

Technisch reglement 2020

ARTIKEL 1: ALGEMEEN

1. Definities

SuperCars

Toerismewagens gehomologeerd in Groep A & N conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255). De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan.

Niet FIA gehomologeerde wagens, maar in serie geproduceerd en regelmatig te koop in de E.U., worden toegelaten, mits goedkeuring van de FIA door middel van een aanvraag gericht aan de technische commissie van KNAF sectie Rallycross.

Super1600

Toerismewagens gehomologeerd in Groep A & N met voorwielaandrijving en atmosferische motor met een maximale cilinderinhoud van 1600 cm³, conform aan Bijlage "J" Groep A (Artikels 251 tot 255). De wijzigingen opgesomd in Art. 2 en 3 van Bijlage J, Art. 279 zijn toegestaan.

Niet FIA gehomologeerde wagens, maar in serie geproduceerd en regelmatig te koop in de E.U., worden toegelaten, mits goedkeuring van de FIA door middel van een aanvraag gericht aan de technische commissie van KNAF sectie Rallycross.

Vanaf 2021 zullen -1000cc turbo wagens toegelaten worden. Verdere reglementering volgt.

SuperNationals MIN en PLUS 2000 cc:

Toerismewagens en GT-wagens, normaal gecommmercialiseerd, met uitzondering van 4-wiel aangedreven, maar conform aan de nationale reglementen en aan FIA Bijlage "J" (Artikels 251 tot 255) mits toekenning van een nationaal technisch paspoort uitgereikt door een ASN.

Alles wat niet expliciet toegelaten is, in dit reglement of in de technische bulletins die zullen verschijnen in 2020, is strikt verboden.

ARTIKEL 2: TOEGESTANE WIJZIGINGEN EN VOORSCHRIFTEN

Niet meer of nooit gehomologeerde wagens:

Mogen deelnemen, mits toekenning van een nationaal technisch paspoort.

Deze toekenning moet minstens 2 weken VOOR de inschrijving van een wedstrijd aangevraagd

Worden en tevens 2 weken voor een wedstrijd goedgekeurd worden door een technische commissie.

De volgende voorschriften zijn van toepassing op alle wagens en worden bijgevoegd bij de voorschriften van de FIA Bijlage J,

2.1. Geluid - Uitlaat

Een limiet van 85 dB/A is opgelegd aan alle wagens. Het geluid zal gemeten worden in overeenstemming met de volgende geluidsmeting procedure, door gebruik van een sonometer, geregeld op "A" en "SLOW", geplaatst op een afstand van 10 meter van de uitlaatpijp, terwijl de motor van de wagen op 4000 t/min draait. Het uitlaatsysteem moet één of meerdere gehomologeerde katalysatoren bevatten, die op alle ogenblikken moeten functioneren en waar alle uitlaatgassen moeten doorgaan. De uitlaatpijp moet eindigen aan de achterzijde van de wagen.

2.2. Brandstof - Samenstelling

De wagens mogen enkel loodvrije benzine gebruiken (maximum 0.013g/l) in overeenkomst met Artikels 252-9.1 en 252-9.2. Of commerciële diesel

2.3. Banden en wielen

Het volledige wiel (flens + velg + opgeblazen band) moet altijd passen in een U-vormige mal waarvan de uiteinden 250 mm zijn, de meting moet gebeuren op een onbeladen gedeelte van de band. De diameter van de velg is vrij maar mag niet meer zijn dan 18".

Slick banden zijn verboden

Slick banden opgesneden als regenband zijn verboden

Enkel gegroefde banden zijn toegestaan op basis van een ontwerp gehomologeerd bij de FIA Dit ontwerp (profiel) moet gemouleerd (ingegoten) zijn.

2.4. Telemetrie / Communicatie

Elke vorm van draadloze gegevenstransmissie tussen het voertuig en eender welke persoon en/of installatie is verboden, wanneer de wagen zich op de piste bevindt.

De gegevenstransmissie via een tijdelijke fysieke verbinding is enkel in de paddock toegestaan. Een radio communicatiesysteem is toegelaten.

RST Junior Cup: Een radio communicatiesysteem met de rijder en eender welke persoon en/of installatie is NIET toegestaan, op straffe van uitsluiting.

2.5 Stroom – spanningsonderbreker

Een stroomonderbreker is verplicht en moet alle stroom- en spanningscircuits onderbreken: batterij, alternator, verlichting, (met uitzondering van het stof licht zie art 2.8) ontsteking, controle-instrumenten enz. en hij moet eveneens de motor stoppen.

De piloot moet, als hij normaal in zijn stoel zit, met de veiligheidsgordel aan en met het stuurwiel op zijn plaats, alle elektrische circuits kunnen afsluiten door middel van een vonkvrije stroomonderbreker. Deze moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek.

Aan de buitenzijde van de wagen wordt een stroomonderbreker verplicht

Dit aan de onderkant van de voorruitstijl

Deze moet duidelijk aangeduid worden door een symbool bestaande uit een rode vonk in een wit omrande blauwe driehoek met een basis van minstens 12 cm

2.6 Remlichten

Elke wagen zal uitgerust zijn met minstens twee rode remlichten van het type "mistlamp" (minimum verlichte oppervlakte van elk licht: 60 cm²; gloeilampen van minimum 15 watt elk) of twee rem, regenlichten goedgekeurd door de FIA (Technische lijst n°19) die samen met, of in de plaats van, de originele remlichten werken.

Ze moeten geplaatst zijn tussen 1000 mm en 1500 mm boven de grond en van achter zichtbaar zijn. Ze moeten symmetrisch geplaatst worden ten opzichte van de lengteas van de wagen en in hetzelfde dwarsvlak.

Achterlichten uitgerust met LED zijn toegelaten.

Het is sterk aanbevolen de remlichten te laten werken als de handrem wordt gebruik (opgepast: verplicht voor FIA wedstrijden).

2.7. Voor en Achterlichten

Mogen verwijderd worden op voorwaarde dat de daardoor ontstane openingen in het koetswerk worden dichtgemaakt en de bedekkingen moeten overeenkomen met het originele silhouet. In iedere opening mag er een ruimte van 30 cm² vrij blijven voor afkoelingsdoeleinden.

2.8. Stoflicht

Naast de twee bovengenoemde remlichten, moet er een 'naar achter gericht' rood stoflicht van tenminste 21 watt (maximaal 30 Watt) aan de achterzijde het voertuig gemonteerd worden.

De verlichte omgeving van dit stoflicht moet tussen de 60 cm² en 70 cm² zijn en ten opzichte van de centerlijn van de wagen naar achteren wijzen.

Het stoflicht:

- moet geactiveerd kunnen worden door de piloot vanuit zithouding en ingeschakeld blijven tijdens de volledige wedstrijd.
- moet branden zelfs met de hoofdstroomschakelaar in 'uit' stand.
- moet een FIA (technische lijst n° 19) of ASN goedgekeurd model zijn.
- mag niet meer dan 10 cm van de centerlijn van de wagen gemonteerd worden en moet zich minstens 75 cm boven het grondvlak bevinden.

2.9. Remmen

Vrij, maar er moet een dubbel circuit zijn, dat door dezelfde pedaal bediend wordt en in overeenstemming met het volgende: het pedaal zal normaal alle wielen controleren.

In geval van een lek in eender welke leiding of een gebrek/breuk aan het rem verdeelsysteem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen.

Anti-blokkeer remsystemen zijn niet toegelaten.

De remschijven moeten gemaakt zijn van ijzerhoudend materiaal.

Een handrem is toegelaten; hij moet efficiënt zijn en tegelijkertijd de twee voorwielen of de twee achterwielen controleren.

Remvloeistoftanks zijn verboden in de cockpit.

2.10. Trek riem

Een voorste en achterste trekriem zijn verplicht en moeten stevig zijn,

- Met een inwendig gat van minimum 50 mm
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis
- Zich bevinden binnen de omtrek van het koetswerk, gezien van boven.
- Gemakkelijk herkenbaar zijn in een opvallende kleur

Bovendien dient de precieze plaats van deze trekogen aangeduid te worden door een pijl in een Contrasterende kleur.

2.11. Zetels, hechtingen en steunen

De bestuurderszetel moet gehomologeerd zijn door de FIA (8855/1999 of 8862/2009 standaarden) (Zie technische lijsten van de FIA).

De geldigheid is beperkt tot 5 jaar, beginnende van de fabricatie datum vermeld op het verplichte etiket. Een aanvullende verlenging van 2 jaar kan verleend worden door de fabrikant en moet vermeld worden door een aanvullend etiket.

De passagierszetels en de hoedenplank moeten verwijderd worden. Uitgezonderd bij de voertuigen van de SRX cup

Indien de originele zetelhechtingen of steunen veranderd worden, moeten de nieuwe stukken ofwel goedgekeurd worden voor dit gebruik door de fabrikant ofwel in overeenstemming zijn met de volgende specificaties FIA Appendix "J" ART 253 art 16 (zie tekening 253-65)

Voor nieuw te bouwen wagens zie tekening 253-65 B

- 1 Steunen moeten vastgemaakt zijn aan het koetswerk/chassis met ten minste 4 bevestigingspunten per zetel door bouten met een minimum diameter van 8 mm en onderplaten, in overeenstemming met de tekening. De minimum contactoppervlakte tussen steun, koetswerk/chassis en onderplaten is 40 cm² voor elk bevestigingspunt.
Indien snelbevestigingssystemen worden gebruikt, moeten deze in staat zijn om verticale en horizontale krachten van 18000 N op te vangen, niet tezamen toegepast.
Indien rails worden gebruikt voor het verstellen van de zetel, moeten het deze zijn die origineel werden geleverd bij de gehomologeerde wagen of met de zetel.
- 2. De zetel moet vastgemaakt worden aan de steunen met 4 hechtspunten, 2 voor en 2 achter de zetel, door gebruik te maken van bouten met een minimum diameter van 8 mm en in de zetel geïntegreerde versterkingen. Elk bevestigpunt moet in staat zijn om krachten van 15000 N op te vangen, toegepast in gelijk welke richting.
- 3. De minimum dikte van de steunen en onderplaten is 3 mm voor staal en 5 mm voor lichte legering materialen. De minimum lengtemaat van elke steun is 60 mm
- 4. De bestuurdersstoel mag naar achter worden geplaatst, maar niet verder dan het verticale vlak gevormd door de voorkant van de originele achterbank van het voertuig. Het hoogste punt van de bestuurderszetel is bepalend voor de meting.

2.12. Voorruit, vensters en spiegels

De voorruit moet in gelaagd glas of van polycarbonaat zijn, en de vensters moeten van veiligheidsglas of plastic zijn. Indien ze van kunststof zijn, mag de dikte **niet minder dan 4.8mm** zijn. Wagens met gelaagde voorruit die zodanig beschadigd zijn dat de zichtbaarheid serieus wordt belemmerd of indien er een mogelijkheid bestaat op het verder breken tijdens het evenement, zullen uitgesloten worden.

Indien de voorste zijramen origineel zijn moet er een beschermde doorzichtige folie aangebracht worden op de binnen zijde van de ramen.

Gekleurde films zijn toegelaten volgens FIA "Sport Code" Hoofdstuk 17, artikel 211. Synthetische voorruit mogen niet getint zijn.

Getinte glazen voorruit, v.b. warmte werende voorruit, zijn enkel toegelaten indien zij origineel zijn voor deze wagen.

Het inbouwen van een bijkomende voorruitwatertank of één met een grotere inhoud is toegestaan.

Deze tank moet strikt gereserveerd zijn voor het schoonmaken van de voorruit.

Het zicht naar achteren moet worden gewaarborgd door twee externe achteruitkijkspiegels, één aan de rechter- en één aan de linkerkant van de wagen. De achteruitkijkspiegels mogen origineel zijn. Niet originele achteruitkijkspiegels moeten een reflecterend oppervlak hebben van ten minste 90 cm².

2.13. Reserve wielen Verboden.

2.14. Brandstof systeem

2.14.1. Brandstoftank

Indien geen originele brandstoftank is ingebouwd, moet het een veiligheidstank zijn die gehomologeerd is door de FIA (minimum FT3 of FT3 1999 specificatie) in overeenstemming met de specificaties van Artikel 253- 14 en maximum 5 jaar oud is.

De tank, de opvangtank (buffer doos), de pompen en alle componenten van het brandstoftoevoersysteem moeten op minstens 300 mm van het koetswerk in zowel laterale- als lengterichting verwijderd zijn, en zich buiten de cockpit en het motorcompartiment bevinden. In alle gevallen, moet de tank, met inbegrip van de vul pijp, geïsoleerd zijn door een brandwerende wand of door een container, die beiden vuurbestendig en vuurvast zullen zijn, welke infiltratie van brandstof in de cockpit voorkomt en enig contact met de uitlaatpijpen verhindert.

De tanks moeten daadwerkelijk beschermd zijn en veilig aan het chassis of het koetswerk van de wagen vastgemaakt zijn.

Het gebruik van veiligheidsschuim in de tanks is aanbevolen.

Alle brandstofpompen moeten alleen werken als de motor loopt of tijdens de startprocedure.

Het installeren van de brandstoftank volgens het FIA reglement 279 art.6.3 is eveneens toegelaten

Enkel voor SuperNationals

Een andere brandstoftank, voor dit doel ontworpen, kan eveneens toegelaten worden, op voorwaarde dat deze uit een niet brandbaar materiaal vervaardigd is, een max. inhoud heeft van 25 liter en voorzien is van een lascertificaat met een drukattest (0.3 bar), afgeleverd door een erkende organisatie.

De (standaard, vervangende, gehomologeerde, ...) tank moet op een permanente manier bevestigd worden d.m.v. een metalen inklemsysteem.

Voor de bevestiging van de beugels (type *LPG ketels*) moeten bouten met een min. diameter van 8 mm gebruikt worden en, onder elke bout moet een verstevigingsplaat van min. 3 mm dikte met een oppervlakte van min. 20 cm² boven de vloerplaat voorzien zijn.

De resterende openingen – na het verwijderen van de originele tank – moeten afgedicht worden door een paneel met identieke afmetingen.

2.14.2. Brandstof, olie- en koelwatertanks

Zullen geïsoleerd zijn van de cockpit door middel van schotten, zodat in geval van morsen, een lek of breuk aan een tank, geen vloeistof naar de cockpit kan vloeien.

Hetzelfde is van toepassing op de brandstoftanks ten opzichte van het uitlaatsysteem.

De vuldop van de brandstoftank zal niet uitsteken uit het koetswerk en zal lekbestendig zijn.

Het opslaan van brandstof aan boord van de wagen bij een temperatuur van meer dan 10 graden Celsius onder de omgevingstemperatuur is verboden.

Vloeistoftanks zijn verboden in de cockpit met uitzondering van ruitensproeier vloeistof.

2.15. Stuurkolom en stuurinrichting

De stuurinrichting en zijn plaatsing zijn vrij maar enkel een directe mechanische verbinding tussen het stuurwiel en de te besturen wielen is toegelaten.

De wagen moet uitgerust zijn met een veiligheidsstuurkolom afkomstig van een erkend constructeur of van een seriewagen.

Vierwielsturing is verboden.

Antidiefstal uitrustingen moeten verwijderd worden.

Een snel ontgrendelsysteem, (quick release system) conform Artikel 255-5.7.3.9 van de Bijlage J is verplicht voor SuperCar en Super1600 en voor SuperNationals sterk aanbevolen.

2.16. Veiligheidsgordels

Verplicht, met tenminste zes punten in overeenstemming met de FIA specificaties van Artikel 253-6 van FIA Bijlage J.

De twee schouderbanden zullen verschillende hechtingspunten hebben.

2.17. Water radiator

Voor SuperCars en SuperNationals

De waterradiator zijn inhoud en locatie zijn vrij op voorwaarde dat hij zich niet in de cockpit bevind.

Het plaatsen van extra koelventilatoren is toegestaan.

Een radiatorscherm mag ingebouwd worden, op voorwaarde dat er geen versterking van het koetswerk uit voortkomt.

De lucht in- en uitvoer van de radiator doorheen het koetswerk mag maximum dezelfde oppervlakte hebben als de radiator.

Luchtkanalen mogen door de cockpit gaan.

De vloer mag niet gewijzigd worden voor de doorgang van luchtkanalen met uitzondering van artikel 5.2.2.

Voor Super 1600 mag de locatie NIET gewijzigd worden.

2.18.1 Veiligheidsrolkooi

Al de wagens moeten voorzien zijn van een veiligheidsrolkooi gebouwd volgens de regels van FIA Appendix J Artikel 253-8.

2.18.2 Beschermend omhulsel

Waar het lichaam en of de helm van de inzittenden in contact komt met de veiligheidsrolkooi, moet er een brandwerend omhulsel aangebracht worden ter bescherming.

Deze bescherming is verplicht voor al de buizen van het dak vlak zie tekening 253.68 Zie FIA Standard 8857-2001 (zie technische lijst FIA n° 23 *Roll Cage Padding*).

deze rolkooi
bescherming is
verplicht in het dak
vlak enkel aan de
piloot zijde



Tekening 253-68

2.19. Voorruitstijl versterking

Verplicht voor auto's gehomologeerd vanaf 01.01.2006:

- De voorruitstijl moet gemonteerd worden aan elke zijde van de voorste rolbeugel als de afmeting "A" groter is dan 200 mm (Tekening 253-15). De buis kan worden gebogen op voorwaarde dat het recht is in zijaanzicht en dat, in vooraanzicht, de bocht niet meer is dan een hoek van 20°. Het hoogste punt moet minder dan 100 mm van de kruising tussen de voorste en dwars rolbeugel vast gelast worden.

De onderkant moet minder dan 100 mm vanaf de voet van de voorste (lateraal) rolbeugel vast gelast worden (zie tekening 253-52 voor de meting).

Voor bestaande auto's gehomologeerd voor 2006: deze zullen gekeurd worden op hun veiligheid door de technische commissarissen.

2.20. Interieur

Tapijten moeten verwijderd worden.

De bekleding die zich bevindt onder het dashboard en er niet integraal deel van uitmaakt, mag verwijderd worden.

Het is toegelaten het deel van de middenconsole weg te nemen, dat niet de verwarming en instrumenten bevat volgens tekening 279-6. Het dashboard mag geen uitstekende hoeken hebben.

De volledige zetel moet geheel gelegen zijn aan de ene of de andere zijde van het verticale vlak van de lengtemiddellijn van de wagen.

De tussenschotten, die de cockpit van het motorcompartiment en de koffer scheiden, moeten hun originele plaats en vorm behouden.

Hun materiaal moet hetzelfde of sterker zijn dan het originele materiaal.

Het plaatsen van elementen tegen of doorheen één van deze tussenschotten is toegelaten voor zover ze de cockpit niet meer dan 200 mm indringen (horizontaal gemeten van het origineel schot). Deze mogelijkheid is niet van toepassing op de motorblok, het motorcarter, de krukas of cilinderkop.

2.21. Brandblussysteem

SuperCar en Super1600 Elke wagen dient te worden uitgerust met een automatisch brandblussysteem conform aan Artikel 253-7 van Bijlage J van het geldende FIA reglement (Zie technische lijst n°16).

SuperNationals: Elke wagen dient te worden uitgerust met een brandblussysteem of een manuele brandblussers minimum 2kg of AFFF:2.4 liter.

Deze dienen degelijk verankert te zijn en conform aan FIA reglement van Bijlage J Art 253-7 art 7.2 of 7.3 (Zie technische lijst n°16).

2.22. Cockpit ventilatie openingen

Het is toegelaten één of twee dakluiken voor ventilatie in te bouwen in het dak van de wagen, op de volgende voorwaarden:

- maximum hoogte 100 mm
- plaatsing ingebouwd in het eerste derde van het dak
- scharnieren aan de achterkant
- totale maximum breedte van de openingen: 500 mm.

Het verwarmingssysteem mag verwijderd worden.

2.23. Bodem beschermplaat

Het gebruik van bodem beschermplaten is toegelaten op voorwaarde dat deze effectieve beschermingen zijn, die demonteerbaar zijn en die uitsluitend en specifiek gemaakt zijn om de volgende elementen te beschermen: motor, radiator, ophanging, versnellingsbak, benzinetank, overbrenging, uitlaat, brandblussers.

Het totale gewicht van deze bodembescherming mag maximum 20 kg zijn.

2.24 Ballast

Het gebruik van een of meerdere ballasten is toegestaan om het gewicht van de wagen te vervolledigen,

De ballast moet bevestigd worden op de bodem van de cockpit door bouten met kwaliteit 12.9 en met een minimum diameter van 10 mm. Om het uitscheuren te vermijden, wordt aan elk bevestigingspunt een verstevigingsplaat van minimum 40 cm² en 3 mm dikte onder de bodem aangebracht. De bevestiging moet zichtbaar en gemakkelijk te verzegelen zijn door de Technische Commissarissen.

Een beweegbaar ballastsysteem (wanneer de wagen in beweging is), is te allen tijde verboden.

2.25 Versnellingsbaktype

Semiautomatische of automatische versnellingsbakken met elektronische, pneumatische of hydraulische controle zijn verboden.

Differentiëlen met elektronische, pneumatische of hydraulische slip controle die door de piloot kunnen bijgesteld worden terwijl de wagen in beweging is, zijn verboden.

2.26. Deuren, laterale binnenbekleding, motorkap en kofferdeksel

Behalve voor de rijdersdeur, is het materiaal vrij, op voorwaarde dat de originele vorm wordt behouden. Deurscharnieren en buitendeurhandvatten zijn vrij.

De originele sloten mogen vervangen worden maar de nieuwe moeten efficiënt zijn. De originele rijdersdeur moet behouden blijven, sierlijsten mogen verwijderd worden.

De achterdeuren mogen dichtgemaakt worden door te lassen.

De sluitingen van de motorkap en koffer, zowel als de scharnieren zijn vrij, maar elk deksel moet vastgehecht zijn op vier punten en het openen van buitenaf moet mogelijk zijn.

Het originele sluitingssysteem moet verwijderd worden.

In de motorkap mogen openingen gemaakt worden voor ventilatie, op voorwaarde dat zij geen mechanische componenten laten zien.

In alle omstandigheden moeten de motorkappen en kofferdeksels vervangen kunnen worden door de origineel gehomologeerde.

Het is toegestaan de mechanismen voor het openen van de vensters van alle deuren weg te halen of elektrische hendels te vervangen door manuele.

2.27 Aerodynamische middelen

2.27.1 Bumpers

Composiet materiaal is toegestaan, vorm en design zijn vrij met uitzondering van zie tekening 279-3

Een of meerdere openingen zijn toegelaten met een maximum van 2500cm² inclusief de standaard openingen, die in geen geval de structurele vormen en sterkte mogen aanpassen.

De originele bevestiging en kreukelzones mogen verwijderd worden op voorwaarde dat het de basisstructuur van het koetswerk niet verzwakt.

De originele bumperbalk mag vervangen door een stalen buis op voorwaarde dat:

- De diameter niet groter is dan 50 millimeter en maximum 1.5 millimeter dik is
- De positie van de nieuwe bumperbuis mag niet verder ~~voor~~uitsteken dan de originele bumperbalk - De originele bevestigingspunten moeten ongewijzigd blijven.
- De nieuwe bumperbuis mag niet breder zijn dan de originele bumper.

Het is aangeraden om de nieuwe buis links en rechts vast te maken aan het koetswerk d.m.v. een stalen kabel (min Ø 7mm, max Ø 8mm) - zie FIA Appendix J Artikel 279/10.2.1 Bevestiging bumpers dient origineel te blijven.

2.27.2 Achterste aerodynamisch middel

Deze mag maximum de afmetingen hebben bepaald in tekening 279-4

Zelfs indien het voertuig origineel grotere afmetingen heeft dan deze maximale afmetingen, moeten ze overeenkomen met deze tekening.

Aan de uiteinden moet dit aerodynamisch middel het koetswerk vervoegen en volledig passen binnen de frontale projectie van de wagen zonder de achteruitkijkspiegels.

De basis van de doos met inbegrip van de tekening moet deze zijn met de grootste afmetingen. Ze moet horizontaal geplaatst worden.

Verder, mag dit volume sectie per sectie uitgebreid worden, hetgeen wil zeggen dat op elk punt van het achterste aerodynamische middel, elke sectie niet de sectie 450 x 290 x 190 mm mag overschrijden, steunen inbegrepen.

Dit aerodynamische middel moet zich bevinden binnen de frontale projectie van de wagen en binnen de projectie van de wagen van boven gezien. De dikte van het achterste aerodynamisch middel moet minimum 2 mm en maximum 5 mm zijn.

2.28 Spatborden

De definitie van "spatbord" is deze gegeven in FIA Artikel 251-2.5.7. van Bijlage J.

Het materiaal en de vorm zijn vrij, maar de vorm van de wielbogen moet behouden blijven. Dit houdt niet in dat de originele afmetingen dienen behouden te worden. Enige bijkomende spatlappen moeten een minimum dikte hebben van 0.5 mm en een maximum dikte van 2 mm. In alle gevallen, is de maximum toegelaten uitbreiding ter hoogte van de voor- en achteras 140 mm, ten opzichte van de afmetingen

gegeven in de homologatie formulieren van de gehomologeerde wagen. Bij het bekijken van de wagen in bovenaanzicht, met de wielen gericht om recht vooruit te rijden, mogen de volledige wielen niet zichtbaar zijn boven de centerlijn van de wielen.

Bovendien dienen de laterale gedeelten van de voor- en achterbumper het volume van het spatbord te volgen. Openingen voor afkoeling mogen gemaakt worden in de spatborden. Maar, indien ze gemaakt worden achter de achterwielen, moeten ventilatieopeningen het onmogelijk maken de band te zien in horizontale richting. Het is toegelaten mechanische componenten te plaatsen in de spatborden, maar de installatie mag onder geen enkel beding gebruikt worden als versteviging van de spatborden.

Voor SuperNationals

De uitbouw afmeting voor Groep 2, 3 & 4 en de extensies in groep A worden als uitbreiding beschouwd en kunnen dus niet extra in rekening worden gebracht.

2.28.1

In het verleden toegestane afwijkingen zijn persoonlijk en niet overdraagbaar.

2.29. Turbo motoren

Voor drukgevlude motoren is de maximum toegestane cilinderinhoud 2058 cm³ voor benzinemotoren en 2333 cm³ voor diesel motoren. Alle wagens voorzien van een drukgevlude motor moeten voorzien worden van een restrictor, vastgehecht aan de compressorbehuizing.

Al de lucht nodig voor de voeding van de motor moet via deze restrictor gaan, die de volgende normen dient te respecteren:

De maximum interne diameter van de restrictor is 45 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een afstand van minstens 3 mm gemeten in de naar binnen lopende richting loodrecht op het vlak van de bewegende as waarvan het maximum zich bevindt op 50 mm tegenover het vlak gevormd door de uiteinden van het wielblad (zie tekening 254-4).

Deze diameter moet gerespecteerd worden bij gelijk welke temperatuur.

De buitendiameter van de restrictor ter hoogte van de hals, moet kleiner zijn dan 51 mm. Deze diameter moet behouden blijven over een lengte van 5 mm aan elke kant.

Het monteren van de restrictor op de turbolader moet uitgevoerd worden op dergelijke wijze dat het absoluut noodzakelijk is dat er twee schroeven volledig dienen verwijderd te worden van de compressor of van de restrictor, waardoor de restrictor kan verwijderd worden. Het monteren door middel van een puntschroef is niet toegelaten.

Om de restrictor te installeren, is het toegelaten materiaal weg te halen van de compressorbehuizing, en om er aan te voegen, met als enig doel zich te verzekeren van de hechting van de restrictor op de compressorbehuizing. De schroefkoppen dienen voorzien te zijn van gaatjes om een verzegeling toe te laten.

De restrictor moet samengesteld zijn uit één enkel materiaal en mag enkel doorboord worden voor de hechting en de verzegeling, die moet uitgevoerd worden tussen de hechtingsschroeven, tussen de restrictor en de compressorbehuizing en de turbinebehuizing (zie tekening 254-4).

Bij een motor met twee compressors in parallel, is iedere compressor beperkt tot een maximum interne diameter van 32 mm en 38 mm als buitendiameter.

De uitlaatgassen van de wastegate moeten in het uitlaatsysteem van de wagen uitkomen, en mogen op geen enkele manier gerecupereerd worden.

Bovendien mag er geen enkele verbinding bestaan tussen de systemen van de inlaat en de uitlaat.

Waterinjectie is verboden, zelfs als het origineel bestaat op de gehomologeerde motorblok. Het besproeien van de interkoeler is verboden.

De wagens met drukgevlude motoren mogen niet uitgerust zijn met een regelsysteem dat de laderdruk, of het elektronische controlesysteem dat de laderdruk regelt, kan wijzigen via de piloot, wanneer de wagen in beweging is (buiten het gaspedaal).

Keramische componenten, variabele inlaatdiameters en intern regelbare kleppen op turboladers zijn verboden.

Drukgevlude motoren zijn verboden voor de klasse Super1600

2.30 Minimum gewicht

Het gewicht van de wagen wordt gewogen met de piloot aan boord, welke zijn volledige pilotenuitrusting draagt, en met de resterende vloeistoffen op het ogenblik dat de weging plaatsvindt.

Het gewicht voor een: SuperCar minimum:	1.300 kg
Super1600 minimum	1.000 kg
SuperNational: tot 2000cc:	1100 kg
SuperNational meer dan 2000cc:	
meer dan 2000 cm ³ tot 2500 cm ³ :	1130 kg
meer dan 2500 cm ³ tot 3000 cm ³ :	1210 kg
meer dan 3000 cm ³ tot 3500 cm ³ :	1300 kg
meer dan 3500 cm ³ tot 4000 cm ³ :	1380 kg
meer dan 4000 cm ³ :	1470 kg

2.31 Installeren van camera

Het installeren van camera's dient enkel door middel van geschroefde klem rond de rolkooi. Verboden zijn: camerahouders vast gemaakt door middel van een zuignap (zie foto's blz 22)

2.32 Spatlappen

Het is verplicht om bij een achterwiel aangedreven wagen de aangedreven wielen van spatlappen te voorzien

Deze moeten voldoen aan de volgende voorwaarden

- De volledige breedte van de band bedekken
- De spatlappen moeten van een flexibele plastic gemaakt zijn
- Minimum 4 millimeter dik zijn
- Degelijk aan het koetswerk gemonteerd worden
- Maximum 10 cm van de grond blijven



2.33 Hulp middel

Tenzij uitdrukkelijk toegestaan in dit reglement, is het gebruik van ABS / ASR / Tractie controle / EPS of elk ander hulpmiddel verboden.

ARTIKEL 3: WIJZIGINGEN TOEGELATEN SuperCars, BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

3.1 RX Silhouettes, met een verplichte ASN-homologatie, zullen toegelaten worden op voorwaarde dat :

- Ze uitgerust zijn met een 4 wiel aangedreven systeem
- Een motor volgens de twee mogelijkheden
- een atmosferische motor met een maximum inhoud van 3500cc.
- Een turbo motor met een cilinderinhoud van maximum 2058cc en een restrictor van 36 millimeter
- Ze een herkenbaar kunststof koetswerk hebben (bv Audi, BMW, Citroen, Ford, ... enz.) - Ze minimum 1050 kg wegen (piloot en uitrusting inbegrepen).
- De motor centraal in de wagen is geplaatst.
- De cockpit hermetisch afgesloten is
- Buizenchassis van het type Silhouette, berlines, coupés met 4 zitplaatsen of 2+2 zitplaatsen.

Voorbeelden van te gebruiken wagens:

- FFSA Rallycross div. 3 (Frankrijk T3F)
- Erikson RX lite (Zweden)
- Silhouette Solution F TC06
- Silhouette Solution F TC10
- Silhouette Gomez Competition GC10 - Silhouette Renault Megane Trophy - Andere goedgekeurde chassis.

3.2 Koetswerk en onderstel

3.2.1 Koetswerk

Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen. Strip en rubbers mogen verwijderd worden.

De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoont als de oorspronkelijke vloer.

De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.

3.2.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met FIA Artikel 255-5.7.1. Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met tekening 279-1.

Alle metingen zullen uitgevoerd worden ten opzichte van het midden van de voor- en achteras van het gehomologeerde koetswerk. De toegevoegde materialen moeten uit metaal zijn en vast gelast aan het koetswerk.

Om een katalysator te installeren, is het toegelaten een uitholling te maken in de centrale tunnel volgens tekening 279-2.

3.3. Motor

De motor is vrij, maar het motorblok moet komen van een wagenmodel van hetzelfde origineel geregistreerd merk als het originele wagenkoetswerk.

Een "Custom" motor gebouwd volgens het FIA reglement art. 279. 5.4 is eveneens toegelaten.

De motor moet in het originele motorcompartiment geplaatst zijn.

De motor dient tenminste 50% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of van de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden vóór het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen.

Om alle problemen te vermijden, zal de afmeting, vermeld in dit artikel, een tolerantie vertonen van +/- 10 mm voor wat betreft de 50% minimum wat de lengte betreft of van de breedte van de blok Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is niet toegelaten. Inlaatspruitstukken met variabele lengte zijn verboden. Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klepbedieningen en warmteschilden. Het gebruik van magnesium is niet toegelaten in beweegbare delen. Het gebruik van enig keramisch

onderdeel is verboden. Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor).

Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.

Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem (gasklep) is toegelaten.

De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

3.4. Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging.

De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.

Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn.

Vooras :

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot:

- de versteviging van de bestaande verankeringspunten,.
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankeringspunten,
- de wijzigingen die nodig zijn om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.
- het is mogelijk om een ander binnenspatbord te creëren voor montage van de ophanging.

Met uitzondering van subframes die de voor en achterkant verbinden is het voorste subframe vrij voor wat het materiaal en vorm betreft, op voorwaarde dat:

- Het maximum aantal bevestigingspunten aan het carrosserie niet meer dan 6 is.
- Het subframe afneembaar is van de carrosserie (niet gelast).
- Het subframe gemaakt is van metaal. Uitzondering hierop als het subframe voortkomt uit de serieproductie auto.
- De wielkasten moeten voldoen aan FIA Appendix J Art 279 Art. 10.3.12. - Alle draagarmen van de ophanging van metaal zijn
- Verchromen van draagarmen en ophanging is verboden is.

Het verplaatsen van de bevestigingspunten van het subframe is toegestaan (alleen voor Supercars).

Achteras :

Met uitzondering van subframes die de voor en achterkant verbinden is het achterste subframe vrij voor wat, het materiaal en vorm betreft, op voorwaarde dat:

- Het maximum aantal bevestigingspunten aan het carrosserie niet meer dan 6 is en deze punten zich bevinden in de ruimten volgens tekening 279-6
- Het subframe afneembaar is van de carrosserie (niet gelast).
- Het subframe gemaakt is van metaal.
- Binnen de limiet volgens tekening 379-6, is het mogelijk vloer en ophanging bevestiging te wijzigen.

Het met Chromium beleggen van stalen ophangingarmen is verboden.

Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit een homogene metalen materie.

3.5. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het voor-, midden- en achterdifferentieel, zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd

De overbrenging is vrij, maar "traction control" is verboden. Het omvormen naar vierwielaandrijving is toegelaten.

Voor- en achterdifferentieel met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulische of elektrisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Ingeval van een vierwielaangedreven wagen, is het toegelaten een hydraulisch systeem of viscokoppeling toe te voegen aan het centraal differentieel voor het beperken van het slippen, maar dit systeem mag niet regelbaar zijn wanneer de wagen in beweging is.



ARTIKEL 4: WIJZIGINGEN TOEGELATEN Super1600, BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

4.1 Koetswerk

Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen.

Strip en rubbers mogen verwijderd worden.

De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoont als de oorspronkelijke vloer.

De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.

4.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met FIA Artikel 255-5.7.1.

4.3. Motor

De motor is vrij, met een maximum cilinderinhoud van 1600 cm³, maar het motorblok moet komen van een wagenmodel van hetzelfde origineel geregistreerd merk als het originele wagenkoetswerk. De motor moet in het originele motorcompartiment geplaatst zijn.

Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is niet toegelaten.

Inlaatspuitsstukken met variabele lengte zijn verboden.

Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klep bevestigingssystemen en warmteschilden.

Het gebruik van magnesium is niet toegelaten in beweegbare delen.

Het gebruik van enig keramisch onderdeel is verboden.

Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor). Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen.

Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem is toegelaten. De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

Druk gevulde motoren zijn verboden.

4.4 Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging.

De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij.

Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn

Vooras:

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot :

- de versteviging van de bestaande verankering punten,
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankering punten,
- de wijzigingen nodig om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.
- het is mogelijk om een ander binnen spatbord te creëren voor montage van de ophanging De verstevigingen en toevoeging van materiaal mogen niet meer dan 100 mm verder komen dan het verankering punt.

Met de uitzondering van de onderstellen die de voor- en achterkant met elkaar verbinden, is het vooronderstel vrij voor wat betreft het materiaal en de vorm, in acht genomen dat - het demonteerbaar is (niet gelast).

Achteras:

Het is mogelijk de nodige aanpassingen te maken voor het gebruik van een Mc Pherson eenheid.

De tekeningen 279-6 en 279-7 zijn niet van toepassing op deze divisie.
De volledig gehomologeerde achter ophangingen van een Kitcar mogen gebruikt worden.
Noodzakelijke aanpassing aan de carrosserie (chassis) zijn toegelaten.
Het met Chroom beleggen van stalen ophangingarmen is verboden.
Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit een homogene metalen materie.

4.5. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het differentieel zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm een geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd. De overbrenging is vrij, maar tractie controle is verboden.

Differentiëlen met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulische of elektrisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.

Een visco-koppeling is toegestaan indien dit gehomologeerd is op de wagen.



ARTIKEL 5: VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP EN WIJZIGINGEN TOEGELATEN VOOR DE SuperNationals , BIJKOMEND BIJ DE VOORSCHRIFTEN VAN ARTIKEL 2

De voertuigen moeten voorzien zijn van een Nationaal Technisch paspoort van een ASN

5.1. Koetswerk

- A. Het origineel koetswerk moet behouden blijven, behalve voor wat betreft de spatborden en aerodynamische delen. Strip en rubbers mogen verwijderd worden. De ruitenwissers zijn vrij, maar minstens één moet in goede staat van werking zijn.
- B. De originele plaats voor het reserve wiel ("reserve wiel kom") mag vervangen worden door een vlak metalen plaat dat dezelfde dikte vertoont als de oorspronkelijke vloer.
- C. De vloer onder de achterzetel mag met 100 mm verhoogd worden tekening 279-1
- D. De stalen plaat, gebruikt voor deze wijziging, moet dezelfde dikte vertonen als deze van de bodemplaat.

5.2 Het onderstel

Het in serieproductie gemaakt koetswerk en onderstel dienen behouden te blijven, maar de originele basisstructuur mag versterkt worden in overeenstemming met Artikel 255-5.7.1.

De wielbasis en overhang van het serie geproduceerd of gehomologeerd model moet gerespecteerd worden.

De meting zoals beschreven in FIA 2017 Appendix J - 279 Art 3.2 en 3.2.1.

Het koetswerk mag veranderd worden in overeenstemming met tekening 279.6..

De vloer in de cockpit mag NIET gewijzigd worden met uitzondering van artikel 5.2.1.C.& D.

Luchtstroom door de vloer is verboden .Elke overtreding hierop zal bestraft worden met een extra ballast van 30 kg boven op het minimum gewicht van de wagen.

Een luchtstroom door de volledige vloer van de wagen is verboden.

5.3. "Skirts" Dorpel verbreding.

Het plaatsen van "skirts" dorpel verbreding is toegestaan op voorwaarde dat

- a) het materiaal bestaat uit aluminium met een maximale dikte van 1,5 mm of uit kunststof met een dikte van maximum 5 mm.
- b) er geen versteviging is ingebouwd
- c) ze niet breder zijn dan de spatborden gemeten van voor naar achter in rechte lijn
- d) er minimum 3 inspectie gaten voorzien zijn met een diameter van 30 mm aan de onderkant

5.4. Motor

De motor moet in het compartiment geplaatst worden dat voor de originele motor voorzien werd. I.v.m. de positie van de motor zijn de volgende opties toegelaten voor lengterichting motoren:

- Origineel als in de productie wagen volgens homologatie van de fabrikant of
- Tenminste 38% van de lengte van het motorblok (voor longitudinale motoren) of van de breedte van het motorblok (voor transversale motoren) dient zich te bevinden vóór het verticaal vlak, gevormd door de assen van de voorwielen.

Een uitbreiding van maximum van 110 mm in het schutbord (firewall) is toegelaten.

Om alle problemen te vermijden, zal de afmeting, vermeld in dit artikel, een tolerantie vertonen van +/- 10 mm.

Configuraties met twee motoren zijn niet toegelaten tenzij op deze manier gehomologeerd.

Variabele kleptiming is enkel toegestaan integraal zoals gemonteerd op serievoertuig van dat type motor. Bediening van de variabele kleptiming dient ongewijzigd en integraal van deze standaardmotor te worden overgenomen en mag niet worden gemonteerd op een in serie niet met variabele kleptiming voorziene motor.

Inlaatspuitsstukken met variabele lengte zijn verboden.

Titanium is niet toegelaten, behalve voor de drijfstangen, de in- en uitlaatkleppen, de klepbediening en warmteschilden.

Het gebruik van enig keramisch onderdeel is verboden. Inwendig en/of uitwendig verstuiven of injecteren van water of enige andere substantie welke dan ook is verboden (andere dan brandstof voor de normale verbrandingsdoeleinden in de motor).

Het gebruik van koolstof of composietmateriaal is beperkt tot koppelingsplaten, spanningsvrije bekledingen en luchtgeleidingen. Enkel een directe mechanische verbinding tussen het gaspedaal en het motorlaadsysteem is toegelaten. De tunnels gebruikt voor de doorgang van de uitlaat moeten open blijven naar buiten over minstens twee derden van hun totale lengte.

5.5.1 Turbo motoren (SuperNational PLUS)

Voor drukge vulde motoren is de maximum toegestane cilinderinhoud 2058 cm³ voor benzinemotoren en 2333 cm³ voor diesel motoren. Alle wagens voorzien van een drukge vulde motor moeten voorzien worden van een restrictor, vastgehecht aan de compressorbehuizing.

Al de lucht nodig voor de voeding van de motor moet via deze restrictor gaan, die de volgende normen dient te respecteren:

De maximum interne diameter van de restrictor is 45 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een afstand van minstens 3 mm gemeten in de naar binnen lopende richting loodrecht op het vlak van de bewegende as waarvan het maximum zich bevindt op 50 mm tegenover het vlak gevormd door de uiteinden van het wielblad (zie tekening 254-4).

Deze diameter moet gerespecteerd worden bij gelijk welke temperatuur.

De buitendiameter van de restrictor ter hoogte van de hals, moet kleiner zijn dan 51 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een lengte van 5 mm aan elke kant.

Het monteren van de restrictor op de turbolader moet uitgevoerd worden op dergelijke wijze dat het absoluut noodzakelijk is dat er twee schroeven volledig dienen verwijderd te worden van de compressor of van de restrictor, waardoor de restrictor kan verwijderd worden. Het monteren door middel van een puntschroef is niet toegelaten.

Om de restrictor te installeren, is het toegelaten materiaal weg te halen van de compressorbehuizing, en om er aan te voegen, met als enig doel zich te verzekeren van de hechting van de restrictor op de compressorbehuizing. De schroefkoppen dienen voorzien te zijn van gaatjes om een verzegeling toe te laten.

De restrictor moet samengesteld zijn uit één enkel materiaal en mag enkel doorboord worden voor de hechting en de verzegeling, die moet uitgevoerd worden tussen de hechtingsschroeven, tussen de restrictor en de compressorbehuizing en de turbinebehuizing (zie tekening 254-4).

Bij een motor met twee compressors in parallel, is iedere compressor beperkt tot een maximum interne diameter van 32 mm, en 38 mm als buitendiameter.

De uitlaatgassen van de waste gate moeten in het uitlaatsysteem van de wagen uitkomen, en mogen op geen enkele manier gerecupereerd worden.

Bovendien mag er geen enkele verbinding bestaan tussen de systemen van de inlaat en de uitlaat.

Waterinjectie is verboden, zelfs als het origineel bestaat op de gehomologeerde motorblok. Het besproeien van de interkoeler is verboden.

De wagens met drukge vulde motoren mogen niet uitgerust zijn met een regelsysteem dat de laderdruk, of het elektronische controlesysteem dat de laderdruk regelt, kan wijzigen via de piloot, wanneer de wagen in beweging is (buiten het gaspedaal).

Keramische componenten, variabele inlaatdiameters en intern regelbare kleppen op turboladers zijn verboden.

Variabele kleptiming is verboden voor turbo motoren

5.5.2. Turbo motoren (Supernational MIN)

Maximale cilinderinhoud :

2000cc voor atmosferische motoren

1600cc voor druk gevulde motoren

De maximum interne diameter van de restrictor is 30 mm.

Deze diameter moet behouden blijven over een afstand van minstens 3 mm gemeten in de naar binnen lopende richting loodrecht op het vlak van de bewegende as waarvan het maximum zich bevindt op 50 mm tegenover het vlak gevormd door de uiteinden van het wielblad (zie tekening 254- 4).

Deze diameter moet gerespecteerd worden bij gelijk welke temperatuur.

De buitendiameter van de restrictor ter hoogte van de hals, moet kleiner zijn dan 36 mm. Deze diameter

moet behouden blijven over een lengte van 5 mm aan elke kant.

Het monteren van de restrictor op de turbolader moet uitgevoerd worden op dergelijke wijze dat het absoluut noodzakelijk is dat er twee schroeven volledig dienen verwijderd te worden van de compressor of van de restrictor, waardoor de restrictor kan verwijderd worden. Het monteren door middel van een puntschroef is niet toegelaten.

Om de restrictor te installeren, is het toegelaten materiaal weg te halen van de compressorbehuizing, en om er aan te voegen, met als enig doel zich te verzekeren van de hechting van de restrictor op de compressorbehuizing. De schroefkoppen dienen voorzien te zijn van gaatjes om een verzegeling toe te laten.

De restrictor moet samengesteld zijn uit één enkel materiaal en mag enkel doorboord worden voor de hechting en de verzegeling, die moet uitgevoerd worden tussen de hechtingsschroeven, tussen de restrictor en de compressorbehuizing en de turbinebehuizing (zie tekening 254-4).

De uitlaatgassen van de wastegate moeten in het uitlaatsysteem van de wagen uitkomen, en mogen op geen enkele manier gerecupereerd worden.

Bovendien mag er geen enkele verbinding bestaan tussen de systemen van de inlaat en de uitlaat.

Waterinjectie is verboden, zelfs als het origineel bestaat op de gehomologeerde motorblok. Het besproeien van de intercooler is verboden.

De wagens met drukgevlude motoren mogen niet uitgerust zijn met een regelsysteem dat de laaddruk, of het elektronische controlesysteem dat de laaddruk regelt, kan wijzigen via de piloot, wanneer de wagen in beweging is (buiten het gaspedaal).

5.6. Ophanging

Wagens moeten uitgerust zijn met een veerophanging. De werkwijze en het concept van het ophangingsysteem zijn vrij. Schroefveren zijn verplicht en ze moeten van metaal zijn.

Vooras :

Wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) zijn beperkt tot :

- de versteviging van de bestaande verankeringpunten,
- het toevoegen van materiaal voor het bijmaken van nieuwe verankeringpunten,
- de wijzigingen nodig om te zorgen voor vrije ruimte voor ophangingarmen, aandrijfassen, wielen en banden.
- het is mogelijk om een ander binnenspatbord te creëren voor montage van de ophanging

De verstevigingen en toevoeging van materiaal mogen niet meer dan 100 mm verder komen dan het verankeringpunt.

Met de uitzondering van het onderstel (frame/chassis) die de voor- en achterkant met elkaar verbinden, is het vooronderstel vrij voor wat betreft het materiaal en de vorm, in acht genomen dat : - het demonteerbaar is (niet gelast).

Achteras :

De wijzigingen aan het koetswerk (of chassis) voor de aanpassing van de gewijzigde verankering- en zwenkpunten zijn beperkt tot deze van de tekening 279-6

- Binnen de limiet volgens tekening 279-6, is het mogelijk vloer en ophanging bevestiging te wijzigen. Het gebruik van actieve ophanging is verboden.

Het met Chromo beleggen van stalen ophangingarmen is verboden. Alle ophangingarmen moeten gemaakt worden uit metaal.

Hydropneumatische ophangingsystemen zijn toegelaten, op voorwaarde dat zij geen actieve controle hebben.

5.7. Overbrenging

Eender welke sensor, contactpunt of elektrische draad aan een van de 4 wielen, aan de versnellingsbak en aan het voor of achter differentieel, zijn verboden.

Enkel één sensor voor de aanduiding van de versnelling is toegestaan op de versnellingsbak, op voorwaarde dat het enkel een sensor, draad, scherm een geheel is, volledig onafhankelijk van het motormanagementsysteem en dat deze draad in een contrast kleur is uitgevoerd

De overbrenging is vrij, maar "tractie control" is verboden. Voor- en achter differentieel met beperkt slipvermogen moeten mechanisch zijn.

"Mechanisch beperkt slipvermogen differentieel" betekent elk systeem dat puur mechanisch werkt, dus zonder de hulp van enig hydraulisch of elektrisch systeem. Een visco-koppeling wordt niet beschouwd als een mechanisch systeem.



ARTIKEL 6: VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP EN WIJZIGINGEN TOEGELATEN VOOR DE Formula Rallycross Sprintcars

6.1. DEFINITIE

Sprintcars zijn speciaal voor de autosport gebouwde 1-zitters, met in verhouding geringe afmetingen. Bedoelt om jongeren, maar ook gevorderde en nieuwkomers, kennis te laten maken met de autosport in zijn algemeen. Een voertuig dat door zijn constructie een gevaar vormt, of het aanzien van de autosport in een kwaad daglicht stelt, kan voor een wedstrijd worden uitgesloten.

6.2. AFMETINGEN

De Sprintcars moeten aan de volgende afmetingen voldoen:

- | | |
|--|----------|
| - Maximaal toegelaten totaal lengte: | 2600 mm. |
| - Maximaal toegelaten breedte (inclusief banden enz.): | 1600 mm. |
| - Maximaal toegelaten hoogte: | 1500 mm. |

6.3. GEWICHT

- Het minimale gewicht van de Sprintcar dient 300 Kg te zijn.
- Het gewicht moet op elk moment van de wedstrijd voldoen aan bovenstaande eis. Het gewicht van de Sprintcar wordt bepaald zonder coureur en zonder het bijvullen/ of aflaten van brandstoffen en/of vloeistoffen. Eventueel wordt de auto voor het wegen gereinigd.

6.4. TRANSPONDER

Elke Sprintcar dient voorzien te zijn van een AMB/Mylaps transponder TranX260. De deelnemer is verantwoordelijk dat hij/zij het transpondernummer meldt op het inschrijfformulier en dat deze tijdens alle ritten van een wedstrijd werkt.

De transponder dient voor in de neus van de Sprintcar gemonteerd te worden op een maximale hoogte van 300 mm van het wegdek. En binnen 300 mm. vanaf het voorste punt van het voertuig.

6.5. MOTOR

Er worden alleen maar seriematig vervaardigde 4-takt motoren toegelaten, als aandrijving van het voertuig, met een maximale cilinderinhoud van 650cm³, en maximaal 4 cilinders. De motor moet van een personenauto of motorfiets zijn, die zijn vervaardigd in een serie van minstens 1000 stuks. Bij deze regeling dient de deelnemer zelf voor een bewijs zorg te dragen.

- De gaskleppen/gasschuif bediening moet uitgerust zijn met een beveiligingssysteem, dat te allen tijde de gaskleppen/gasschuiven sluit. Het gasklep/gasschuif systeem dient uitgerust te zijn met 2 veren.
- Veranderingen aan het "draaiende gedeelte" van de motor zijn niet toegestaan.
- Het is niet toegestaan om de motoren te voorzien van drukvulling d.m.v. bijvoorbeeld turbo's, of compressors in de ruimste zin van het woord.
- In dit reglement worden de volgende delen onder de noemer "draaiende gedeelte" beschouwd: Cilinderkop inclusief de inlaat- en uitlaatkanalen. Motorblok inclusief krukas, drijfstangen, zuigers, cilinders, vliegwiel, enz. Inlaat- en uitlaatkanalen die niet demontabel zijn van de cilinderkop.
- Vrij van aanpassingen zijn de volgende delen: Uitlaatsysteem vanaf de cilinderkop. Inlaatsysteem tot aan de cilinderkop. Ontsteking en injectie/carburateur systeem. Elektrisch systeem.
- De volgende aanpassingen aan de motoren, ter bevorderingen van de levensduur zijn toegestaan:
 - Aanpassingen aan het koelsysteem inclusief waterpomp, Thermostaat, radiator, slangen en leidingen.
 - Aanpassingen aan het smeersysteem waar onder dry-sump systemen, carterplaten, Carterpan aanpassingen, oliekoelers, enz.

6.6. VERNELLINGSBAK EN KOPPELING

- Alleen de achterwielen mogen aangedreven worden. Geen enkele vorm van vierwielaandrijving is toegestaan
- De aandrijving van de motor naar de wielen mag alleen op mechanische wijze plaatsvinden.
- Het aanpassen van de versnellingsbak en koppeling is vrij.
- De koppeling mag voorzien zijn van een zogenaamd "slipperclutch" systeem.
- De bediening van de versnellingsbak en koppeling is vrij.

6.6.1. Achteruit versnelling

Een functionerende achteruit versnelling, die door de bestuurder in normale zitpositie ingeschakeld kan worden, is vereist.

6.6.2. Differentieel

Het differentieel is vrijgesteld.

6.7. UITLAATSYSTEEM EN UITLAATGELUID

- Vanaf de cilinderkop uitgang is het uitlaatsysteem vrijgesteld.
- Een goed werkende katalysator is verplicht.
Geadviseerd wordt om een FIA/KNAF gehomologeerde katalysator te monteren.
- De Sprintcar moet te allen tijde voldoen aan de geluidseisen gesteld door de organiserende vereniging.
- Maximum aantal te produceren dB's is 75 gemeten met de geluidsdrukmeter geplaatst op stand 'A' en 'Slow' en de microfoon geplaatst op 10 m. afstand in het verlengde van de uitlaatpijp, met de motor draaiende op 4000 tpm.
- Als een deel of het volledige uitlaatsysteem gedurende de race afbreekt, dient deze voor de volgende start/heat weer te zijn gemonteerd.
- T.b.v. de geluidscontrole dient iedere auto voorzien te zijn van een deugdelijk werkende toerenteller.

6.8. WIELOPHANGING

Alle wielophang systemen dienen geveerd, en uitgerust te zijn met schokdempers. Starre assen zijn hiermee verboden.

6.9. REMSYSTEEM

Een op alle vier wielen werkend hydraulisch remsysteem is vereist. Het remsysteem moet voorzien zijn van een gescheiden remsysteem. De remwerking mag op geen enkel wiel uitschakelbaar zijn.

6.10. BESTURING

Uitsluitend de voorwielen mogen door een gesloten rond- of ovalen-stuur bediend worden.

- De bediening van het stuur mag uitgevoerd worden met een zogenaamd tandheugel-stuurhuis als d.m.v. een deugdelijke ketting overbrenging.
- De overbrenging tussen het stuurwiel en het stuurhuis dient voorzien te zijn van een schuifstuk, dat er voor zorgt dat bij een impact, de stuurstang niet in de cockpit wordt geduwd. Dit zogenaamde "schuif- of kreukelstuk" moet een slag kunnen maken van minimaal 50 mm. Wanneer er 2 kruiskoppelingen gemonteerd zijn hoeft het stuurmechanisme niet voorzien te zijn van een schuifstuk. Deze dienen dan echter wel onder een hoek van elkaar gemonteerd te worden.

6.11. VELGEN EN BANDEN

Uitsluitend stalen of aluminium velgen zijn toegestaan.

6.11.1. Banden

Afhankelijk van de baan ondergrond heeft men de keus uit twee type banden:

1. Circuit banden voor banen met asfalt en gravel. (harde banen)

Banden toegestaan als circuit banden:

- Goldspeed/Maxxis hardheid kleurcode: grijs
- Goldspeed/Maxxis hardheid kleurcode: geel

Deze banden dienen zowel voor als achter gemonteerd te zijn tijdens de circuit wedstrijden.

De kleurcode van de gemonteerde banden, dient te allen tijde door de coureur aangetoond te worden, aan de technische commissie.

Banden zonder profiel, de z.g. "slicks" zijn verboden.

2. Zandbanden voor de echte autocross zandbanen.

- Zandbanden zijn vrij.
- Uitgezonderd zijn spijkerbanden, dubbele banden, en hulpmiddelen zoals kettingen, enz.

6.11.2. Bandenwarmers

Bandenwarmers of/en elke andere vorm van banden voorverwarming is verboden.

6.12. CARROSSERIE EN FRAME

- De carrosserie delen dienen uit een materiaal te bestaan met een minimale dikte van 0,5mm.
- De carrosserie delen mogen geen scherpe/spitse uitstekende delen bevatten.
- Aan de voorzijde dient de carrosserie ten minste tot aan de hoogte van de het midden punt van het stuurwiel te reiken.
- Aan de zijkant dient de carrosserie minstens 30 cm hoog zijn, gemeten vanaf de bodem van het frame.

6.12.1. Frame inrij-beveiliging

- 6.12.1.1 Een zijdelings inrijsteun van buis met een minimale afmetingen van 20x2 mm. is verplicht. Deze constructie dient tussen de voor en de achterwielen gemonteerd te zijn en moet verbonden zijn met het hoofdframe.
- 6.12.1.2 De inrijsteun moet een minimale lengte hebben van minimaal 50% van de wielbasis.
- 6.12.1.3 De inrijsteun dient aan de buitenzijde een hoogte te hebben van de naafhoogte - / + 50 mm.

6.12.2. Spatborden

Vanaf het seizoen 2011 word geadviseerd om de Sprintcar te voorzien van spatborden. De Spatborden dienen op zowel de voor als de achterwielen te zijn aangebracht. De spatborden dienen minstens 1/3 deel van de omtrek van het wiel en de gehele breedte van de band af te dekken.

Zonder coureur aan boord dient het spatbord aan de achterzijde minimaal 3 cm onder het hart van het wiel uit te komen. De spatschermen mogen geen gaten bevatten, mogen geen scherpe of uitstekende delen bevatten.

6.13. COCKPIT EN STOEL

6.13.1. Voorruit gaas

- 6.13.1.1 Het voorruit gaas dient de gehele voorzijde van de coureurs ruimte bedekken.
- 6.13.1.2 De mazen van het gaas dienen een minimale maat te hebben van 10 mm. x 10 mm. en een maximale maat van 25 mm x 25 mm.
- 6.13.1.3 De draad van het gaas dient een minimale dikte te hebben van 2 mm.

6.13.2. Stoel

Een deugdelijk ingebouwde stoel met kopsteun is verplicht.

6.13.3. Dak

De Sprintcar dient voorzien te zijn van een gesloten dak boven de zitplaats van de coureur.

Het dak moet bestaan uit een stalen plaat van minimaal 1mm. dik, en dient vast gelast te zijn aan de bovenzijde van de rolkooi, met minimaal 16 kettinglassen.

6.13.4. Cockpit en voertuigbodem

- 6.13.4.1 Geen enkel deel in en om de cockpit mag scherp of spits zijn.
- 6.13.4.2 Tussen het hoofd van de coureur(inclusief helm), en de onderzijde van het dak, dient in normale zitpositie, met de gordels aan, minimaal 50 mm. ruimte te zitten.
- 6.13.4.3 Er mogen zich geen mechanische delen van de aandrijving in de coureurs ruimte bevinden.
- 6.13.4.4 Voor de beide zijde van de coureursruimte is de volgende afscherming verplicht:
- Deze openingen moeten compleet gesloten zijn, om te verhinderen dat de handen en/of armen van de coureur buiten het hoofdframe kunnen komen. Deze afscherming dient als volgt uitgevoerd te worden:
 - D.m.v. een geweven net met openingen van maximaal 60 mm x 60 mm. (het z.g. tennisnet). Het net dient aan de bovenzijde deugdelijk bevestigd te zijn, en moet aan de onderzijde van zowel binnen als buitenzijde snel geopend te kunnen worden.
 - D.m.v. stalen beschermingsgaas met een minimale gaten maat van 60 mm x 60 mm. De draad dikte dient minimaal 2 mm te zijn. Het beschermingsgaas dient met minimaal twee scharnieren aan de bovenzijde van het frame bevestigd te zijn. Aan de onderzijde van het

- beschermingsgaas dient een vergrendeling aangebracht te zijn, die zowel van binnen als van buiten snel te openen is.
- 6.13.4.5 De Sprintcar dien voorzien te zijn van een gesloten bodemplaat uit metaal, met een minimale dikte van 2 mm.
- De bodemplaat moet het hoofdframe bedekken vanaf de voorzijde tot minimaal aan de afschermplaat achter de stoel.
- In de bodem mogen maximaal 2 gaten zijn voorzien, met een maximale diameter van 60 mm per gat.

6.14. Verlichting

- Elke Sprintcar dient uitgerust te zijn met drie rode lampen uitgevoerd te zijn. Elke lamp dient een licht oppervlakte te hebben van 60 Cm², en van minimaal 21 Watt sterke gloeilampen voorzien te zijn. Als alternatief voor bovenstaande lampen, kunnen rode met minsten 40 dioden uitgeruste LE lampen toegepast worden.
- De beide buitenste lampen dienen als remlicht te functioneren, de middelste lamp wordt als stoflicht aangeduid en dient onder alle omstandigheden te branden.

6.15. Accu

- Een accu moet ingebouwd zijn, om de motor op elk moment in de wedstrijd te kunnen starten.
- De accu moet deugdelijk bevestigd zijn, en de accupolen dienen afgeschermd te zijn.
- Als er een "natte" accu in de cockpit gemonteerd is, dient deze in een afgesloten bak gemonteerd te zijn, of d.m.v. een plaat afgeschermd te zijn van de coureur.
- Bij een z.g. droge accu hoeft deze niet afgeschermd te zijn van de coureur.

6.16. LEIDINGEN

- Benzine-, olie- en remleidingen dienen tegen beschadigingen (steenslag, Corrosie, breuk mechanische delen) beschermt te worden.
- De brandstofleidingen dienen wanneer deze geplaatst zijn in de coureurs ruimte, beschermt zijn tegen brandgevaar.
- In de coureurs ruimte mogen met uitzondering van de remleidingen, de leidingen geen koppelstukken bevatten.

6.17. BRANDSTOFTANK

- Voorgeschreven is een brandstoftank vervaardigd uit metaal met een maximale inhoud van 15 ltr.
- Geadviseerd wordt om de tank te vullen met het z.g. "anti-explosie" schuim.
- De tank dien deugdelijk bevestigd te worden, en mag zich niet in de coureursruimte bevinden.
- De brandstoftank dient te allen tijde afgeschermd te worden van de coureurs ruimte en de motor. De ruimte tussen de tank en de motor dient minimaal 50 mm te bedragen.

6.18. STARTNUMMER

- Elke Sprintcar dient aan de zijkanten voorzien te zijn van een startnummer.
- De achtergrondkleur voor de startnummers dient wit te zijn, met een oppervlakte van 30x30 cm. En de cijfers dienen een minimale afmeting te hebben van 20x8 cm. De kleur van de cijfers is zwart.
- Aan de voorzijde dient er een goed leesbaar startnummer zichtbaar te zijn, met een minimale grootte van 10x5 cm.
- Tevens moet er een startnummer op het dak zichtbaar zijn vanuit de wedstrijdstoren.
- De organisator heeft het recht reclame (max. 20x8cm.), aan de bovenzijde binnen het witte vlak op de beide zijkanten van de Sprintcar, aan te laten brengen.

6.19. VEILIGHEIDSUITRUSTING

6.19.1. Sleepoog

- 6.19.1.1 Elke Sprintcar dien aan zowel voor- als achterzijde voorzien te zijn van een deugdelijk sleepoog.
- 6.19.1.2 De sleepogen mogen van bovenaf gezien, niet buiten de contouren van de Sprintcar uitkomen.

6.19.2. Hoofdstroom schakelaar

Een hoofdstroom schakelaar is verplicht.

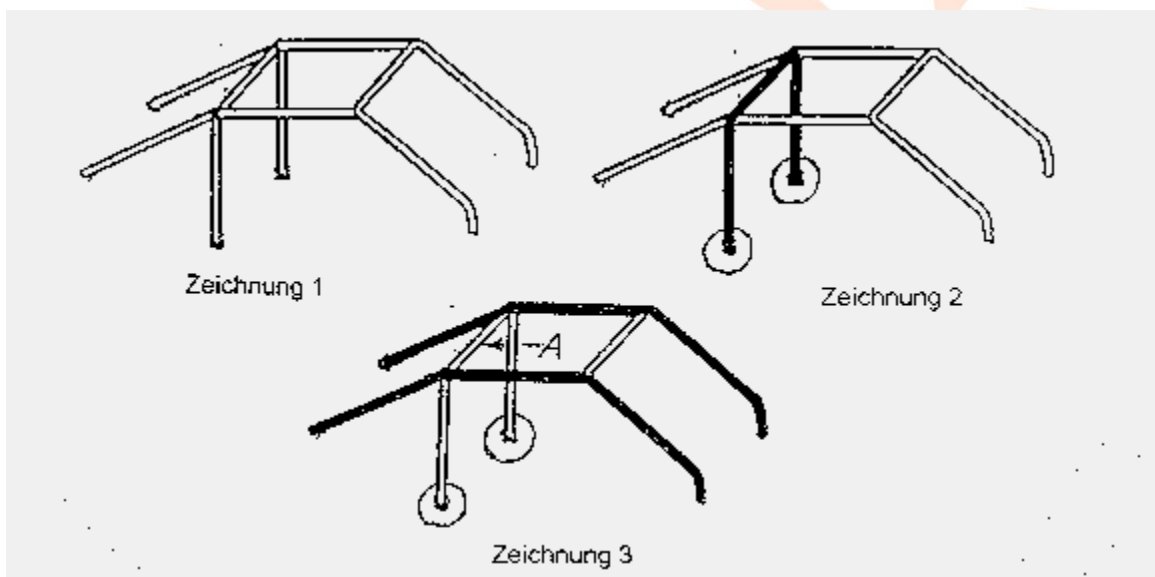
- 6.19.2.1 Deze moet alle elektrische delen (accu, dynamo, ontsteking, enz.) en de motor onderbreken.
- 6.19.2.2 De hoofdstroom schakelaar dient van zowel binnen- als buitenzijde uitgeschakeld te kunnen worden.
- 6.19.2.3 De hoofdstroomschakelaar moet duidelijk worden aangegeven d.m.v. een blauwe sticker met daarop een rode bliksemschicht. De sticker dient minimaal in een straal van 5 cm. gemonteerd te worden van de hoofdstroomschakelaar buitenbediening.

6.19.3. Veiligheidsgordel

- 6.19.3.1 Een FIA-gehomologeerde 4-puntsgordel met een draaisluiting volgens FIA-norm is verplicht. Geadviseerd wordt om een 5- of 6-punts gordel te monteren.
- 6.19.3.2 De gordelpunten dienen op een deugdelijke manier gemonteerd te worden aan het frame, en niet aan de stoel of stoelbevestigingen.

6.19.4. Rolkooi

- 6.19.4.1 De rolkooi dient vervaardigd te zijn uit buizen met een minimale afmeting van 38 mm x 2 mm geadviseerd wordt om de buis te vervaardigen van een materiaal met een afmeting van 40 mm x 2 mm. (buitendiameter en wanddikte).
- 6.19.4.2 Voor de overige buizen geldt een minimale maat van 30 mm x 2 mm.
- 6.19.4.3 Als materiaal is minimaal, naadloze, koudgetrokken staal met een minimale treksterkte van 350 N/mm² verplicht.
- 6.19.4.4 De rolkooi dient minimaal uitgevoerd zijn zoals in tekening 1



- 6.19.4.5 De hoofdbeugel dient uitgevoerd te zijn volgens tekening 2 en 3. De in tekening 2 en 3 vet afgebeelde beugels zijn de hoofdbeugels en dienen doorlopend te zijn. Tussen het bovenste punt van de helm en het bovenste punt van de hoofdbeugels moet zich een afstand van minstens 50 mm. bevinden.
- 6.19.4.6 In de hoofdbeugel aangegeven met A in tekening 3 dient minimaal een schoor gemonteerd te worden, met dezelfde dikte als de hoofdbuis.

6.19.5. Motorafscherming

Tussen de cockpit en de motor dient een gesloten metalen afscherming gemonteerd te zijn, van minimaal 1 mm dik. Deze dient vanaf de bodem tot het dak de motor af te schermen van de bestuurder.

6.20. VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN VOOR DE COUREUR

Elke coureur moet:

- Een goed vastgemaakte helm dragen die is voorzien van het ECE 2205 keurmerk of hoger, of een FIA goedgekeurde helm.
- Een 1-laags brandwerende overall dragen.
- Brandwerend of wollen handschoenen, schoenen en ondergoed dragen.
- Een stofbril dragen
- D.m.v. een FIA goedgekeurde 4-punts veiligheidsgordel dient de coureur vastgezet te worden. Geadviseerd word om een goedgekeurde 5-of 6-punts gordel te gebruiken.
- De coureur dient een brandvrije nekband te dragen. Geadviseerd wordt om een z.g. goedgekeurde neckbrace te dragen. (Leatt-brace, HANS-systeem).



ARTIKEL 7: VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP EN WIJZIGINGEN TOEGELATEN VOOR DE RST Junior Cup

7.1. Toegelaten auto's

Speciaal gefabriceerde RST.

7.2. Toegestane wijzigingen en voorschriften

Alle wijzigingen die niet door dit reglement zijn toegestaan zijn absoluut verboden.

De enige werkzaamheden die aan de auto verricht mogen worden zijn die, welke noodzakelijk zijn voor het normale onderhoud of voor het vervangen van onderdelen die onbruikbaar zijn geworden tengevolge van slijtage of ongelukken.

De wijzigingen en aanvullingen welke zijn toegestaan worden hierna nader gespecificeerd.

Onderdelen welke door slijtage of ongelukken onbruikbaar zijn geworden mogen alleen vervangen worden door een onderdeel dat geheel identiek is aan het beschadigde of onbruikbare deel, **tenzij anders omschreven in het reglement.**

7.3. Minimum gewicht

Het minimum gewicht van de RST is vastgesteld op 620kg.

Dit is het werkelijke minimumgewicht van het voertuig, zonder personen of bagage aan boord.

- Alle vloeistofhouders/tanks (smering, koeling, remmen) dienen op het door de fabrikant voorziene niveau te zijn.
- Het voertuig moet ten alle tijden aan het minimum gewicht voldoen.
- Het toevoegen van ballast is verboden.

7.4. Motor

De motor moet volledig standaard zijn volgens onderdelen lijst, p/n 9098672, zie §2 bijlage 1 **en voldoen aan de specificaties zoals beschreven in bijlage 2.**

7.4.1. Ontsteking

Merk en type van de bougies alsmede de bougiekabels is vrij.

7.4.2. Brandstofinspuiting

Het originele brandstofinjectiesysteem moet behouden blijven, hier mogen geen wijzigingen aan worden gedaan.

7.4.3. Smering

Merk en type van het oliefilter is vrij.

7.4.4. Inlaat

Luchtfilter is vrij, maar mag niet verwijderd worden.

7.4.5. Uitlaat

Uitlaatsysteem moet zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst zie, §8 bijlage 1.

Het toepassen van een standaard katalysator volgens p/n 1099727 in bijlage 1 is verplicht, race katalysator is niet toegestaan.

7.4.6. Koeling

Het koelsysteem moet zijn uitgevoerd volgens de onderdelen lijst, zie §11 bijlage 1.

Het is verplicht om een beschermkap te hebben tussen de koelwater reservoir dop en de rijder.

7.5. Transmissie

7.5.1. Koppeling

Koppelingsplaat is vrij maar niet wat betreft afmeting (180mm +/- 2mm).

Drukgroep moet standaard zijn, zie onderdelen lijst, p/n 1041766, zie bijlage \$7 bijlage 1. Echter deze mag vervangen worden door een after-market onderdeel mits deze overeenkomst qua materiaal, gewicht, afmetingen en werking met het eerder gemelde originele onderdeel 1041766.

Vliegwiel moet zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, p/n 1099057, zie \$7 bijlage 1 en bijlage 2 art. 320.

7.5.2. Versnellingsbak

Versnellingsbak moet zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, p/n 9098747, zie \$6 bijlage 1.

De volgende versnellingsbakverhoudingen zijn toegestaan:

Overbrenging	Variant 1	Variant 2
1 ^e	3,154	3,154
2 ^e	1,926	1,926
3 ^e	1,281	1,414
4 ^e	0,951	1,108
5 ^e	0,756	0,878
Achteruit	3,620	3,620
Eind overbrenging	4,059	4,059

Bediening van de versnellingsbak geschied mechanisch en het schakelpatroon mag niet worden gewijzigd. Versnellingspook en kabels zijn vrij mits originele Ford onderdelen worden gebruikt.

7.5.3. Differentieel

Een mechanisch sperdifferentieel is verboden.

Alleen het originele differentieel is toegestaan, zie bijlage 3.

7.5.4. Aandrijfassen

Aandrijfassen moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie \$4 bijlage 1.

7.6. Wielophanging

7.6.1. Veren

Schroefveren moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie \$3 bijlage 1.

Voor p/n 9098689

Achter p/n 9098688

7.6.2. Schokdempers

Schokdempers moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie \$3 bijlage 1.

Voor schokdemper: p/n 1104309

Echter deze mag vervangen worden door een aftermarket onderdeel mits deze overeenkomt qua materiaal, gewicht, afmetingen en werking met het eerder gemelde originele onderdeel 1104309.

Achter schokdemper: p/n 909728

7.6.3. Stabilisator

Stabilisator stangen zijn verboden zowel aan de voor als achterzijde.

7.6.4. Wielen en banden

7.6.4.1 Wielen

Velgen met de volgende maten zijn toegestaan:

Breedte: maximaal 6J; Diameter: 14", ET: Minimaal 32, het materiaal van de velgen is vrij.

7.6.4.2 Banden

Alleen het gebruik van de volgende type banden is toegestaan:

WANLI S1023 185 / 60 / R14 82H

WANLI COMFORT SP118 185 / 60 / R14 82H

7.6.4.3 Bandenwarmers

Het gebruik van bandenwarmers is niet toegestaan.

7.6.5. Wielophanging

7.6.5.1 Draagarmen

Draagarmen moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie §3 bijlage 1.

Echter aftermarket draagarmen zijn toegestaan mits deze overeenkomen qua materiaal, gewicht en afmetingen met het originele onderdeel zoals vermeld in de onderdelen lijst.

7.6.5.2 Fusee en wiellager

Fusee en wiellager moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie §3 bijlage 1.

7.6.5.3 Spoorstang en spoorstangeind

Spoorstang en spoorstang eind moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie §10 bijlage 1. Echter deze mogen vervangen worden door aftermarket onderdelen mits deze overeenkomen qua materiaal, gewicht en afmetingen met de originele onderdelen zoals vermeld in de onderdelenlijst.

7.7. Remsysteem

Remsysteem moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie §5 bijlage 1.

Remsysteem mag met of zonder ondersteuning van vacuüm op de rembekrachtiger worden uitgevoerd.

Het is toegestaan de remschijven te vervangen door aftermarket onderdelen mits deze overeenkomen qua materiaal, gewicht en afmetingen met de originele onderdelen zoals vermeld in de onderdelenlijst, p/n 1107768 & 4083484, zie §5 bijlage 1.

Remblokken zijn vrij echter de afmetingen moeten overeenkomen met de remblokken zoals vermeldt in de onderdelen lijst, p/n 1064763 & 1107698, zie §5 bijlage 1.

7.8. Brandstofcircuit

7.8.1. Brandstoftank

De brandstoftank moet zijn uitgevoerd volgens onderdelenlijst p/n 9098673, zie §9 bijlage 1.

Het gebruik van een brandstof tank welke voldoet aan FIA FT3 1999 norm is toegestaan.

Brandstoftank mag voorzien zijn van schuim.

De tank beluchting moet voorzien zijn van een “roll-over valve” welke de beluchting afsluit wanneer het voertuig gerold is.

Locatie van de brandstoftank mag niet worden gewijzigd.

7.8.2. Brandstofpomp en filter

Brandstofpomp moet zijn uitgevoerd volgens onderdelenlijst p/n 9096152, zie §9 bijlage 1.

Brandstoffilter is vrij.

Brandstofpomp mag alleen functioneren wanneer de motor werkt en gedurende het start proces.

7.8.3. Brandstofleidingen

Brandstof leidingen moeten zijn uitgevoerd volgens onderdelenlijst, zie §9 bijlage 1.

7.8.4. Brandstof

Het is alleen toegestaan om commercieel verkrijgbare brandstof van het type Euro 95 te gebruiken. Het gebruik van speciale race brandstof, bio brandstoffen, E85, Gem Fuel en dergelijke is verboden.

7.9. Elektrisch systeem

7.9.1. Motor elektronica

De motor ecu moet zijn uitgevoerd volgens onderdelen lijst, zie §13 bijlage 1.

De software moet standaard zijn en mag niet worden gewijzigd.

Alle sensoren moeten standaard blijven en hun standaard functie behouden, zie ook bijlage 2 art. 324. Het is niet toegestaan om sensoren toe te voegen.

Het is niet toegestaan om een schakelaar aan de kabelboom toe te voegen tussen het elektronische controle apparaat en een sensor of een actuator.

Op een evenement kan de technische commissie de complete computer uitwisselen.

7.9.2. Accu

Merk van de accu is vrij. Afmetingen en gewicht moeten gelijk blijven aan het onderdeel zoals vermeld op de onderdelen lijst, p/n 54116, zie §13 bijlage 1.

Locatie van de accu mag niet worden gewijzigd. Accu moet deugdelijk bevestigd zijn.

De stroomgevende pool moet afgedekt zijn door een isolerende beschermkap.

7.9.3. Hoofdstroomschakelaar

De hoofdstroomschakelaar moet alle elektrische circuits onderbreken en tevens de motor uitschakelen.

7.9.4. Kabelboom

De kabelboom moet zijn uitgevoerd volgens onderdelenlijst, p/n 9098702, zie §13 bijlage 1.

Het modificeren van de kabelboom is niet toegestaan.

Het contactslot mag vervangen worden door een startknop.

7.10. Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels moeten zijn uitgevoerd conform FIA standaard 8853/98, zie FIA technical list nr 24.

De veiligheidsgordels mogen niet buiten de geldigheidsdatum zijn.

7.10.1. Bevestiging

Het is verboden veiligheidsgordels te verankeren aan de stoelen of de stoelbevestigingen.

De in het frame voorbereide gordelbevestigingen moeten worden toegepast.

De schouderbanden moeten bevestigd worden aan de rolkooi door middel van een lus.

De schouderbanden moeten in neerwaartse richting naar achter zijn gericht en moeten zodanig worden gemonteerd dat de hoek t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning niet groter is dan 45°, echter aanbevolen wordt dat deze hoek niet groter is dan 10°.

De maximum hoeken van de bevestigingspunten van de schouder banden met de hartlijn van de stoel zijn 20° divergent of convergent. De schouderbanden mogen symmetrisch gekruisd over de hartlijn van de voorstoel worden gemonteerd.

De onderlichaams- en kruisbanden moeten niet over de randen van de stoel liggen maar er doorheen, zodat het bekken over een zo groot mogelijke oppervlakte wordt vastgezet. De gordels moeten strak in de overgang tussen het bekken en de bovendij passen. Onder geen enkele voorwaarde mag deze gordel over de onderbuik worden gedragen.

7.10.2. Gebruik

Een veiligheidsgordel moet gebruikt worden in de uitvoering zoals deze is gehomologeerd, zonder enige wijziging of verwijdering van onderdelen, en in overeenstemming met de voorschriften van de fabrikant.

7.11. Stoelen

7.11.1. Type stoel

Stoelen moeten gehomologeerd zijn volgens FIA 8855/1999 standaard en mogen niet worden gemodificeerd. De geldigheidsdatum van de stoel mag maximaal 5 jaar zijn verlopen mits nog in goede staat.

7.11.2. Bevestiging

De in het frame voorbereide bevestigingspunten moeten worden gebruikt.

De minimum dikte voor de steunen en de onderplaten is 3mm voor staal en 5mm voor materialen van lichtmetaal.

Het is ook toegestaan om de Sparco seat slider te gebruiken zoals vermeld in de onderdelenlijst p/n 9098690, zie §1 bijlage 1.

7.12. Bedieningsorganen

Het is toegestaan de hieronder genoemde bedieningsorganen aan te passen teneinde het comfort en bedieningsgemak voor de rijder te verbeteren. De functionaliteit van de bedieningsorganen moet gelijk blijven, er mogen geen extra functies worden toegevoegd.

7.12.1. Stuur

Het stuur is vrij alsmede de stuurnaaf.

7.12.2. Handrem

Het is toegestaan om de blokkering van de handrem te vergrendelen om een zo genaamde “fly off handbrake” te bewerkstelligen.

7.12.3. Pedalen

Het is toegestaan om de pedalen aan te passen.

7.13. Chassis

Chassis moet zijn uitgevoerd volgens de onderdelenlijst, zie §1 bijlage 1.

Het is niet toegestaan om extra gaten te maken in het buizenframe voor bevestiging van extra items.

Vanaf januari 2018 is het verplicht om de RST te voorzien van een front volgens §1 bijlage 1, artikel nr 90986500, 9098600, 9098700, 9098800. Zie onderstaande foto.

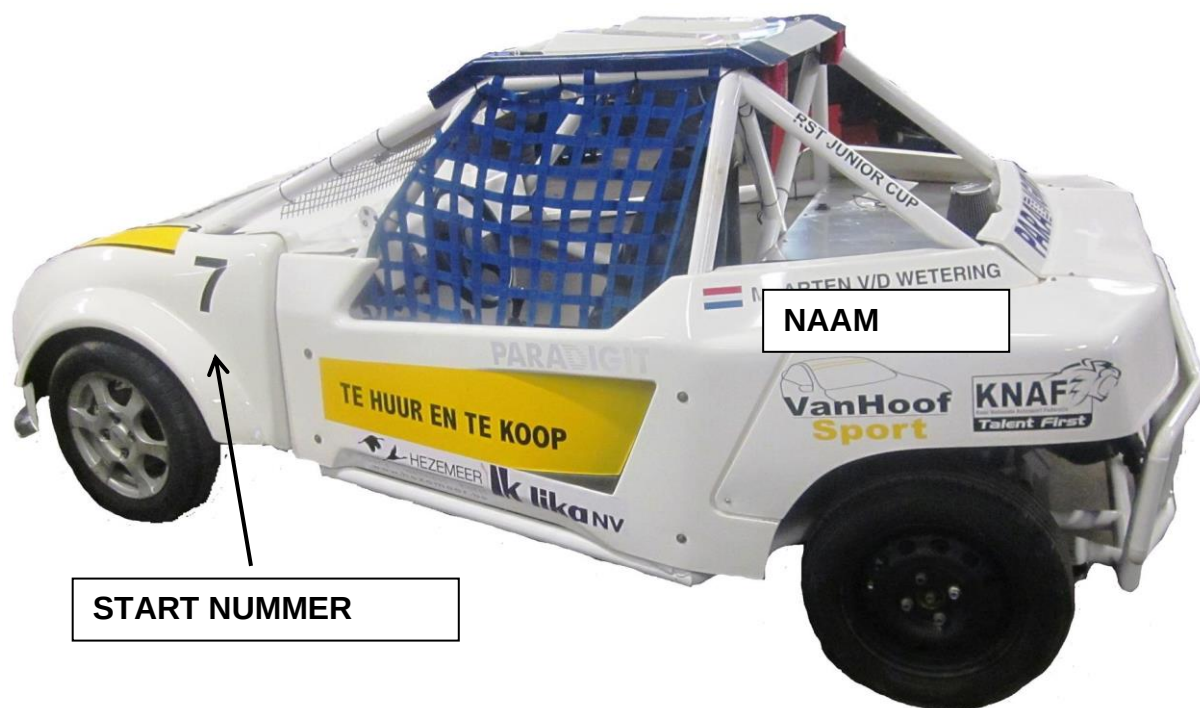


**RST Front
2018
Specificatie**

7.13.1. Steenbescherming

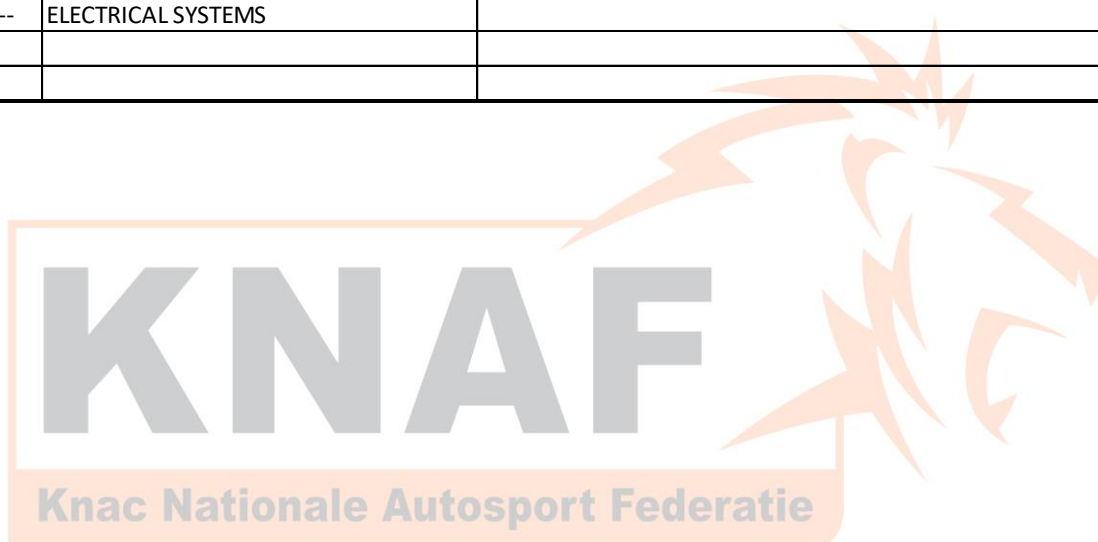
Het monteren van spatlappen en beplating om steenschade te voorkomen is toegestaan.

7.14. Naam, startnummer



ONDERDELEN LIJST RST

Onderdelen Lijst RST		
(Bijlage 1 van het Technisch Reglement RST)		
INDEX		
1.00--	BODY / FRAME	
2.00--	ENGINE & MOUNTINGS	
3.00--	FRONT & REAR SUSPENSION	
4.00--	DRIVESHAFTS	
5.00--	BRAKES	
6.00--	TRANSMISSION	
7.00--	CLUTCH	
8.00--	EXHAUST	
9.00--	AIR / FUEL SYSTEM	
10.00--	STEERING	
11.00--	COOLING / LUBRICATION SYSTEMS	
12.00--	CLUTCH&BRAKE PEDAL ASSY	
13.00--	ELECTRICAL SYSTEMS	



1.00-- BODY / FRAME		
PART NO	DESCRIPTION	Remark
9098671	Chassis assy. (inc powdercoat)	
9098500	Front Centre Part Evo	
9098600	Front fender LH Evo	
9098700	Front fender RH Evo	
9098800	Bonnet Evo	
9098718	Door Panel LH	
9098719	Door Panel RH	
9098694	Boot	
9098696	Rear Qtr Panel LH	
9098695	Rear Qtr Panel RH	
9098692	Dash Panel	
9098693	Roof panel	
9098900	Front bumper bar Evo	
9098698	Rear Bumper bar	
1096818	Clamp-41mm-steering column support	
9098725	Frame - front	
9098724	Floorpan	
	Rear Bulkhead	
9098757	Cover - engine (2 piece)	
1042419	Screw M6 (engine cover)	
4117882	Nut - Blind Anchor(Engine Cover)	
9098743	P clip 35 mm (engine cover)	
9098736	Panel - wheelarch liner	
241686	Bolt - M6 x 70 (side panel to frame)	
6506957	Nut - M6 (side panel to frame)	
1471561	Washer - M6	
1040072	Rivet - 3.2 x 4.8	
4117882	Nut - blind anchor M6	
1042419	Screw - M6 x 20 dome hd.	
1656747	Panel nut	
1461203	Bolt - rear bumper mntg M8x25	
1012206	Bolt - M10x60 (frt frame to chassis)	
6716839	Bolt - M10x75 (frt frame to chassis)	
6194243	Nut - M10 s/l (frt frame to chassis)	
9098739	Spacer - front bumper	
1487524	Washer (Seat Belt Eye)	
6701538	Bolt M10 x 25 (seatbelt bar to frame)	
9098690	Seat Slider - Sparco	
6521581	Bolt - seat mounting M8 x 35	
6076340	Nut -M8 (seat mounting)	
9098674	Kit - Door net (pair)	

2.00-- ENGINE AND MOUNTINGS		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
9098672	Fully dressed engine	
6701538	Bolt M10 x 25 (engine mnt on engine)	
9098681	Bracket - engine support	
6194243	Nut - M10 (support to engine)	
6553420	Nut - M14 (transmission support)	
1492040	Washer - M14 (engine mount)	
6568143	Bolt - M10 x 30 (engine mounting)	
6031993	Bolt - M10 x 20 (RH engine mount)	
9098680	Bracket - transmission support	
1095220	Bolt M10 x 70 (trans rear support)	
1028486	Engine Mount RH	
6488387	Engine Mount RH Bolt	
1020838	Oil Indicator Tube	
7075711	Tube Bolt	
1148883	Oil Indicator	
6740816	Crank Sensor	
1001430	Crank Sensor Screw	
7158126	Coolant Sensor	
1037465	Camshaft Sensor	
1001430	Camshaft Sensor Bolt	
1066811	Oil Pressure switch	
1078783	Pulley - crank	
1078784	Pulley - water pump	
STARTERMOTOR		
1092117	Starter Motor Assy	
1009966	Bolt - M10x40(Starter to trans.)	
CHARGING SYSTEM		
1127350	Alternator Assy	
1063288	Alternator bracket	
6039209	Bolt - M8x40 alternator bolt	
1468086	Bolt - M10 x 23 (bracket to engine)	
6145447	Bolt - M8 x 50 (bkt to alternator)	
241589	Bolt - M8 x 20 (strap to block)	
1461203	Bolt - M8 x 25 (strap adjust)	
6572258	Nut - M8	
1063290	Alternator belt	
7295454	Strap - alternator adjust	
6769290	Washer - M8 (alt. To bkt)	
1523201	Washer - M8 (alt. To bkt)	
1613374	Washer - M8 spring (adjust strap)	

3.00-- FRONT & REAR SUSPENSION		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
WISHBONE		
1063988	Arm Assembly LH	
1063987	Arm Assembly RH	
6203229	Bolt - lower arm M12 x 72	
6078595	Nut - hex s/l M12	
1656032	Washer - M12	
SPRINGS / SHOCK ABSORBERS		
1104309	Damper - front	
1010127	Plate- spring retaining	
1013794	Mounting Assy - front	
1002513	Bearing - Strut - front	
1221058	Top spring seat - front	
1018536	Nut - locking (front)	
9098689	Spring - front Eibach progressive	Aantal windingen 7, winding diam. 10,0mm ± 0,25mm
6077664	Bolt - strut clamp M12 x 45	
6532212	Bumpstop	
7379687	Boot	
9098728	Damper - rear Bilstein	
9098688	Spring - rear Eibach	Aantal windingen 5, winding diam. 14,25mm ± 0,25mm
1087177	Mounting assembly - rear	
6568285	Nut - M8 mounting to chassis	
1061721	Bearing - strut top (rear)	
1090422	Spring seat - upper (rear)	
6708755	Nut - damper top(with damper)	
KNUCKLE AND HUB		
1141771	Wheel Bearing Assy	
1064168	Knuckle LH	
1064175	Knuckle RH	
3903036	Hub Assy Wheel	
6102937	Washer - hub nut	
1078670	CV joint - front	
6080625	Bolt - clamp to lower arm	
1505594	Nut - clamp bolt	
4.00-- DRIVE SHAFTS		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
4330605	Shaft Assy RH	
4330605	Driveshaft - LH	
9098678	Driveshaft - RH (modified)	
1073806	Boot kit	
1042499	Bracket - cross-shaft	
4330604	Cross-shaft	
1049273	Bearing	
6568143	Bolt M10 x 30 (3 off)	
6568285	Nut M8 (3 off)	
4330607	Clip	

5.00-- BRAKES		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
HANDBRAKE		
1151330	Handle	
9098726	Handbrake cable bracket	
1101841	Handbrake cable- front	
6726723	Bolt - handbrake to floor M8 x 20	
6646194	Bolt - hbrake cable brkt M6 x 20	
6506957	Nut M6	
BRAKE DISCS, CALIPERS, PADS		
1138590	Caliper Assy LH front	
1138601	Caliper Assy RH front	
1121372	Front caliper support	
1042858	Kit - Caliper Springs	
1107768	Disc - front brake	
1064763	Kit - front brake pads	
1075554	Rear Caliper	
1075553	Rear caliper	
1107698	Kit - Rear brake pads	
9098675	Adaptor - rear caliper	
4083484	Disc - rear brake	
1075557	Bracket - rear caliper	
6561768	Bolt - M10 x 25 front caliper mounting	
6791101	Bolt - M10 x 23 rear caliper mounting	
9098665	Bracket - handbrake cable on caliper	
1610179	Bolt - M12 x 25 h/brake cable abut	
6078595	Nut M12 (handbrake cable to caliper)	
BRAKE BOOSTER		
1026079	Bracket - booster mounting	
1028595	Bracket - booster mntg	
6568285	Nut washer assy (booster mntg)	
1059915	Booster assy brake LHD	
6899095	Stud M8*30(Booster Mntg)	
6572258	Nut hex flanged (booster/dash)	
6178386	Boot-Push rod	
MASTER CYLINDER-BRAKE SYSTEM		
1101440	Master cylinder assy	
1016909	'O' ring	
6572258	Nut M6 flanged(m/cyl mount)	
6174635	Cap - reservoir	
9098713	Brake pipe - Copper (25 ft)	
6758610	Pipe nut	
6758611	Pipe end fitting	
6758614	Clip - brake pipe	
1035269	Brake hose (RH)	
1035270	Brake hose (LH)	
4416795	Bracket-RH-Brake hose support	
4416794	Bracket-LH -Brake hose support	
6194243	Nut - M10 support to chassis	

6.00-- TRANSMISSION		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
9098747	Transmission assy - special build	
1022148	Intermediate plate	
1100163	Transmission Bracket	
1061109	Stud	
6078595	Nut M12(transmission mount)	
1656032	Washer M12 (tray to transmission)	
1137034	Switch - reverse light	
1036321	Clip	
1099676	Transmission breather	
1032673	Breather tube	
6844978	Bolt - transmission M10 x 35	
1020157	Dowel	
1069052	Bracket Cable Support	
6568285	Nut M8(bracket to transmission)	
7.00-- CLUTCH		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
1099057	Flywheel assy	
1041766	Clutch assy	
1838042	Clutch cylinder assy	
8.00-- EXHAUST SYSTEM		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
6084180	Nut - Hex (manifold to engine)	
1099727	Catalyst Assy	
9098434	Plug - Exhaust Blanking	
9098711	Exhaust tailpipe	
1030977	Exhaust gasket	
6831302	Exhaust hanger	
1027849	Heat shield - manifold	
6496091	Screw - heat shield to manifold	
1053108	Sensor - HEGO	
7126483	Gasket - exhaust manifold	
1005400	Nut - tailpipe to downpipe	
1003883	Bracket - exhaust support	

9.00-- ACCELERATOR/FUEL SYSTEM		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
1002990	Bracket Control Cable	
6500001	Screw	
6181851	Clip	
1146556	Cable Assy	
1003529	Retaining Clip	
1209080	Pedal Assy	
9098729	Bracket - accel pedal stop	
1040072	Rivet - 3.2 x 4.8 (pedal stop to floor)	
9098761	Throttle cable kit	
9098673	Fuel tank	
6199396	Bolt M6 x 12 (fuel tank to chassis)	
6506957	Nut M6 (fuel tank to chassis)	
9096152	Fuel Pump	
1063412	Rivet - blind 4.8x9.8	
9096708	Rollover valve	
1022150	Fuel filter	
9098755	Kit - fuel hose and fittings	
	Hose- fuel feed/return (8M)	
	Union- fuel tank elbow (3)	
	Union- fuel pump inlet(1)	
	Union- fuel pump outlet(1)	
	Fuel connector- fuel line(4)	
	Fuel connector (2)	
	Washer copper (fuel pump union)	
5012234	Clip - fuel hose to engine	
9098691	Hose - fuel tank breather	
9098745	Grommet - 45mm(rear bulkhead)	
9098766	Grommet - 40mm(front bulkhead)	
	AIR FILTER	
9097358	Kit - air filter and hose	
1032776	Clamp - Air filter	
9098759	Adaptor - Air filter	

10.00-- STEERING		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
1114852	Steering column - PAS	
6579511	Nut - M8 (column to bracket)	
1595004	Bolt - M8 x 20 column to chassis	
6176992	Bolt - Hex Head (u.j. clamp)	
9098753	Gaiter -steering column	
7148909	Steering whl-3 spoke leather	
6722694	Bolt - Hex Head (steering wheel)	
6827634	Cover - steering wheel boss	
STEERING GEAR AND LINKAGE		
6737679	Connector - feed	
1137920	Hose - return	
1237029	Rack - PAS	
1034417	Tie rod end	
4048739	Tie rod	
3415236	Nut - tie rod	
6935233	Gaiter - tie rod	
1042489	Bolt - rack mounting M12 x 85	
6452292	Wheel nut- 15" alloy rim	
9097889	Wheel nut - 14" Speedline rim	
1007487	Wheel nut - 14" steel rim	
6764792	Valve - tyre (Steel wheel)	
11.00-- COOLING		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
7370374	Cap Radiator	
1107521	Tank Rad - O/Flow	
9098742	Brace - header tank mounting	
9098741	Bracket - header tank support	
6162330	Bolt - M6 header tank mount	
1656747	Clip - header tank mount	
1478596	Washer M6 - header tank mount	
9098735	tube - rad hose lower	
1037314	Hose - radiator lower	
1409890	Cap radiator blanking	
1032772	Hose clamp	
6708618	Bolt - Hex Head	
1079168	Resistor Assembly	
1233510	Hose - header tank	
1117933	Adaptor - header tank hose	
6117937	Hose - cyl head	
6548783	Rubber insulator	
1151060	Hose - radiator upper	
1108090	Lower Hose assy	
1091934	Radiator	
1075132	Fan assy (twin)	
6726723	Bolt M8	

12.00-- BRAKE / CLUTCH PEDAL ASSY		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
1140228	Bracket assy pedal support	
1095442	Pedal assy LHD	
1101011	Pedal clutch LHD	
6168375	Pedal pads LHD	
1076288	Shaft pedal pivot	
6961206	Brake and clutch bush LHD	
1583756	Retaining clip	
1219805	Master cylinder - clutch	
1021901	Seal - clutch cylinder	
1073701	Spring - pedal return	
1029032	Pin - clutch pedal	
1048939	Retaining clip - clutch pedal	
6482810	Bolt & washer - clutch cylinder	
6932500	Clutch stop	
1003735	Bush - brake pedal pivot	
6778684	Clip - brake pedal bush	
1003737	Support	
9098148	Spacer - pedal box to bulkhead	
9098734	Spacer - pedal box	
1036499	Bolt knurled (pedal box to dash)	
1202687	Tube assy clutch LHD	
1057774	Tube assy inlet LHD	
1014846	Clip retaining (clutch pipe)	
1005969	Valve Assy	
6701538	Bolt Hex(Clutch Pipe)	
1029047	Bracket	
6791101	Bolt M8 x 20 (pedal box to support)	
6194243	Nut M10	

Knac Nationale Autosport Federatie

13.00-- ELECTRICAL		
PART NO	DESCRIPTION	REMARK
1103526	Engine Module - EEC IV (1)	
54116	Battery	41Ah, afmeting (Lxbxh) 207x175x175
9098679	Battery tray	
6078595	Nut - M12(tray to transmission)	
1656032	Washer - M12(tray to transmission)	
1103727	Battery box	
1003750	Battery clamp	
1053139	Nut - battery clamp	
6482810	Bolt - M8 x 20 (battery box to tray)	
6572258	Nut - M8 (battery box to tray)	
6133252	Screw M5 PATS sensor mount	
1113678	Module Holder/Strap	
6162330	Bolt - M6 (module to bulkhead)	
6506957	Nut M6 (module to bulkhead)	
1053139	Nut M6(Battery terminal)	
9098715	Cover - ECU	
9098762	Warning lamp - red (oil)	
9098763	Warning lamp - blue (water)	
9098764	Warning lamp - yellow (ignition)	
9097113	Brake light	
6089985	Switch - brake light	
6089984	Clip - switch	
9092629	Main Switch - battery isolator	
1022109	Bolt - M6 x 40 (switch to dash)	
6506957	Nut - M6 (switch to dash)	
9098714	Bracket - fuse box	
6199396	Bolt - M6 x 12 (fuse box mounting)	
6506957	Nut M6	
6163374	Screw - Self Tap(fuse Box)	
1003973	Bracket - wiring loom/fuel filter	
9098684	Battery cable to master switch	
1032304	Battery cable	
9098732	Sleeving - wiring protection	
9098702	Loom - main (modified)	
1004285	Diode Assembly	
1621358	Nut - M6(Starter Cable)	
6572258	Nut - M8(Starter Cable)	
	Nut M5	
6506957	Nut M6 - Fuel pump terminal	
1040813	Engine Immobiliser - Relay Alarm	
1022183	Lock cylinder and keys	
1063685	Key blank (PATS) (2)	

ARTIKEL 8: VOORSCHRIFTEN VAN TOEPASSING OP EN WIJZIGINGEN TOEGELATEN VOOR 2CV Cross

De technische controle is een belangrijk onderdeel van het complete reglement, daar dit ervoor zorgt dat alle deelnemers gelijkwaardig kunnen strijden voor het kampioenschap. Er wordt dan ook streng maar rechtvaardig gecontroleerd op alle onderstaande punten. Alles wat niet valt onder het KNAF reglement of onderstaande punten is dan ook niet toegestaan.

8.1. BESCHERMING VAN DE BESTUURDER

1. een veiligheidsrolkooi
2. versterkt dak
3. minimaal een 4-puntsgordel en een stoel met hoofdbeschermer
4. een niet-lekkende benzinedop op de benzinetank
5. voorruit
6. de hoeveelheid benzine in de tank mag ter bescherming van de rijder nimmer meer dan 5 liter bedragen.

Iedere deelnemer/rijder moet:

- a. een goed vastgemaakte helm (in goede toestand) dragen die is voorzien van minimaal het (leesbare) ECE 2205 keurmerk of hoger of een FIA-goedgekeurde helm volgens de FIA Technische lijst 25. De FIA helm met het volgende merk BS6658-85 type A/FR mag tot nader order nog gebruikt worden. Een goed gekeurde Motorcross helm is toegestaan.
- b. op clubniveau is minimaal verplicht een overall met aantoonbaar minimaal norm iso 11612 één laags of Nomex II of III. Een CIK overal is NIET toegestaan.
- c. het verdient aanbeveling om wollen of brandvrije sokken en wollen of brandvrij ondergoed dragen;
- d. het dragen van schoenen en handschoenen van brandwerend materiaal volgens FIA 8856-2000 standaard is verplicht.
- e. een bril of vizier dragen in die gevallen, dat zijn automobielen van een voorruit is voorzien, waarin zich een opening bevindt of wanneer de voorruit van gaas is;
- f. goed in zijn stoel verankerd zijn d.m.v. minimaal een 4-puntsveiligheidsharnas;
- g. de zijruit aan de bestuurderszijde dient volledig afgesloten te zijn met gaas (zie artikel 8.1.5);
- h. een nekband dragen is verplicht. Deze moet voldoen aan de normering Nomex 3.
- i. Het dragen van balaclava met de normering 8856-2000 is verplicht.

8.1.1. VEILIGHEIDS-ROLBEUGELKONSTRUKTIE (zie bijlage 1 en 2)

De 2CV-CROSS eend dient te worden uitgerust met een kooivormige beugelconstructie, waarvan 5 punten aan het chassis zijn bevestigd. De bevestiging dient via een plaat van minimaal 3mm dik met 4 bouten M8 aan het chassis te worden bevestigd. Zie tekening als bijlage. Deze "rolkooi" moet via de Nederlandse 2CV Cross Vereniging worden aangeschaft. Wel mogen de deelnemers deze zelf aanbrengen. Na maken van de rolkooi dient deze te worden goedgekeurd door het bestuur of de technische commissie. De lassen, bochten en verbindingen tussen de pijpen moeten deugdelijk gemaakt zijn. Teneinde voldoende effectieve bescherming van de bestuurder te waarborgen, dient de diameter van de pijp 45 mm buitenwerks te zijn met een wanddikte van 2,5 mm. Materiaal: koudgetrokken naadloze precisiebuis NKB, St 35, DIN 2391-1981, afm. 45 x 2,5 mm of een andere FIA goedgekeurde variant. Volgens tekening "rolkooi, dd 300695, nr. PFM001."

Iedere rolbeugel waarvan de buitendiameter minder dan 45 mm bedraagt, wordt geweigerd. Profielen van een rechthoekige of driehoekige doorsnede zijn verboden. De platen en de steunplaten om de beugel op het chassis te bevestigen moeten minimaal een oppervlakte van 120 cm² hebben. Deze platen dienen minimaal te zijn vervaardigd van 'staal 37' minimaal 3mm dikte en vastgezet met minimaal 4 M8 bouten.

Tussen de voet van beide voorpoten en achterpoten dient, strak op of onder de bodem, dwars over het chassis, een versteviging aangebracht te zijn van hoekstaal minimaal 30x30x3 mm.

8.1.2. VERSTERKT DAK

Een stevig plaatijzeren dak moet met de veiligheidsrolbeugel een onwrikbaar geheel vormen. Deze staalplaat van minimaal 1,5 mm dikte, moet de gehele oppervlakte tussen de vier pijpen van minstens 45 mm diameter, waarop deze plaat moet rusten, bedekken. Het is verplicht de plaat direct, zonder tussenstuk, op de 4 buizen van de rolkooi te lassen. Een en ander moet deugdelijk zijn gelast d.m.v. een ononderbroken las of kettinglassen. Het hoofd van de bestuurder moet in ieder geval beschermd zijn door dit stevige dak.

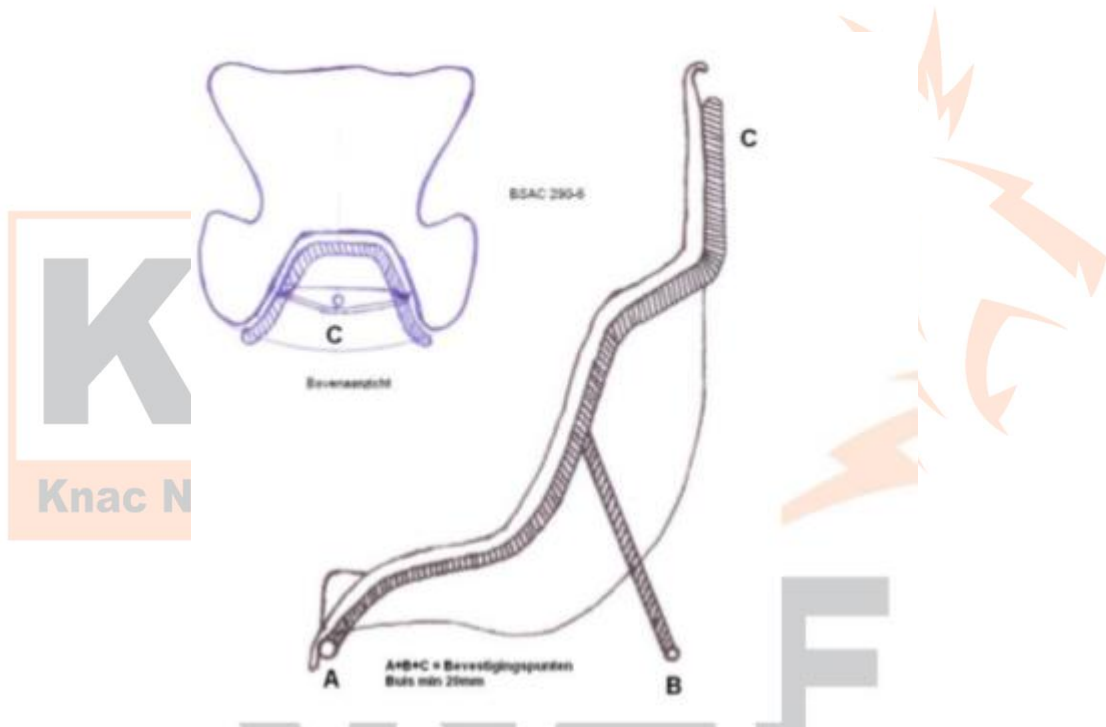
8.1.2.1. ALUMINIUM DAKPLAAT

Het is naast de stalen dakplaat die aan de rolkooi is vast gelast ook verplicht het dak dicht te maken met een aluminium dakplaat zodat het geheel netjes is afgewerkt. Deze dakplaat mag ook vervaardigd zijn van staalplaat, mits goed bevestigd. Op deze dakplaat wordt het startnummer voorzien. De aluminium dakplaat loopt vanaf de voorruit tot aan de middelste dwarsstijl.

8.1.3. VEILIGHEIDSGORDEL EN STOEL

De veiligheidsgordel dient aanwezig te zijn en minimaal een ooit FIA- goedgekeurde 4-puntsgordel te zijn. Deze dient degelijk te zijn bevestigd aan de rolkooi of aan de vloer.

De aanwezige stoel dient ooit FIA goedgekeurd te zijn geweest en een hoofdsteen te bevatten. **De FIA stoel dient volgens de FIA voorschriften gemonteerd te zijn. LET WEL: de stoel moet bij de bestuurder "passen". Een FIA stoel mag 5 jaar verlopen zijn (mits de stoel in goede staat verkeerd dit ter beoordeling van de TC). Indien de stoel uit de homologatie is moet het 5^e punt afgesteund worden volgens tekening.**



8.1.4. BENZINEDOP

Ter voorkoming van aanrijdschade en lekkage, moet de vulopening van de tank tot boven het achterspatbord verplaatst worden en moet zich buiten de carrosserie bevinden.

De buis naar de tank mag in dit geval, deugdelijk bevestigd en afgeschermd, aan de binnenzijde van de wielkast naar de tank gevoerd worden. Een standaard benzinedop zonder beluchting toepassen. De benzinedop moet worden voorzien van een veiligheidsdraad tegen verliezen. Deze draad dient te worden bevestigd aan de carrosserie. Bij gebruik van een benzinedop met slot vervalt de veiligheidsdraad

8.1.5. DE RUITEN

De voorruit moet bestaan uit gelaagd glas van minimaal 6 mm. In dit geval is montage van een elektrische ruitenwisser toegestaan, evenals een ruitensproeierinstallatie. Het is verboden het sproeiereservoir in het interieur aan te brengen. Het reservoir dient in het motorcompartiment aangebracht te worden. Het ontbreken van de voorruit is evenwel toelaatbaar, op voorwaarde, dat deze is vervangen door een

beschermd traliewerk. Het is verplicht om de ruiten van de voorportieren en de derde ruit te verwijderen, en te vervangen, tenminste voor het portier van de bestuurder, door een beschermend traliewerk. De mazen van dit beschermend traliewerk moeten 20 mm bij 20 mm bedragen of kleiner en voldoende stevig zijn (staaldraad van minstens 1,5 mm dikte). Kippengaas, vliegenkastgaas of plastic gaas zijn verboden, ook het gebruik van plexiglas als voorruit is verboden.

Indien een gelaagde voorruit is geplaatst, wordt geadviseerd deze met metalen strips extra te verzekeren ter voorkoming van verliezen tijdens het rijden.

In plaats van het voorgeschreven gaas mag voor uitsluitend de zijruiten splintervrij kunststof (Lexaan), van minimaal 5 mm dik worden toegepast. Het is toegestaan om naast een voorruit van gaas ook een extra gelaagde voorruit toe te passen, mits deugdelijk vastgemaakt.

8.2. CARROSSERIE (zie bijlage 4)

Aan de start van iedere wedstrijd moet de auto zijn zoals omschreven in dit reglement. Het is niet toegestaan om stukken te snijden uit vloer, de resterende portieren, de motorkap (met uitzondering van de oude kap, zoals hieronder omschreven). Of de motorkap te veranderen voor luchttoevoer en de beide buiten- en binnen schermen aan de motorkap vast te zetten. Het verwijderen van de achterportieren en de binnen kap is verplicht. Daar tegenover moeten de voorportieren, de bagageklep, de spatborden en de motorkap gehandhaafd blijven en op de originele of degelijke wijze zijn bevestigd. Het is niet toegestaan de bagageklep open te zetten. **De carrosserie dient er deugdelijk uit te zien en moet correct gespoten zijn!**

8.2.1. DE SPATBORDEN

Een uitsnijding van de voor- en achterspatborden is verplicht en moeten omgezette randen van 2 cm. hebben om scherpe randen te vermijden. Versterkingen binnen de ombuiging zijn verboden.

VOOR:

Deze uitsnijding voor de voorspatborden van de 2CV mag niet verder gaan dan de lijn die getrokken kan worden vanaf een punt, dat loodrecht boven het middelpunt van het wiel ligt, tot het punt waar de zijkant van de motorkap de bumper raakt (scherpe kanten omzetten).

De voorspatborden kunnen met elkaar verbonden worden door een dwarspijp van maximaal 21 mm doorsnede buitenwerks. Zij kunnen worden vastgezet aan de twee pijpen, die de ventilatorbescherming verbinden met het schutbord (zie paragraaf 3). Het wegnemen van de zijdelen van de spatschermen (een demontabel deel in driehoekige vorm tussen het voorspatbord en de motorkap) is toegestaan op de 2CV met nieuwe motorkap. De zijdelen van de Dyane en de 2CV met oude motorkap kunnen tot aan het schutbord worden verwijderd (scherpe kanten omzetten).

ACHTER:

De achterschermen moeten in de ronding van het wiel uitgesneden worden, met een straal van maximaal 370 mm. In dit geval dient de voorzijde van het achterscherm tot aan de laatste bevestiging bij de onderdorpel aanwezig te blijven. Een combinatie van uitsnijdingen met die van het andere model is niet toegestaan.

8.2.2. DE MOTORKAP

De vorm van de motorkap mag niet worden gewijzigd. Het is verboden gebruik te maken van extra ijzerdraad of riemen dwars over de motorkap gespannen. De aanwezigheid van de grille is vrijblijvend. Wanneer deze verwijderd wordt (wenselijk) mag deze worden vervangen door gaas vastgehecht aan de binnenzijde van de motorkap. De mazen van dit gaas mogen niet groter zijn dan 20 bij 20 mm. De luchtinlaat boven op de motorkap van de Dyane mag worden verwijderd. Twee vergrendelingen met split- of veerpennen met een 2 mm volgplaat moeten de motorkap gesloten houden. De splitpennen moeten voorzien zijn van een veiligheidsdraad of ketting. De originele sluiting moet verwijderd worden. Rubberen snelsluitingen zijn niet toegestaan. De vrije ruimte tussen de motorkap en voorspatbord mag niet meer zijn dan 2 cm.

8.2.3. DE DEUREN

De beide voorportieren moeten geopend kunnen worden en het is verplicht deze in gesloten stand extra vast te zetten met tenminste één stevige vaste leren riem met gesp. Wanneer het slot verwijderd wordt, dient men de deur vast te zetten met twee leren riemen met gesp. De klep van de koffer moet op zijn oorspronkelijke plaats blijven en gesloten zijn. De klep mag ook vastgezet worden (gelast of geschroefd).

Het is verboden gebruik te maken van extra ijzerdraad of snelbinders. Het is niet toegestaan om de originele metalen verstevigingsprofielen aan binnenzijde van de deuren en kofferklep te verwijderen.

8.2.4. OVERIGE DELEN CARROSSERIE

De ventilatieklep (luchtklep onder de voorruit) mag niet worden verwijderd. De gaten die gemaakt zijn na aflevering van de auto door de fabriek, in schutbord en bodem, moeten zorgvuldig met staalplaat worden dichtgemaakt. Aan de vorm van de voorruit mag niets worden veranderd. Er mogen geen kunststof onderdelen worden gebruikt. De bodemplaten, reservewielbak en de ruimte voor de achterlichten en kentekenverlichting mogen vervangen worden door niet originele onderdelen. Het te vervangen materiaal dient minimaal dezelfde kwaliteit te zijn of minimaal 2 mm aluminium deugdelijk bevestigd.

8.2.5. BUMPERS

De voor- en achterbumpers moeten samen met de bevestigingssteunen worden verwijderd. Alle andere voorzieningen zijn niet toegestaan. Het is niet toegestaan de originele plaats, waar de bumper gemonteerd zat, te versterken met buis-, hoek- of andere versterkingsprofielen. Toegestaan is om de achterzijde van de carrosserie te beschermen door een ronde stalen buis, 34 mm, wanddikte ma8. 2,5 mm., ma8. lengte 1100 mm of een U-profiel met dezelfde maten.

De uiteinden moeten worden afgerond zonder scherpe kanten. De buis of het U-profiel moet direct aan de twee uitstekende chassispoten worden bevestigd. Tevens mag een stalen plaat, dikte ma8. 2 mm. verticaal ten hoogte van de achterlichten worden vastgemaakt. Deze plaat mag niet groter zijn dan de ruimte waar de achterlichten en kentekenplaat behoren. Andere bumperconstructies zijn niet toegestaan.

8.2.6. SPIEGELS

Het is verplicht een binnenspiegel te monteren. Merk, type en plaats is vrij. Het is wel verplicht een originele (2CV/Dyane) linker buitenspiegel te monteren. De montage beugel mag worden ingekort.

8.3. BESCHERMING VAN DE VENTILATOR

Dit is toegestaan, als niets buiten de gesloten motorkap uitsteekt. De steun hiervoor mag niet in de cabine uitkomen en niet verbonden zijn met de veiligheidsrolbeugel. Deze bescherming, gemaakt van pijp van maximum 21 mm doorsnede en een wanddikte van ma8. 2,5 mm., mag verbonden zijn aan het schutbord of aan het chassis door 2 extra pijpen van dezelfde diameter. Deze twee pijpen mogen worden vastgezet op het schutbord, met moffen (maximaal 10 cm lang). Geen versterking (vierkant profiel of hoekijzer, etc.) mag uitsteken buiten het uiteinde van het chassis. Alleen de pijp met een diameter van 21 mm mag uitsteken, onder voorwaarde, dat zij evenwel onder de motorkap blijft. De beschermplaat onder de motor mag omgeslagen zijn aan de voorzijde van de twee langsliggers, onder voorwaarde dat deze niet uitsteekt buiten de motorkap. Om het duwen te verminderen mogen ma8. vier verticale buizen, doorsnede 21 mm., wanddikte ma8. 2,5 mm. gemonteerd worden. Deze buizen mogen licht gebogen worden, in dezelfde vorm als de motorkap.

De bovenzijde van deze vier buizen moet open zijn om controle op de wanddikte mogelijk te maken. De constructie van deze vier verticale buizen mag demontabel zijn zodat deze snel verwisseld kunnen worden. Het is niet toegestaan de vier verticale buizen onderling met horizontale buizen te verbinden. Het is toegestaan om gaas te gebruiken tegen opspattend grind. Draaddikte ma8. 2 mm. Of geperforeerd plaat, ma8. 1 mm dik. De bevestiging van de voorspatborden moet op de originele plaats zitten. Het is toegestaan de spatborden aan ventilatorbeschermer te monteren. Het is toegestaan om over het luchtfilter een buis aan te brengen van dezelfde maat dikte 21 mm. wanddikte ma8. 2,5 mm.

8.4 .BINNENINRICHTING

De binneninrichting is vrij, onder voorwaarde dat geen instrument of voorwerp uitsteekt. Alle stoelen en banken dienen verwijderd te worden. Op de plaats van de bestuurder moet een speciale stoel staan die goed vast zit (1.3). Een brandblusser is niet verplicht.

8.5. MOTOR

De keuze van de motoronderdelen en de accessoires is vrij, onder nadrukkelijke voorwaarde dat het standaardonderdelen van Citroen moeten zijn uit de 2 CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie, of imitatieonderdelen mits gelijkwaardig aan de Citroen onderdelen. Deze onderdelen mogen geen enkele verandering ondergaan, bijvoorbeeld:

machinale bewerking, boren, polijsten, lassen, montage van een tussenstuk, etc. zijn niet toegestaan. Alle kunstgrepen om meer vermogen te verkrijgen zijn verboden. Bijvoorbeeld: montage van een compressor, polijsten van de in- en uitlaatspruitstukken, het lichter maken van het aandrijfaggregaat, opnieuw uitboren, vergroten van de diameter van de kleppen, het verhogen van de compressie, het wijzigen van de kleptiming en kleplichthoogte, etc. De cilinderkoppen moeten origineel zijn en rechtstreeks van de fabriek. De luchtfilterkeuze is vrij. De motor moet compleet zijn met zijn beplating. Alleen de onderdelen die voor de verwarming dienen, kunnen worden weggenomen (monden en luchtslangen). Het aanbrengen van een beschermplaat onder de motor is toegestaan.

8.5.1. UITLAAT

In verband met de geluidseis (85 dB(A), op 10m. afstand in het verlengde van de uitlaatpijp, met de motor draaiende op 4000 toeren/ min) moet het eerste gedeelte van de uitlaat, tot en met de dwarsdemper onder de versnellingsbak, origineel en gasdicht aangebracht zijn. Overtreding kan tot gevolg hebben dat men uit de wedstrijd wordt genomen.

8.6. BENZINETOEVOER

De benzinetank moet standaard zijn en gemonteerd op de originele plaats. Het benzinetoevoersysteem van de motor, tussen de tank en de benzinepomp, en tussen benzinepomp en carburateur, moet eveneens origineel zijn. De toevoerleiding mag niet door de cabine lopen en minimaal 10 cm van de uitlaat verwijderd zijn. Er mag geen benzine op de uitlaat lekken. Deze leiding mag beschermd worden. Het is toegestaan een extra benzine filter te plaatsen tussen de benzinepomp en carburateur.

De toegestane benzine is de benzine verkrijgbaar aan de benzinepomp in Nederland. Het toevoegen van loodvervanger is toegestaan, andere toevoegingen zijn verboden.

De wedstrijdleiding zal, indien zij dit voor het wedstrijdverloop nodig acht, voor een aantal rijders dezelfde benzine kunnen verstrekken. De benzine die men dan krijgt voldoet aan de eisen van het reglement. Het niet opvolgen van deze maatregelen heeft het niet starten in de desbetreffende rit tot gevolg.

8.7. KOPPELING - VERSNELLING - AANDRIJFASSEN

De keus van deze delen is vrij, onder uitdrukkelijke voorwaarde dat deze standaard onderdelen zijn uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie en deze onderdelen omwille van de montage geen enkele verandering ondergaan. Het is niet toegestaan het vliegwiel lichter te maken.

De verhouding tussen de tandwielen en het kroonwiel en pignion van de gekozen versnellingsbak moeten dezelfde zijn als die van een

versnellingsbak van de voertuigen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. Dat wil zeggen dat de overbrenging van de tandwielen en het kroonwiel en pignion van één versnellingsbak naar de andere verboden is. De montage van een versnellingsbak met een kroonwiel en pignion van het type 7x31 is uitdrukkelijk niet toegestaan. De werking van de versnellingspook mag niet worden gewijzigd. Deze mag wel worden verlengd in de cabine om zo een betere bereikbaarheid te krijgen voor de bestuurder. Een versterking van de achterste elastische steun van de versnellingsbak, alsook van hun bevestigingen, is toegestaan. Het is toegestaan om trommelremmen of schijfremmen toe te passen op de versnellingsbak. Het is niet toegestaan om een sper te monteren.

8.8. STUURINRICHTING

De stuurinrichting, stuurkolom en het stuurwiel zijn vrij, onder voorwaarde echter dat het Citroen onderdelen zijn, en alleen van het type 2CV,

Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie of imitatie. Versterking van de spoorstangen is toegestaan, alsook van hun bevestigingen.

Het is verplicht in de stuurstang minimaal 1 kruiskoppeling toe te passen.

8.9. CHASSIS-VERING

Het chassis, de armen, de anti-galuprubbers van de vering en de voor- en achterslachten moeten standaard zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. Het is toegestaan om een gegalvaniseerd imitatie chassis te gebruiken. Versterking van deze delen is toegestaan evenals van de versnellingsbaksteun aan het vooraslichaam.

De verandering van de vering en de voor- en achteraslichamen is toegestaan, onder voorwaarde dat de vervangen of aangebrachte elementen Citroen onderdelen zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie.

Schokbrekers dienen de originele vorm te hebben en op de originele punten bevestigd te zijn. Daarnaast zijn schokbrekers toegestaan indien ze dezelfde werking hebben en niet verstelbaar zijn. Deze dienen dan echter wel van een erkende schokbreker fabrikant af te komen.

De montage van wrijvingsschokbrekers gecombineerd met telescoopschokbrekers is niet toegestaan, dat wil zeggen dat men of een wrijvingsschokbreker of een telescoop schokdemper voor iedere arm moet monteren.

Het is niet toegestaan achter een stabilisatorstang te monteren. Vóór is een stabilisatorstang wel toegestaan. Zowel aan de voor- als achterzijde van de auto moeten twee sleepogen aan het chassis bevestigd zijn, deze mogen niet buiten de carrosserie steken. De ogen moeten rood geverfd zijn, de plaats moet op de bovenliggende carrosserie met een rode pijl van 10cm lengte aangegeven zijn.

8.10. REMSYSTEEM

Het functioneren van de handrem is niet verplicht. De rest van het remsysteem moet origineel en standaard blijven.

8.11. WIELEN EN BANDEN

Onder een wiel wordt verstaan de combinatie van een band met een velg.

De velgen behoren origineel te zijn.

De banden behoren origineel te zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. De maten 125x15, 135x15 en 145x15 zijn toegestaan, de hoogte van de banden is vrij. Grofprofielbanden zoals M&S banden zijn toegestaan. Het is toegestaan om deze banden op te snijden mits het karkas van de opgesneden band niet wordt beschadigd. Niet toegestaan zijn: dubbelluchtbanden, tractorbanden, 1 of meerrijige noppenbanden, slicks. Alleen voor de wedstrijden die plaats vinden op sneeuw of ijs zijn spijkerbanden toegestaan wanneer de organisatoren daarmee instemmen.

Montage van banden is vrij en daarbij zijn beschermflappen en binnenbanden toegestaan.

8.12. ELEKTRICITEIT (zie bijlage 3)

De dynamo of wisselstroomdynamo moet gehandhaafd worden met de V-snaar en de draden moeten zichtbaar aangesloten zijn. Er mag een schakelaar voorzien worden om de verbinding tussen dynamo en accu te onderbreken. De koplampen, knipperlichten en achterlichten moeten verwijderd zijn. Alle extra lampen zijn verboden. De accu moet een zelfde vloeistof accu zijn met gelijke capaciteit en afmetingen als origineel voor de 2CV en dient solide te zijn bevestigd met de originele bevestiging en met 2 stalen versterking beugels op zijn originele plaats.

De beide polen dienen te worden afgeschermd (met plastic of rubber kappen die 'vast' zijn aangebracht). De bovenzijde van de gehele accu moet worden afgeschermd met een rubberen kap.

De aanwezigheid van 2 goedwerkende remlichten van 21 watt zijn verplicht. Daarnaast zijn ledlampen toegestaan. De remlichten dienen rechts en links aan de onderzijde van de bovenste dwarsstijl te worden gemonteerd.

Afmetingen van deze remlichten zijn 12 x 5 cm en rood van kleur. Tussen de 2 remlichten dient een gele of oranje lamp geplaatst te worden, de zogenaamde "stoflamp". Deze lamp moet ten alle tijden kunnen branden, dus ook wanneer de hoofdstroom schakelaar uit staat. Op het circuit tijdens een manche dient deze "stoflamp" altijd te branden!

De spanningsregelaar dient op de originele plaats te zitten in het motorcompartiment. Het is toegestaan een aan/uit schakelaar te voorzien.

8.12.1. HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

Er moet een hoofdstroomschakelaar duidelijk zichtbaar gemonteerd zijn in het dashboard onder handbereik van de bestuurder. De plaats van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek van 15x15 cm. In deze driehoek behoort een rode bliksemschicht. De aan- en uitstand dient duidelijk te zijn aangegeven. De montage dient te geschieden volgens het bij het technische reglement behorende schema. Tevens dient aan de buitenzijde onder de voorruit in het midden een rood gekleurd

rond trekoog, diameter 5 cm, gemonteerd te zijn, waarmee de hoofdstroomschakelaar in geval van calamiteiten uitgeschakeld kan worden.
Ook hier dient een blauwe driehoek met rode bliksemschicht te zijn voorzien.

INSTALLATIEVOORSCHRIFT:

Het is duidelijk dat de bedoeling van de hoofdstroomschakelaar bij een eventueel ongeval is, om in één beweging het elektrisch systeem van de auto buiten werking te stellen om zodoende vooral het brandgevaar te beperken. Het is dus zonder meer ook de opzet van het geheel dat, wanneer de hoofdstroomschakelaar wordt omgedraaid, de motor onmiddellijk stopt en niet op de dynamospanning blijft doordraaien.

Installeer aan de hand van het schema, waarbij de motor met uitgeschakelde hoofdstroomschakelaar ook inderdaad stopt, de hoofdstroomschakelaar zonder dat een eventueel aanwezige wisselstroomdynamo hiervan schade ondervindt, daar het laadstroomcircuit niet onderbroken wordt. Bij de meeste wagens kan dit bereikt worden door de draad die loopt van de + van de dynamo naar het startmotorrelais, te monteren aan de + pool van de accu of aan de + kant van hoofdstroomschakelaar. Wordt dan bij draaiende motor de schakelaar omgedraaid, dan stopt de motor onmiddellijk en wordt het gehele elektrische circuit uitgeschakeld van de verbinding + pool accu tot dynamo. Bij een wisselstroomdynamo blijft de accuspanning aanwezig tot aan de diodes; bij een gelijkstroomdynamo tot de automatische schakelaar van de spanningsregelaar.

8.13. KONFORMITEIT VAN DE VOERTUIGEN

Na de technische controle mag alleen na toestemming van de technische commissie de motor of versnellingsbak worden vervangen of een motorreparatie worden uitgevoerd waarbij vitale delen worden vervangen zoals cilinderkop, krukas, zuigers en cilinders etc.

Het bestuur en de technische commissie heeft het recht om meerdere auto's te laten verzegelen om het zonder toestemming te wisselen van motoren tegen te gaan. Wordt het zegel op wat voor manier dan ook verbroken, dan geldt voor de betreffende deelnemer dat alle punten tot dan toe behaald in het seizoen worden afgenomen.

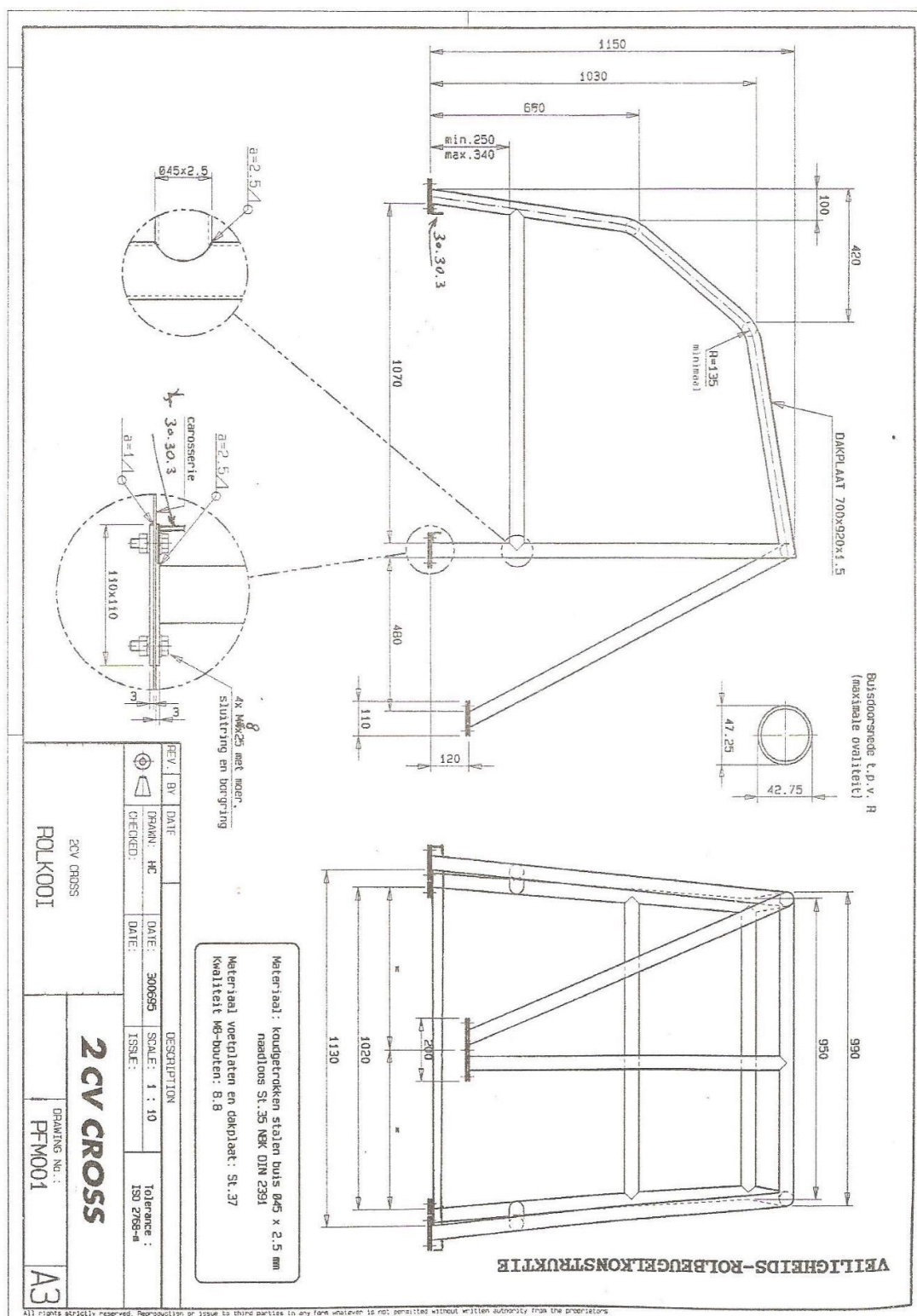
Gedurende de wedstrijd van de 2CV-CROSS behouden de organisatoren zich het recht voor op ieder moment de juiste nakoming van het reglement te controleren. Alleen de deelnemer of een door de organisatoren geaccepteerde vertegenwoordiger zal mogen assisteren bij deze controle. Bij het goed bevinden loopt de bestuurder het risico, dat het gehele voertuig of een gedeelte hiervan, op last van de organisator voor onderzoek en vergelijking wordt gedemonteerd. Deze demontage gebeurt door een lid van de technische commissie en niet op een wedstrijddag. In het geval van opnieuw monteren van motor en/of versnellingsbak en de verschillende bijstellingen aan het voertuig zal dit voor rekening van de bestuurder komen, zoals ook het vervoer van de verschillende onderdelen of het voertuig.

8.14. TECHNISCHE COMMISSIE

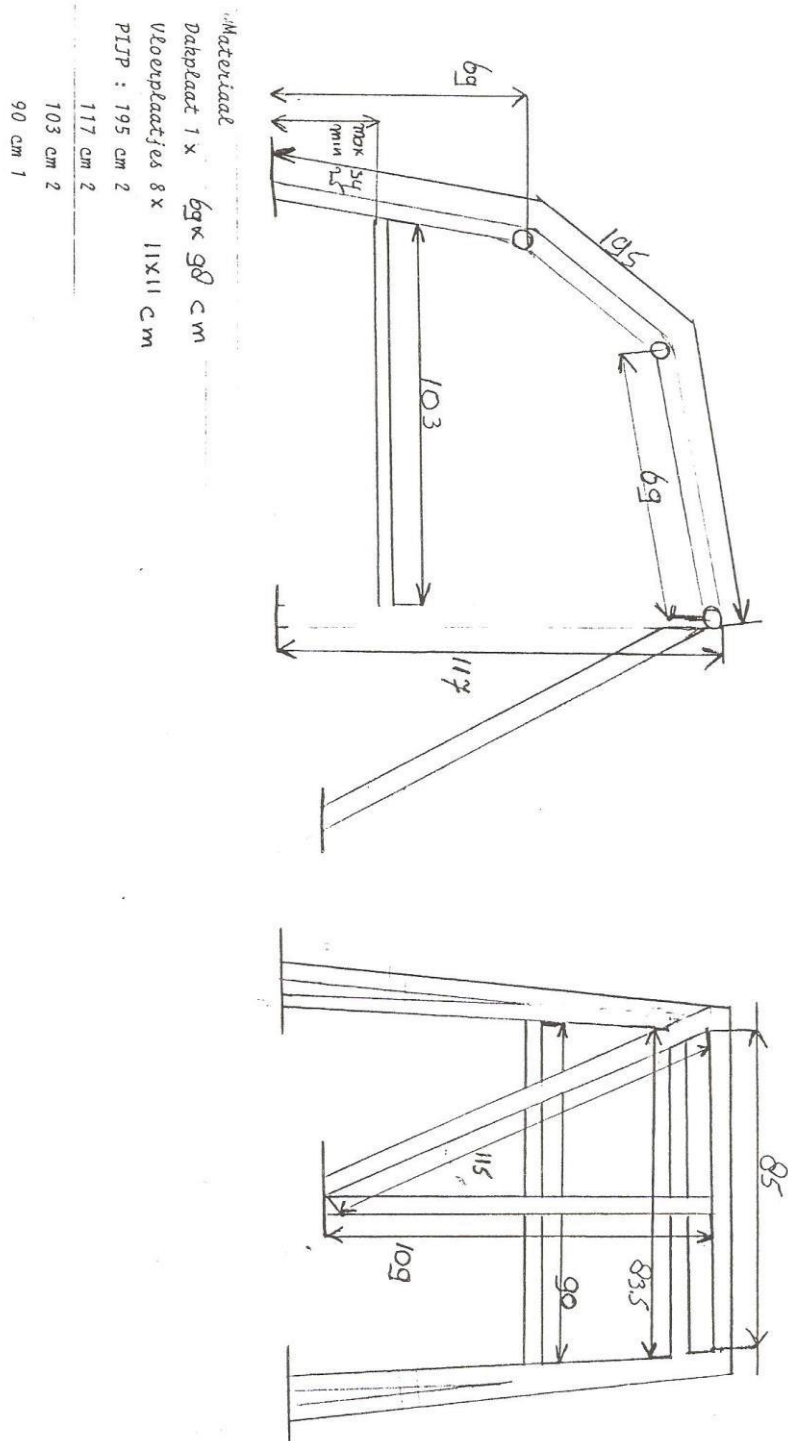
De leden van de technische commissie worden tijdens de jaarvergadering door de leden gekozen. Zij hebben de bevoegdheid de inhoud van dit reglement te controleren. Aanwijzingen, in welke vorm dan ook, dienen direct te worden opgevolgd. Het negeren van deze aanwijzingen zal worden bestraft met uitsluiting van één wedstrijddag.

Belangrijk: Elke overtreding (hoe klein ook, en om welk motief) van het huidige reglement, zal onherroepelijk diskwalificatie tot gevolg hebben. Dit kan zijn van die of alle 2CV-CROSS wedstrijden, volgens de beslissing van de organisatoren, onverminderd de strafmaatregelen, die zouden kunnen worden genomen door de sportautoriteiten. Alles wat niet genoemd is in het huidige reglement dient onveranderd te blijven.

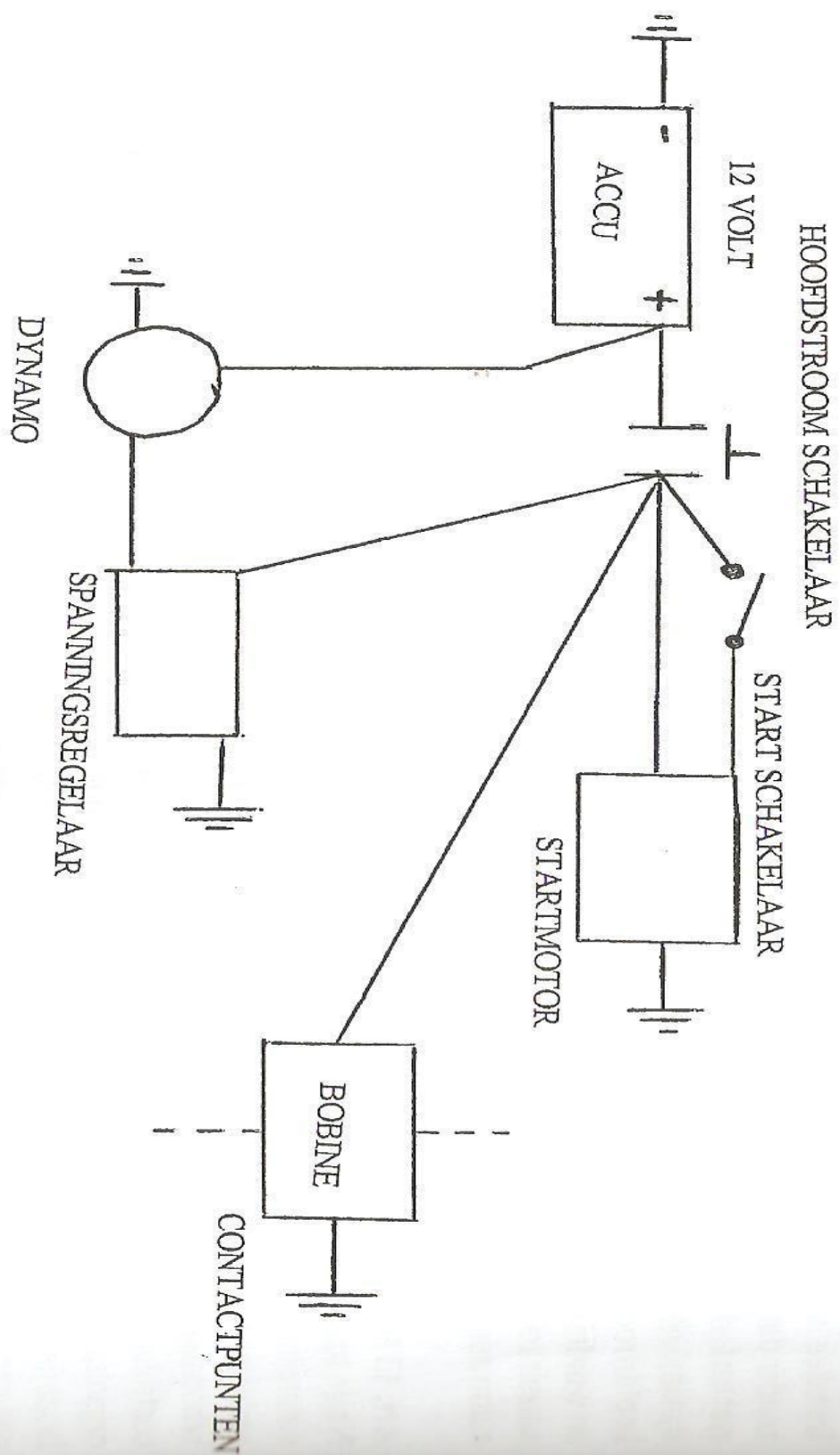
Bijlage 8.1: Officiële rolkooiconstructie Citroën 2CV



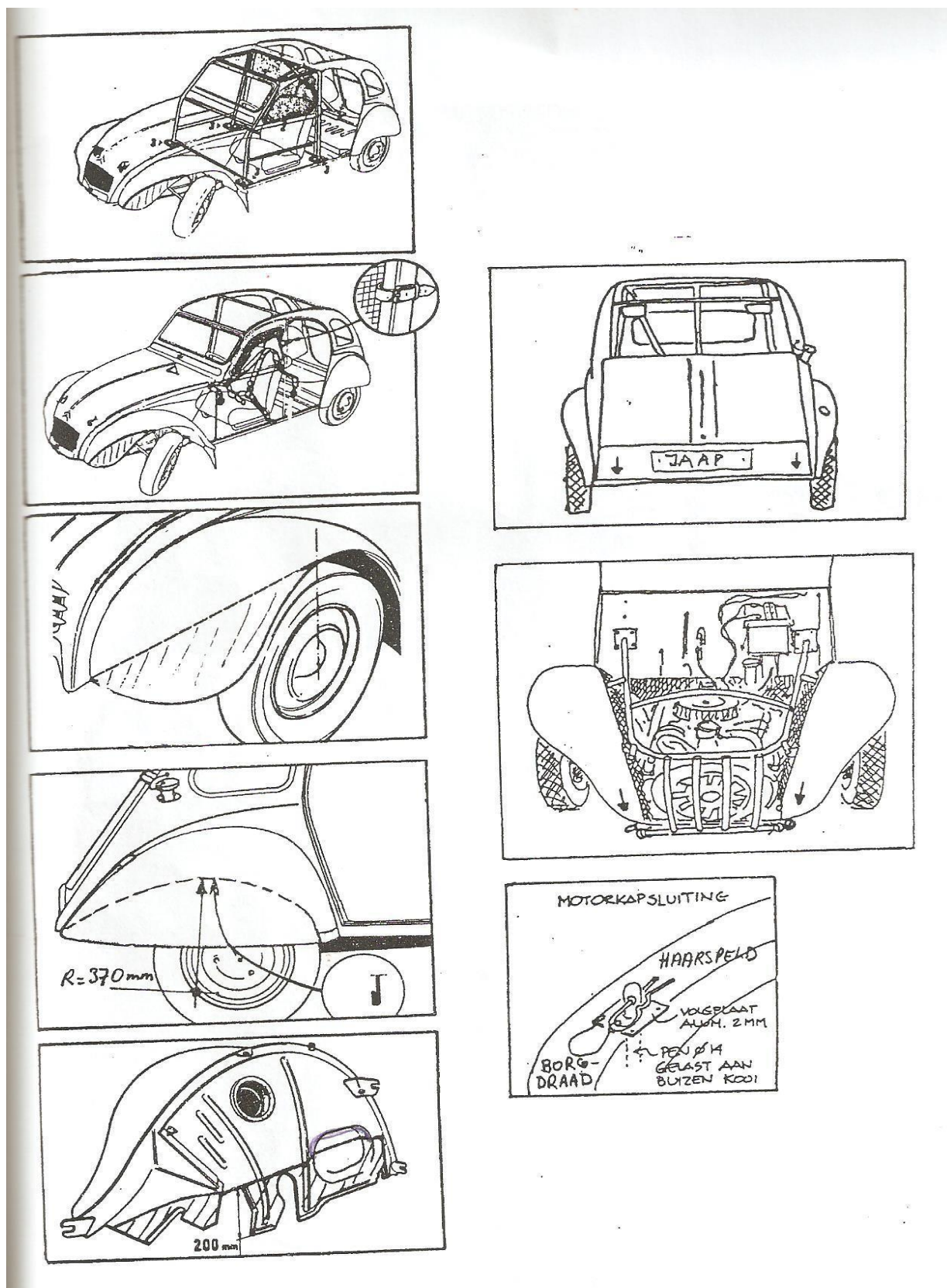
Bijlage 8.2: Maten en tekening rolkooiconstructie Citroën 2CV



Bijlage 8.3: Elektrisch schema Citroën 2CV



Bijlage 8.4: Constructie diverse onderdelen Citroën 2CV



VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

1. Veiligheid, piloten

1.1. Helmen

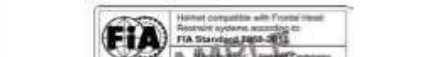
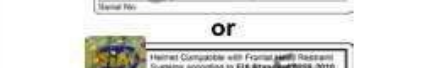
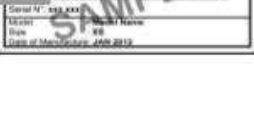
1.2. De helmen moeten voldoen aan onderstaande normen :

FIA

Liste N° 25

NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS

LISTE TECHNIQUE N° 25 / TECHNICAL LIST N° 25

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
FIA 8860-2010 Fédération Internationale de l'Automobile 8, Place de la Concorde 75008 Paris France www.fia.com	 or 	YES	YES
FIA 8860-2004 NOT VALID AFTER 31.12.2020		YES	YES
FIA 8859-2015		YES	YES
Snell SA2005 or SA2010 + FIA 8858-2002	 or  + 	YES	YES
Snell SA2005 or SA2010 or SAH2010 + FIA 8858-2010	 or  +  or 	YES	YES

¹ Normes reconnues par la FIA pour casques à utiliser avec les systèmes RFT. Prière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques au Chapitre III - Equipement des Pilotes de l'Annexe L au Code Sportif International de la FIA. / FIA-recognised Standards for helmets to be used together with FHR systems. Please check additional requirements regarding helmet use in Chapter III - Drivers' Equipment of Appendix L to the FIA International Sporting Code.

1.2.Race kledij

De race kledij (race-overall, balaclava), alsook het brandwerend ondergoed, sokken, schoenen en handschoenen moeten minimum voldoen aan de norm **FIA 8856-2000**.

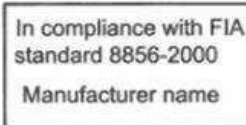
**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES
VÊTEMENTS FABRIQUES AVANT LE
01.01.2013
LABEL USED ON GARMENTS,
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2013**



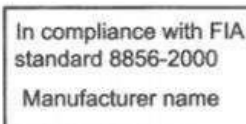
**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR
A COMPTER DU 01.01.2013
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM
01.01.2013**



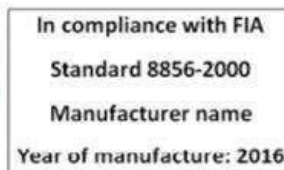
**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES CHAUSSETTES
LABEL USED ON SOCKS**



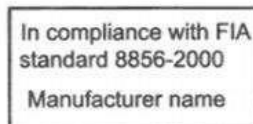
**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES SOUS-VÊTEMENTS,
LES CAGOULES ET LES CHAUSSURES FABRIQUES
AVANT LE 01.01.2016
LABEL USED ON UNDER GARMENT, BALACLAVA AND
SHOES MANUFACTURED BEFORE 01.01.2016**



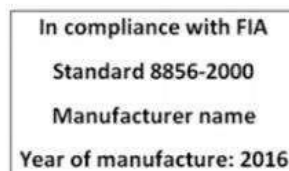
**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR SUR LES SOUS
VÊTEMENTS, LES CAGOULES ET LES CHAUSSURES A
COMPTER DU 01.01.2016
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2016**



**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES GANTS FABRIQUES
AVANT LE 01.01.2016
LABEL USED ON GLOVES
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2016**



**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A COMPTER DU
01.01.2016
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2016**



FIA Hologram
on the interior
of the cuff

De lijst van gehomologeerde race kledij is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site :

www.fia.com **TECHNICAL LIST N° 27**

1.3. Hoofd en hals beschermingsysteem (HANS®) 8858-2002 & 8858-2010

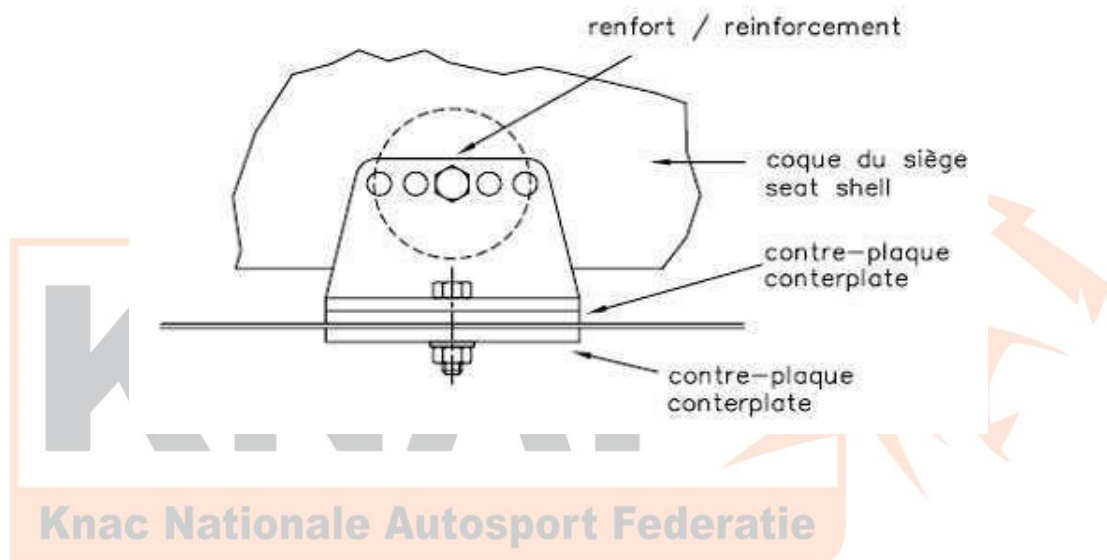
Frontal Head Restraint (FHR) System 8858-2002 & 8858-2010

Frontal Head Restraint (FHR) System is verplicht voor al de klasse

De lijst van FIA goedgekeurde hoofd en hals beschermingsysteem systemen (HANS) en FHR is op de technische lijst nr. 29 & 36 terug te vinden.

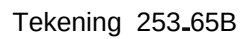
- De verbindingsriemen ('Tether') moeten voorzien zijn van het FIA label 8858-2002. - & 8858-2010
- De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten ('Tether anchors') met de FIA code 8858-2002 & 8858-2010
- en de bijhorende FIA hologramsticker.
- Hybrid devices shall be approved FIA standard 8858-2010

Iedere piloot moet uit de beschikbare modellen zorgvuldig het systeem kiezen dat hem het beste past.

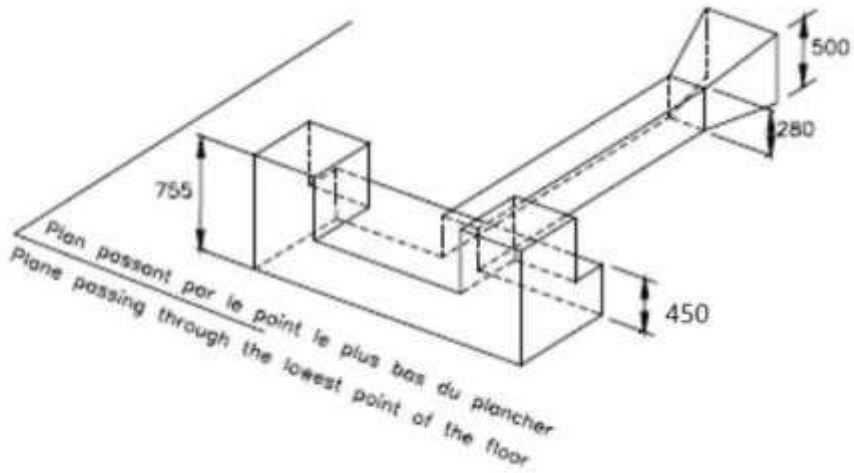
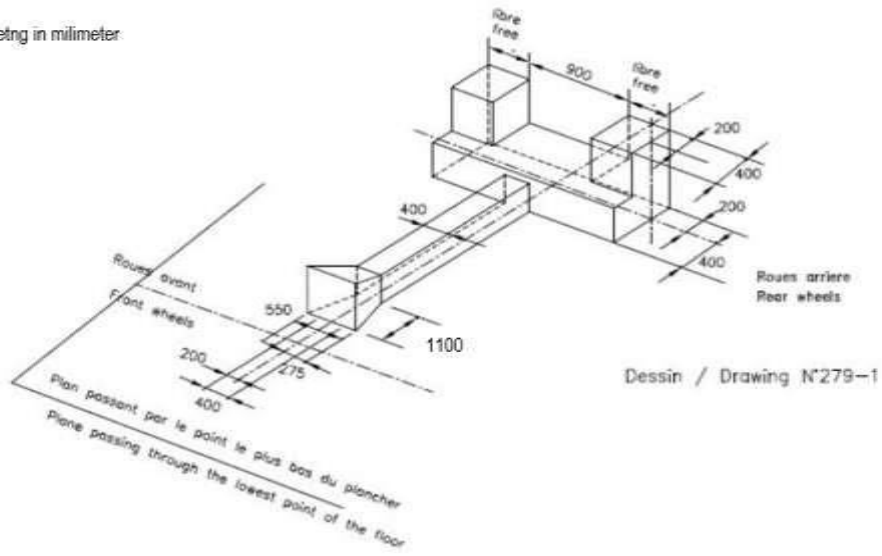


Tekening 253-65

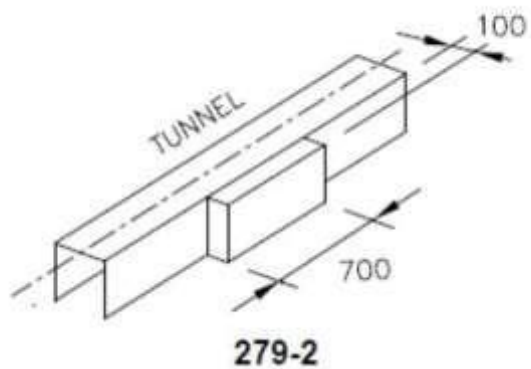
Profilé en U / "U" shape extruded section
Epaisseur 2,5 mm min.
soudé à la traverse
Thickness : 2.5 mm min.
welded to the crossmember



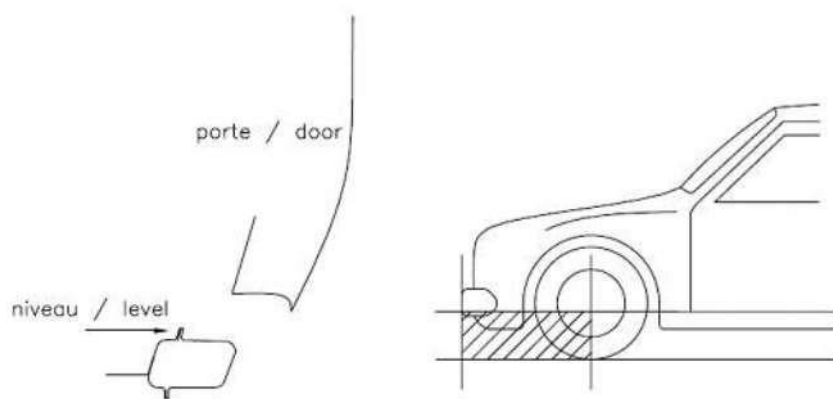
Afmeting in milimeter



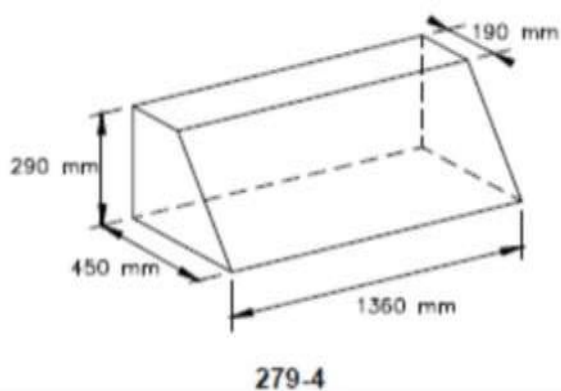
Tekening 279.1



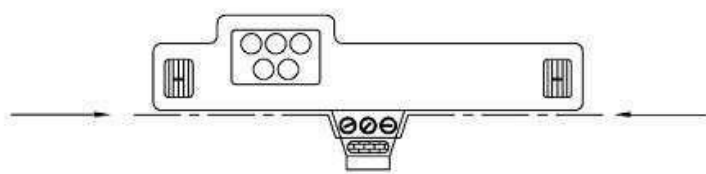
Tekening 279-2



Tekening 279-3

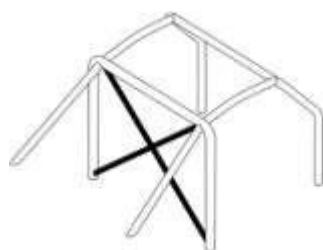


Tekening 279-4



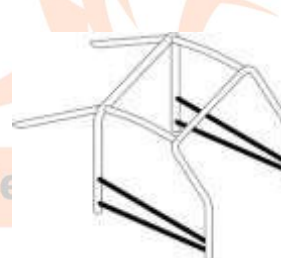
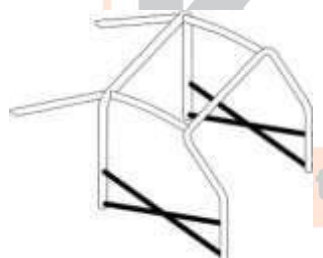
Tekening 279-6

Toelichting in verband met de rol kooi



voor al de nieuwe wagens vanaf 2017 (paspoort)
ongeacht hun leeftijd. voor al de wagens vanaf 2020.

Tekening 253-7



Tekening 253-9

Tekening 253-10

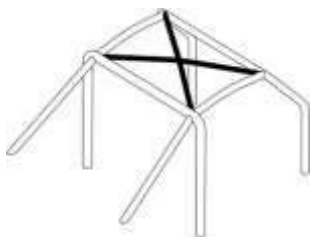
Tekening 253-12

One or more longitudinal members must be fitted at each side of the vehicle according to Drawings 253-9, 253-10 and 253-11. For competitions without co-driver, a members must be fitted on the driver's side only and it is not compulsory for the design to be identical on both sides.

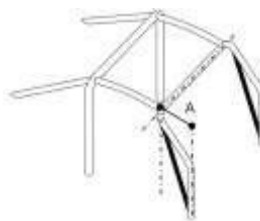
elke wagen moet uitgerust zijn met een van de toepassingen voor de rolkooi zoals hier boven vermeld.

Voor wedstrijdswagen zonder copiloot, moet een van deze opties worden toegepast, en dit aan de zijde van de piloot.

En het is niet noodzakelijk om aan de twee zijden van de wagen eenzelfde design te hebben.



Tekening 253-12



Tekening 253-15

The reinforcements may follow the curve of the roof. It must be fitted on each side of the front rollbar if dimension "A" is greater than 200 mm (Drawing 253-15). only, only one diagonal member may be fitted but its front connection must be on the driver's side.

The ends of the reinforcements must be less than 100 mm from the junction between rollbars and members

De versterking mag de ronding van het dak volgen, Wanneer de afstand groter is als 200mm, moet dit deel

Voor deelnemers zonder co piloot, (enkel voor tekeningen 253-12) van de rolkooi worden gemonteerd en dit aan de twee

Enkel een diagonale buis moet minimum aangebracht worden, zijden van de wagen.

Maar de voorste bevestiging moet aan de piloot hun zijde zijn.

de uiteind mag niet meer dan 100mm verwijderd zijn van verbinding tussen de verschillende delen van de rolkooi

Instaleren van camera's





Enkel de hierboven bevestigings systemen zijn toegelaten

