközi formula versenykocsik,
Gr. E: szabad formula versenykocsik.
- III. Kategória: Gr. F: versenykamionok,
Gr. T4: terepjáró-kamionok.

1.2 Hengerűrtartalom szerinti osztályok

A kocsikat az alábbi 18 hengerűrtartalom szerinti osztályba kell sorolni, hengerűrtartalmuktól függően:

1. Legfeljebb 500 cm³
2. Nagyobb mint 500 cm³, de legfeljebb 600 cm³
3. Nagyobb mint 600 cm³, de legfeljebb 700 cm³
4. Nagyobb mint 700 cm³, de legfeljebb 850 cm³
5. Nagyobb mint 850 cm³, de legfeljebb 1000 cm³
6. Nagyobb mint 1000 cm³, de legfeljebb 1150 cm³
7. Nagyobb mint 1150 cm³, de legfeljebb 1300 cm³
8. Nagyobb mint 1300 cm³, de legfeljebb 1600 cm³
9. Nagyobb mint 1600 cm³, de legfeljebb 2000 cm³
10. Nagyobb mint 2000 cm³, de legfeljebb 2500 cm³
11. Nagyobb mint 2500 cm³, de legfeljebb 3000 cm³
12. Nagyobb mint 3000 cm³, de legfeljebb 3500 cm³
13. Nagyobb mint 3500 cm³, de legfeljebb 4000 cm³
14. Nagyobb mint 4000 cm³, de legfeljebb 4500 cm³
15. Nagyobb mint 4500 cm³, de legfeljebb 5000 cm³
16. Nagyobb mint 5000 cm³, de legfeljebb 5500 cm³
17. Nagyobb mint 5500 cm³, de legfeljebb 6000 cm³
18. 6000 cm³ felett

Amennyiben a FISA különleges követelményei keretében másként nem határozza meg, bizonyos eseményeknél a szervezők nem kötelesek az összes, fent említett osztályt a versenykiírásba foglalni, továbbá két, vagy több egymás után következő osztály össze is vonható a rendezvény adott körülményeitől függően.

Egyik osztály sem osztható alcsoportokra.

2. MEGHATÁROZÁSOK

2.1 Általános feltételek

2.1.1 Sorozatgyártású kocsik (I. kategória)

Olyan kocsik, amelyekből bizonyos darabszámú azonos példány (ennek meghatározását lásd később) bizonyos idő alatt történt legyártását a gyártó kérésére igazolták és amelyeket normál közforgalmi értékesítésre szántak.

A kocsikat a homologizációs lapnak megfelelően kell árusítani.

2.1.2 Versenykocsik (II. kategória)

Egyedi példányként épített kocsik, melyek kizárólagosan versenyzés céljait szolgálják.

2. 1. 3 Kamionok (III. kategória)

2. 1. 4 Azonos kocsik:

Azonos gyártási sorozatba tartozó gépkocsik, melyek azonos karosszériával (kívül-belül) rendelkeznek, azonos mechanikai alkatrészekből állnak és azonos alvással rendelkeznek (akkor is, ha ez az alváz a karosszéria szerves alkotórésze lehet, pl. egy önhordó konstrukció esetén).

2. 1. 5 Gépkocsimodell:

Olyan gyártási sorozatba tartozó gépkocsi, amely megkülönböztethető a karosszéria meghatározott koncepciója és általános külső vonalvezetése, valamint a motor és az erőátvitel azonos konstrukciója alapján.

2. 1. 6 Normál értékesítés:

E fogalom jelenti azt, hogy a kocsikat egyéni vásárlók részére, a gyártó normál kereskedelmi csatornáin keresztül terjesztik.

2. 1. 7 Homologizáció:

Az a hivatalos igazolás, melyet a FISA ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gépkocsi elkészítése a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy az besorolható legyen a szériakocsik (Gr.N), a túrakocsik (Gr.A), a nagy túrakocsik (Gr.B) vagy a széria terepjáró-kocsik (Gr.T1.) kategóriájába, a jelen szabályok szerint.

A homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles a FISA részére benyújtani, amelyben a kocsit gyártották, és ehhez ki kell töltenie egy homologizációs formanyomtatványt (lásd később).

Ennek meg kell felelnie azon különleges szabályok előírásainak, melyek címe "Homologizációs szabályok", s melyeket a FISA rögzített. Egy sorozatgyártású kocsi homologizációja 5 évvel az adott kocsi sorozatgyártásának utolsó napját követően lejár. Ha a típus évi darabszáma az adott csoport minimális homologizációs darabszámának 10%-a alá esik, azt a gyártás megszűnésének kell tekinteni.

Egy modell homologizációja csak egy csoportban lehet érvényes. Ez a csoport lehet: szériakocsik, túrakocsik, széria terepjáró-kocsik vagy nagy túrakocsik csoportja. Ha egy modellt a nagy túrakocsik csoportjában (Gr.B) már homologizáltak, s az átsorolásra kerül a szériakocsik (Gr.N) vagy túrakocsik (Gr.A) csoportjába, akkor az első homologizáció törlésre kerül.

2. 1. 8 Homologizációs formanyomtatványok:

Minden, a FISA által jóváhagyott kocsiról részletes, leíró formanyomtatványt kell kitölteni, melyet homologizációs formanyomtatványnak (homologizációs lap) neveznek, melyen minden olyan adatot fel kell tüntetni, mely az említett modell azonosítását lehetővé teszi.

Ez a homologizációs formanyomtatvány meghatározza a sorozatot, ahogyan azt a gyártó megadta. A sorozat, nemzetközi versenyeken engedélyezett módosításait, annak a csoportnak megfelelően, melyben a résztvevők versenyeznek, a jelen J függelék tartalmazza. (A terepjáró-autók szabályait az ASN-ektől lehet igényelni.)

A formanyomtatványok bemutatását a gépátvételnél és/vagy a rajtnál, a verseny rendezői kérhetik, akiknek joguk van az adott kocsi versenyen való részvételét az adott kategóriában visszautasítani, ha a nyomtatványt nem mutatják be.

A szériakocsik (Gr.N) esetében, a csoport specifikus formanyomtatványán túl, a sorozatgyártású túrakocsira (Gr.A) vonatkozó formanyomtatványt is be kell tudni mutatni.

Bármilyen kétség esetén, mely egy gépkocsi modell homologizációs formanyomtatványával összevetett ellenőrzését követően még fennáll, a gépátvevőknek az adott gépkocsimárka kereskedelmi forgalmazói részére kiadott kezelési könyvre, vagy az összes pótalkatrészt felsoroló, általános katalógusra kell támaszkodniuk.

Amennyiben megfelelő pontosságú dokumentáció nem áll rendelkezésre, a gépátvevők közvetlen ellenőrzést is végrehajthatnak, egy a gyártó képviselőjétől beszerezhető, azonosító alkatrészszel való összehasonlítás formájában.

A nevezőnek kell gondoskodnia a kocsijára vonatkozó homologizációs okmány beszerzéséről saját ASN-jén keresztül.

Ismertetés: Egy ilyen formanyomtatvány az alábbiak szerint néz ki:

1. Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.

2. Egy későbbi fokon, bizonyos számú pótlapokon kell ismertetni a homologizációs kiterjesztéseket, melyek lehetnek "Változatok", "Hibaigazítás" vagy "Fejlesztések" címűek.

a) Változatok (VF, VO)

Ezek lehetnek

- alapvető változatok (VF) ahol is két szállító ugyanazon alkatrészekkel látja el a gyártót és az ügyfélnek nincs választási lehetősége,
- vagy kívánság szerinti változatok (VO), melyet csak külön kérésre teljesítenek, és a képviselőknél szerezhetők be.

b) Hibaigazítás (ER)

Előzőleg, a konstruktőr által, a formanyomtatványon feltüntetett tájékoztatás nem megfelelő részének kiigazítására, törlésére szolgál.

c) Fejlesztés (ET, ES)

Olyan változtatások, melyeket folyamatosan végez a gyártó az alapmodellen (a kocsi eredeti formájában történő gyártásának megszüntetése az ET típusú fejlesztés, vagy egy modell versenyképesebbé tételét szolgáló az ES típusú sportfejlesztés).

Használat:

1. Változtatások (VF, VO)

A versenyző saját választása szerint bármelyik változatot felhasználhatja, de csak olyan feltétellel, hogy az ily módon kialakított jármű minden műszaki adatának meg kell felelnie a kocsihoz tartozó homologizációs formanyomtatványban feltüntetetteknek, vagy azokat a J függelék kifejezetten engedélyezi.

Például, egy fékpofának a változtatási lapon meghatározott felszerelése csak akkor lehetséges, ha a fékfelület, a fékbetétek méretei, stb. megfelelnek, a kocsihoz kiadott formanyomtatványon feltüntetett adatokkal. (A széria-kocsikkal (Gr.N) kapcsolatban lásd még a 254.2. sz. cikkelyt is).

2. Típusfejlesztés (ET)

(Szériakocsi (Gr.N) részére lásd még a 254.2. cikkelyt is). A kocsiknak meg kell felelnie egy adott fejlesztési fokozatnak (függetlenül attól az időponttól, amikor a gyártóművet elhagyta) és ily módon egy fejlesztésre irányuló változtatást vagy csak teljes egészében, vagy egyáltalán nem lehet felhasználni.

Ezen túl, ha egy versenyző egyfajta fejlesztés megvalósítását választotta, attól a pillanattól kezdve az összes, azt megelőző fejlesztéseket is alkalmaznia kell, kivéve ott, ahol az nem lehetséges: pl. ha a fékeket egymást követően, két ízben fejlesztették tovább, csak azt lehet használni, mely a kocsi fejlesztési fokozatának időpontjához tartozik.

3. Sportfejlesztés (ES)

Mivel az ES formanyomtatvány egy, már előző kiterjesztésre vagy az alapformára hivatkozik, a kocsinak meg kell felelnie azon fejlesztési foknak, melyre a referenciájában hivatkoznak. Ezen túl a sporttal kapcsolatos fejlesztési szabályoknak teljeséggel eleget kell tennie.

2. 1. 9 Mechanikai alkatrészek

Minden olyan szükséges tartozék - akár mozgó, akár nem -, ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

2. 2. Méretek

A kocsi felülnézeti kerülete:

A kocsi, ahogy az a kérdéses rendezvény során, a rajtrácson megjelent.

2.3 A motor

2. 3. 1 Hengerűrtartalom (V):

A hengerben (vagy hengerekben), a dugattyúk felfelé és lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

ahol:

d : furat, l = löket, n = hengerek száma

2. 3. 2 Feltöltés:

Az égéstérben lévő üzemanyag-levegő keverék súlyának megnövelése a normál légköri nyomás által biztosított súlyérték fölé, (figyelembe véve a statikus és dinamikus hatásokat a szívó és/vagy kipufogó rendszerben) bármilyen, erre a célra felhasználható eszköz segítségével.

Az üzemanyag nyomás alatti befecskendezése nem tekinthető feltöltésnek (lásd az N, A, B csoportokra vonatkozó Általános Előírások 3. 1. cikkelyét).

2. 3. 3 Hengerblokk:

A forgattyúház és a hengerek.

2. 3. 4 Szívócső:

- Az az alkatrész, mely összegyűjti a karburátorokból származó üzemanyag-levegő keveréket, és eljuttatja azt a hengerfej bemeneti nyílásaihoz, karburátoros rendszer esetén.
- A levegő beszívását szabályozó eszköz szelepétől a hengerfej bemenetéig terjedő alkatrész, ha befecskendezős szívórendszerrel van szö.
- A légszűrő kimenetnél a levegőt összegyűjtő alkatrész, mely azt a hengerfej bemeneti nyílásához juttatja. Dieselmotor esetében.

2. 3. 5 Kipufogó cső:

Az az alkatrész, mely összegyűjti a hengerfejből a gázokat, és eljuttatja az első tömítésig, amely elválasztja azt a

kipufogócső többi részétől.

2. 3.6 A turbófeltöltős motoroknál a kipufogó a turbófeltöltő után kezdődik.

2. 3. 7 Olajteknő:

A hengerblokk alatt elhelyezkedő, ahhoz csavarral rögzített alkatrész, amely a motor kenőolaját tárolja. Ez az alkatrész nem foglalhatja magában, és nem tarthatja a főtengelyt rögzítő alkatrészeket.

2. 4 A futómű

2. 4. 1 A kerék:

Perem és tárcsa. A teljes keréken értjük a peremet, a tárcsát és a gumiabroncsot.

2. 4. 2 A fékek súrlódási felülete:

A fékbetétek által a fékdobon, vagy a féktárcsa mindkét oldalán súrolt felület, amikor a kerék egy teljes fordulatot tesz meg.

2. 4. 3 Mac Pherson felfüggesztés:

Bármilyen kerékfelfüggesztés, melyben egy olyan teleszkópos rúd van (amely nem lát el szükségszerűen csillapítási és/vagy rugózási feladatot), amely hordozza a tengelycsontot és a felső végén - a karosszérián vagy az alvázon egyetlen rögzítési pontja van, az alsó végén pedig akár egy egyszerű keresztirányú karhoz csuklósan kapcsolódik, amely a hossz- és keresztirányú vezetést biztosítja, akár pedig egy egyszerű keresztirányú karhoz, amelyet hosszirányban a stabilizátor rúd karja vagy egy kitámasztó rúd tart.

2. 5 Alváz-karosszéria

2. 5. 1 Az alváz

A kocsinak az a szerkezeti eleme, amelyre fel vannak építve a mechanikai alkatrészek és a karosszéria, beleértve az adott struktúra minden szerkezeti részét.

2.5.2 A karosszéria:

- kívülről: a kocsi teljesen felfüggesztett, valamennyi alkatrésze, melyet a légáramlat ér.
- belülről: az utastér és csomagtartó.

A karos szériákat a következőképpen különböztetik meg:

1. Teljesen zárt karosszéria.
2. Teljesen nyitott karosszéria.
3. Átalakítható karosszéria, melynek teteje rugalmas (un. drop-head), vagy merev (un. hard-top) anyagból készül.

2. 5. 3 Az ülés:

Az a két felület, mely az ülés párnázatát és hátrészét, vagy háttámláját alkotja.

Az ülés hátrésze vagy háttámlája:

Egy normál ülőhelyzetben lévő személy csípővonalától felfelé mért felület.

Üléspárnázat:

Az a felület, mely ugyanazon személy csípőjétől lefelé, és előre mérhető.

2. 5. 4 Csomagtartó (k)

Minden olyan tér (terek), melyek elkülönülnek a vezetőfülkétől és a motortértől a jármű belsejében.

Ezeknek a tereknek a hosszát vagy a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek, és/vagy a leghátsó állásban lévő, legfeljebb 15 fokos szögben hátrafelé döntött, leghátsó ülések támlái határozzák meg.

Ezeket a tereket felülről a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek és/vagy kivehető válaszlap, vagy ezek hiányában a szélvédő legalacsonyabb pontján áthaladó vízszintes sík határolja.

2. 5. 5 Utastér:

Az a belső tér, melyben a vezető és az utas (ok) elhelyezkednek.

2. 5. 6 A motorháztető:

A karosszériának azon külső része, mely felnyitható és ezáltal a motor hozzáférhetővé válik.

2. 5. 7 A sárvédő:

Egy sárvédőnek az alábbiak szerint meghatározott felületet tekintjük feltéve, hogy azt szegeccsel vagy csavarral rögzítették a karosszériához a 251. 1 ábra szerint.

Melső sárvédő: a szabványos gépkocsinak az ábra szerinti C1/C1 jelű teljes, a kerekek belső része által meghatározott sík, az oldalablak (ok) A/A alsó széle, valamint az első ajtó B1/B1 elülső része által határolt része.

Hátsó sárvédő: a szabványos gépkocsinak az ábra szerinti teljes, a kerekek belső része által meghatározott sík (C2/C2), az oldalablak (ok) (A/A) alsó része, valamint a hátsó ajtó (B2/B2.) hátsó széle által határolt része.

2. 5. 8 A motortér

Térfogatát az a szerkezeti burkolat határozza meg, amely a motort körülveszi.

2. 6 A villamos berendezések

Fényszóró:

Minden olyan lámpa, melynek fókusza mélységi fény-nyalábot idéz elő, mely előrefelé mutat.

2. 7 Üzemanyag

Üzemanyagtartály:

Bármiféle olyan tartály, mely oly módon tartalmazza az üzemanyagot, hogy az bármilyen felhasznált eszköz segítségével bejuthat a központi üzemanyagtartályba vagy a motorba.

252. cikkely : ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK A SZÉRIAKOCSIK (Gr.N), A TÚRAKOCSIK (Gr.A) ÉS A NAGYTÚRAKOCSIK (Gr. B) RÉSZÉRE.

1. ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

1. 1 Mindenfajta módosítás tilos, hacsak kifejezetten nem engedélyezik azokat annak a csoportnak a specifikus szabályai, melyben a kocsit indítják vagy az alábbi vagy a "Biztonsági felszerelések" című fejezetben ismertetett előírások. A kocsit valamennyi alkotórészének eredeti rendeltetését meg kell őrizni.

1. 2 Az általános előírások alkalmazása:

Az általános előírásokat kell figyelembe venni abban az esetben, ha a szériakocsik (Gr.N), a túrakocsik (Gr.A), avagy a nagytúrakocsik (Gr.B) specifikációiban nem léteznek szigorúbb előírások.

1. 3 A kategóriaváltoztatás feltételei és engedélyezett átcsoportosítások:

Az eredetileg a szériakocsik (Gr.N) csoportjába tartozó, olyan gépkocsik, melyeket olyan változtatásoknak vagy módosításoknak vetettek alá, amelyek a csoport előírásain túllépnek, besorolhatók a túrakocsik (Gr.A) csoportjába, amennyiben ezt a rendezvény versenykiírásában rögzítették, és ha ezek az e csoportban érvényes előírásoknak megfelelnek.

1. 4 Magnézium:

A magnézium ötvözetek alkalmazása 3 mm-nél vékonyabb lemez formájában tilos.

1. 5. Minden nevező köteles biztosítani arról a gépátvevőket és a verseny sportfelügyelőit, hogy gépkocsija teljes egészében és a verseny egész időtartama során megfelel a jelen előírásoknak.

1. 6. A meghibásodott csavarmenetek új, az eredetivel azonos belső átmérőjű menetvágással javíthatók. (Helicoil rendszer)

2. MÉRETEK ÉS SÚLYOK

2. 1 Földtől való távolság:

A kocsinak egy alkatrésze sem érintkezhet a talajjal, ha a kocsit egyik oldalán lévő mindegyik gumibroncsból kiengedik a levegőt.

Ezt sima, vízszintes felületen, a versenyre kész állapotban lévő gépkocsin kell ellenőrizni (a versenyző (k) a kocsiban).

2.2 A ballaszt (pótsúly):

Engedélyezett a kocsit súlyának egy vagy több ballasztal történő kiegészítése feltéve, hogy ezek erős és egységes tömbökből állnak, számszámok segítségével rögzíthetők és azokon plombák helyezhetők el, továbbá azok az utastér alján vannak elhelyezve és a gépátvevők látták és leplombálták azokat.

Alkalmazás: Túrakocsinál (Gr.A) és nagytúrakocsinál (Gr.B). Semmiféle ballaszt (pótsúly) nem engedélyezett a szériakocsinál (Gr. N).

Rallye-versenyeken azonban a gépkocsi számszámainak és pótalkatrészeinek szállítása megengedett, azon feltételek között, melyeket a 253. cikkely rögzít.

3. A MOTOR

3. 1 Feltöltés:

Feltöltés esetében a névleges hengerűrtartalmat 1,7-el kell megszorozni és a kocsit abba a hengerűrtartalom szerinti osztályba kell besorolni, mely az ily módon kapott, fiktív hengerűrtartalmú értéknek felel meg. A kocsit minden szempontból úgy kell kezelni, mintha annak ily módon megnövelt hengerűrtartalma valóságos érték lenne. Ez különösen érvényes a kocsit hengerűrtartalom szerinti osztályának kijelölésekor, a belső térméretei, a minimális férőhely, valamint a minimális súly, stb. meghatározásakor.

3. 2 Egyenlőségi képlet, az alternáló mozgású dugattyús és a bolygódugattyús motorok között (NSU-Wankel szabadalom): A hengerűrtartalom egyenlő az égőkamra maximális és minimális űrtartalmának különbségével meghatározott térfogat 1,8- szorosával.

3. 3 Egyenlőségi képlet, az alternáló mozgású dugattyús motorok és turbinás motorok között:

$$C = \frac{Sx(3,10xT) - 7,63}{0,09625}$$

ahol:

S = a magasnyomású fúvókaterület - négyzetcentiméterekben kifejezve -, és a légáramlási felületet értik alatta a sztátorlapátok kimenetelénél (vagy az első fokozat kimenetelénél, ha a sztátor több fokozattal rendelkezik). Olyan esetekben, amikor az elsőfokozatú sztátor turbinalapátjai beállíthatók, azokat legnagyobb állásszögükbe kell állítani, hogy a legnagyobb felület álljon rendelkezésre az S értékének meghatározásához. A magasnyomású fúvókaterület ilymódon a magasság (cm-ben kifejezve) és a szélesség (cm-ben kifejezve) valamint a lapátok számának szorzata,

T = a nyomás aránya a turbinás hajtómű kompresszora esetében. Ezt úgy kapjuk meg, hogy a kompresszor minden fokozatának alább közölt állandóját egymással összeszorozzuk:

Szubszónikus axiál kompresszor:	1,15 fokozatonként
Transzszónikus axiál kompresszor:	1,5 fokozatonként
Radiális kompresszor:	4,25 fokozatonként

Ilymódon például egy 1 radiális és 6 axiális szubszónikus fokozattal rendelkező kompresszor nyomása a következő:

$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15$

c = az alternáló mozgású dugattyús motorokkal ekvivalens hengerűrtartalom, cm³-ben.

3. 4 Minden olyan motor alkalmazása jelenleg tilos, melyben az üzemanyagot utánégőbe fecskendezik be, vagy abban égetik el.

3. 5 Egyenlőségek az alternatív mozgású dugattyús és az új típusú motorok között

A FISA fenntartja magának a jogot a klasszikus és bármely új típusú motor összehasonlításai alapjának módosítására, úgy hogy két évente január 1-től kezdődően tájékoztatást ad az e tárgyban hozott döntéseiről.

3. 6 Kipufogórendszer és hangtompító

Még abban az esetben is, ha egy csoport előírásai engedélyezik az abban versenyző kocsik részére az eredeti hangtompító cseréjét, a közúton folyó versenyen résztvevő kocsikon olyan hangtompítót kell alkalmazni, amely megfelel azon ország(ok) közlekedési előírásainak, melyekben a versenyt tartják.

A kipufogócsövek nyílását legfeljebb 45 cm-re, legalább azonban 10 cm-re kell elhelyezni a talajtól. A kilépő nyílást a tengelytáv felénél átmenő függőleges síktól hátrafelé és a karosszéria kerületén belül, kevesebb mint 10 cm-re a kerülettől kell elhelyezni.

Ezen túlmenően megfelelő védelmet kell biztosítani annak érdekében, hogy a felhevült kipufogócsövek tüzet ne idézhessenek elő.

A kipufogócsövet nem szabad ideiglenes jelleggel felszerelni. A kipufogógáz csak a rendszer végén áramolhat ki.

Az alváz alkatrészei nem használhatók fel a kipufogógázok elvezetésének céljára.

Katalizátoros kipufogó: Egy gépkocsimodellt lehetséges kétféle változatban homologizálni (katalizátoros és egyéb típusú kipufogó rendszerrel), a kocsiknak meg kell felelniük vagy az egyik vagy a másik változat jellemzőinek, a két változat bármilyen kombinációja tilos.

3. 7 Indítási lehetőség a gépjárművön belül

Elektromos vagy egyéb energiaforrással táplálkozó indítórendszer, mely akkor üzemeltethető, amikor a vezető a vezetőülésben ül.

3. 8. Hengerek

A nem hüvelyezett motorok hengerei javíthatók anyaghozzáadással, de alkatrészekkel nem.

4. AZ ERŐÁTVITEL

Minden kocsit fel kell szerelni olyan sebességváltóművel, amely hátrameneti fokozatot is tartalmaz, és amelynek üzemképes állapotban kell lennie, amikor a kocsi a versenyen elrajtol. A vezetőnek azt normális helyzetben ülve üzemeltetni kell tudnia.

5. KEREKEK

A kerékszélesség mérése:

A kerékszélességet a talajon álló kocsira szerelt keréken mérjük - amikor a kocsi versenykész állapotban van és a versenyző benne ül-, a gumiabroncs kerületének bármelyik pontján kivéve azt a területet, ahol az abroncs érintkezik a talajjal.

Amikor több abroncs van felszerelve egyetlen kerék részeként, ez utóbbinak meg kell felelnie az adott csoportra előírt maximális kerékszélességnek (lásd a 255. 5. 4. és a 256. 5. cikkelyt).

Alkalmazás: Túrakocsik (Gr.A), és nagy túrakocsik (Gr. B).

6. A KAROSSZÉRIA

6. 1 Az átalakítható kocsiknak minden tekintetben meg kell felelnie a nyitott kocsikra vonatkozó speciális követelményeknek.

6. 2 Minimális belső méretek:

Ha egy, a J függelék által engedélyezett módosítás befolyást gyakorol a homologizációs formanyomtatványon közölt valamelyik méretre, ezt a méretadatot nem lehet a kocsi jóváhagyásának kizárólagos követelményeként figyelembe venni.

6. 3 Az utastér:

Csak az alábbi felszerelések szerelhetők be az utastérbe: pótkerekek, szerszámok, pótalkatrészek, biztonsági felszerelés, hírközlő berendezés, ballaszt (amennyiben ennek használata engedélyezett), ablakmosó berendezés víztartálya (túrakocsik (Gr.A) és nagy túrakocsik (Gr.B) esetében).

Egy nyitott kocsi utasterét és ülését semmilyen formában nem szabad lefedni.

A sisakok és szerszámok tárolására szolgáló, az utastérben elhelyezett tartókat minden esetben tűzálló anyagból kell készíteni, és ezek tűz esetén nem fejleszhetnek toxikus anyagot.

Tilos az utastéren áthaladó stabilizátorok felszerelése.

6. 4 A jármű összes karosszéria eleme csak a homologizációban megadottal egyező anyagból készülhet, és anyagvastagsága is csak az eredetileg a homologizált járművön alkalmazottával azonos lehet (10 % eltéréssel).

6. 5 Fényszóró beépítési furatok

A karosszéria homlokfalán fényszórótartó konzolok rögzítése céljából furatok kimunkálása megengedett, de ezek csak a felszerelés céljára szolgálhatnak.

6. 6 Bármilyen veszélyes természetű tárgyat, anyagot (akkumulátor, tűzveszélyes anyagok stb.) csak az utastéren kívül szabad szállítani.

7. ELEKTROMOS RENDSZER

7. 1 Világítás:

Egy ködlámpa másikká cserélhető és vissza feltéve, hogy az eredeti felszerelési mód változatlan marad.

7. 2 Váltóáramú generátor tetszés szerinti felszerelhető.

8. TÜZELŐ- ÉS ÜZEMANYAG

8. 1 Az üzemanyagot mindenféle adalék nélkül kell használni, amely vizet és kereskedelembe kapható - az oktánszámot nem növelő - kenőanyagon kívül, más adalékot nem tartalmazhat. Az üzemanyagnak a következő jellemzőkkel kell rendelkeznie:

- legfeljebb 100 RON oktánszám, aholis a mérést az ASTM D 2699 sz. szabvány szerint kell elvégezni, s az üzemanyagot az ASTM D 3244 sz. szabvány szerint, 95%-os megbízhatósági határral kell jóváhagyni vagy elutasítani,
- legfeljebb 2,5 súly % oxigén (vagy 3,7% a 0, 013 g/l-nél kisebb ólomtartalmúnál) és 0,5 súly % nitrogén, az üzemanyag fennmaradó része kizárólag szénhidrogénekből állhat, s nem tartalmazhat semmiféle peroxid és nitrogén-oxid összetevőt, vagy egyéb teljesítménynövelő anyagot,
- a sűrűség 0,72 és 0,785 között lehet (a mérést az ASTM D 1298 sz. szabvány szerint végzik),
- maximális ólomtartalom: 0,40 g/l (vagy azon ország szabványának megfelelően, amely a versenyt rendez).
- maximális benzoltartalom: 5 térfogat %.

Ha a versenyt rendező országban kapható üzemanyag nem felel meg a versenyre történő használatra, akkor a rendező ország ASN-jének a FISA engedélyét kell kérnie a fent leírt jellemzőktől eltérő üzemanyag használásához.

8.2 Az üzemanyaghoz oxidálószerként csak levegő keverhető.

8. 3 Üzemanyagöltési eljárás

Szabványos csatlakoztatás:

- Abban az esetben, ha a versenypályán lévő központi, vagy a nevezők saját üzemanyagöltő rendszerét alkalmazzák, az üzemanyagöltő csőcsonkot szívárgásmentes csatlakozással kell ellátni, hogy az illeszkedjen a kocsin található, szabványos töltőnyílás csatlakozóelemébe. Ennek az illesztésnek a főbb méreteit a 252.5 sz. ábrán adjuk meg.
- Minden kocsit olyan töltőnyílással kell ellátni, mely megfelel az említett ábrának. Ez a szívárgásmentes töltőnyílás nyitott helyzetében semmiféle rögzítőelemmel nem rendelkezhet, és a tehetetlenségi elv szerint kell záródnia (rugó, bajonettzár).
- A légszelep(ek)et csak egy oldalról áteresztő szelepekkel, valamint olyan szelepekkel szabad felszerelni, amelynek zárórendszere és átmérője megegyezik a szabványos csatlakozó megfelelő méreteivel.

Üzemanyag betöltése során, a légszelep kimenetelének - zárt rendszerként, szívárgásmentesen -, összeköttetésben kell állnia, egy megfelelő csatlakozó segítségével akár a pálya fő tartályával; akár pedig egy

átlátszó, hordozható kézi túlfolyótartállyal, melynek minimális úrtartalma 20 liter. A légtartályoknak az üzemanyagöltési művelet kezdetekor üresnek kell lenniük.

Abban az esetben, ha a versenypályákon nem tudnak központi töltőrendszert biztosítani, akkor ezeken a helyeken az üzemanyagöltést a fenti eljárás szerint kell végezni.

Az üzemanyagot tároló póttartály szintje semmilyen körülmények között nem lehet 3 méternél magasabban a pályaszint felett, ott, ahol az üzemanyagöltést végzik. Ez a rendezvény teljes időtartamára érvényes.

A túlfolyó tartályoknak meg kell felelniük a 252. 1, vagy a 252. 2 ábrák valamelyikének.

A póttartály és az üzemanyagöltő rendszer minden fém alkatrészét a csatlakoztató rendszertől kezdve, az átfolyásmérőn keresztül egészen a tartályig és annak rögzítéséig, elektromos földeléssel kell ellátni.

A következők alkalmazása ajánlott:

1. Minden boxot fel kell szerelni a repülőgépeknél alkalmazott két földelő csatlakozóval.
2. A tankoló rendszert (állvány, tartály, csatlakozó, szelep és túlfolyó tartály) a verseny kezdetekor csatlakoztatni kell az egyik földeléshez.
3. A versenykocsit, amint a boxba érkezik rögtön csatlakoztatni kell a másik földeléshez.
4. Amíg a 2. és 3. pont alattiak meg nem történtek, tilos a tankolócsövet a kocsihoz csatlakoztatni.
5. A kézi tankolással megbízott valamennyi boxszemélyzetnek antisztatikus ruhát kell viselnie.

A tankolásra használt üzemanyagtartály az alábbi típusok egyike lehet:

- gumiból készült FT3 típus, melyet jóváhagyott gyártó készített,
- olyan tartály, mely a 252.3 vagy a 252.4 ábrák valamelyikének megfelel.

Felhasználás: Túrakocsik (Gr.A), nagy túrakocsik (Gr.B), hivatkozással a FIA bajnokságok általános előírásaira.

8. 4 Üzemanyagtartály szellőzése

Az üzemanyagtartály ellátható olyan szellőzővel, amelynek kilépőnyílása az autó tetején van.

8. 5 Az FT3 üzemanyagtartály felszerelése

Az FT3 üzemanyagtartályt az eredeti tartály helyén, vagy a csomagtérben lehet elhelyezni.

A tartályt befoglaló térbe esetlegesen bejutó üzemanyag eltávolítására ki kell alakítani egy nyílást. A betöltőnyílás helyzete és mérete változtatható, mindaddig, amíg az új szerelvény nem nyúlik túl a karosszérián, és biztosítani lehet, hogy a kocsi egyik belső terébe se jusson üzemanyag.

Amennyiben az üzemanyag töltőnyílást a kocsi belsejében helyezték el, azt egy szivárgásbiztos védelemmel kell elválasztani az utastértől.

8. 6 Fékek Szénből készült féktárcsák használata tilos.

253. cikkely: BIZTONSÁGI FELSZERELÉSEK (GR. N, A, B)

Biztonsági felszerelések minden olyan I. kategóriájú kocsi részére, melyek a FIA nemzetközi versenynaptárban feltüntetett eseményeken részt vesznek.

1. Az olyan kocsit, melynek konstrukcióját veszélyesnek ítélték, a sportfelügyelők kizárhatják a versenyből.

2. Ha egy tartozék használata nem kötelező, azt is oly módon kell felszerelni, hogy megfeleljen a szabályoknak.

3. VEZETÉKEK

3. 1 Védelem

Az üzemanyag- olaj- és fékvezetéseket, csöveket mindenfajta rongálódási veszéllyel szemben (kő, korrózió, mechanikai törések, stb.) külső védelemmel, valamint tűzveszély ellen belső védelemmel kell ellátni.

Ha sorozatgyártású védelemmel el vannak látva, további védelem nem szükséges.

Alkalmazás: kötelező a túrakocsik (Gr.A), nagytúrakocsik (Gr.B) esetében, választható a szériakocsik (Gr.N) esetében.

3. 2 Jellemzők és felszerelés

A sorozatgyártású rögzítéseket meg kell tartani, vagy ha módosítják azokat, akkor az alábbi követelményeket kell kielégíteniük:

- üzemanyag és kenőolaj vezetékek minimum 70 bar (1000 psi) robbanási nyomást, és 135 °C (250 °F) üzemi hőmérsékletű igénybevételre kell kibírjanak. Ha a vezetékek rugalmasak, akkor menetes csatlakozókkal kell ellátni azokat, valamint kopás és lángálló (az égést nem tápláló) külső bevonattal kell rendelkezniük.
- A hidraulika folyadékot tartalmazó vezetékek - a gravitációs ejtőtartály alatti vezetékek kivételével - minimum 70 bar (1000 psi), de az üzemi nyomásértéknél mindenképpen nagyobb értékű robbanási nyomást, és 232 °C (450 °F) üzemi hőmérsékletű igénybevételre kell kibírjanak. Ha a vezetékek rugalmasak, akkor menetes csatlakozókkal kell ellátni azokat, valamint kopás és lángálló (az égést nem tápláló) külső bevonattal kell

rendelkezniük.

- A hűtővizet vagy kenőolajat szállító vezetékeknek az utastéren kívül kell haladniuk. Amennyiben csatlakozás nincs rajtuk, áthaladhatnak az utastéren. Csatlakozás csak az első és hátsó tűzfalakon történő átvezetéseknel, illetve a fékkörben lehetséges (lásd a 253-1 és 253-2 számú ábrákat)

4. BIZTONSÁGI FÉKRENDSZER:

Kétkörös fékrendszer, melyet azonos pedállal működtetnek. A pedálnak normálisan minden kerékre hatnia kell, a fékrendszer csöveinek bármely pontján tapasztalható szivárgás vagy a fékrendszer egyéb meghibásodása esetén, a pedálnak még mindig legalább két kerékre kell hatnia.

Alkalmazás: kötelező szerelvény minden kocsinál. Ha ezt a rendszert sorozatgyártásnál szerelik fel, további módosítás nem szükséges.

5. PÓTLÓLAGOS RÖGZÍTÉSEK:

Legalább 2-2 db pótlólagos rögzítő szükséges a mellső és hátsó motorház- vagy csomagtartótetőhöz úgy, hogy az eredeti rögzítők nem működnek.

Az eredeti motorház- és csomagtartófedél-rögzítőket ki kell iktatni, vagy el kell távolítani. A kocsiban elhelyezett nagyméretű tárgyakat (pl. pótkerék, szerszámkészlet, stb.) szorosan rögzíteni kell.

Alkalmazás: kötelező a túrakocsinál (Gr.A), nagytúrakocsinál (Gr.B), választható a szériakocsi esetében (Gr.N)

6. BIZTONSÁGI ÖVEK:

- Egy átlós és egy keresztirányú pánt használata, ahol a rögzítési pontok száma: 3

Alkalmazása: kötelező minden szériakocsi (Gr.N), és a rallye-versenyeken résztvevő túra (Gr.A) és nagytúrakocsi (Gr.B) esetében.

- Két vállpánt és egy 2 ponton rögzített keresztirányú pánt használata, a vállpánt számára 2, vagy esetleg 1 szimmetrikus kapcsolat az üléshez.

Alkalmazás: kötelező minden túra (Gr.A) és nagytúrakocsinál (Gr.B) (kivéve a rallye-versenyeken).

Sorozatgyártású ülésen kialakítható olyan nyílás, mely a biztonsági öv elvezetését, átbújtatását lehetővé teszi.

7. TŰZOLTÓKÉSZÜLÉKEK-TŰZOLTÓRENDSZEREK

7. 1 Rallye-versenyeken

N csoport:

A 7. 3 cikkelyben leírt rendszer beépítése ajánlott.

A és B csoport:

A beépített rendszerek kötelezőek.

Továbbá minden csoportban kötelező a kézi oltókészülék (lásd a 7. 4 cikkelyben).

7. 2 Körpályás, szlalom, hegyiversenyeken:

Kézi működtetésű oltókészülékek kötelezőek. Automata oltórendszerrel a kézi készülékek helyettesíthetők (lásd 7. 3 cikkelyt).

7. 3 Beépített rendszerek

7. 3. 1 Rögzítés: Minden tűzoltó palackot oly módon kell beszerezni, hogy az bármilyen irányban képes legyen 25 g gyorsulásnak ellenállni.

7. 3. 2 Működtetés - indítás

A két rendszert egyszerre kell indítani. Bármely indítási módszer megfelelő. Ugyanakkor azonban az indító rendszert megfelelő energiával kell ellátni, amely független a központi energiaforrástól. Ez az energia nem csak kizárólagosan mechanikus lehet. A versenyzőnek, a kormányon ülve és a biztonsági bekötésekkel rögzítve, valamint a kocsin kívül tartózkodó bármely személynek, képesnek kell lennie a rendszer manuális indítására.

Az indító külső működtetőjét a központi áramköri megszakító közelében, vagy azzal kombinálva kell elhelyezni, és egy minimum 10 cm átmérőjű, fehér alapon piros szegélyű körben elhelyezett piros "E"-betűvel kell jelölni.

Hőérzékelővel ellátott automatikus indító alkalmazása ajánlott.

A rendszernek működőképesnek kell lennie bármely helyzetben, még akkor is, ha a gépkocsi fejtetőn áll.

7. 3. 3 Azonosítás

Minden tűzoltópalackon fel kell tüntetni az oltóanyag fajtáját, a töltet mennyiségét, valamint a teljes palack súlyát.

7.3.4 Specifikációk

A tűzoltórendszerek minimális kapacitása:

Nyitott autóknaál:	utastérben	2,5kg
	motortérben	5kg
Zárt autóknaál:	utastérben	5kg
	motortérben	2,5kg

Alternatív megoldásként használható egy darab 7,5 kg-os palack is, ha a tűzoltóanyag szétosztódik a fenti arányok szerint.

Pályaversenyeken elfogadott egy darab 4 kg-os palack, úgy, hogy a tűzoltóanyag szétosztódik az utastér és a motortér között.

Tűzoltó anyagként csak a HALON 1211, vagy 1301 (BCF-BTM) használható.

A tűzoltó-berendezésnek tűz- és ütészállónak kell lennie.

A tűzoltó-berendezés fűvókáit úgy kell beszerelni, hogy azok ne közvetlenül a versenyzőre irányuljanak (fagyásveszély).

7. 3. 5 Kiürülési idő

Utastérben: 30 másodperc a HALON 1211-nél

60 másodperc a HALON 1301-nél

Motortérben: 10 másodperc egységesen.

7. 4 Kézi tűzoltó készülékek

Minden tűzoltópalackot oly módon kell beszerelni, hogy az bármilyen irányban képes legyen 25g lassulásnak ellenállni. Csak fémből készült gyorscsatlakozók fogadhatók el.

7. 4. 2 Működtetés - indítás

A tűzoltókészülékeknek mind a vezető, mind a versenyzőtárs részére könnyen hozzáférhetőnek kell lenniük.

7. 4. 3 Azonosítás

Minden tűzoltópalackon fel kell tüntetni az oltóanyag fajtáját, a töltet mennyiségét, és a teljes palack súlyát.

7. 4. 4 A kocsikat el kell látni egy vagy két palackból álló, de legalább 4 kg összsúlyú HALON 1211 vagy 1301 (BCF-BTM) töltettel, por vagy más anyag csak akkor alkalmazható, ha nem mérgező és hatása legalább a HALON 1211-el egyenértékű.

8. A BIZTONSÁGI BUKÓCSŐ

8. 1 A bukókeret

Egy csőből készült vázrendszer, mely összekötő elemekkel és rögzítési pontokkal rendelkezik. Arra szolgál, hogy védelmet nyújtson a komolyabb deformációk ellen összeütközés vagy a kocsik felborulása esetén.

8. 1. 2 A bukócső

Vázrendszer, melyet egy fő bukócső, összekötő elemek és rögzítési pontok alkotnak.

8. 1. 3 A biztonsági ketrec

Vázrendszer mely fő bukócsőből, első bukócsőből, összekötő elemekből és rögzítési pontokból áll.

8. 1. 4 A fő bukócső:

Olyan szerkezeti elem, melyet egy függőleges keretből kell elkészíteni, és amelyet a kocsik tengelyéhez viszonyított merőleges síkban kell elhelyezni az első ülések hátrészének közelében.

8. 1. 5 Az első bukócső:

Azonos a fő bukócsővel, de formája követi a szélvédő keretet és a tető elülső részének vonalát.

8. 1. 6 Oldalsó bukócső:

Olyan bukásgátló kalitka, mely függőlegesen helyezkedik el a kocsik hosszirányú síkjában, a jobb vagy a baloldalon. A hátsó rögzítési pontját a vezetőülésnél vagy a mögött kell elhelyezni, ugyanígy a kísérő ülésnél is. Abban az esetben, ha a rögzítési feladatot a fő bukócső látja el, az összekötő pontnak a tető közelében kell lennie. A mellső esőnek a szélvédő oszlop és a műszerfal közelében kell lennie. A vezető és a versenyzőtárs ki- és beszállása nem ütközhet nehézségbe.

8. 1. 7 Hosszirányú tartóelem:

Hosszirányú csövek, melyek sem a fő bukócsőhöz, sem pedig a mellső bukócsőhöz nem tartoznak.

8. 1. 8 Átlós tartóelem:

Olyan cső, mely a fő bukócső valamelyik sarkából kiindulva keresztezi a kocsik s a másik oldalon a fő bukócső vagy a hátsó hosszirányú tartóelem valamelyik rögzítési pontjához csatlakozik.

8. 1. 9 Váz megerősítés:

A bukókeretbe rögzített cső, mely annak hatékonyságát javítja

8. 1. 10 Erősítő lemez:

Olyan fémlemez, amelyet a kocsik alvázszerkezetéhez rögzítenek. A bukócső ezen nyugszik.

8. 1. 11 Rögzítő lemez:

Olyan lemez, amelyet a csövekhez rögzítenek és a csöveket ezzel rögzítik az alvázhhoz.

8. 1. 12 Eltávolítható összekötések:

Választható oldalsó vagy átlós tartóelemek oldható összekötése a fő vagy a mellső bukócsővel. Ezeknek az elemeit úgy kell elhelyezni, hogy leszerelhetők legyenek.

8. 2 Specifikációk

8. 2. 1 Általános megjegyzések

8. 2. 1. 1 A biztonsági kalitkákat oly módon kell megtervezni és kivitelezni, hogy miután azokat megfelelően

beépítették, azok megakadályozzák a karosszéria deformálódását, és ily módon csökkentsek a járművel utazó személyek sérülési veszélyét.

A biztonsági ketrecek lényeges jellemzői, hogy minden részletre kiterjedő konstrukciók, a megfelelő és az adott kocsihoz történő adaptációval, és a karosszériához történő megfelelő rögzítéssel.

A bukócsöveket sohasem szabad folyadékok tárolására felhasználni.

A biztonsági ketrec oly módon legyen megszerkesztve, hogy ne akadályozza a mellső ülésekhez való hozzáférést, és ne korlátozza a vezető és a versenyzőtárs rendelkezésére álló teret.

Annyiban a biztonsági ketrec részei mégis benyúlhatnak az utastérbe, hogy elől átmenjenek a műszerfalon, és az oldalkárpiton. Hasonlóan a hátsó kárpitborításon vagy a hátsó üléseken. A hátsó ülés lehajtható.

A homologizált bukócsöveken elvégzett mindennemű változtatás (lásd a 8. 6. cikkelyt) tilos, figyelembe véve még a rögzítést és a hegesztéseket is.

8. 2. 1. 2 Alap bukóketrec: (csak rallye-versenyekhez, lásd a 253-3 és 253-4. sz. ábrákat)

Bukócső: szériakocsik (Gr.N), túrakocsik (Gr.A), és nagy túrakocsik (Gr.B) legfeljebb 2000 cm³-ig.

Bukóketrec: túrakocsik (Gr.A), nagy túrakocsik (Gr.B) - 2000 cm³ felett (tetszőlegesen alkalmazható a szériakocsiknál (Gr.N) és túrakocsiknál (Gr.A) és a nagy túrakocsiknál (Gr.B) 2000 cm³ alatt is) (lásd a 253-5 és a 253-6 sz. ábrát).

8. 2. 1. 3 Különféle lehetőségek a kötelező tartóelem beszerelésére (kivéve a rallye-versenyeket)

A kötelező kitémasztó elemet a rajzokon látható módon lehet rögzíteni minden biztonsági ketrecen (lásd a 253-3-tól a 253-7 sz. ábrákat.)

Több tartóelem kombinációja (lásd a 253. 8-tól a 253. 11. sz. ábrát) megengedett.

8. 2. 1. 4 Különféle lehetőségek a bukókeret választható erősítéseinek beszerelésére

Minden típusú erősítés (253-12-től a 253-21. sz. ábráig) különállóan is, illetve egy vagy esetleg több más típussal kombinálva is, felhasználható.

Ezeket az erősítéseket mindegyik alap bukókeretre feltehet szerelni (lásd a 253-3 és 253-7. sz. ábrát).

8. 2. 2 Műszaki előírások

8. 2. 2. 1 Fő, mellső és oldalirányú bukócsövek:

A bukócsöveknek egy darabból kell állniuk. Konstrukciójuknak szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek és repedések nélkül. A rögzítést oly módon kell végezni, hogy az igazodjék a kocsik belső formájához, vagy pedig egyenes legyen, ha másképpen nem szerelhető. Ha a bukócső alsó részeinek lekerekítése szükséges, ezeket a részeket meg kell erősíteni, és ezeknek követniük kell a belső tér formáját.

Minimális hajlítás: $r = 3 \times$ csőátmérő

Annak érdekében, hogy a bukókeret megfelelő felszerelését biztosítsuk, engedélyezett az eredeti kárpitozás helyi változtatása, közvetlenül a bukókeret lábainál, például vágás vagy beágyazás (deformáció) alakjában.

Ez csak a belső kárpit azon részeire vonatkozik, amelyek a bukókeret átmenő lábainak felszerelését akadályozza.

Ez a változtatás azonban semmiképpen nem járhat a kárpitozás érintetlen részeinek eltávolításával.

8. 2. 2. 2 A bukócsövek rögzítése a karosszériához

Minimális rögzítések a biztonsági bukókeretnél:

1 a fő vagy oldalsó bukócsőív minden tartója részére,

1 a mellső bukócső minden tartója részére,

1 a hátsó hosszirányú tartóelem minden tartója részére,

1 a fő bukóív minden oszlopa részére vagy az oldalsó bukóív minden hátsó oszlopa részére, a mellső biztonsági öv rögzítési pontján vagy ennek a pontnak a közelében.

A bukócsőtartók rögzítését legalább 3 db csavarral kell megoldani.

A fő és az első bukócső karosszérián lévő rögzítési pontjait minimum 3 mm-es vastagságú acéllemezzel kell megerősíteni, melyek felülete minimum 120 cm², és a karosszériához kell hegeszteni.

A különféle lehetőségeket a 253-22-től a 253-36 sz. ábrák mutatják.

Hatszögletű vagy hasonló, legalább 8 mm-es átmérőjű csavarokat (melyek minimális minősége 8.8, az ISO szabvány előírásai szerint) kell alkalmazni. A csavaroknak vagy önzáróknak kell lenniük, vagy alátéttel kell ellátni azokat. Ezek a rögzítések minimális követelmények. Lehetséges a csavarok számának növelése vagy az acélbukócső karosszériához történő odahegesztése.

Az egyéb rögzítéseket csavarosan, vagy a karosszériához történő hegesztéssel lehet megoldani.

8. 2. 2. 3 Hosszirányú tartóelemek

Ezeket a bal- és jobboldalra a fő bukócső felső sarkai közelében kell rögzíteni, ezután azoknak a lehető legszorosabban követniük kell a belső oldalkontúrt. Lekerekítés kialakítása (nagy sugárral) akkor engedélyezett, ha azt a lehető legközelebb helyezik a tetőhöz.

A hossztartók átmérője, vastagsága és anyaga feleljen meg a bukókeretek készítéséhez felhasznált anyagokra

vonatkozó normáknak. Az erőket megfelelően és hatékonyan meg kell osztani.

A rögzítési pontokat meg kell erősíteni lemezek segítségével, ha a kialakítás nem teszi lehetővé az erők hatékony megosztását.

8. 2. 2. 4 Átlós tartóelemek

Rallye-versenyek kivételével legalább 1 db átlós tartócső beszerelése kötelező. Kialakításuk a 253-8-tól a 253-11 sz. ábráknak megfelelő módon történhet, hajlítások nélkül.

Az átlós tartóelemek rögzítési pontjait olymódon kell elhelyezni, hogy azok ne okozhassanak sérülést. Ezeknél a csöveknél a fő szerkezettel azonos átmérőjű csöveket kell előnyben részesíteni.

8. 2. 2. 5 A bukókeret választható megerősítései

A megerősítések átmérőjének, vastagságának és anyagának meg kell felelnie a bukókeretre vonatkozó normáknak.

Ezeket akár hegesztéssel, akár bontható kötéssel lehet elkészíteni, mely utóbbi kötelező a mellső keresztirányú megerősítésekénél.

A megerősítő csöveket soha nem szabad a kocsitényleges karosszériájához rögzíteni.

8. 2. 2. 5. 1 Keresztirányú tartó elemek

A 253-12. sz. ábrán látható keresztirányú kitámasztó felszerelése megengedett. A mellső kerethez rögzített, keresztirányú kitámasztó nem használható, amennyiben benyúlik az utas (ok) részére rendelkezésre álló térbe. A lehető legmagasabban kell elhelyezni a műszerfal alatt, és eltávolíthatónak kell lennie.

8. 2. 2. 5. 2 Hosszirányú tartóelemek (oldalsó védelem)

Egy hosszirányú erősítő rögzítő a jármű oldalán az ajtó (k) szintjében megengedett. Az ilyen megerősítésre szolgáló cső a biztonsági ketrecbe legyen beépítve és a vízszintessel bezárt szöge nem haladhatja meg a 15 fokot (előrefelé, lefelé irányítva). Az oldalsó védelem egy pontja sem lehet magasabb, mint az ajtó teljes magasságának harmadrésze, melyet az ajtó aljától kell mérni.

8. 2. 2. 5. 3 A tető megerősítése

A biztonsági ketrec felső részének kitámasztó (k) által történő megerősítése a 253-13. sz. ábrán látható módon megengedett.

8. 2. 2. 5. 4 Sarokmerevítők

A felső sarkok megerősítése, a fő bukócső és a mellső bukócsővel kapcsolódó hosszirányú összekötések között megengedett, miként engedélyezett az oldalsó bukócsövek felső, hátsó sarkainak megerősítése is, ahogy az a 253-14 és a 253-20 sz. ábrákon látható.

Ezen megerősítések felső rögzítéseit semmi körülmények között nem szabad a hosszirányú csatlakozó cső közepénél előrébb elhelyezni, s alsó rögzítéseiknek semmi körülmények között nem szabad alacsonyabba kerülniük a bukócső függőleges oszlopának közepénél.

8. 2. 2. 6 Párnázás, védelmi célból

A bukócsöveken lévő veszélyes pontok párnázása ajánlatos a sérülések megelőzése érdekében. A bukócsövet eltávolítható védőburkolattal is be lehet vonni.

8. 2. 2. 7 Eltávolítható csatlakozások

Amennyiben bontható konstrukciókat használunk fel a bukócső szerkezeti kialakításánál, azoknak meg kell felelniük a FIA által jóváhagyott típusoknak vagy azokhoz hasonlóknak kell lenniük (lásd a 253-37-től a 253-41 sz. ábrákat.) A csavaroknak és fejescsavaroknak megfelelő minimális átmérővel kell rendelkezniük és a legjobb minőségűeknek kell lenniük (8.8).

8. 2. 2. 8 Hegesztési utasítások

Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lenni, teljes átolvadás mellett (lehetőleg ívhegesztés védőgázban). Bár a jó külső nem szükségszerűen biztosítja egy hegesztés jó minőségét, egy rosszul kinéző hegesztés soha nem a jó munka jellemzője.

Amennyiben hőkezelt acélt használunk a gyártók különleges utasításait be kell tartani (különleges elektródák, védőgázos hegesztés).

Mindenekelőtt rá kell mutatni arra, hogy a hőkezelt és a magas szénttartalmú acélok alkalmazása bizonyos problémákat okozhat, valamint arra is, hogy a rossz konstrukció a szilárdság csökkenését eredményezheti (feszültség, repedések) és rugalmatlanságot idézhet elő.

8. 3 Anyagokra vonatkozó előírások

Megjegyzés: 1992 január 1-től tilos a nem acélból készült bukócsövek, biztonsági ketrecek alkalmazása (FISA 242 sz. bulletin)

A felhasznált csövek műszaki adatai:

minimális anyag: hidegen húzott szénacél.

minimális szakítószilárdság: 350 Nm/mm²

minimális méretek: 38 x 2,5 vagy 40 x 2 (mm-ben).

Ezek a méretek az engedélyezett minimális értéket jelentik. Az acél minőségének megválasztásánál figyelmet kell fordítani a nyúlási tulajdonságokra és a hegeszthetőségre.

8. 4 Szabályok a kocsikra vonatkozóan

8. 4. 1 Szériakocsik (Gr.N)

Bukókeret vagy bukócső felszerelése minden rendezvény során kötelező.

A bukókeret beszerelési lehetőségének érdekében a biztosítéktartó doboz áthelyezhető.

8. 4. 2 Túrakocsik (Gr.A) és nagy túrakocsik (Gr.B)

Egy biztonsági ketrec felszerelése kötelező minden rendezvényenél. Az átlós tartóelem, bár rallye-versenyeken nem kötelező, mégis kívánatos alkalmazni.

Az alkalmazási szabályok az alábbiak:

- 2000 cm³-ig bukócső kötelező, bukókeret választható,
- 2000 cm³ felett biztonsági ketrec kötelező.

8. 5 Kivételek

A biztonsági ketrecek gyártói tehetnek javaslatot egy ASN felé, egy saját, szabad konstrukciójú bukócső jóváhagyása céljából, annak felhasznált anyagát, a csövek méreteit és a rögzítések beszerelését illetően feltéve, hogy a konstrukció igazoltan ellenáll az alábbiakban megadott (és egyszerre alkalmazott) minimális nagyságú erők hatásának:

- 1, 5 P oldalirányú
- 5, 5 P előlről és hátulról
- 7, 5 P függőleges

ahol P = a kocsi tömege + 75 kg.

Biztosítani kell annak lehetőségét, hogy a versenyek gépátvevői részére betervezthessenek a nevezők, egy az ASN által jóváhagyott, e célra szolgáló formanyomtatványon kiállított és egy megfelelő képesítésű szakemberrel aláírt műszaki igazolást. Ezt a kérdéses bukócső rajzával vagy fényképével kell kiegészíteni, mely deklarálja, hogy ez a bukócső a fent említett erőknek ellenállni képes.

A bukócsövek nem módosíthatók.

8. 6 Homologizáció

A FISA, miután tisztában van a biztonsági ketrecek alkalmazási szokásaiból adódó problémák növekedésével, ezért azt javasolja, hogy minden gépkocsit gyártó cég javasoljon járműveihez egy olyan biztonsági ketrec típust, amely megfelel a FISA előírásoknak.

Ezt a bukócsövet egy homologizációs kiterjesztő formanyomtatványon ismertetni kell, melyet jóváhagyás céljából be kell mutatni a FISA részére és ezután ezt nem módosítható (lásd 8. 2. 1. 1 cikkelyt).

9. KILÁTÁS HÁTRAFELE

A hátralátást belső tükör útján kell megvalósítani, melyből egy legalább 10 cm-es függőleges nyílású hátsó ablakra lehet látni, melynek szélessége legalább 50 cm. Azonban, ha a hátsó ablak nyílásának felső és alsó éleit összekötő egyenes vonal vízszintessel 20 foknál kisebb szöveget zár be, a hátralátást más eszközökkel kell hatékonyan biztosítani (két külső tükör vagy bármi más, ezzel azonos értékű rendszer).

Ezen túl a körpályás versenyeken valamennyi kocsit 2 db külső tükörrel is fel kell szerelni.

Alkalmazás: valamennyi csoportban kötelező.

10. VONÓSZEM

Minden kocsit, minden rendezvényen való részvétel céljából elülső és hátsó vonószemmel kell ellátni. Ezt a vonószemet csak abban az esetben használhatják, ha a kocsi gurulóképes. Ennek a vonószemnek tisztán láthatónak és sárga, piros vagy narancs színre kell festeni

Alkalmazás: valamennyi csoportban.

11. ABLAKOK

Az ablakokat közúti használatra kell minősíteni, minősítő jellel ellátva. A szélvédőnek ragasztott, biztonsági üvegből kell készülnie.

Alkalmazás: valamennyi csoportban.

12. BIZTONSÁGI SZÉLVÉDŐ RÖGZÍTÉSEK

Az ilyen eszközök szabadon felhasználhatók.

Felhasználás: tetszőleges.

13. KÖZPONTI ÁRAMKÖRI MEGSZAKÍTÓ

A központi áramköri megszakítónak meg kell szakítani az összes áramkört (az akkumulátor, generátor vagy dinamó, világítás, indítás, gyújtás, elektromos vezérlés, stb. áramköreit), és a motort is le kell állítania.

Szikramentes kivitelű, és a kocsi belsejéből, valamint kívülről egyaránt működtethető legyen. A megszakító egység

külső működtetőjét, zárt kocsik esetén kötelezően a szélvédő alsó részénél a vezető oldalán kell elhelyezni. A működtetőt, kék alapon fehér szegélyű, legalább 12 cm-es oldalú háromszögben, vörös színű villám jellel kell jelölni.

Alkalmazás: kötelező szerelvény minden olyan kocsik számára, melyek kör vagy hegyi gyorsasági versenyeken vesznek részt. A felszerelés ajánlott a többi eseményen is.

14. A FISA ÁLTAL JÓVÁHAGYOTT BIZTONSÁGI ÜZEMANYAGTARTÁLY

A versenyzők által használt biztonsági üzemanyagtartálynak minden esetben egy, a FISA által jóváhagyott gyártó termékének kell lennie. A FISA beleegyezésének megszerzése érdekében egy gyártónak igazolnia kell termékeinek konstans minőségét, és a FISA által megállapított különleges előírásokkal fennálló összhangját.

A FISA által jóváhagyott biztonsági üzemanyagtartályokat készítő cégeknek vállalniuk kell, hogy kizárólag olyan tartályokat szállítsanak vevőiknek, melyek a jóváhagyott normáknak megfelelnek. E célból, minden leszállított tartályon fel kell tüntetni a gyártó és a modell nevét, azon különleges előírásokat, melyek szerint az adott tartályt gyártották, valamint a gyártás keltét és a sorozatszámot.

14. 1 Műszaki követelmények

A FISA fenntartja magának a jogot, bármely másféle műszaki specifikáció kiírására, miután áttanulmányozta az érintett gyártók által kiadott dokumentációt.

14. 2 A FIA (spec) FT3 előírásai

A technikai előírások, kérésre a FISA titkárságtól beszerezhetők.

14. 3 A tartályok előregedése

A biztonsági tartályok kb. 5 éves használat során öregsznek, és tekintélyes mértékű csökkenés következik be a szilárdsági jellemzőknél. Ezért minden üzemanyagtartályt újra kell kicserélni, legalább a gyártás keltétől számított 5 év elteltével, mely dátum a tartályon megtalálható.

14. 4 Jelen specifikációk alkalmazása

A szériakocsik (Gr.N), a túrakocsik(Gr.A) és a nagy túrakocsik (Gr. B) felszerelhetők biztonsági üzemanyagtartállyal, ha az ehhez szükséges módosítások nem haladják meg a szabályok által engedélyezett mértéket.

Szériakocsik esetében akkor alkalmazható az FT3 típusú üzemanyagtartály, ha befogadóképessége a homologizált tartállyal azonosnak.

15. TŰZVÉDELEM

Hatékony lángvédőt kell elhelyezni a motor és a versenyzők ülése között, az esetleges tűz esetén a lángok utas térbe való bejutásának megakadályozása érdekében.

16. AZ ÜLÉSEK RÖGZÍTÉSE

Amennyiben az ülések eredeti rögzítését és tartószerkezetét változtatják, úgy azoknak meg kell felelniük a következő feltételeknek:

- ülésenként min. 4 db. rögzítés, minimum 8 mm átmérőjű csavarokkal,
- a megerősítő kengyelek, lemezek stb. számára felhasznált anyagvastagság acél esetében min. 3 mm, míg könnyűfémötvözetnél min. 5 mm.
- minden egyes rögzítési pont minimális felülete (a kengyelek és ellentartó lemezek) 40 cm².

254. cikkely SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A SZÉRIAKOCSIK RÉSZÉRE (GR.N)

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁS

Nagy sorozatban gyártott túrakocsik.

2. HOMOLOGIZÁCIÓ

Legalább 5000 azonos egységet kell gyártani 12 egymást követő hónap alatt és túrakocsiként (Gr.A) homologizáltatni kell a FISA által.

A túrakocsiknál (Gr. A) homologizált kiegészítő változtatások (VF) érvényesek a szériakocsiknál (Gr.N) is.

A túrakocsik (Gr.A) opcionális változtatásai (VO) nem érvényesek a szériakocsiknál (Gr.N), hacsak azok nem az alábbiakra vonatkoznak:

- lendítőkerék automata sebességváltóhoz,
- üzemanyagtartály,

- automatikus sebességváltó,
- napfénytető,
- 2/4 ajtós változatok,
- biztonsági bukóketrecek.

A túrakocsiknál (Gr. A) VO változtatásként homologizált üzemanyagtartályok használatát a túrakocsikra (Gr.A) vonatkozó szabályok 5. 9. 2. cikkelyének megfelelően kell végezni. (lásd még a 254. 6. 8. cikkelyt is)

Hasonlóan az (ET) típusú fejlesztésként és az (ES) típusú sportfejlesztésként túrakocsikhoz (Gr.A) homologizált változtatások sem érvényesek a szériakocsikhoz (Gr.N).

3. ÜLÉSEK SZÁMA

A kocsiknak legalább 4 üléssel kell rendelkezniük, a túrakocsik (Gr. A) részére meghatározott méreteknek megfelelően.

4. KÖTELEZŐ VAGY ENGEDÉL YEZETT MÓDOSÍTÁSOK ÉS KIEGÉSZÍTÉSEK

Minden olyan módosítás, mely nincs engedélyezve a jelen szabályokban, kifejezetten tilos!

Az egyetlen munka, mely a kocsin végrehajtható az, mely annak normál karbantartásához, vagy a használat során elkopott illetve baleset során tönkrement alkatrészek kicseréléséhez szükséges.

A megengedett módosítási és felszerelési korlátozásokat az alábbiakban közöljük. Ettől eltekintve, bármilyen baleset vagy rendeltetésszerű használat következtében elkopott alkatrész csak olyan eredeti alkatrésze cserélhető, mely azonos a tönkrement alkatrésszel. A kocsiknak szigorúan sorozatgyártású modelleknek kell lenniük, melyeket a homologizációs nyomtatvány adatai alapján azonosítani lehet.

5. MINIMÁLIS SÚLY

A kocsik súlyának legalább a homologizációs formanyomtatványon feltüntetett értéknek a biztonsági eszközök és felszerelések súlyával megnövelt értékűnek kell lennie.

Azoknál a bukókeretknél, vagy bukócsöveknél, amelyek a kocsiból nem távolíthatók el, és amelyeket a J függelék 253.8.2, 8.3. és a 8.4. cikkelyei szerint gyártottak, az alábbi súlyértéket kell alapnak tekinteni a biztonsági ketrecre nézve:

- a 253-3 és 253-4 sz. ábráknak megfelelően készült bukócsöveknél: 15 kg.
- a 253-5, -6, -7, -8, -9, -10, -14, -15, -18, -20 sz. ábrák szerint készült bukókeretknél: 25 kg.
- a 253-11, -12, -13, -16, -17, -19, -21 sz. ábrák szerint készült bukókeretknél: 30 kg.

Ez az üres kocsi minimális súlya személyek, poggyász, szerszámok és emelők nélkül.

Minden folyadéktartálynak (kenőolaj, hűtőfolyadék, fékfolyadék, fűtőtartály, ha van ilyen), a gyártó utasításában megadott normál szintig feltöltve kell lennie, kivéve az ablak vagy fényoszórómosó tartályát, a fék hűtésének tartályát, az üzemanyag és vízbefecskendezés tartályát, amelyeknek viszont üresnek kell lenniük.

A járulékos fényoszórókat, melyek nem szerepelnek a homologizációs formanyomtatványon, mérlegelés előtt el kell távolítani.

6.

6. 1 A motor

A gázbowden áthelyezhető vagy megkettőzhető bármilyennel.

- Gyújtás: a gyertyák márkája és típusa szabadon választható meg, mint ahogy szabadon választhatók a fordulatszámkorlátozó, valamint a nagy feszültségű kábelek is.
- Hűtőrendszer: a termosztát szabad, ugyanúgy mint a vezérlőrendszere és a ventilátor bekapcsolási hőfoka.

A radiátorsapka zárórendszere szabadon választható.

- Üzemanyagellátás: a karburátor (ok) vagy a befecskendező rendszer olyan alkatrészei, amelyek a motorba juttatandó üzemanyagmennyiséget szabályozzák, módosíthatók feltéve, hogy ezek nem befolyásolják a bejutó levegő mennyiségét.

Az eredeti befecskendező rendszert meg kell hagyni.

A befecskendezők azonosra cserélhetők, a fűvóka kilépő furat átmérőjének kivételével.

Az olyan kocsikat használó versenyzők, akiknek kocsijában bármilyen hidraulikus szelepemelő rendszer található vagy akármilyen hasonló egység kapott helyet, kötelesek bemutatni a gépátvevőknek a mechanikus szelepemelőt is, hogy mérhető legyen a szelep emelkedésének nagysága. A motorfelfüggesztő elemek rugalmas részeinek anyaga szabadon választható, a felfüggesztő elemek száma azonban nem.

- Kipufogó: megengedett:
 - vagy az eredeti hangtompító rendszer belsejének eltávolítása,
 - vagy a kipufogót az első hangtompítótól a kilépő nyílásig módosítani úgy, hogy az alkalmazott cső maximális mérete megegyezzen az első hangtompítóba bemenő cső átmérőjével (lásd a 254-3 sz.

ábrát). Amennyiben az első hangtompító bemeneténél két cső lenne, úgy a módosított cső keresztmetszete kisebb, vagy egyenlő legyen az eredeti két cső összkéretmetszeténél. Csak egy cső jelenhet meg a kilépési ponton. A kipufogócső kimenete ugyanúgy helyezkedjen el, mint a sorozatgyártású kipufogórendszer kipufogó csőve. Ezeknek a lehetőségeknek a kihasználása nem vonhatja maga után az alváz módosításait, és figyelembe kell venni annak az országnak a megengedett zajsztintre vonatkozó előírásait, ahol a versenyt rendezik. A kipufogó felszereléséhez további rögzítő alkatrészek engedélyezettek. Ha egy további hangtompítót alkalmaznak, ennek eredeti típusnak kell lennie, és tartalmaznia kell a zajelnyelő anyagot. A katalizátoros átalakító hangtompítónak számít.

- Hengerfej tömítés: Anyaga szabadon választható, vastagsága azonban nem.
- Országúti sebességszabályzó: Ez a szabályzó kiiktatható.
- Csak rallye-versenyeknél: a szívómotorok lökettérfogata korlátozva van a következők szerint:
 - max. 3 liter, hengerenként 2 szelep esetén
 - max. 2, 5 liter, hengerenként 2-nél több szelepesetén.

Feltöltős motorok esetén:

A feltöltő rendszernek meg kell felelnie a motorral homologizálttal. A kompresszor levegőbelépő nyílása maximum 36 mm lehet, és ezt a méretet legalább 3 mm hosszán meg kell tartani, valamint a szűkület kezdete nem lehet 50 mm-nél távolabb a kompresszor járókeréklapát elejétől (lásd a 254-4 sz. ábrát).

Az átmérőnek a hőmérséklettől függetlenül állandónak kell lennie.

Azokat a kompresszorokat, amelyek a fenti méreteknek megfelelnek változatlanul kell hagyni. Az egyéb kompresszorokat a leírt méreteknek megfelelő szűkítővel kell ellátni, amelyet a kompresszor házhoz kell rögzíteni. A szűkítőnek nem a kompresszorház integrált részének kell lenni, hanem annak egy kiegészítő elemének.

Abban az esetben, ha egy motoron két párhuzamos kompresszort alkalmaznak, mindegyik kompresszor belépő nyílásának átmérőjét maximum 25, 5 mm-re kell korlátozni.

A motor számára szükséges valamennyi levegőnek keresztül kell mennie a szűkítőn. A szűkítő felszereléséhez szabad a kompresszorházból anyagot elvenni, vagy hozzáadni kizárólag a szűkítőnek a házhoz való erősítése céljából.

Biztosítani kell, hogy plombákat lehessen felszerelni a szűkítő (vagy a szűkítő és a kompresszorház rögzítése), a kompresszorház (vagy a ház és a karima rögzítése) és a turbinaház (vagy a ház és a karima rögzítése) közé (lásd a 254-4 számú ábrát).

Ennek könnyen ellenőrizhetőnek vagy szétszedhetőnek kell lennie ellenőrzés céljából. A szűkítő formája tetszőleges, csak az előírt méreteket és beépítést kell biztosítani.

A szűkítő, amely rallye-versenyekre kötelező, más versenyeken is fel szerelhető, amennyiben a versenyző az alkalmazása mellett dönt.

6. 2 Erőátvitel

Tengelykapcsoló: A tengelykapcsoló-tárcsa szabad, beleértve a súlyát is, kivéve a számát és átmérőjét.

6. 3 Felfüggesztés

- Rugók:
 - Tekercsrugók:* hosszúságuk szabadon választható, miként a menetek száma, a huzal átmérője, a rugó típusa (progresszív, vagy sem) a külső átmérő és rugófészek formája is.
 - Laprugók:* hosszúság, szélesség, vastagság és vertikális görbület szabadon választható.
 - Torziós rudak:* Átmérőjük szabadon választható.
- A felfüggesztés rugóira vonatkozó ezen szabadságfokok nem jelentik azt, hogy a homologizációs lap 205. cikkelye érvénytelen (kerékagy középpontjának min. magassága, kerékjárat nyílása)
- Lengéscsillapítók: szabadon választhatók feltéve, hogy számuk, típusuk, működési elvük, és csatlakozó pontjaik változatlanok maradnak. Gázzal töltött csillapítókat, működési elvüket figyelembe véve, hidraulikus lengéscsillapítóknak kell tekinteni.

Amennyiben egy MacPherson-féle felfüggesztés csillapítóelemének megváltoztatása érdekében vagy hasonló elven működő felfüggesztés esetében a teljes MacPherson-féle láb cseréje szükséges, a cserealkatrészeknek mechanikai szempontból az eredetiekkel egyenértékűeknek kell lenniük, azonos beépítési pontokkal.

MacPherson típusú felfüggesztés esetén a rugófészek formája, anyaguk szabadon választható, és állíthatók is lehetnek. A felfüggesztés és annak rögzítési pontjai, anyag hozzáadással megerősíthetők.

A hidro-pneumatikus felfüggesztésnél a gömbök cserélhetők, mind anyaguk, méretük, alakjuk, de számuk azonban nem.

6. 4 Kerekek és gumiabroncsok

A kerekek szabadon választhatók, a homologizált átmérő (801. a. cikkely a homologizációs lapon), és a homologizált szélesség (801.b. cikkely) mint maximális érték, megtartása mellett.

Ezeket a sárvédőknek le kell fedniük (az ellenőrzési módszer megegyezik a 255. 5. 4 cikkelyben a Gr. A-ra leírtakkal), és a homologizációban megadott maximális nyomtávnak meg kell felelniük.

A gumiabroncsok szabadon választhatóak feltéve, hogy felszerelhetők az adott kerekre. A pótkerek szállítható az utastéren belül, úgy, hogy ott biztonságosan rögzítve van, és nem a vezető és az első ülésen ülő versenyzőtárs részére fenntartott részben van.

A csavaros kerékfelerősítés módosítható töcsavaros - anyás megoldásra, amennyiben a felerősítési pontok száma és a rögzítő elemek átmérője, a 254-1 sz. ábrán jelölt módon, nem változik.

Levegőrászívó terelők alkalmazása a kerekeknél tilos.

6. 5 A fékrendszer

A fékbetétek meg választása csakúgy, mint azok rögzítése (szegecselt, csavarozott, stb.), nem korlátozott feltéve, hogy a fékek érintkezési felülete nem növekszik.

A védőlemezek leszerelhetők vagy meghajlíthatók.

Ha a kocsit szervo-fékrésegítő berendezéssel ellátott fékkel szerelik fel, úgy ezt az eszközt ki lehet iktatni.

Ugyanez alkalmazható a blokkolásgátlóknál is.

A fékvezetékek a repülésben használatosakra kicserélhetők.

6. 6 A karosszéria

6. 6. 1 Külső rész:

A kerékagyvédő porsapkákat el kell távolítani. A fényszóró védősapkák fel szerelhetők feltéve, hogy ezek egyetlen feladata az üveg védelme, és a kocsi aerodinamikai tulajdonságaira nem gyakorolnak hatást.

Alsó védőlemezek csak rallye-versenyeken szerelhetők fel feltéve, hogy ezek valóban védelmi célokat szolgálnak figyelembe véve a talaj adottságait, eltávolíthatóak. Kizárólagosan az itt felsorolt részek védelmét szolgálhatja: motor, hűtő, felfüggesztés, váltó, üzemanyagtartály, erőátvitel, kipufogó, tűzoltó készülék.

Az üzemanyagtartály sapkájának lezárására bármilyen megoldás használható. Külső visszapillantó tükrök felszerelése megengedett, ugyanúgy, mint az első és hátsó szélvédőmosó lapátok cseréje.

6. 6. 2 Az utastér:

Minden olyan tartozék, mely a kocsi viselkedésére nem gyakorol befolyást, korlátozás nélkül felszerelhető, mint például olyanok, melyek esztétikai vagy kényelmi célokat szolgálnak (világítás, fűtés, rádió, stb.) azzal a kifejezett feltétellel, hogy ezek még másodlagos módon sem befolyásolhatják a motor teljesítményét, a kormányzás hatékonyságát, a szilárdságot, az erőátvitel, a fékezés, vagy az úttartás biztonságát.

A vezetőülés másik oldalra történő áthelyezése azzal a feltétellel lehetséges, hogy az eredeti és a módosított kivitelű kocsi mechanikai szempontból az eredetivel egyenértékű, és a felhasznált alkatrészeket a gyártó, a kérdéses modell ilyenfajta átalakításának céljaira szánta. A kárpitozásnak a helyén kell maradnia.

Minden olyan ülés, melyen ténylegesen ülnek, fejtámlával szerelendő fel.

Minden működtető szerkezetnek csak a gyártó által felszereltnek szabad lennie, s azoknak eredeti funkciójukat meg kell tartaniuk, de átalakíthatók, hogy jobban hozzáférhetővé, vagy könnyebben használhatóvá tegyék azokat, például a kézifékkar meghosszabbítható, a fékpedál kiegészítő peremmel látható el, stb.

Különösen az alábbiak engedélyezettek:

1. Járulékos mérőeszközök, számlálók, stb. szabadon beszerelhetők feltéve, hogy felszerelésük semmilyen veszélyforrást nem jelent.
2. A kürt megváltoztatható, vagy egy kiegészítő kürt is beszerelhető a versenyzőtárs által működtethetően.
3. Repülő kézifék alkalmazása megengedett. (A helyzetben tartó rögzítő szerkezet eltávolítható)
4. Az üléstámasztó elemek módosíthatók, s mindenfajta üléshez szerelhető, magában foglalva azokat is, melyek kagylóülésformát hoznak létre.
5. Az első ülések kagylóülésekre cserélhetők.
6. A kesztyűtartón kívül, további tartók, valamint további ajtózsebek beszerelése engedélyezett.
7. A kormánykerék szabadon választható meg.
8. Az elektromos ablakemelő szerkezetek kézi működtetésével helyettesíthetők az érintett modellhez kapható megfelelő alkatrészek felhasználásával. Hasonlóképpen a belső ajtóborítás is cserélhető.

6. 6. 3 Erősítések

Erősítő rudak szerelhetők a felfüggesztésnek a karosszériához vagy az alvázhhoz tartozó, a kocsi mindkét oldalán a hossz tengelyhez képest azonos vonalban lévő szerelési pontjai közé azzal a feltétellel, hogy kiserelhetők és rögzítésük csavarral történik. A felfüggesztés szerelési pontja és a merevítő rúd rögzítési pontja közötti távolság nem lehet nagyobb mint 100 mm, hacsak a rúd nem egy, a bukócsővel együtt homologizált keresztmerevítő elem, vagy hacsak nincs ott egy felső, MacPherson vagy hasonló típusú felfüggesztéshez rögzített rúd.

Ez utóbbi esetben a rúd rögzítési pontja és a felső felfüggesztési pont között a maximális távolság 150 mm lehet (255-4. és 255-2. számú ábrák).

E két ponttói eltekintve, nem lehet ezt a rudat a karosszériához, vagy a mechanikai alkatrészekhez hozzáépíteni. A felfüggesztett rész megerősítése megengedett feltéve, hogy a felhasznált anyag követi az eredeti formát és érintkezik azzal.

6. 6. 4 Amennyiben az eredetileg zárt térben elhelyezett pótkereket szélesebbre cserélik (lásd a 6. 4 cikkelyt) és ezt a kereket ugyanebben a térben helyezik el, akkor ennek a térnek a borító fedeléből eltávolítható az új kerék átmérője által kijelölt terület (lásd a 254-2 számú ábrát).

6. 7 Villamos rendszer

- Akkumulátor: márkája, teljesítménye és az akkumulátor vezetékek szabadon választhatók. Az akkumulátor feszültségét és elhelyezését meg kell tartani.
- Generátor: Felcserélhető egy nagyobb teljesítményűre. A dinamó azonban nem cserélhető fel generátorral és fordítva.
- Világító berendezés: Kiegészítő fényszórók, s a hozzájuk tartozó relék felszerelése megengedett feltéve, hogy számuk nem haladja meg összesen a 8 db-ot (első és hátsó helyzetjelző és parkoló lámpák nem számítanak bele) és feltéve, hogy ezt az ország törvényei engedélyezik. Ezeket a karosszériába beépíteni nem lehet.

A fényszóróknak és egyéb külső fényforrásoknak mindig párosnak kell lenniük. Az eredeti fényszórók üzemén kívül helyezhetők és ragasztószalaggal leragaszthatók. Ebben az esetben a jelen előírásnak megfelelő más fényszórókkal helyettesíthetők.

Tolatólámpa is fel szerelhető feltéve, hogy csak a sebességváltó hátrameneti kapcsolásakor működtethető, továbbá csak ha az e tárgyban érvényes rendőrhatalósági rendelkezéseknek megfelel.

További biztosítékok a villamos berendezéshez alkalmazhatók.

6. 8 Üzemanyag-szállító rendszer

Ha az eredeti üzemanyagtartály elektromos szivattyúval és belső szűrővel van felszerelve, akkor ennek FT3 típusú tartállyal való helyettesítése esetén a tartályon kívül az eredetivel azonos jellemzőjű homologizált szűrő és szivattyú elhelyezhető. Ezeket az alkatrészeket megfelelő védelemmel kell ellátni.

A betöltőnyílás nem helyezhető el az ablaklemezeken.

FT3 tartály alkalmazása esetén az üzemanyag vezetékeket a repülésben használatos vezetékekre kell cserélni, ezek vezetése szabadon választható. Széria tartály esetében ez a csere engedélyezett.

A tartályok összterfogatata nem haladhatja meg a Gr. A homologizációs formanyomtatvány 401. d) cikkelyében jelzett értéket.

6. 9 Emelő

Az emelő szabadon választható, azzal a feltétellel, hogy az emelési pontok a kocsin nem módosulnak.

255. cikkely: SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A TÚRAKOCSIK RÉSZÉRE (GR.A)

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁS

Nagy sorozatban készülő túrakocsik.

2. HOMOLOGIZÁCIÓ

Legalább 5000 azonos darabot kell gyártani ezekből a kocsikból 12 egymást követő hónapon belül.

3. ÜLÉSEK SZÁMA

A túrakocsiknak legalább 4 ülőhellyel kell rendelkezniük.

4. SÚLY

A kocsiknak, hengerűrtartalmuk függvényében az alábbi minimális súlyokkal kell rendelkezniük:

1000 cm ³ -ig	620 kg
1000 cm ³ felett 1300cm ³ -ig	700 kg
1300 cm ³ felett 1600cm ³ -ig	780 kg
1600 cm ³ felett 2000cm ³ -ig	860 kg
2000 cm ³ felett 2500cm ³ -ig	940 kg
2500 cm ³ felett 3000cm ³ -ig	1020 kg
3000 cm ³ felett 3500cm ³ -ig	1100 kg
35000 cm ³ felett 4000cm ³ -ig	1180 kg
4000 cm ³ felett 4500cm ³ -ig	1260 kg
45000 cm ³ felett 5000cm ³ -ig	1340 kg
5000 cm ³ felett 5500cm ³ -ig	1420 kg
5500 cm ³ felett	1500 kg

Fenti értékek a kocsik valós, minimális súlyértékeit jelentik, versenyző és versenyzőtárs, valamint az ő felszerelésük nélkül. Az esemény során a kocsinak soha nem lehet könnyebb a súlya, mint a jelen cikkelyben megadott minimális súlyértékek. Kétség esetén a gépátvevők leereszthetik az üzemanyagtartályokat, hogy a súlyt ellenőrizzék. A ballaszt alkalmazása megengedett, azon feltételek között, melyeket a "Szériakocsik (Gr.N), túrakocsik (Gr.A) és nagy túrakocsik (Gr. B) általános előírásai" című fejezet, 2. 2 cikkelye rögzít.

5. ENGEDÉLYEZETT MÓDOSÍTÁSOK ÉS KIEGÉSZÍTÉSEK

ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK

Függetlenül azoktól az alkatrészekről, amelyekre a jelen fejezet megengedi a módosítást, az eredeti alkatrészek, amelyek a hajtáshoz és a felfüggesztéshez szükségesek, valamint azok a tartozékok, melyek ezek normál működéséhez szükségesek - kivéve bármely fék- vagy kormányalkatrész: és amelyek kereszt01mentek a gyártó által a széria gyártásban alkalmazott normál megmunkálási műveleteken, alávethetők minden készremunkálási műveletnek, de nem helyettesíthetők. Más szavakkal: feltételezve, hogy az alkatrész széria eredete mindig megállapítható, az illeszthető, kiegyensúlyozható, beállítható, csökkenthető vagy módosítható megmunkálás által. Kémiai és hőkezelési eljárás a fentiekhez hasonló módon, szintén megengedett.

Ugyanakkor az ebben a pontban megengedett módosítások csak a homologizációs lapon szereplő méretek és súlyok betartásával hajthatók végre.

Anyák és csavarok: a kocsin bárhol, bármilyen anya, töcsavar vagy csavar más anyára, bármely más töcsavarra, bármilyen más csavarra cserélhető, és ezek bármilyen típusú önzáró-rögzítő eszközzel (alátét, ellenanya stb.) rendelkezhetnek.

Alkatrész és anyag hozzáadás: mindenfajta anyag, vagy alkatrész hozzáadása tilos, ha azt jelen szabályzat valamelyik cikkelye kifejezetten nem engedi meg. Bármilyen eltávolított anyag többé már újra nem használható fel. A karosszéria formájának és az alváz geometriájának - balesetből eredő károsodás miatt történő - helyreállítása olyan anyagok hozzáadásával engedélyezett, amelyek szükségesek a javítás eredményességéhez (kitöltő anyagok, hegesztőfém, stb.); egyéb alkatrészek, amelyek elkoptak, vagy megsérültek, nem javíthatók anyag hozzáadás vagy felvitel útján, hacsak a jelen szabály egy cikkelye kifejezetten nem engedélyezi azt.

5. 1 A MOTOR

5. 1. 1 Hengerblokk - hengerfej

A hengerblokk és a hengerfej nem használt nyílásait be lehet zárni, ha e művelet egyetlen célja csupán az elzárás. 0,6 mm-es újrafúrás engedélyezett, az eredeti furathoz viszonyítva, anélkül azonban, hogy ez a beavatkozás a hengerűrtartalmi kategória túllépéséhez vezetne. A henger újrahüvelyezése megengedett, ugyanazon feltételek között, mint az újrafúrás, és a felhasznált anyag is módosítható.

A hengerblokk síkba munkálása megengedett.

Bolygódugattyús motorok esetében, ha megtartják a szívó- és kipufogónyílások eredeti méreteit, a motortömbhöz vezető szívó- és kipufogócsövek méretei szabadon megválaszthatók.

Hengerfej síkba munkálása engedélyezett.

5. 1. 2 Sűrítési arány: Szabadon választható

5. 1. 3 Hengerfejtömítés: Szabadon választható

5. 1. 4 A dugattyúk, szabadon választhatók, akárcsak a dugattyúgyűrűk, csapszegek és ezek rögzítő szerkezetei is.

5. 1. 5 Hajtórudak, főtengely: A fenti "Általános feltételek" című bekezdésben rögzített módosításokon kívül az eredeti főtengely és hajtórudak vegyi, vagy hőkezelése elvégezhető, eltérve a sorozatgyártású kocsik esetében rögzített kezelési módtól.

5. 1. 6 Csapágyak: Márka és anyag szabadon választható, meg kell tartaniuk azonban eredeti típusukat és méreteiket.

5. 1. 7 lendkerék: Változtatható a fenti "Általános feltételek" című pontnak megfelelően feltéve, hogy az eredeti lendkerék ezek után is azonosítható.

5. 1. 8 Üzemanyag-szállító rendszer: A légszűrő, beleértve a szűrőházat és a töltőkamrát, szabadon választható. A légszűrő, házával együtt, elhagyható, a motortérben áthelyezhető, vagy másikra cserélhető (lásd a 255. 1 ábrát) A légszűrő és a porlasztó, illetve a légmennyiségmérő (befecskendezős rendszernél) között lévő cső, tetszőleges. Hasonlóképpen a légmennyiségmérőt a szrvőcsővel, illetve a turbófeltöltővel összekötő csőidom is tetszőleges. A légbeszívó nyílást rácsozattal lehet ellátni.

Csak afrikai rallye-versenyeknél: A motor részére történő levegő bevezetés céljából készíthető a motorházatetőn egy max. 10 cm átmérőjű lyuk, és ebbe elhelyezhető egy cső, melynek maximális belső átmérője 10 cm.

A légszennyezés csökkentésére hivatott alkatrészek eltávolíthatók, azzal a feltétellel, hogy ez nem jár együtt a bevezetett levegő mennyiségének növelésével.

Az üzemanyag-tápszivattyú szabadon választható. Nem szerelhető azonban a vezetőtérbe, kivéve, ha eredetileg is oda helyezték, de ebben az esetben megfelelő védelemmel kell ellátni.

Az üzemanyag-vezetékhez maximum 0, 5 liter űrtartalmú kiegészítő üzemanyagszűrő csatlakoztatható.

A gyorsítóberendezés vezérlése (gázpedál, bowden stb.) tetszőleges.

Az eredeti hőcserélőket vagy közbenső visszahűtőket vagy a hasonló célt szolgáló részeket nem szabad megváltoztatni, s az eredeti helyükön kell maradniuk, ami azt jelenti, hogy rögzítőelemeiknek és pozíciójuknak eredetinek kell maradnia.

A feltöltő, a közbenső visszahűtő és a szívócső között lévő csövek tetszőlegesek, de csupán légcsatornaként funkcionálhatnak.

A "levegő-víz" közbenső visszahűtő esetén, a hűtőt a radiátorokkal összekötő csővezetékek tetszőlegesek, de csupán a víz vezetésére szolgálhatnak.

Bármely vízbefecskendező berendezést homologizálni kell és nem szabad módosítani. A keverék hőmérsékletének csökkentésére alkalmas más eszköz vagy anyag alkalmazása tilos.

A homologizációs formanyomtatvány 14. oldalán található rajzok követelményeit ki kell elégíteni.

Kétütemű és bolygódugattyús motorok kamráihoz bevezetőnyílások belső méretei szabadon megválaszthatók.

5. 1. 8. 1 Karburátor

A karburátorokon a motorhoz vezetett benzinmennyiséget szabályzó elem módosítható, de a szűkítőtorok átmérője nem, és a karburátornak az eredeti helyén kell maradnia.

5. 1. 8. 2 Befecskendezés

Az adott jármű homologizációs formanyomtatványán megadott eredeti üzemanyag-befecskendező rendszer, annak típusa (pl. K-Jetronic), s annak elhelyezése nem változtatható meg.

A befecskendezőn a motorba bevezetett benzinmennyiséget szabályzó elemek módosíthatók, a pillangószelep nyílásának átmérője azonban nem.

A légmennyiségmérő szerkezet szabadon választható. A befecskendezők szabadon választhatók, kivéve számukat, helyzetüket, beszerelési tengelyüket és működésük elvét. A hozzájuk vezető üzemanyag-tápvezeték szabadon választható.

Az elektronikát tartalmazó doboz tetszőleges, amennyiben nem táplálnak bele több adatot.

Az üzemanyag nyomásszabályzó tetszőleges.

5. 1. 8. 3 Korlátozás rallye-versenyeken

A szívómotorok lökettérfogata a következők szerint korlátozott:

- max. 3 liter, hengerenként 2 szelep esetén
- max. 2, 5 liter, hengerenként 2-nél több szelep esetén.

Feltöltős motorok esetén:

A feltöltő rendszernek meg kell felelnie a motorral homologizáltnak.

A kompresszor levegőbelépő nyílása maximum 38 mm lehet, és ezt a méretet legalább 3 mm hosszan meg kell tartani, valamint a szűkület kezdete nem lehet 50 mm-nél távolabb a kompresszor járókerékklapát elejétől (lásd a 254-4 sz. ábrát).

Az átmérőnek a hőmérséklettől függetlenül állandónak kell lennie.

Azokat a kompresszorokat, amelyek a fenti méreteknak megfelelnek változatlanul kell hagyni. Az egyéb kompresszorokat a leírt méreteknak megfelelő szűkítővel kell ellátni, amelyet a kompresszor házhoz kell rögzíteni.

A szűkítőnek nem a kompresszorház integrált részének kell lenni, hanem egy kiegészítő részének.

Abban az esetben, ha egy motoron két párhuzamos kompresszort alkalmaznak, mindegyik kompresszor belépő

nyílásának átmérőjét maximum 26,9 mm-re kell korlátozni.

A motor számára szükséges valamennyi levegőnek keresztül kell mennie a szűkítőn. A szűkítő felszereléséhez szabad a kompresszorházból anyagot elvenni, vagy hozzáadni kizárólag a szűkítőnek a házhoz való erősítése céljából.

Biztosítani kell, hogy plombákat lehessen felszerelni a szűkítő (vagy a szűkítő és a kompresszorház rögzítése), a kompresszorház (vagy a ház és a karima rögzítése) és a turbinaház (vagy a ház és a karima rögzítése) közé (lásd a 254-4 számú ábrát). Ennek könnyen ellenőrizhetőnek vagy szétszedhetőnek kell lennie ellenőrzés céljából. A szűkítő formája tetszőleges, csak az előírt méreteket és beépítést kell biztosítani.

A szűkítő, amely rallye-versenyekre kötelező, más versenyeken is felszerelhető, amennyiben a versenyző az alkalmazása mellett dönt.

5. 1. 9 Vezérműtengely(ek)

Szabadon választhatók, kivéve számuk és a csapágyak száma. A vezérlés szabadon választható.

A vezérműtengely meghajtására használt tárcsák, láncok és szíjak anyaga, típusa és mérete szabadon választható. A vezérműtengellyel kapcsolatban fogaskerekek és láncok anyaga is tetszőleges. A szíjak és láncok száma és vezetése szintén szabadon választható. A szíj és láncfeszítők és vezetők ugyancsak tetszőlegesek.

Bolygódugattyús motorokban a hengerfej csatornáinak (belső oldalon) csak azokat a méreteit kell betartani, amelyek a homologizációs lapon is szerepelnek

5. 1. 10 Szelepek

A szelepek anyaga és formája szabadon választható meg, jellemző méreteik azonban (melyeket a homologizációs formanyomtatványok közölnek) betartandók, beleértve a szelepszárak egymáshoz viszonyított szögeit is.

A szelepemelés szabadon választható meg.

Az ékek, vezetők és tányérok (még ha ezek eredeti alkatrészekként nem is léteznek) nem esnek semminemű korlátozás alá. A rugók alá alátétlemezek alkalmazhatók.

A szelepfészkek anyaga szabad.

5. 1. 11 Himbakarok és szelepemelő töké

A himbakarok és szelepemelő töké az "Általános feltételek" című 5. cikkelyben foglaltaknak megfelelően módosíthatók. A szelepemelő töké szabadok, amennyiben az eredetivel csereszabatosak. Hézagállító alátétkorongok használata engedélyezett.

5. 1. 12 Gyújtás

A gyújtótekerccs (ek), kondenzátor, elosztó, megszakító és a gyújtógyertyák szabadon választhatók, azzal a feltétellel, hogy a gyújtás rendszere (akkumulátoros, vagy mágnes) a gyártó által alkalmazottal azonos marad.

Elektronikus gyújtóberendezés beszerelése megengedett - mechanikus megszakító nélkül is -, azzal a feltétellel, hogy a beépítéshez szükségesen kívül más mechanikai alkatrész módosítását, vagy cseréjét nem igényli, kivéve a főtengelyt, a lendkerekeket és a főtengelyre szerelt ékszíjtárcsát, amelyek ehhez az átalakításhoz szükséges mértékben módosíthatók.

Ugyanilyen feltételek mellett lehetséges egy elektronikus gyújtórendszert mechanikus gyújtásra átalakítani. A gyertyák száma nem változtatható, a gyújtótekerccsek száma viszont tetszőleges.

5. 1. 13 Hűtés

Feltéve, hogy az eredeti elhelyezése a kocsin megmarad, a radiátort (hűtő) és rögzítését szabadon lehet megválasztani, miként a csöveket is, melyek a rendszert a motorhoz kötik.

Radiátorredőny felszerelése engedélyezett.

A ventilátor és hajtása szabadon módosítható, vagy elhagyható. Engedélyezett, funkcióként egy járulékos ventilátor beépítése.

A termosztát szabadon választható.

A ventilátor, illetve turbina mérete és anyaga szabadon választható, akár csak a számuk is.

Vízgyűjtő tartály felszerelése megengedett. A radiátorsapka rögzíthető. A vízbefecskendező eszközök kiiktathatók, de el nem távolíthatók.

A kiegyenlítő tartály módosítható, ha eredetileg nem létezett akkor is felszerelhető utólag.

5. 1. 14 Kenés

A radiátor, az olajteknő, olaj/víz hőcserélő, vezetékek, termosztát és szűrő tetszőleges, a karosszéria módosítása nélkül.

Ugyancsak engedélyezett egy olajhűtő karosszérián kívüli felszerelése azon vízszintes sík alatt, mely keresztül megy a kerékagyon, oly módon, hogy nem nyúlik túl a kocsijelzés területén, ha azt felülről a rajtrácson nézzük, és a karosszéria sem módosul. Az ilyen módon felszerelt kiegészítő olajhűtő nem borítható be aerodinamikai jellegű szerkezettel.

Minden légbevezetésnek az a kizárólagos feladata, hogy a radiátor hűtéséhez szükséges légáramot létrehozza, és semmilyen aerodinamikus hatása nem lehet.

Az olajnyomás növelhető oly módon, hogy kicseréljük a nyomásszabályzó szelep rugóját.

Ha kenőrendszer nyitott karterszellőzéssel van ellátva, akkor azt oly módon kell kivitelezni, hogy az olaj egy felfogótartályba folyhasson.

Ennek a tartálynak 2 liter űrtartalmúnak kell lennie a 2000 cm³-nél kisebb vagy egyenlő, és 3 literesnek kell lennie a 2000 cm³ feletti hengerűrtartalmú kocsiknál. Ennek a tartálynak vagy műanyagból kell lennie, vagy átlátszó figyelőablakkal kell rendelkeznie.

Maximum 1 literes levegő-olaj leválasztó a motoron kívül felszerelhető (lásd a 255. 3 sz. ábrát). Az olaj a felfogótartályból a motor felé kizárólag a gravitáció hatására áramolhat.

Egy ventilátor a motorolaj hűtésére felszerelhető, de nem lehet aerodinamikus hatása.

5. 1. 15 Motortartók, a motor szöge és helyzete

A motortartóbakot szabadon választhatók (számuk azonban nem) feltéve, hogy a motornak a motorházban elfoglalt szöge és helyzete nem változik, valamint, hogy betartjuk az 5. "Általános feltételek" és az 5. 7. 1 cikkelyben foglaltakat.

A szerelvényeket a motorhoz és a karosszériához hegesztéssel szabad rögzíteni, s helyzetük szabadon választható meg.

Csak rallye-versenyeken: motortérben lévő tűzfalból egy rész kivágható levegőszűrő vagy levegőbeszívó nyílás elhelyezése céljából. Ezek a kivágások azonban szigorúan csak ezen elemek elhelyezéséhez szükséges méretre korlátozódhatnak (lásd a 255-6 sz. ábrát).

Ugyanakkor, ha az utastér légbeszívónyílása ugyanabban a térben van, mint a motor légbeszívója, akkor ezt a teret el kell szigetelni egy levegőszűrő egységgel, tűzvédelem miatt:

5. 1. 16 Kipufogó

A kipufogócsonk kimeneti nyílása után, a kipufogó szabadon választható meg feltéve, hogy a rendező ország(ok)ban előírt zajszintértékeket nem haladja meg közúti eseménynél. A kipufogó kimenetének a kocsi kerületén belül kell lennie (lásd az "Általános feltételek" 3. 6 pontját). A turbótöltővel felszerelt motorral rendelkező gépkocsik esetében, a kipufogó csak a turbótöltő egységet követően módosítható.

Bolygódugattyús motorok esetében és feltéve, hogy a kipufogóvezeték bemeneti nyílásainak méreteit megtartják, a rendszerben a csővezetékek méretei szabadon választhatók meg.

Hővédő burkolat a kipufogó gyújtócsőre, a turbótöltőre és a kipufogó berendezésre felszerelhető, amely azonban csupán ezt az egyedüli célt szolgálhatja.

5. 1. 17 Segédberendezéseket hajtó szíjak, láncok és tárcsák, melyeket a motoron kívül helyeznek el

A külső segédberendezéseket hajtó szíjak, láncok és tárcsák anyaga, típusa és mérete szabadon választhatók meg. A számuk és vezetőségük kötetlen.

5. 1. 18 Tömítések:

Szabadon választhatók meg.

5. 1. 19 Motorrugók

A rugók semmiféle korlátozás alá nem esnek, de meg kell tartani eredeti működési elvüket.

5. 1. 20 Indítómotor

Meg kell tartani, de gyártmánya és típusa szabadon választható meg.

5. 1. 21 Feltöltési nyomás

Ezt a nyomást az 5. 1. 19. és az 5. "Általános feltételek" cikkely alapján lehet módosítani. Fentiek szem előtt tartásával a kapszula és a kilépési szelep közötti összeköttetés beállíthatóvá tehető, ha eredetileg nem is ilyen volt. Az eredeti nyomásszabályzó rendszer módosítható, és beállíthatóvá tehető, de az eredeti működési elvet meg kell tartani, azaz a mechanikus rendszernek mechanikusnak, az elektromosnak, elektromosnak kell maradnia stb.

5. 2 Az erőátvitel

5. 2. 1 A tengelykapcsoló

Szabadon választható meg, de a homologizált ház a működtetés módjával együtt megtartandó.

5. 2. 2 Sebességváltómű

Pótlólagos kenés és olajhűtőegység alkalmazása megengedett (keringetőszivattyú, radiátor és a kocsi alatt elhelyezett levegő szívónyílások) ugyanazon feltételek mellett, mint az 5. 1. 14. cikkely esetében, de az eredeti kenési rendszert meg kell tartani.

Ha a sebességváltót kiegészítő olajszivattyúval együtt homologizálták, akkor az a szivattyú nélkül is használható. A váltóolaj hűtésére felszerelhető egy ventilátor, amely azonban semmiféle aerodinamikus hatást nem fejthet ki.

A pótlólagos erőátvitel sebességi fokozatait a homologizációs nyomtatvány szerint meg lehet változtatni feltéve, hogy azok a formanyomtatványon megadott értékeknek megfelelőek.

A sebességváltó rögzítési pontjai szabadok, számuk azonban nem.

Használható:

- A széria kivitelű ház az eredeti áttételekkel, vagy a két megadott további, módosított áttételsor valamelyikével,
- A módosított váltóház, de csak a módosított áttételsorok valamelyikével.

5. 2. 3 Végáttétel és differenciálmű

Korlátozott csúszással rendelkező differenciálmű alkalmazása megengedett feltéve, hogy azt be lehet szerelni az eredeti házba mindennemű egyéb változtatás, módosítás nélkül, mint amelyeket az "Általános feltételek" című cikkely közöl. Az eredeti differenciálművet blokkolni is lehet

A hátsó híd eredeti kenési rendszerét meg kell tartani.

Kiegészítő kenő- és olajhűtő berendezés alkalmazása azonban megengedett (keringetőszívattyú, radiátor és a kocsni alatt elhelyezett levegő-beszívónyílások), ugyanazon körülmények és feltételek között, mint az 5. 1. 14. cikkelyben közöltek.

A differenciálmű felerősítése szabad.

5. 3 A felfüggesztés

A futómű felfüggesztési pontok forgástengelyeinek helyzete sem a tengely csonknál, sem a karosszériával való csatlakozásnál nem módosíthatóak.

Hidro-pneumatikus felfüggesztés esetében a gömbökhöz csatlakozó vezetékek, szelepek (a pneumatikus részek) szabadok.

5. 3. 1 Erősítő rudak szerelhetők a felfüggesztésnek a karosszériához vagy az alvázhhoz tartozó, a kocsni mindkét oldalán a hossz tengelyhez képest azonos vonalban lévő szerelési pontjai közé azzal a feltétellel, hogy kiszerezhetők és rögzítésük csavarral történik. A felfüggesztés szerelési pontja és a merevítő rúd rögzítési pontja közötti távolság nem lehet nagyobb mint 100 mm, hacsak a rúd nem egy, a bukócsővel együtt homologizált keresztmerevítő elem, vagy hacsak nincs ott egy felső, MacPherson vagy hasonló típusú felfüggesztéshez rögzített rúd.

Ez utóbbi esetben a rúd rögzítési pontja és a felső felfüggesztési pont között a maximális távolság 150 mm lehet (255-4. és 255-2. számú ábrák).

E két ponttói eltekintve, nem lehet ezt a rudat a karosszériához, vagy a mechanikai alkatrészekhez hozzáépíteni.

5. 3. 2 Megengedett az anyaghozzáadással történő megerősítése a bekötési pontoknak és a futóműnek.

5. 3. 3 Stabilizátor

A stabilizátorok, melyeket a gyártó homologizáltatott, cserélhetők, vagy eltávolíthatók feltéve, hogy azok alvázhhoz való csatlakoztatási pontjai nem változnak. Ezek rögzítési pontok merevítő rudak rögzítéséhez is használhatók.

5. 3. 4 A rögzítési pontokban alkalmazott csuklók az eredetitől eltérő anyagból is készülhetnek.

A felfüggesztést az alvázhhoz vagy az önfordó vázhhoz rögzítő pontok az alábbiak szerint módosíthatók;

"Uniball" rögzítés alkalmazásakor az eredeti kar levágható és új ágyazás hegeszthető fel az "Uniball" tartására.

Merevítők is használhatók az "Uniball"-hoz;

- az eredetinél nagyobb átmérőjű csavar alkalmazásával,
- a rögzítési pont megerősítése anyaghozzáadásával.

A csuklós kapcsolat középpontjának helyzete nem változhat (lásd a 255-5 sz. ábrát).

5. 3. 5 A fő rugó méretei és anyaga szabadon választható (típusa azonban nem). A rugófészketek állíthatóvá lehet alakítani, még akkor is, ha ez anyaghozzáadással jár.

Egy tekercsrugó kettő, vagy több ugyanolyan típusú rugóra cserélhető, koncentrikusan vagy sorban elhelyezve feltéve, hogy azok csereszabatosak az eredetivel és felszerelésük nem jár más módosítással a jelen cikkelyben ismertetettekén túl.

5. 3. 6 Lengéscsillapítók

Márkájuk szabadon választható, számuk, típusuk (teleszkópos, karos) működési rendszerük (hidraulikus, súrlódásos, vegyes stb.), de függesztésük azonban nem. Figyelemmel ezek működési elvére, a gázzal töltött lengéscsillapítókat hidraulikus lengéscsillapítóknak kell tekinteni.

Abban az esetben, ha egy MacPherson típusú, vagy hasonló alapelvű felfüggesztés csillapító elemét cseréljük, szükséges az egész MacPherson rúd eltávolítása is. A csere során beszerelt alkatrészeknek mechanikai szempontból egyenértékűnek kell lenniük az eredetiekkel, kivéve a csillapítóelemet és a rugófedő kupakot.

5. 4 Kerekek és abroncsok

Teljes kerekek (teljes kerék = tárcsa + abroncs + gumi) szabadon választhatók feltéve, hogy azok az eredeti karosszériában elhelyezhetők, ami azt jelenti, hogy a kerék felső részét (az abroncsperemet és a gumit) amely a kerékagy központja fölé esik, a karosszériának el kell takarnia, ha függőlegesen mérjük.

A csavaros kerékrögzítés szabadon cserélhető töcsavaros-nyíró rögzítésre. Motorkerékpár abroncsok

alkalmazása tilos.

Semmilyen körülmények között nem haladhatja meg az abroncs + gumi egység szélessége, a kocsii hengerűrtartalmához kapcsolt, alábbi méreteket:

1.000 cm ³ -ig	6,5"
1.300 cm ³ -ig	7,0"
1.600 cm ³ -ig	7,5"
2.000 cm ³ -ig	8,5"
3.000 cm ³ -ig	9,0"
3.500 cm ³ -ig	10,0"
4.000 cm ³ -ig	10,0"
4.500 cm ³ -ig	11,0"
5.000 cm ³ -ig	11,0"
5.500 cm ³ -ig	12,0"
5.500 cm ³ felett	12,0"

A tárcsa átmérője növelhető, vagy csökkenthető legfeljebb 2 collal, az eredeti méretekhez viszonyítva.

A kerekeknek nem kötelező azonos átmérőjűnek lenni.

Amennyiben a kerekeknél központi anyát alkalmaznak, akkor a verseny teljes időtartama alatt az anyát biztosító rugóval kell ellátni, és azt minden kerékcseré után vissza kell helyezni.

Ezeket a rögzítő rugókat "Dayglo" piros színűre kell festeni. Mindig rendelkezésre kell állnia tartalék rugónak. A kerekeken elhelyezett aerodinamikus egységek az alábbiak szerint korlátozottak (lásd a 255-9 sz. ábrát):

- maximális átmérőjük kisebb legyen az abroncs belső átmérőjénél;
- maximális kiemelkedés 40 mm;
- felerősítéseknek szegecseltnak vagy csavarosnak kell lennie, nem csupán ráfeszítettnek.

5.5 A fékrendszer

5.5.1 Fékbetétek

Anyaguk és felszerelésük módja (szegecselt vagy ragasztott) szabadon választható feltéve, hogy a betétek mérete megmarad.

5.5.2 Szervofékek, fékerő-szabályzók, blokkolásgátlók

Ezeket ki lehet iktatni, de nem szabad eltávolítani. A szabályzó egység szabadon választható meg. A fékerő-szabályzókat nem szabad eltávolítani onnan, ahol azok eredetileg fel voltak szerelve (vezetőfülke, motortér, külsőrész, stb.)

5.5.3 Fékek hűtése

A fékek védőlemezeinek módosítása vagy eltávolítása megengedett, de anyag hozzáadása tilos.

Kerekenként egy, a fékekhez levegőt vezető flexibilis cső alkalmazása megengedett, de belső keresztmetszetének beilleszthetőnek kell lennie egy 10 cm átmérőjű körbe. A levegőcsövek nem nyúlhatnak túl a kocsii kerületén, ha azt felülről nézzük.

5.5.4 Féktárcsák

Az egyetlen engedélyezett művelet ezekkel kapcsolatban a felszabályozás.

5.5.5 A kézifék kiköthető, de csak zártpályás versenyeknél (kőrpálya, hegyi, szlalom).

5.5.6 Hidraulika csövek

A hidraulika csöveit ki lehet cserélni olyanokra, amilyeneket a repülésben használnak.

5.6 A kormánymű

A kormány szervő kiiktatható, de nem távolítható el.

5.7 Karosszéria- alváz

5.7.1 Könnyítések-megerősítések

A karosszéria és az alváz rugózott részeinek a megerősítése megengedett feltéve, hogy a felhasznált anyag követi az eredeti formát és érintkezik azzal. Jelen előírással összhangban, az anyaghozzáadással végzett erősítés a 255-8 sz. ábra szerint készíthető függetlenül a vastagságtól.

A szigetelőanyagok eltávolíthatók a kocsii padlója alól, a motortérből, a csomagtartóból és a kerékjáratokból.

Az alvázon, karosszérián lévő, használaton kívüli rögzítések (pl. a pótkerék rögzítő) eltávolíthatók, a nem mozdítható, vagy el nem távolítható mechanikai alkatrészek rögzítésére szolgálók kivételével.

Az utas-, motor-, és csomagterben, valamint a kerékjáratokban lévő nyílások lezárhatók. A lefedésre fém vagy műanyag lemezek használhatók és hegesztéssel, ragasztással vagy szegecseléssel rögzíthetők. A karosszéria más nyílásai csak ragasztószalaggal fedhetők be.

5.7.2 A külső karosszéria

5.7.2.1 Lökhardtők

A lökhárítóbabák eltávolíthatók.

5.7.2.2 Kerékgagsapkák és kerékdíszláncok

A kerékgagsapkák eltávolíthatók, a díszláncokat viszont el kell távolítani.

5.7.2.3 Ablaktörlők

A motor, elhelyezés, lapátok és hajtószerkezet szabadon választható feltéve, hogy legalább 1 db ablaktörlő működik a szélvédő üvegen.

A szélvédőmosó egység szétszerelhető. Az ablakmosó tartály befogadóképessége növelhető, és a tartály a vezető térbe is behelyezhető a 252 cikkely 6.3 pont figyelembevételével.

5.7.2.4 A külső díszléc eltávolíthatók.

Bármely olyan alkatrész, mely követi a kocsi külső körvonalát és keskenyebb 25 mm-nél, díszlécnek tekinthető.

5.7.2.5 Az emelőpontok megerősíthetők, elmozdíthatók és számuk megnövelhető.

5.7.2.6 A fényszórókra fedél felszerelhető feltéve, hogy ennek kizárólagos célja a fényszóróüveg védelme, és nem gyakorol hatást a kocsi aerodinamikai tulajdonságaira.

5.7.2.7 A különböző országok rendőrhatalósági előírásait figyelembevéve, a rendszám tábla bárhol szabadon elhelyezhető.

5.7.2.8 A rendszám tábla rögzítő szerelvények leszerelhetők, megvilágító egységük azonban nem.

5.7.2.9 Kiegészítő, biztonsági rögzítések alkalmazása, a szélvédőn és az oldalsó ablakoknál, megengedett feltéve, hogy ezek nem változtatnak a kocsi aerodinamikai tulajdonságán.

5.7.2.10 Alsó védőlemez felszerelése csak rallye-versenyeken megengedett feltéve, hogy a - szabad magasságra vonatkozó követelményeket betartva - ez valóban védőberendezés, leszerelhető, és kialakítása csak a motor, a hűtő, a felfüggesztés, a sebességváltó, az üzemanyag tartály, az erőátvitel, a kipufogó és a tűzoltóberendezés védelmére szolgál.

5.7.2.11 Engedélyezett a sárvédőszélek visszahajtása vagy a sárvédő műanyag széleinek csökkentése, ha azok a kerékjáratba benyúlnak. A kerékjáratokból eltávolítható a műanyagból készült zajvédő betét. Ezek a műanyag elemek cserélhetők ugyanolyan alakú alumíniumra. Műanyag védőelem is beszerelhető, az alumíniumhoz hasonló alapon.

5.7.2.12 Eltávolítható pneumatikus emelő alkalmazása megengedett, a sűrített levegőt tartalmazó palack azonban nem tárolható a kocsiban (csak körversenyeken).

5.7.2.13 Spoilerek alkalmazása tilos. Minden olyan nem homologizált eszköz alkalmazása tilos, mely részben vagy egészben betölti az autó alja és a talaj közötti részt. A 5.7.2.10. pontban megengedett védőberendezés nem tölthet be aerodinamikai szerepet.

5.7.2.14 A karosszéria és az alváz közötti eredeti tartók (rögzítések) eltávolíthatók vagy másikkal helyettesíthetők, a rögzítések helye azonban nem változtatható, és számuk nem növelhető.

5.7.2.15 A külső visszapillantó tükrök tetszőlegesen, amennyiben csak visszapillantó tükröként szolgálnak.

A vezetői oldalon lévő visszapillantó tükörnek azonban, amennyiben azt módosították, vagy azon változtattak " legalább 90 cm² tükrözési felülettel kell rendelkeznie.

5.7.2.16 Sáfogó gumik (Csak rallye-versenyeknél)

Ha a versenykiírásban rögzítve van, engedélyezett a keresztirányú sáfogó gumik használata, a következő feltételek mellett:

- az első és hátsó kerekek mögött a kocsi szélességének legalább egyharmadának szabadon kell maradnia (lásd a 255.12 sz. ábrát);
- a hátsó kerekek elé szerelt jobb és baloldali sáfogógumik között legalább 20 cm résnek kell lennie;
- a sáfogó gumik alja nem lehet 10 cm-nél távolabb a talajtól, amikor a kocsi személyzet nélkül álló helyzetben van.

5.7.3 A vezetőülés

5.7.3.1 Ülések

Az Ülések és szerelési módjuk szabadon választható feltéve, hogy megfelelnek a 253 cikkely 16. pontjának, és rendelkeznek fejtámlával. Az első üléseket hátrafelé el lehet mozdítani, de nem haladhatnak túl azon a függőleges síkon, melyet az eredeti hátsó ülés első éle határoz meg. Az utasülés, ugyanúgy mint a hátsó ülések is, kiszerezhetők.

5.7.3.2 Amennyiben az üzemanyag tartályt a csomagtartóba szerelik be, és a hátsó üléseket eltávolítják, egy tűzálló és szivárgásmentes lemezzel kell az utasteret az üzemanyag tartálytól elválasztani.

Az egy légtérrel rendelkező (un. kombi-limuzin) gépkocsiknál a karosszériaszervezethez nem tartozó, átlátszó, nem gyúlékony anyagból készült válaszfal képezhető ki a vezetőtér és az üzemanyag tartály között.

5.7.3.3 A műszerfal

A műszerfalnak részét nem képező, alatta elhelyezett borításokat, el lehet távolítani. A műszerfal alatti központi

konzol eltávolítható, ha fatésszabályzó elemeket vagy műszereket nem tartalmaz (a 255-7 sz. ábra szerint).

5.7.3.4 Ajtók

Engedélyezettek a következők:

- hangszigetelő anyag eltávolítása feltéve, hogy ez nem módosítja az ajtók formáját,
- elektromos ablakemelő szerkezet mechanikus szerkezettel történő felváltása.

5.7.3.5 A tető

Mindenféle párnázó, szigetelőanyag, valamint a tetőbetét eltávolítható a tető alsó részéről.

5.7.3.6 Padlózat

Szigetelő és párnázó anyagok eltávolíthatók. A szőnyegek szabadon választhatók, vagy el is távolíthatók.

5.7.3.7 Egyéb hangszigetelő anyagok eltávolíthatók.

5.7.3.8 A fűtőrendszer

Az eredeti fűtő rendszert ki lehet cserélni, azonban csak olyanra, melyet a gyártó katalógusában kiegészítő tartozékként megjelöl.

A fűtőberendezés vízvezetéke véglegesen lezárható, hogy baleset esetén ne okozzon vízszivárgást feltéve, hogy elektromos páramentesítőt beépítenek.

5.7.3.9 Légtudicionálás

Beszerezhető vagy eltávolítható, de a fűtésnek biztosítottak kell lennie.

5.7.3.10 Kormánykerék: tetszőleges.

A kormánykereket jobb- vagy baloldalon lehet elhelyezni feltéve, hogy ez csak egy egyszerű átszerelési kérdés, melyet a gyártó minden egyéb mechanikai változtatás nélkül ad meg, kivéve azokat a változtatásokat, melyek ezen művelet során szükségesek.

5.7.3.11 Biztonsági bukóketrec beszerezhető (lásd 253.8. cikkelyt)

5.7.3.12 A hátsó, eltávolítható ablakpolc, a két légtérrel rendelkező gépkocsi esetében eltávolítható.

5.7.3.13 Légvezetékek

Légcsövek csak akkor mehetnek az utastéren keresztül, ha annak szellőztetését szolgálják.

5.7.3.14 Amennyiben két, megfelelő külső tükör áll rendelkezésre (mindkét oldalon egy - egy), a belső visszapillantó tükör alkalmazása nem kötelező.

5.7.4 Kiegészítő tartozékok

Minden olyan tartozék felszerelése megengedett, melyek nem befolyásolják a kocsitulajdonságait, és melyek a kocsit belsejének esztétikai és kényelmi jellemzőit növelik (világítás, fűtés, rádió, stb.). Ezen tartozékok még közvetett módon sem növelhetik a motor teljesítményét, nem befolyásolhatják a kormányzást, az erőátvitelt, fékezést, úttartást. Minden vezérlőelemnek meg kell tartania azt az eredeti funkcióját, melyet a gyártó rájuk nézve megadott. Ezeket a tartozékokat azonban meg lehet változtatni olyképpen, hogy hozzáférhetőségüket, ill. felhasználásuk hatékonyságát növeljük, pl. hosszabb kézifékkar alkalmazása, kiegészítő perem a fékpedálon, stb. A következők engedélyezettek:

1. Az eredeti szélvédő felcserélhető egy laminált szélvédővel, beépített páramentesítő eszközzel felszerelve.
2. Mérőműszerek, pl. fordulatszám-mérő, beszerezhető vagy cserélhető, és más funkciójuk is lehet. Az ilyen felszerelés nem okozhat veszélyhelyzetet. Ugyanakkor ha a versenykiírása előírja, a fordulatszám-mérő nem távolítható el.
3. A kürt módosítható, vagy pótkürt építhető be, melyet versenyzőtárs is működtethet. A körversenyeken nem kötelező a kürt megléte.
4. Elektromos kiegészítő kapcsolók rendeltetésük, számuk és elhelyezésük szerint szabadon választhatók.
5. Gyorsoldású kézifékkar alkalmazása megengedett.
6. A pótkerék(ek) alkalmazása nem kötelező. Amennyiben a gépkocsi rendelkezik ilyenekkel, ezeket szorosan rögzíteni kell, s nem szabad a vezető és a mellette ülő versenyzőtárs (csak ha az jelen is van) részére fenntartott helyre szerelni. A karosszérián semmiféle külső változtatás nem eszközölhető, a pótkerék beszereléséből adódóan.
7. Kiegészítő tartók a kesztyűtartóhoz felszerelhetők, és az ajtóba is felrakhatók kiegészítő zsebek feltéve, hogy ennek során az eredeti ajtólemezt használják.
8. Szigetelőanyag hozzáadása, a már meglévő tűzfalakhoz, az utasok tűz elleni védelme céljából megengedett.
9. Megengedett a sebességi fokozatok kapcsolási rendszerében a csuklók megváltoztatása.

5.8 A villamos berendezés

5.8.1 A villamos berendezés névleges feszültségének, beleértve a gyújtás áramellátó rendszerének névleges feszültségét is, változatlanul kell maradnia.

5.8.2 Relék és biztosítékok kiegészítő felszerelése az áramkörökben megengedett, miként a villamos kábelek meghosszabbítása és kiegészítése is.

A villamos kábeleket és burkolásukat szabadon lehet megválasztani.

5.8.3 Az akkumulátor

Márkája és teljesítménye (teljesítményük) szabadon választható.

Minden akkumulátort szorosan rögzíteni kell és borítással kell ellátni, a rövidzárlatok és a szivárgás elkerülése érdekében.

A gyártó által megadott számú akkumulátor helyezhető csak el.

Amennyiben az akkumulátor eredeti elhelyezését megváltoztatják, a rögzítése a kocsiesthez egy fémtálcán és két szigetelővel bevont fém rögzítőpánt segítségével történik, csavarokkal és csapszegekkel. A rögzítőpántok és csavarok legalább 10 mm átmérővel rendelkezzenek, és mindegyik csavar alatt 3 mm vastag, 20 cm² felületű ellenlemez kell elhelyezni. Az akkumulátort egy szivárgásmentes műanyag dobozzal kell befedni és azt rögzíteni kell.

Az akkumulátor elhelyezése tetszőleges, de amennyiben ez az utastérben van, akkor csak az első ülések mögött lehetséges. Ebben az esetben a védődobozt el kell látni levegőztetővel, amelynek a vége az utastéren kívül kell legyen (lásd a 255-10 és 11 sz. ábrákat)

5.8.4 4 A generátor és a feszültségszabályzó

Szabadon választható meg, de sem a generátor helyzete sem pedig meghajtó rendszere nem módosítható. A feszültségszabályzó helyzete megváltoztatható, de nem helyezhető el az utastérben, hacsak eredetileg nem ott volt elhelyezve.

5.8.5 Világítás-jelzőfények

Minden világító és jelzőeszköznek meg kell felelnie a rendező ország jogszabályainak vagy a nemzetközi közúti közlekedési szabályoknak. Ezt figyelembe véve a jelző- és várakozó fények elhelyezése módosítható, de az eredeti nyílásokat be kell takarni. A világítóeszközök gyártmánya szabadon választható meg.

A szériafelszereléshez tartozó világító berendezéseknek meg kell egyezniük a gyártó által szerelt kivitellel, és a működésük olyan kell legyen, ahogyan azt a gyártó a kérdéses típusnál meghatározta.

Az eredeti fényszórók azonos világítási funkciót betöltő másikkra cserélhetők, amennyiben ez nem jár a karosszéria kivágásával és teljesen befedik az eredeti nyílásokat.

A behúzható fényszórók működtető rendszere, és annak energiaforrása módosítható.

A fényszóró üvegek, tükrök és izzók semmilyen korlátozás alá nem esnek.

Kiegészítő fényszórók felszerelhetők azzal a feltétellel, hogy számuk (az eredeti lámpákkal együtt, de a helyzetjelző és várakozó fények nélkül) nem haladja meg a 8-at és minden esetben páros.

Ezek, amennyiben szükséges, beszerelhetők a karosszéria elejébe, vagy az ott lévő hűtőrácsba, de a kialakított nyílásokat a fényszóróknak teljesen ki kell tölteni. Az eredeti fényszórók üzemen kívül helyezhetők, és ragasztószalaggal leragaszthatók.

Egy szögletes fényszóró 2 db kerek fényszóróra vagy fordítva cserélhető, olyan tartó segítségével, mely megfelel az eredeti nyílás körvonalainak és azt teljesen kitölti.

Hátrameneti fényszóró felszerelése engedélyezett, ha szükséges a karosszériába való beépítés útján is feltéve, hogy az csak akkor lép működésbe, amikor hátrameneti fokozatba kapcsolják a járművet és feltéve, hogy ezzel a rendőrhatalósági előírásokat nem sértik meg.

Ha felszerelnek egy új rendszám-tábla tartót, amely világítással is rendelkezik, az eredeti rendszer (tartó + világítás), elhagyható.

Körpályán a rendszám-tábla világítás nem kötelező.

Egy rendezvény versenykiírása a résztvevők számára az adott előírásoktól eltéréseket is engedélyezhet.

5. 9 Üzemanyag-tartályok

5. 9. 1 A tartályok teljes űrtartalmának nem szabad meghaladnia a következő értékeket.

700 cm ³ -ig	60 l	1600 cm ³ felett 2000cm ³ -ig	100 l
700 cm ³ felett 1000cm ³ -ig	70 l	2000 cm ³ felett 2500cm ³ -ig	110 l
1000 cm ³ felett 1300cm ³ -ig	80 l	2500 cm ³ felett	120 l
1300 cm ³ felett 1600cm ³ -ig	90 l		

5. 9. 2 Az üzemanyag-tartály helyettesíthető a FIA által jóváhagyott biztonsági tartállyal (FT3. vagy a jármű gyártója által. homologizáltatott más tartállyal. Ebben az esetben a tartályok száma szabad, de azok csak a csomagterben vagy az eredeti helyen helyezhetők el.

Az 1 liternél kisebb űrtartalmú gyűjtőtartályok konstrukciója szabadon választható.

A különféle, jóváhagyott tartályok és az FT3 típusú tartályok kombinálhatók is (beleértve az eredeti tartályt), amennyiben ezek teljes úrtartalma nem haladja meg az 5. 9. 1. pontban rögzített értékeket.

Az eredeti tartály helyzete csak abban az esetben módosítható, ha a gyártó azt az utastérben, a bent ülők közelében helyezte el. Ilyenkor megengedett a tartálynál védőeszköz (borítás) felszerelése vagy az áthelyezhető a csomagterbe és szükség esetén a csatlakozó szerelvények módosíthatók (töltőnyílás, üzemanyag-szivattyú, túlfolyó). A tartály áthelyezése azonban semmiképpen nem adhat lehetőséget más könnyítésre vagy erősítésre mint amelyeket az 5. 7. 1. pontban rögzítettek. Az eredeti tank helyén maradt nyílás lemezzel lezárható.

A töltőnyílás elhelyezhető az ablak panelokon.

Az üzemanyagkörbe hűtőradiátor elhelyezhető (max kapacitása egy liter lehet).

5. 9. 3 A különleges földrajzi körülmények között megrendezésre kerülő rendezvények esetében (pl. sivatag vagy trópus) megnövelt úrtartalmú tartály használata a FISA egyetértése esetén, a nemzeti sporthatóság (ASN) által engedélyezhető.

256. cikkely: SPECIÁLIS ELŐÍRÁSOK A NAGYTÚRAKOSCIK RÉSZÉRE (Gr. B)

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁS

Sportkocsik.

2. HOMOLOGIZÁCIÓ

Legalább 200 egyforma (legalább 2 üléses) gépkocsik legyártása szükséges 12 egymást követő hónapon belül.

3. RÖGZÍTÉSEK ÉS ENGEDÉLYEZETT MÓDOSÍTÁSOK

Mindazok, melyek a túrakocsik (Gr.A) esetében engedélyezettek, kiegészítve az alábbiakban közölt módosításokkal.

A 255. 5. 1. 8. 3 cikkelyben közölt szűkítő alkalmazása nem kötelező.

4. SÚLY

A kocsiknak, hengerúrtartalmuk függvényében az alábbi minimális súlyokkal kell rendelkezniük:

1000 cm ³ -ig	620 kg
1000 cm ³ felett 1300cm ³ -ig	700 kg
1300 cm ³ felett 1600cm ³ -ig	780 kg
1600 cm ³ felett 2000cm ³ -ig	860 kg
2000 cm ³ felett 2500cm ³ -ig	940 kg
2500 cm ³ felett 3000cm ³ -ig	1020 kg
3000 cm ³ felett 3500cm ³ -ig	1100 kg
3500 cm ³ felett 4000cm ³ -ig	1180 kg
4000 cm ³ felett 4500cm ³ -ig	1260 kg
45000 cm ³ felett 5000cm ³ -ig	1340 kg
5000 cm ³ felett 5500cm ³ -ig	1420 kg
5500 cm ³ felett	1500 kg

5. KERÉKEK ÉS GUMIABRONCSOK

E pont szövege azonos a túrakocsik (Gr.A) esetében közöltekkkel (5. 4. cikkely), kivéve a keréktárcsa átmérőket és a maximális kerékszélességet (csak rallye-versenyekre).

FIA Nemzetközi Sportkódex J függeléke 1992

A kocsik azonos oldalán lévő két abroncsperem együttes szélessége, kisebb, vagy egyenlő kell, hogy legyen mint:

1000 cm ³ -ig	13"
1000 cm ³ felett 1300cm ³ -ig	14"
1300 cm ³ felett 1600cm ³ -ig	15"
1600 cm ³ felett 2000cm ³ -ig	17"
2000 cm ³ felett 2500cm ³ -ig	18"
2500 cm ³ felett 3000cm ³ -ig	18"
3000 cm ³ felett 3500cm ³ -ig	20"
3500 cm ³ felett 4000cm ³ -ig	20"
4000 cm ³ felett 4500cm ³ -ig	22"
4500 cm ³ felett 5000cm ³ -ig	22"
5000 cm ³ felett 5500cm ³ -ig	24"
5500 cm ³ felett	24"

Rallye-versenyeken: a tárcsaátmérő nem lépheti túl a 16 colt (vagy 415 mm-t metrikus méretben).