

ČLÁNOK 256 / 2013 – ZVLÁŠTNE PREDPISY PRE PRODUKČNÉ GT VOZIDLÁ (Skupina „RGT“)

KAPITOLA 1. DEFINÍCIE.

Sériové produkčné vozidlá GT.

KAPITOLA 2. HOMOLOGÁCIE.

Aby bolo vozidlo spôsobilé, musí byť vozidlo homologované FIA v skupine RGT.

KAPITOLA 3. POVOLENÉ A POVINNÉ ZMENY A DOPLNKY.

Akákoľvek zmena, ktorá nie je vyslovene povolená v týchto predpisoch, je zakázaná.

Na vozidle môžu byť robené len práce, súvisiace s jeho bežnou údržbou alebo výmenou dielov poškodených opotrebovaním alebo poruchou.

Hranice povolených zmien a montáži sú uvedené v ďalšom texte.

Okrem týchto povolených môže byť ktorýkoľvek diel, poškodený opotrebením alebo poruchou nahradený len originálnym dielom.

Vozidlá musia byť prísne sériovej výroby a identifikovateľné z informácií špecifikovaných v bodoch homologačného listu.

KAPITOLA 4. *MINIMÁLNA HMOTNOSŤ.

Minimálna hmotnosť je trvalá 1 200 kg pre vozidlá poháňané motorom s objemom valcov väčším ako 3100 cm³ a 1 050 kg pre ostatné.

To je skutočná hmotnosť vozidla, bez jazdca a spolujazdec a ich príslušenstva a s maximálne s jedným rezervným kolesom.

Keď sú prepravované dve rezervné kolesá vo vozidle, druhé rezervné koleso musí byť odstránené pred vážením.

Nikdy v priebehu pretekov nemôže vozidlo vážiť menej ako tato minimálna hmotnosť.

V prípade pochybnosti pri vážení, úplná výstroj jazdca a spolujazdca **musí byť** odstránená.

V prípade pochybnosti, a okrem rallye, technickí komisári môžu vypustiť nádrže obsahujúci spotrebné kvapaliny a skontrolujú hmotnosť.

Použitie záťaže je povolené za podmienky uvedenej v súlade s článkom 252–2.2 všeobecných predpisov.

Len v rallye, minimálna hodnota hmotnosti vozidla (za podmienok kapitoly 7.1.a) s posádkou (jazdec + spolujazdec + kompletný výstroj jazdca a spolujazdca) **musí byť**:

minimálna hmotnosť definovaná kapitolou 7.1.a + 150 kg.

KAPITOLA 5. *MOTOR.**5.1. Motor.**

Kryty motora vyrobené z plastického materiálu, ktorých účelom je zakrývať mechanické dielce v motorovom priestore, môžu byť odstránené keď majú len estetickú funkciu.

Zvukovo izolačný materiál a ozdobné diely nachádzajúce sa pod kapotou motora a nie sú viditeľné z vonkajšku môžu byť odstránené.

Tiahlo akcelérátora môže byť vymenené alebo zdvojené ďalším bez ohľadu na to či prichádza od výrobcu alebo nie. Táto náhrada tiahla musí byť núdzové tiahlo to znamená musí byť namontované paralelne so sériovým tiahom akcelérátora.

Keď sériové vozidlo je vybavené motorickou škrtiacou klapkou, môže byť použitý súprava s mechanickým ovládaním škrtiacej klapky, homologovanej v skupine RGT.

Skrutky a svorníky môžu byť vymenené s podmienkou, že náhrada je vyrobená zo železného materiálu.

– zapalovanie motora:

Akákoľvek značka a typ zapalovacej sviečky a indukčnej cievky, obmedzovača otáčok a káblov vysokého napätia je ľubovoľný.

Elektrický zväzok a elektronická riadiaca jednotka je ľubovoľná.

Snímače a ovládače na vstupe musia zostať nezmenené, rovnako ako ich funkcie.

Žiadny snímač nemôže byť pripojený, ani pre účelom záznamu údajov.

To je zakázané na pripojenie vypínač do pôvodného zväzku káblov medzi elektronickú riadiacu jednotku a snímač a / alebo ovládač.

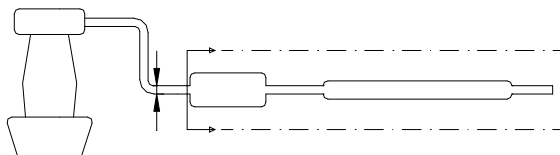
Akýkoľvek systém zaznamenávania údajov je zakázaný okrem nachádzajúceho sa na homologovanom vozidle.

Len systém záznamu dát nachádzajúci sa v sériovom vozidle môže byť použitý. V žiadnom prípade nemôže byť upravovaný alebo zaznamenávať ďalšie parametre.

Len nasledovné snímače sú povolené: teplota vody, teplota oleja, tlak oleja a obrátky motora.

Každý z týchto snímačov môže byť pripojený len s jedným alebo s niekoľkými ukazovateľmi (s možnosťou záznamu údajov) len s pomocou celkom nezávislého káblového zväzku na inom káblvom zväzku.

- **chladiaci systém:**
Termostat je ľubovoľný, rovnako ako jeho riadiaci systém a teplota pri ktorej sa ventilátor uvedie do činnosti.
Systém ochrany proti krádeži pre uzáver chladiča je ľubovoľný.
- **vstrekovanie:**
Pôvodný systém musí byť zachovaný.
Dielce systému vstrekovania, umiestnené za zariadením pre meranie vzduchu, ktoré riadia dávkovanie množstva paliva do spaľovacej komory, môžu byť menené, ale nesmú byť odstránené, pokiaľ nemajú žiadny vplyv na prívod vzduchu.
Elektronická riadiaca jednotka pre vstrekovanie je ľubovoľná.
Vstupy do elektronickej riadiacej jednotky (snímače, ovládače, atď.), vrátane ich funkcie, musí zostať pôvodné.
Je zakázané pridať snímač do pôvodného zväzku káblov medzi elektronickú riadiacu jednotku a snímač a / alebo riadiaci člen.
Výstupy elektronickej skrinky si musia zachovať svoju pôvodnú funkciu podľa homologačného listu.
Vstrekovače môžu byť upravované alebo vymenené za účelom úpravy ich prietokovej rýchlosti, ale bez úprav ich princípu funkcie a upevnenia.
Vstrekovacie potrubie môže byť vymenené za iné ľubovoľnej konštrukcie ale umožňujúce montáž závitového pripojenia vstrekovacieho potrubia a regulátora tlaku paliva, za predpokladu, že montáž od vstrekovačov bude identický s pôvodným.
Vložky vzduchového filtra sú povolené za rovnakých podmienok ako pôvodné.
- ***mazanie:**
Je povolená montáž priečok do olejovej vani.
Náhradné vložky olejového filtra sú povolené za rovnakých podmienok ako pôvodné.
Pre turbokompresor motora je možné nahradiť potrubie mazania turbokompresora podľa kapitoly 253–3.2.
Tieto potrubia môžu byť tiež vybavené rýchlo spojками.
Zariadenie chladiča oleja musí byť štandardnej výroby alebo homologované ako VO.
- montáže motora a prevodovky musia byť pôvodné alebo homologované.
Keď sú montáže pôvodné, materiál pružného dielca je ľubovoľný.
- ***výfuk:**
Je možné tiež odstrániť vnútrajšok pôvodného tlmíča, alebo upraviť výfuk od prvého tlmíča k vyústeniu, maximálny rozmer vonkajšieho priemeru potrubia je ako priemer rúrky umiestenej pred prvým tlmíčom (pozri obrázok 254–3 a bod 328o (bod 328o pre vozidlá homologované od 01.01.2010) skupiny RGT homologačného listu).



obrázok 254–3

Keď pôvodná rúrka pred prvým tlmíčom je dvojitá rúrka, maximálny vonkajší priemer novej rúry musí zodpovedať prierezu ktorý je zhodný dvojici rúrok.

Pre vozidlá vybavené s turbokompresorom, je možné upraviť výfuk od upevňovacej dosky výfuku turbokompresora, maximálny prierezom je vstupný priemer prvého sériového tlmíča.

Pripojenie medzi upevňovacou doskou na výstupe z turbokompresora a výfukovou rúrkou môže byť kužeľovité.

V prípade ak existujú dva vstupy do prvého tlmíča, prierez upraveného potrubia musí byť menší alebo rovnajúci sa súčtu obidvoch pôvodných prierezov.

Vyústenie musí byť v rovnakej polohe ako pôvodný výfuk **alebo v súlade s úpravou homologovanou ako VO (pozri Článok 256–6.4.3).**

Tieto možnosti nesmú mať dopad na zmenu karosérie úpravy **(okrem homologácii ako VO, pozri Článok 256–6.4.3)** a musia rešpektovať zákony krajiny, kde sa preteky konajú, týkajúce sa hladiny hluku.

Sú povolené ďalšie dielce pre montáž výfuku.

Tlmíč je súčasť výfukového systému, ktorý je určený ku zníženiu hladiny hluku z výfuku vozidla. Prierez tlmíča musí predstavovať minimálne 170% prierezu vstupnej rúrky a musí obsahovať materiál pohlcujúci hluk.

Materiál pohlcujúci hluk môže mať tvar rúrky so 45% perforáciou alebo syntetický obal.

Dĺžka tlmíča musí predstavovať 3 až 8 násobok jeho vstupného priemeru.

Tlmíč môže byť dodaný ako sériový dielce privarený k rúrke, pričom však táto rúrka nie je pokladaná za súčasť tlmíča.

Katalyzátor je považovaný ako tlmíč a môže byť premiestnený.

Pokiaľ je upevnený priamo na potrubí, môže byť katalyzátor nahradený kužeľovým dielcom rovnakej dĺžky a rovnakými priermi vstupu a výstupu.

Za týmto dielcom je rúrka ľubovoľná s maximálnym priemerom rovným výstupu katalyzátora.

Pokiaľ je katalyzátor súčasťou výfukového potrubia, môže byť odstránená len vnútorná časť katalyzátora.

Lambda sonda môže byť odstránená v prípade ak je súčasťou voľnej časti výfukového potrubia.

– **tesnenie hlavy valcov:**

Materiál je ľubovoľný, ale nie jeho hrúbka.

– **Riadiaca jednotka cestovnej rýchlosti:**

Riadiaca jednotka môže byť odpojená.

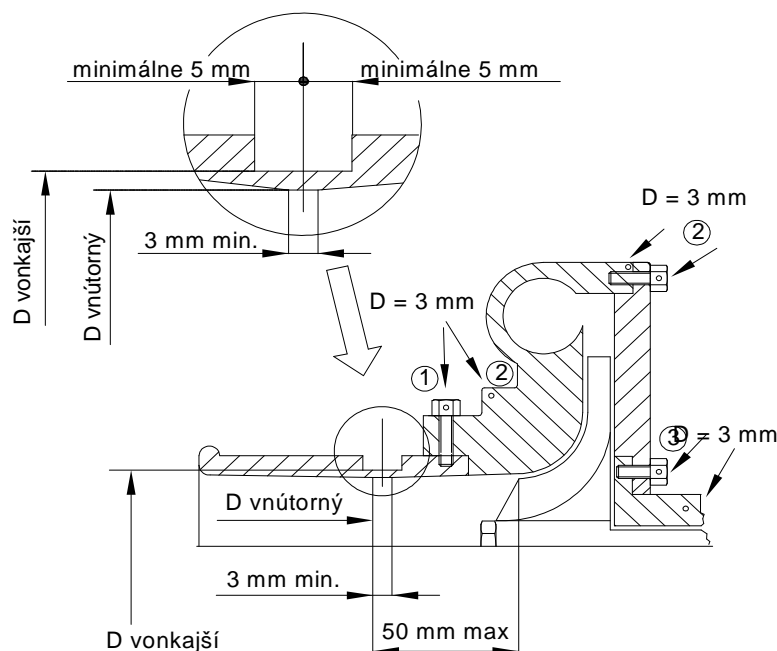
Všetky vozidlá musí byť vybavené restriktorom.

Restriktor je povinný pre rallye, ale nie je zakázaný pre iné preteky, pokiaľ sa sťažiaci rozhodne pre jeho použitie.

Všetok vzduch potrebný pre plnenie motora musí prechádzať týmto restriktorom, ktorý musí dodržať nasledujúce ustanovenia:

– **maximálny vnútorný priemer restriktora** je (pozri tabuľka v prílohe).

Tento rozmer musí byť dodržiavaný v dĺžke minimálne 3 mm merané po prúde plniaceho vzduchu v rovine kolmej k rotačnej osi, umiestnenej vo vzdialenosti maximálne 50 mm proti prúdu plniaceho vzduchu, pričom táto rovina je rovnobežná s rovinou preloženou začiatkom najvyššej pracovnej časti lopatiek, kolmo k rotačnej osi (pozri obrázok 254–4).



1. otvor na restriktore / skrini kompresora
2. otvor na skrini kompresora alebo skriňa / príruha
3. otvor na hlavnej skrini alebo skriňa / príruha



obrázok 254–4

Tento priemer musí byť zachovaný bez ohľadu na teplotné stavy.

Vonkajší priemer restriktora na úrovni hrdla musí byť menší ako **Dvnút+6 mm** a musí byť dodržaný v dĺžke 5 mm na každú stranu od osi prechádzajúcou stredom najužšieho vnútorného priemeru.

Montáž restriktora na turbokompresor musí byť urobená tak, aby bolo potrebné úplne odmontovať dve skrutky z telesa kompresora alebo restriktora k tomu, aby bolo možné oddeliť restriktor od kompresora.

Montáž pomocou ihlových alebo závrtných skrutiek nie je povolená.

Pre montáž restriktora je povolené odobrať materiál zo skrine kompresora a pridať ho, s jedným cieľom zaistiť upevnenie restriktora na skriňu kompresora.

Hlavy upevňovacích skrutiek musia byť prevrtané, aby bolo možné ich zaplombovať.

Restriktor musí byť jedného kusa materiálu a môže byť prevrtaný len pre upevnenie a zaplombovanie, ktoré musí byť možné medzi upevňovacími skrutkami, medzi restriktorom (alebo spojením restriktor / skriňa kompresora), skriňou kompresora (alebo spojením skriňa kompresora / príruha spojenia) a skriňou dúchadla (alebo skriňa dúchadla / spojovacia príruha) (pozri obrázok 254-4).

U motorov s dvomi paralelnými kompresormi musí byť každý z nich obmedzený restriktorom s maximálnym priemerom 25,5 mm.

– **nasávanie:**

Systém nasávania musí mať celkový maximálny vnútorný objem 50 dm³ (merané od kontrolovaného priemeru restriktora (ov) k sací kanálom na hlave (vách) motora.

Musí byť vybavené s jedným vzduchovým restriktorom vyrobeným z kovového materiálu (zliatina je povolená), maximálneho priemeru ktorý je **špecifikovaný v tabuľke kapitoly 256-5.1.** a musí byť dodržaný v dĺžke minimálne 3 mm.

Restriktory musia byť vybavené zariadením umožňujúcim jednoduché plombovanie technickými komisármi a musí také že ho môžu jednoducho kontrolovať.

Všetok vzduch privádzaný do motora musí prechádzať cez restriktor (ry) a musí byť úplne vzduchotesný za každých okolností.

Zablokovanie restriktora (ov) musí spôsobiť okamžité zhasnutie motora.

Okrem medzichladiča, žiadne zariadenie, systém, pracovný postup, konštrukcia alebo schéma zapojenia a / alebo ktorých účinkov je akýkoľvek úbytok teploty nasávaného vzduchu a / alebo zásoby (vzduchu a / alebo paliva) motoru je zakázaná.

Normálne nasávanie motora:

Restriktor musí byť:

- maximálne 600 mm pred osou prvého valca,
- maximálne 1000 mm od seba (stred restriktora) (len pre vozidlá s motorom vpredu).

Keď vzduchová komora je vytvorená z viacerých dielov, tieto musia byť bezchybne zĺčované ako celok.

Žiadne potrubie obsahujúci vzduch nesmie vstúpiť alebo vystúpiť do / zo systému nasávania.

KAPITOLA 6. HNACIE ÚSTROJENSTVO.

6.1 Systém pohonu.

Systémy pohonu na štyri kolesá sú zakázané.

Použitie akejkoľvek elektroniky vo funkcii systému pohonu je zakázané (okrem páky radenia na volante homologovanej vo VO).

Poloautomatická alebo automatická prevodovka, mechanické spojky s elektronickým alebo pneumatickým ovládaním, a diferenciál s elektronickým, pneumatickým alebo hydraulickým ovládaním sú zakázané.

6.1.1. Prevodovka.

a. prevodovka je ľubovoľnej konštrukcie, s podmienkou, že si zachováva polohu a orientáciu sériového vozidla a že má maximálne 6 prevodových stupňov dopredu a jeden spätný chod, a musí byť homologovaná.

b. Len priame mechanické spojenie (ťahlo, bovden) medzi radiacou pákou ovládanou jazdcom a prevodovka je povolené.

Keď páka radenia prevodových stupňov pneumatického ovládania na volante je homologovaná vo VO, môže byť použitá.

Je povolený jednoduchý otvorený okruh elektrického spínača ovládaného priamo pákou radenia a ovládajúci systém systému zapalovania motora.

6.1.2. Spojka.

a. Spojka je ľubovoľnej konštrukcie, s podmienkou, že je bežného mechanického systému lamiel priemer ktorých je menší ako 5.5".

b. Spojka musí byť ovládaná len jazdcom.

6.1.3. Rozvodovka a diferenciál.

Rozvodovka a diferenciál je ľubovoľnej konštrukcie ale len mechanický obmedzeným preklzom diferenciálu sú povolené a musia byť homologované.

Prevodový pomer musí byť homologovaný vo VO.

Systém viskóznej spojky nie je považovaný za hydraulickú radiaciu jednotka sklzu, za predpokladu, že žiadna kontrola nie je možná keď je vozidlo v pohybe.

6.2. Spojovací hriadeľ.

Ľubovoľnej konštrukcie.

Pre sériové vozidlá so systémom pohonu "transaxle", tunel hnacieho hriadeľa môže byť odstránený a nahradit'.

6.2.1. Polo osi.

Musia byť pôvodné alebo homologované vo variante na želanie (VO).

6.3. Zavesenie.

Nastavenie zmeny pruženia a tlmenia z priestoru posádky je zakázané.

Vystužovanie nosných dielcov konštrukcie zavesenia (okrem **priečných trojuholníkových ramien a stabilizátorov**) a ich bodov uchytenia pridaním materiálu je dovolené.

Vystužovanie zavesenia nesmie vytvárať dutiny karosérie ani umožňovať vzájomné spojenie dvoch rôznych dielcov.

- priečne trojuholníkové ramená:
musia byť pôvodné alebo homologované vo VO.
- **Pružiny:** Sedlá pružiny môžu byť nastaviteľné, pokiaľ nastaviteľná časť je súčasťou sediel a odlišuje sa od ostatných pôvodných dielcov zavesenia a šasi (môže byť odstránená).
- **Závitové pružiny:** Dĺžka je ľubovoľná, rovnako ako počet závitov, priemer drôtu, vonkajší priemer, typ pružiny (progresívny alebo nie) a tvar sedla pružiny.
Počet pružín a sediel pružín je ľubovoľný, avšak musia byť montované do série.
- **Listové pružiny:** Dĺžka je ľubovoľná, rovnako ako šírka, hrúbka a zvislé zakrivenie.
- **Torzne tyče:** Priemer je ľubovoľný.

Táto možnosť u pružín zavesenia neumožňuje nedodržiavať článok 205 homologačného listu (minimálna výška stredu náboja kolesa, otvorenie podbehu kolies).

Montáž pružina + tlmič:

Montáž pružina + tlmič je povolená aj keď sériové vozidlo nie je nimi vybavené, za predpokladu, že je pôvodná pružina je odstránená.

- **Tlmiče:** Ľubovoľné za predpokladu, že ich počet, typ (teleskopické, pákové atď.), princíp fungovania (hydraulické, trecie, zmiešané atď.) a body uchytenia zostanú zachované.
Používať ložiská s lineárnym vedením je zakázané.

Len vedenie s klznými ložiskami je povolené.

Kontrola koncepcie funkcie tlmičov sa robí nasledovným spôsobom:

Ako náhle sú tlmiče a / alebo torzné tyče demontované, vozidlo musí dosadnúť v pohybe nadol až na koncové dorazy za menej ako 5 minút.

Nádržky tlmičov je možné upevniť na nezmenený skelet (šasi) vozidla.

Pokiaľ sú tlmiče vybavené oddelenými nádobami zo zásobou kvapaliny, a tieto sú umiestnené v priestore pre posádku alebo v batožinovom priestore a tento nie je oddelený od priestoru pre posádku, musia byť riadne upevnené a zakryté ochranou.

Silentblok môže byť nahradený guľovými kĺbmi (Uniball) len za podmienky, že tlmič nebude mať vodiacu funkciu.

Len pre rallye usporiadanom na africkom kontinente, môže byť nahradený silentblok guľovými kĺbmi "Uniball" aj v prípade ak tlmič má vodiacu funkciu.

Plynové tlmiče sú vzhľadom ku svojmu princípu pokladané za tlmiče hydraulické.

- **Zavesenie tlmenia typu Mc Pherson.**

V prípade, že má byť nahradený akýkoľvek prvok u zavesenia Mc Pherson alebo zavesenia, fungujúceho na rovnakom princípe a je potrebné vymeniť aj teleskopický dielec a / alebo celok tlmiča (tlmič a systém pripojenia k držiaku náboja), nové dielce musia byť mechanicky ekvivalentné s pôvodnými dielcami a musia mať rovnaké body uchytenia.

Sedlá pružín zavesenia Mc Pherson môžu mať ľubovoľný tvar.

Taktiež materiál je ľubovoľný.

V prípade olejovo – pneumatického tlmenia môžu byť guľičky zmenené čo sa týka rozmeru, tvaru, materiálu, ale nie počtu.

Ventil ovládaný z vonkajšej strany vozidla, môže byť upravený pre guľičky.

- **Silentbloky:**

Silentblok môže byť nahradený s novým silentblokom, ktorého tvar je ľubovoľný, musí byť vymeniteľný za pôvodný.

6.4. Kolesá a pneumatiky.**6.4.1. Kolesá.**

Kolesá sú ľubovoľné, čo sa týka homologovaného maximálneho priemeru (článok 801.a) a maximálnej šírky (článok 801.b).

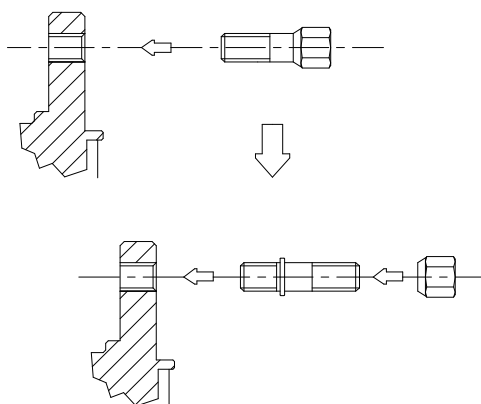
S jediným účelom použitia kolesa rovnakých rozmerov vpredu a vzadu, priemer a / alebo šírka predných kolies môže byť zväčšená (pozri podmienky vyššie).

Je povolené použiť kolesá s menším priemerom.

Kolesá vyrobené z kovaného magnézia sú zakázané, (platí aj pre pôvodné kolesá).

Kolesá musia byť kryté blatníkmi (rovnaký systém preverenia ako u skupiny „A“, kapitola 255–5.4) a musí byť dodržaný maximálny rozchod, uvedený na homologačnom liste.

Zmena upevnenia skrutkami (skrutka s hlavou) za upevnenie závrtnými skrutkami a maticami môže byť urobená za podmienky, že bude dodržaný počet upevňovacích bodov a priemer závitových dielov, ako je uvedené na obrázku 254–1.



obrázok 254–1

Maticy kolesa môžu byť zmenené, za predpokladu, že ich materiál zostáva železný. Doplnkové odsávače vzduchu na kolesách sú zakázané.

6.4.2. Pneumatiky.

Pneumatiky sú ľubovoľné za podmienky, že môžu byť namontované na tieto kolesá.

Použitie akéhokoľvek zariadenia umožňujúceho pneumatike zvýšenie výkonu s vnútorným tlakom rovnakým, alebo nižším ako atmosférický je zakázané.

Vnútrašok pneumatiky (priestor medzi ráfikom a vnútornou časťou pneumatiky) musí byť plnený iba vzduchom.

6.4.3. Rezervné koleso.

Rezervné koleso (kolesá) sú (sú) povinné ako uvedené v homologačnom liste.

Rezervné koleso môže byť premiestnené do priestoru posádky za podmienky, že tu bude pevne prichytené a nebude umiestnené v miestach vyhradených pre posádku.

Úpravy homologované vo VO pre montáž rezervného kolesa sú povolené.

6.5. *Brzdový systém.

Okrem zmien povolených v tejto kapitole, brzdový systém musí byť pôvodný alebo homologovaný ako VO.

Elektronická riadiaca jednotka brzdového systému je ľubovoľná, ale musí byť úplne zameniteľná s pôvodnou jednotkou (to znamená že brzdový systém musí pracovať keď je jednotka vymenená za sériovú jednotku).

Snímač a ovládacie členy na vstupe nesmú byť menené rovnako ako ich funkcia.

Žiadny snímač nemôže byť pridaný, ani pre účel zaznamenania údajov.

Brzdové obloženie je ľubovoľné, rovnako ako jeho upevnenie (nitované, lepené atď.) za podmienky, že nebude zväčšená trecia plocha bŕzd.

Ochranné plechy môžu byť odstránené alebo ohnuté.

V prípade vozidiel vybavených posilňovačom bŕzd môže byť toto zariadenie odpojené alebo vymenené za súpravu homologovanú vo voliteľnej variante (VO).

To isté platí pre protiblokovacie zariadenie (ABS).

V prípade, keď je protiblokovacie zariadenie (ABS) odpojené alebo odstránené, v tomto prípade je povolená montáž homologovaného mechanického zadného rozdeľovača bŕzd, homologovaného výrobcou ako VO.

Je povolené pridať pružinu do otvoru strmeňa a nahradiť tesnenia a prachovky strmeňa.

Brzdové potrubie môže byť nahradené potrubím leteckého typu.

Je možné doplniť zariadenie na oškrabávanie blata z diskov alebo kolies.

6.5.1. Ručná brzda.

Mechanická ručná brzda môže byť nahradená hydraulickým systémom, homologovaným v skupine „RGT“, ale v tomto prípade diagonálne prevedenie brzdového systému (X systém) alebo pôvodný systém je povinný.

Je povolené upravovať polohu systému hydraulickej ručnej brzdy, za predpokladu, že zostáva (páka) v homologovanej polohe skupiny „RGT“ (na centrálnom tuneli ...).

6.6. Riadenie.

Potrubia vedúce od čerpadla posilňovača k riadeniu môžu byť vymenené za potrubia v súlade s článkom 253–3.2.

6.7. Karoséria.**6.7.1. *Exteriér.**

Ozdobné kryty kolies musia byť odstránené.

Je možné namontovať kryty svetlometov, ktoré nemajú iný účel, ako chrániť sklo svetlometu, ale nemajú žiadny vplyv na aerodynamiku vozidla.

Montáž ochrany podvozka je povolená len pre rallye za podmienky, že sa jedná o účinnú ochranu, ktorá rešpektuje výšku vozidla je demontovateľná a navrhnutá výhradne na ochranu nasledujúcich častí: motor, chladič, zavesenie, prevodovka, palivovú nádrž, prevody, riadenie, výfuk, fľaše hasiaceho prístroja.

Spodná ochrana môže byť predĺžená na celú šírku spodnej časti od dutiny nárazníka len po os predných kolies.

Pripevnenie predného a zadného nárazníka nesmie byť menené.

Prídavné montáže sú povolené (okrem pôvodných ktoré musia zostať zachované) pre pripevnenia dielcov karosérie (nárazník, rozšírenie blatníka atď.).

Je možné použiť akékoľvek uzamykanie pre uzáver nádrže.

Výmena líšt predného a zadného stierača je povolená.

Nádrž umývania predného okna:

Objem nádrže umývania predného okna je ľubovoľná a nádrž môže byť namontovaná v priestore posádky podľa kapitoly 252–7.3, batožinovom priestore alebo motorovom priestore.

Čerpadlá, potrubia a trysky sú ľubovoľné.

Je povolené odstrániť zvukovo–izolačné dielce z umelej hmoty z podbehov kolesa.

Tieto dielce z umelej hmoty môžu byť nahradené dielcami z hliníku alebo plastickej hmoty toho istého tvaru.

Ochranné plastické dielce namontované pod karosériou (ovievané prúdom vzduchu) môžu byť odstránené.

Keď zadné okno je demontovateľné pre umožnenie prístupu k rezervnému kolesu, môže byť vyrobené z prehľadného polykarbonátu minimálnej hrúbky 3 mm.

Musí byť pripevnené v 4 bodoch pomocou kovových skrutiek alebo kolíkov.

6.7.1.1. Predný a zadný nárazník.

Predný a zadný nárazník a prahy dverí môžu byť vymenené za diely ktoré sú geometricky zhodné a sú vyrobené zo skleneného vlákna a polyesterovej živice.

6.7.2. Priestor posádky.

Predné sedadlá môžu byť posunuté dozadu avšak nie za vertikálnu rovinu definovanú prednou hranou pôvodného zadného sedadla.

Hranica pre predné sedadlo je tvorená výškou sedadla bez opierky hlavy, a pokiaľ je opierka hlavy súčasťou sedadla tak potom je hranica posledný bod ramien jazdca.

Je povolené odstrániť zadné sedadlá.

Zadné bezpečnostné pásy môžu byť odstránené.

6.7.2.1. V prípade ak je palivová nádrž namontovaná v batožinovom priestore a zadné sedadlá sú odstránené, musí byť priestor posádky oddelený od nádrže nehorľavou priečkou, nepriepustnou pre kvapaliny a plamene.

V prípade dvoj priestorových vozidiel je možné použiť medzi priestorom posádky a umiestnením palivovej nádrže neštruktúrnú nehorľavú priečku vyrobenú z priehľadného plastického materiálu.

6.7.2.2. Prístrojová doska.

Prístrojová doska musí zostať pôvodná. Stredová konzola môže byť odstránená.

6.7.2.3. Podlaha. Koberce sú ľubovoľné a preto môžu byť odstránené.**6.7.2.4. Ostatné zvukovo izolačné materiály a obloženie.**

Ostatné zvukovo izolačné materiály a obloženie je dovolené odstrániť okrem tých ktoré sú uvedené v kapitole 6.7.2.2. (prístrojová doska) a kapitole 6.7.2.3. (dvere).

6.7.2.5. Vykurovací systém:

Pôvodný vykurovací systém môže byť odstránený, ale elektrický systém zarosenia alebo podobný musí byť zachovaný.

Nasledovné diely klimatizačného systému môžu byť odstránené:

kondenzátor a prídavný ventilátor, nádrž kvapaliny, výparník a ventilátor, expanzný ventil, ako aj všetky potrubia, pripojenia, prepínače, snímače a ovládače potrebné pre funkciu systému.

Len ak je systém pohonu kompletne nezávislý na inom systéme je dovolené demontovať kompresor systému klimatizácie.

V opačnom prípade, demontáž kompresoru klimatizácie musí byť homologovaná vo VO.

Kompresor môže byť vyradený z prevádzky.

Ak sú spoločné súčiastky aj pre systém kúrenia, tak musia zostať namontované.

6.7.2.6. Demontovateľná odkladacia plocha za zadnými sedadlami v dvoj priestorových vozidlách môže byť odstránená.

6.7.3. Ďalšie vybavenie.

Ďalšie doplnky ktoré nemajú vplyv na chovanie vozidla ale zlepšujú vzhľad interiéru vozidla alebo zvyšujú pohodlie (osvetlenie, kúrenie, rádio) sú povolené bez obmedzenia.

V žiadnom prípade nesmú zvyšovať výkon motora alebo mať vplyv na riadenie, prevody, brzdy, jazdné vlastnosti a to i nepriamym spôsobom.

Funkcie všetkých ovládačov musia zostať v pôvodnom prevedení tak ako boli určené výrobcom.

Je povolené ich upraviť pre lepšiu ovládateľnosť alebo dostupnosť napríklad predĺženie páky ručnej brzdy, doplnenie nášlapnej plochy pedálu brzdy a pod.

Je povolené nasledujúce:

1. Prídavné prístroje, tachometre atď. môžu byť namontované alebo nahradené a prípadne môžu mať aj iné funkcie, ľubovoľne pod podmienkou, že ich umiestnenie nie je žiadnym spôsobom nebezpečné. Avšak tachometer nemôže byť odstránený pokiaľ to zvláštne predpisy krajiny kde sa súťaž koná neumožňujú.
2. Je možné vymeniť húkačku alebo prípadne pridať ďalšiu, ktorá bude v dosahu posádky. Na uzatvorenej ceste nie je húkačka povinná.
3. Mechanizmus páky ručnej brzdy môže byť upravený pre okamžité odistenie (systém fly-off).
4. Volant je ľubovoľný.
Systém uzamknutia riadenia proti krádeži môže byť vyradený z činnosti.
Rýchlo uvoľňovací mechanizmus musí pozostávať z príruby súosej k osi volantu riadenia, zafarbenej na žlté kovovým povlakom, alebo nejakým iným trvalým žltým povlakom, a namontovanej na stĺpiku riadenia vzadu za volantom riadenia.
Zrušenie spojenia musí byť ovládané pritiahnutím príruby pozdĺž osi volantu riadenia.
5. Je povolené doplniť ďalšie priečky do priehradky na rukavice a doplnkových vreciek na dverách musia však byť na pôvodných paneloch.
6. Izolačný materiál môže byť pridaný na ochranu posádky alebo dielcov pred ohňom alebo prehriatím.

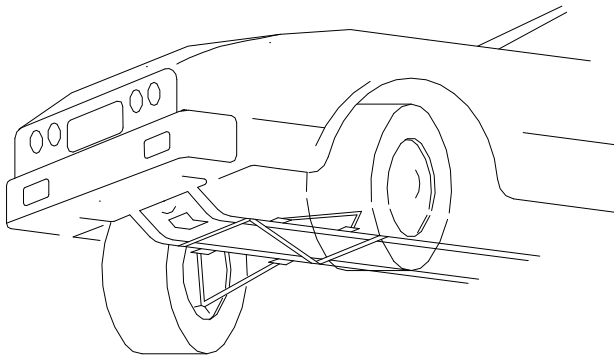
6.7.4. Vystužovacie tyče.

Vystužovacie tyče môžu byť pripevnené k montážnym bodom tlmičov na karosérii (šasi) alebo na náprave, na každej strane automobilu v jeho pozdĺžnej osi s podmienkou je, že sú demontovateľné a sú pripevnené skrutkami.

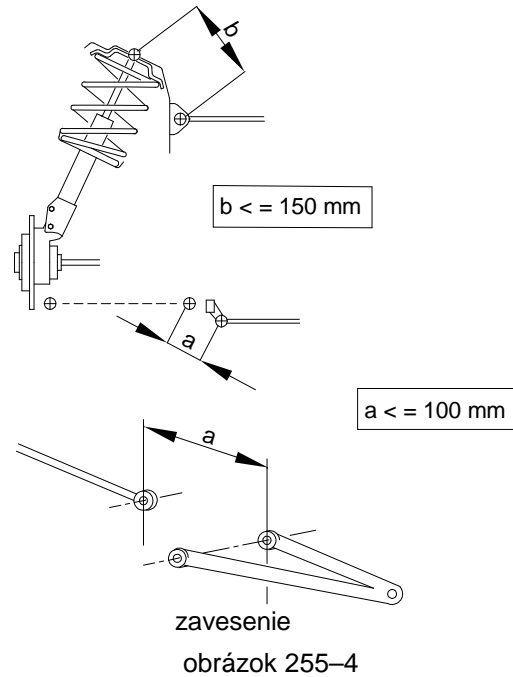
Vzdialenosť medzi montážnym bodom zavesenia a bodom uchytenia vystužovacej tyče nesmie byť viacej ako 100 mm, keď nie tyč je priečnou výstuhou homologovanou s ochrannou klietkou, alebo ak nie je hornou tyčou pripevnenou na Mac Pherson zavesenie alebo podobné.

V druhom prípade bude maximálna vzdialenosť medzi upevňovacím bodom tyče a bodom horného kĺbového závesu 150 mm (pozri obrázok 255–2 a 255–4).

Okrem týchto bodov táto vystužovacia tyč nesmie byť upevnená na inom mieste skeletu alebo mechanických dielcoch.



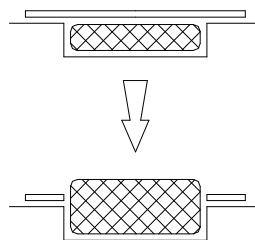
obrázok 255–2



obrázok 255–4

Keď je sériové vozidlo vybavené vystužovacou tyčou, je povolená jej demontáž, alebo nahradenie sériovej tyče, tyčou vyhovujúcou predpisom uvedeným vyššie. Zosilňovanie prvkov zavesenia je dovoľené, pokiaľ zosilňovací materiál kopíruje pôvodný tvar a plošne sa ho dotýka.

- 6.7.5. Pokiaľ bolo náhradné koleso pôvodne umiestnené v uzatvorenom priestore a pokiaľ bolo nahradené širším (pozri kapitolu 6.4), umiestneným do tohto priestoru, je možné prispôsobiť veko priestoru kolesa priemeru nového kolesa (pozri obrázok 254–2).



obrázok 254–2

6.8. Elektrický systém.

– Batéria:

Značka a typ batérie.

Značka, kapacita, káble a batérie sú ľubovoľné.

Menovité napätie musí byť rovnaké alebo nižšie ako sériovej výroby vozidla.

Počet batérii určených výrobcom musí byť zachovaný.

Umiestnenie batérie.

Umiestnenie je ľubovoľné.

Umiestnenie v priestore posádky:

- batéria musí byť umiestnená za sedadlom sedadla jazdcov alebo spolujazdcov.
- batéria musí byť suchá batéria.

Uchytenie batérie.

Každá batéria musí byť spoľahlivo uchytená a plus pól musí byť chránený.

Batéria premiestnená z jej pôvodnej polohy, musí byť pripevnená na skelet použitím kovového lôžka a dvojicou kovových strmeňov s izolačným povlakom, uchytená na podlahu použitím skrutiek a matic.

Pre pripevnenie týchto strmeňov, musia byť použité kovové skrutky s priemerom minimálne 10 mm, a pod každou skrutkou, pod kovovou karosériou musí byť podložka minimálnej hrúbky 3 mm a ploche minimálne 20 cm².

Mokrú batériu.

Pri mokrej batérii musí byť kryt odolný voči presakovaniu – plastická skriňa, pripevnený nezávisle od batérie.

Ochranný kryt musí obsahovať prívod vzduchu s jeho vývodom mimo priestor posádky (pozri obrázok 255–10 a 255–11).– **Generátor:**

Je povolené nahradiť ho výkonnejším generátorom.
Dynamo nemôže byť nahradené alternátorom a naopak.

– **Osvetlenie:**

Maximálne 6 prídavných svetiel vrátane zodpovedajúcich relé je povolených za predpokladu že nebudú porušené zákony danej krajiny.

Keď sú sériové hmlové svetlá ponechané, budú počítané za prídavné predné svetlá.

Svetlá nemusia byť zapustené do karosérie.

Počet svetlometov a rôznych vonkajších svetiel musí byť vždy párnny.

Pôvodné svetlá môžu byť vyradené z prevádzky a zakryté priľnavou páskou.

Môžu byť nahradené inými v zmysle tejto kapitoly.

Montáž spätného svetla je možná pod podmienkou, že je ho možné použiť len v prípade, ak je radiaca páka v polohe pre jazdu vzad a za dodržania dopravných predpisov k tomuto bodu.

Je povolené pridávať do elektrického obvodu poistky.

6.9. Palivový systém.

FT3, FT3.5 alebo FT5 palivová nádrž je povinná.

Filter a čerpadlo pri rovnakých homologovaných charakteristikách môžu byť umiestnené mimo.

Tieto dielce musí byť účinným spôsobom chránené.

Montáž druhého palivového čerpadla je povolená, avšak toto musí byť výhradne len rezervné palivové čerpadlo, to znamená že nesmie pracovať ako prídavné k pôvodnému čerpadlu.

Musí byť pripojené iba ak vozidlo nie je v pohybe a to pomocou jednoduchého mechanického zariadenia umiestneného pri čerpadle. Plniace otvory nemôžu byť v okenných paneloch.

Palivové potrubie musí byť nahradené potrubím leteckého typu, vedenie potrubia je ľubovoľné.

Je povolené vŕtať 2 otvory (maximálny priemer 60 mm alebo ekvivalentné plochy) do podlahy, ktorých jediná funkcia bude umožnenie prechodu potrubí potrebných plniť / vyprázdňovať palivovú nádrž.

Celkový objem nádrže nesmie prekročiť 85 litrov.

6.10. Zdvihák a uťahovačka matíc.

Zdvíhacie body môžu byť zosilnené, posunuté a zvýšený ich počet.

Tieto zmeny sa vzťahujú výhradne na body upevnenia zdviháku.

Zdvihák musí byť ovládaný výhradne ručne (buď jazdcom, alebo spolujazdcom), to znamená bez pomoci systému vybaveného s hydraulickým, pneumatickým alebo elektrickým zdrojom energie.

Hlavica uťahovačky nesmie umožniť demontáž viacej ako jednej matice naraz.

6.11. Ochranná klietka.

Ochranná klietka každého vozidla musí byť **homologovaná FIA a v súlade** podľa homologačných predpisov pre ochranné klietky vozidiel WRC alebo S2000 Rallye.

6.12. Pena chrániaca pred bočným nárazom.

Pena chrániaca pred bočným nárazom je povinná.

S cieľom použiť penu chrániacu pred bočné nárazom, je povinné použiť nasledovnú homologáciu:

- úprava vnútornej časti dverí,
- polykarbonátové bočné okná (minimálna hrúbka 4 mm).
Musí byť možné tieto okná odstrániť bez použitia nástrojov.
- obloženie dverí (6–vrstiev uhlíka alebo karbón–kevlar).

Minimálny objem peny: 60L (pozri názov dokumentu: *Špecifikácia peny dverí pre 2011*).

6.13. Sedadlá.

Použitie sedadiel podľa homologácie 8862 je povinné.