

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ J ΤΟΥ ΔΑΚ 1969 – ΑΡΘΡΑ 251 - 266

Σημείωση: Στο παρόν μεταφρασμένο στα Ελληνικά κείμενο δεν περιλαμβάνονται ορισμένες μη σχετικές παράγραφοι των άρθρων 252 και 253 καθώς και τα άρθρα μετά το 266.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ**Άρθρο 251: Κατηγορίες και Ομάδες**

Τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται στους αγώνες υποδιαιρούνται στις ακόλουθες κατηγορίες και Ομάδες:

Κατηγορία Α: Αναγνωρισμένα αυτοκίνητα παραγωγής (οι αριθμοί εντός παρένθεσης υποδηλώνουν την ελάχιστη απαιτούμενη παραγωγή σε διάστημα 12 συνεχών μηνών)

- **Ομάδα 1:** Αυτοκίνητα τουρισμού σειράς παραγωγής (5000)
- **Ομάδα 2:** Αυτοκίνητα τουρισμού (1000)
- **Ομάδα 3:** Αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού σειράς παραγωγής (1000)
- **Ομάδα 4:** Αυτοκίνητα σπορ (25)

Κατηγορία Β: Ειδικά αυτοκίνητα

- **Ομάδα 5:** ειδικά αυτοκίνητα τουρισμού
- **Ομάδα 6:** Πρωτότυπα αυτοκίνητα σπορ

Κατηγορία C: Αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας

- **Ομάδα 7:** Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας
- **Ομάδα 8:** Αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας διεθνούς φόρμουλας
- **Ομάδα 9:** Αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας "ελεύθερης" φόρμουλας

Άρθρο 252: Ορισμοί και γενικές προδιαγραφές

(iv) Ελάχιστο βάρος: Είναι το πραγματικό ελάχιστο βάρος του κενού αυτοκινήτου (χωρίς επιβάτες ή αποσκευές), πλήρως εξοπλισμένου και έτοιμου για πώληση. Κατά συνέπεια θα περιλαμβάνει ρεζέρβα, με λάστιχο όμοιο με αυτό που υπάρχει σε τουλάχιστον τους 2 από τους 4 τροχούς, και χωρίς να αφαιρεθεί κανένα από τα εξαρτήματα, που είναι κανονικά τοποθετημένα στο φθηνότερο μοντέλο της σειράς, εκτός από τα κανονικά προβλεφθέντα εργαλεία και γρύλλο. Όλες οι δεξαμενές υγρών (λίπανσης, ψύξης, φρένων, θέρμανσης, αν υπάρχει), εκτός από τη δεξαμενή καυσίμων, πρέπει να είναι γεμάτες.

Το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου, που αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης, πρέπει να τηρείται αυστηρά. Οποιοδήποτε ελάφρωμα του αυτοκινήτου, μέσω αφαίρεσης ή αντικατάστασης εξαρτημάτων, με στόχο τη μείωση του βάρους, απαγορεύεται.

Το ελάχιστο βάρος στο δελτίο αναγνώρισης ορίζεται ως το βάρος του αυτοκινήτου, όπως το τελευταίο περιγράφεται στο βασικό δελτίο αναγνώρισης

Επιπλέον εξαρτήματα και εξοπλισμός (στροφόμετρο, εργαλειοθήκες, τοξύλιο ασφαλείας (roll bar), επιπλέον φώτα κτλ.), είτε έχουν είτε δεν έχουν αναγνωριστεί ως παραλλαγές για το συγκεκριμένο μοντέλο, και τοποθετημένα στο αυτοκίνητο για χρήση σε ορισμένους τύπους αγώνων, δεν μπορούν να λογιστούν ότι περιλαμβάνονται στο ελάχιστο βάρος, που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης.

Αρα, κατά τη διάρκεια ενός τεχνικού ελέγχου, ο εν λόγω εξοπλισμός πρέπει να αφαιρείται από το αυτοκίνητο. Εάν, για πρακτικούς λόγους, το να αφαιρεθεί αποδεικνύεται δύσκολο, συνιστάται οι οργανωτές να ζητούν από τους αγωνιζόμενους ένα λεπτομερή κατάλογο όλων των επιπλέον εξαρτημάτων και οργάνων έχουν τοποθετηθεί στο αυτοκίνητο, με αναφορά των αντίστοιχων βαρών τους. Για τον τεχνικό έλεγχο, αυτά τα βάρη πρέπει να προστεθούν στο βασικό ελάχιστο βάρος, που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης.

Άρθρο 253: Κοινές προδιαγραφές των κατηγοριών Α και Β

(α) Πλαίσιο, απόσταση από το έδαφος, ακτίνα στροφής: Το αυτοκίνητο, έχοντας αρκετό καύσιμο για να εκκινήσει τον αγώνα και με γεμάτες τις δεξαμενές λαδιού και νερού, πρέπει να μπορεί να περάσει –με την ισχύ του κινητήρα του και με τον οδηγό στη θέση του- πάνω από ένα αντικείμενο διαστάσεων 80x80 cm και ύψους 10 cm.

Η μέγιστη ακτίνα στροφής είναι 6,75 m, το οποίο σημαίνει πως το αυτοκίνητο πρέπει να μπορεί να κάνει μια πλήρη στροφή και στις δύο διευθύνσεις, χωρίς οι τροχοί να ξεπεράσουν δύο παράλληλες γραμμές σχεδιασμένες στο έδαφος με μεταξύ τους απόσταση 13,50 m.

(γ) Παρ-μπριζ και καθαριστήρες: Είναι υποχρεωτικό το παρ-μπριζ από γυαλί ασφαλείας. Σε όλα τα αυτοκίνητα παραγωγής πρέπει να είναι κατασκευασμένο από το υλικό που προβλέπεται από τον κατασκευαστή. Πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον έναν αυτόματο καθαριστήρα, ο οποίος να σκουπίζει μια περιοχή επαρκή ώστε να επιτρέπει στον οδηγό να διακρίνει το δρόμο από τη θέση του.

Το παρ-μπριζ πρέπει να ικανοποιεί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Να είναι τοποθετημένο συμμετρικά ως προς τον κεντρικό άξονα του αυτοκινήτου
2. Να έχει ελάχιστο ύψος 25 cm, το οποίο να διατηρείται μεταξύ δύο σημείων συμμετρικών ως προς τον κεντρικό άξονα του αυτοκινήτου, και ένα από τα οποία ορίζεται από την κατακόρυφη γραμμή, η οποία περνάει από το κέντρο του τιμονιού. Επιπλέον, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 45 cm μεταξύ των δύο εν λόγω σημείων.
3. Να έχει ένα ελάχιστο πλάτος 90 cm, η χορδή μετράται στο μισό του κατακόρυφου ύψους του.

Το παρ-μπριζ θεωρείται πως είναι μόνο η γυάλινη επιφάνεια, μέσω της οποίας κάποιος έχει τελείως ελεύθερη θέα προς τα εμπρός, χωρίς να εμποδίζεται από οποιαδήποτε εξωτερική συμπαγή προστασία, εκτός του εξογκώματος των φτερών, τα οποία καλύπτουν τους εμπρός τροχούς.

(δ) Φτερά: Πρέπει να είναι μόνιμα και στερεωμένα σταθερά.

Πρέπει να προεξέχουν πάνω από τους τροχούς και να παρέχουν αποτελεσματικό κάλυμμα τουλάχιστον στο ένα τρίτο της περιφέρειάς τους και στο πλάτος του ελαστικού.

Σε εκείνα τα αυτοκίνητα, όπου τα φτερά αναρτώνται ολικώς ή μερικώς από το αμάξωμα, ο συνδυασμός αμαξώματος – φτερού ή μόνο το αμάξωμα πρέπει σε κάθε περίπτωση να καλύπτουν τις παραπάνω προδιαγραφές προστασίας.

Τα φτερά πρέπει να είναι στέρα συνδεδεμένα με το αμάξωμα και να μην υπάρχει κενό μεταξύ τους.

(η) Εκκίνηση. Τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν μια συσκευή, καθώς και την πηγή ισχύος της, που να μπορεί να εκκινήσει αυτόματα τον κινητήρα και να ενεργοποιηθεί από τον οδηγό καθημένο στη θέση του.

(θ) Δεξαμενές καυσίμου: Η ολική χωρητικότητα των (κύριων και εφεδρικών) δεξαμενών καυσίμου πρέπει να μην υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό έως 700 cc	60 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 700 cc έως 1000 cc:	70 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1000 cc έως 1300 cc:	80 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1300 cc έως 1600 cc:	90 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1600 cc έως 2000 cc:	100 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 2000 cc έως 2500 cc:	110 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 2500 cc έως 3000 cc:	120 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 3000 cc έως 5000 cc:	140 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό πάνω από 5000 cc:	160 lt

Ως “δεξαμενή καυσίμου” θεωρείται κάθε δοχείο, που περιέχει καύσιμο, το οποίο μπορεί να ρέει εκτός του δοχείου με οποιαδήποτε μέθοδο, είτε προς την κύρια δεξαμενή είτε προς τον κινητήρα.

Η οπή πλήρωσης και ο εξαερισμός κάθε δεξαμενής πρέπει να βρίσκεται πάντοτε εκτός του θαλάμου των επιβατών και να είναι εξ’ ολοκλήρου στεγανά.

Δεξαμενές καυσίμου ασφάλειας:

Η ΔΟΑ παρακολουθεί με μεγάλο ενδιαφέρον την εμφάνιση στην αγορά εξαρτημάτων αυτοκινήτου δεξαμενών καυσίμου ασφάλειας, γενικά στη μορφή μιας δεξαμενής από σύνθετες μεταλλικό φύλλο, με ένα στρώμα ελαστικού στο εσωτερικό της (τύπου “κύστης”) ή και ορισμένες φορές εξ’ ολοκλήρου κατασκευασμένες από συνθετικό υλικό.

Με σκοπό την ενθάρρυνση της χρήσης αυτών των δεξαμενών, οι οποίες είναι σημαντική βελτίωση της ασφάλειας του οδηγού, και για να αποφευχθούν οποιεσδήποτε χειριστικές επιπλοκές (συμμόρφωση του αυτοκινήτου με το δελτίο αναγνώρισης κτλ.), η χρήση των δεξαμενών καυσίμου ασφάλειας επιτρέπεται και επιπλέον ενθαρρύνεται για όλες τις Ομάδες αυτοκινήτων του Παραρτήματος J και για όλα τα είδη των αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Σε κάθε περίπτωση, για αυτοκίνητα των Ομάδων 1, 2 και 3 του Παραρτήματος J, η τοποθέτηση δεξαμενών καυσίμου ασφάλειας επιτρέπεται μόνον αν ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου τις έχει αναγνωρίσει ως τέτοιες και με την προϋπόθεση, πως δεν υπερβαίνουν τη χωρητικότητα των αρχικών δεξαμενών, όπως ορίζεται στο δελτίο αναγνώρισης.

Θέση δεξαμενών καυσίμου: Η θέση, που έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή, για τη δεξαμενή καυσίμου και το σύστημα τροφοδοσίας προς τον κινητήρα, αποτελεί μία από τις αρχές της σειράς παραγωγής, και αυτό συνεπάγεται, πως δεν μπορεί να γίνει καμία αλλαγή, εκτός και αν επιτρέπεται σαφώς στο Παράρτημα J.

Ωστόσο, μια παρέκκλιση από τον παραπάνω κανόνα μπορεί να γίνει για αυτοκίνητα για τα οποία ο κατασκευαστής έχει τοποθετήσει τη δεξαμενή καυσίμου εντός του θαλάμου των επιβατών και κοντά σε αυτούς.

Σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση, και για λόγους ασφάλειας, θα είναι δυνατόν, σε οποιαδήποτε Ομάδα, να τοποθετηθεί μια στεγανή προστασία μεταξύ της δεξαμενής και των επιβατών, ή να αλλάξει η θέση της δεξαμενής ή, αν χρειαστεί, τα συνοδευτικά της εξαρτήματα (οπή πλήρωσης, αντλία βενζίνης, αγωγός τροφοδοσίας).

(i) Ρεζέρβες: Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μία τουλάχιστον ρεζέρβα με το ελαστικό της και να καταλαμβάνει το χώρο που έχει προβλέψει ο κατασκευαστής, ο οποίος δεν πρέπει να είναι σε βάρος του χώρου των αποσκευών.

Η ρεζέρβα πρέπει να διαθέτει λάστιχο ίδιων διαστάσεων με αυτά που έχουν τοποθετηθεί σε δύο τουλάχιστον τροχούς του αυτοκινήτου.

(ια) Σιωπητήρας (σιλανσιέ) και σύστημα εξαγωγής: Ακόμα και αν οι ειδικές προβλέψεις μιας Ομάδας επιτρέπουν την αντικατάσταση του αρχικού σιωπητήρα, τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε ένα αγώνα ανοικτού δρόμου πρέπει πάντοτε να είναι εφοδιασμένα με ένα σιωπητήρα εξάτμισης σύμφωνο με τους οδικούς κανονισμούς της χώρας όπου διεξάγεται ο αγώνας.

Για αγώνες που γίνονται αποκλειστικά σε κλειστές διαδρομές, ο συμπληρωματικός κανονισμός μπορεί να επιτρέψει τροποποίηση, αντικατάσταση ή αφαίρεση του σιωπητήρα.

Οι σωλήνες εξαγωγής του σιωπητήρα μπορούν να βρίσκονται είτε πίσω είτε στο πλάι. Αν βρίσκονται πίσω, οι οπές τους πρέπει να έχουν τοποθετηθεί σε ένα ύψος μεγαλύτερο από 10 cm και μικρότερο από 45 cm. Δεν πρέπει να εξέχουν περισσότερο από 15 cm από το ολικό μήκος του αυτοκινήτου. Αν οι σωλήνες εξαγωγής βρίσκονται στο πλάι, οι οπές τους πρέπει να βρίσκονται πίσω από μία νοητή κατακόρυφη γραμμή, που περνάει από το κέντρο του μεταξονίου και δεν πρέπει να εξέχουν πέρα από το αμάξωμα. Επαρκής προστασία πρέπει να παρέχεται για να αποφευχθούν εγκαύματα από τους ζεστούς σωλήνες.

(ιζ) Όρια επιτρεπόμενων τροποποιήσεων: Συγκεκριμένες τροποποιήσεις στα αρχικά μέρη, συγκεκριμένες προσθήκες ή / και αφαιρέσεις εξαρτημάτων αρχικά τοποθετημένων από τον κατασκευαστή στο εν λόγω μοντέλο, επιτρέπονται σαφώς από τους παρόντες κανονισμούς. Τα όρια αυτών των τροποποιήσεων ορίζονται για κάθε μία από τις 6 Ομάδες των κατηγοριών Α και Β. Όλες αυτές οι τροποποιήσεις που δεν καθορίζονται ως επιτρεπόμενες για την Ομάδα στην οποία το αυτοκίνητο προσπαθεί να καταταγεί, και οι οποίες επηρεάζουν, έστω και δευτερογενώς, τη μηχανική αποτελεσματικότητα του κινητήρα, τη διεύθυνση, τη μετάδοση, το κράτημα του δρόμου ή / και το φρενάρισμα, έχουν ως αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανήκει το αυτοκίνητο στην Ομάδα που ζητήθηκε.

Αν αυτές οι τροποποιήσεις ή προσθήκες έχουν δηλωθεί εκ των προτέρων από το συμμετέχοντα, μπορεί να επιτραπεί στο αυτοκίνητο να συμμετάσχει σε κάποια από τις άλλες Ομάδες, που προβλέπονται στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα, με τις προδιαγραφές της οποίας είναι σύμφωνο. Σε περίπτωση ωστόσο προφανούς εσκεμμένης κακής εφαρμογής των κανονισμών, δεν πρέπει να επιτραπεί στο συμμετέχοντα η εκκίνηση ή πρέπει να υποχρεωθεί να σταματήσει, αν έχει ήδη εκκινήσει, με αίτηση προς την αντίστοιχη ΕΑΛ, για την επιβολή ποινής αργίας τουλάχιστον 12 μηνών.

Άρθρο 254: Κανόνας αλλαγής Ομάδων

Αυτοκίνητα τα οποία αρχικά ανήκαν σε μία Ομάδα αλλά υπέστησαν κανονικά δηλωμένες μετατροπές ή / και προσθήκες, οι οποίες υπερβαίνουν τα όρια της Ομάδας τους, μπορούν να περάσουν σε μία “μεγαλύτερη” Ομάδα, η οποία να επιτρέπεται στο συμπληρωματικό κανονισμό, και με τους κανονισμούς της οποίας να συμφωνεί, με τις ακόλουθες συνθήκες:

Ομάδα 1 → Γίνεται Ομάδα 2
Ομάδα 2 (ή 1 και 2) → Γίνεται Ομάδα 5
Ομάδα 3 → Γίνεται Ομάδα 4
Ομάδα 4 (ή 3 και 4) → Γίνεται Ομάδα 6
Ομάδα 6 (ή 3 και 4 και 6) → Γίνεται Ομάδα 7

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕΙΡΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ (ΟΜΑΔΑ 1)

Άρθρο 255: Ορισμός

Αυτοκίνητα τουρισμού κατασκευασμένα σε μεγάλους αριθμούς σειράς παραγωγής. Αυτά τα αυτοκίνητα θα συμμετέχουν σε αγώνες χωρίς να έχουν υποστεί κάποια προετοιμασία, η οποία να βελτιώνει την απόδοσή τους ή τον τρόπο χρήσης τους. Η μόνη εργασία που επιτρέπεται είναι η κανονική συντήρηση ή η αντικατάσταση των μερών, που έχουν καταστραφεί λόγω φθοράς ή ατυχήματος, καθώς και οι τροποποιήσεις και προσθήκες, οι οποίες επιτρέπονται σαφώς στη συνέχεια, στο άρθρο 257. Εκτός από τις περιπτώσεις που

επιτρέπονται σαφώς, οποιοδήποτε μέρος έχει καταστραφεί λόγω φθοράς ή ατυχήματος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από ένα αυθεντικό εξάρτημα, το οποίο πρέπει να είναι ακριβώς το ίδιο με αυτό που αντικαθίσταται.

Άρθρο 256: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων

Τα αυτοκίνητα τουρισμού σειράς παραγωγής πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 5000 όμοιων μονάδων και να διαθέτουν τουλάχιστον 4 θέσεις, εκτός αν η χωρητικότητα του κινητήρα τους είναι \leq 700 cc, οπότε ο κατασκευαστής μπορεί να τα διαθέτει ως διθέσια.

Άρθρο 257: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις

(α) Φωτιστικά σώματα: Όλα τα φωτιστικά σώματα πρέπει να είναι σύμφωνα με τους περιορισμούς της χώρας διεξαγωγής του αγώνα. Αυτοκίνητα από το εξωτερικό πρέπει να συμμορφώνονται ως προς αυτό με τη Σύμβαση διεθνούς κυκλοφορίας.

Φωτιστικά σώματα, τα οποία είναι μέρος του κανονικού εξοπλισμού πρέπει να παραμείνουν όπως προβλέπονται από τον κατασκευαστή και πρέπει να συμμορφώνονται, σε ό,τι αφορά τη λειτουργία τους, με αυτά που έχει προβλέψει ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο. Έτσι, αν η αλλαγή από μεσαία σε μεγάλα γίνεται απλά με ανάκλαση της δέσμης εντός του ίδιου ανακλαστήρα, αυτό το σύστημα δεν μπορεί να αλλαχθεί.

Είναι ελεύθερα το μπροστινό γυαλί, ο ανακλαστήρας και οι λάμπες.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση το πολύ 2 επιπλέον προβολέων, εκτός αυτών που προβλέπονται από τον κατασκευαστή και αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση φώτων όπισθεν, αλλά με την προϋπόθεση πως θα ανάβουν μόνο όταν επιλέγεται η όπισθεν και θα γίνονται σεβαστοί οι αστυνομικοί κανονισμοί.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση περιστρεφόμενου προβολέα στην οροφή ή αλλού.

Εξαιρέσεις στις προδιαγραφές αυτές μπορούν να εγκριθούν, με την προϋπόθεση πως περιλαμβάνονται σαφώς στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

Η τοποθέτηση επιπλέον προβολέων δεν επιτρέπεται να συνεπάγεται οποιαδήποτε τροποποίηση του αμαξώματος.

Με σκοπό τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς ορισμένων χωρών, επιτρέπεται η αναδιάταξη των εμπρόσθιων “μικρών” φώτων έτσι ώστε να περιλαμβάνουν και τα φλας.

(β) Δεξαμενές καυσίμου και λαδιού. Πρέπει να είναι αυτές που προβλέπονται από τον κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο, των οποίων οι χωρητικότητες ορίζονται στο δελτίο αναγνώρισης. Αν, για το ίδιο μοντέλο, προβλέπονται δεξαμενές διαφορετικών χωρητικότητων, επιτρέπονται μόνο αυτές, που είχαν τοποθετηθεί στα αυτοκίνητα εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για την αναγνώριση.

Δεν επιτρέπεται η αλλαγή των οπών πλήρωσης για τις δεξαμενές καυσίμου.

Η χρήση δεξαμενής καυσίμου μεγαλύτερης χωρητικότητας μπορεί να επιτραπεί από την ΕΑΛ με τη σύμφωνη γνώμη της ΔΟΑ, σε περίπτωση αγώνων, που διεξάγονται υπό ιδιαίτερες κλιματικές συνθήκες (σε έρημο ή σε τροπικές διαδρομές, λχ.)

(γ) Κύκλωμα ψύξης: Αν, για το ίδιο μοντέλο, προβλέπονται ψυγεία διαφορετικών χωρητικότητων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο αυτά που είχαν τοποθετηθεί στα αυτοκίνητα εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για την αναγνώριση. Επιτρέπεται η τοποθέτηση μιας προστασίας του ψυγείου.

Η χρήση ψυγείου μεγαλύτερης χωρητικότητας μπορεί να επιτραπεί από την ΕΑΛ με τη σύμφωνη γνώμη της ΔΟΑ, σε περίπτωση αγώνων, που διεξάγονται υπό ιδιαίτερες κλιματικές συνθήκες.

Ο κατασκευαστής και ο τύπος του θερμοστάτη είναι ελεύθερα, αλλά δεν μπορεί να αφαιρεθεί ή να αλλάξει η θέση του.

Η προστασία του ψυγείου μπορεί να είναι μια συμπαγής πλάκα τοποθετημένη πίσω από τη μάσκα.

(δ) Εισαγωγή: Τα αναγνωρισμένα καρμπυρατέρ ή οι αντλίες καυσίμου του συστήματος ψεκασμού, που έχουν τοποθετηθεί στο αναγνωρισμένο μοντέλο και περιγράφονται στο δελτίο αναγνώρισης δεν μπορούν να αλλαχθούν ή να αφαιρεθούν.

Τα στοιχεία που ρυθμίζουν την ποσότητα του καυσίμου, που τροφοδοτεί τον κινητήρα, μπορούν να αλλαχθούν, αλλά όχι εκείνα που ρυθμίζουν την ποσότητα του αέρα.

(ε) Ηλεκτρικό κύκλωμα: Η τάση του ηλεκτρικού κυκλώματος δεν μπορεί να αλλάξει.

Ο κατασκευαστής και η χωρητικότητα (ένταση) της γεννήτριας είναι ελεύθερα. Ο κατασκευαστής μπορεί για την ίδια σειρά παραγωγής να προβλέψει τη χρήση είτε δυναμό είτε γεννήτριας, με την προϋπόθεση πως αυτό αναφέρεται σαφώς στο βασικό δελτίο αναγνώρισης ή μια πρόσθετη παραλλαγή του.

Η αρχική μπαταρία μπορεί να αντικατασταθεί –από τον κατασκευαστή ή τον αγωνιζόμενο– με άλλη μεγαλύτερης χωρητικότητας, με την προϋπόθεση πως η θέση της παραμένει η ίδια. Με “θέση” της μπαταρίας εννοείται ο χώρος του αμαξώματος, όπου είναι αρχικά τοποθετημένη η μπαταρία.

Ο πολλαπλασιαστής, ο πυκνωτής, ο διανομέας (ντιστριμπιτέρ) και ο ρυθμιστής είναι ελεύθερα, με την προϋπόθεση πως το σύστημα ανάφλεξης παραμένει το ίδιο με αυτό που προβλέπει ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο, και η αντικατάσταση των παραπάνω εξαρτημάτων δε συνεπάγεται κάποια τροποποίηση της στήριξής τους, όπως αυτή προβλέπεται από τον κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο.

Τα μπουζί είναι ελεύθερα ως προς τον κατασκευαστή και τον τύπο.

Σε περίπτωση ηλεκτρικού συστήματος τάσης 12 Volt, αυτή μπορεί να παράγεται είτε από μία μπαταρία 12 Volt είτε από δύο μπαταρίες 6 Volt συνδεδεμένες σε σειρά, με την προϋπόθεση πως δεν υπάρχει μείωση του βάρους σε σχέση με το αρχικό σύστημα, όπως αυτό προβλέπεται από τον κατασκευαστή.

(στ) Μετάδοση: Για μια σειρά παραγωγής 5000 αυτοκινήτων, υπάρχουν οι ακόλουθες δυνατότητες, με την προϋπόθεση πως αυτές είναι σειράς παραγωγής, πωλούνται κανονικά σε αγοραστές και υπάρχουν στο δελτίο αναγνώρισης:

Κιβώτιο ταχυτήτων:

- Είτε δύο κιβώτια με ίδιες σχέσεις αλλά διαφορετική εσωτερική διαμόρφωση
- Είτε δύο κιβώτια με διαφορετικές σχέσεις και διαφορετική εσωτερική διαμόρφωση, με την προϋπόθεση πως ο μισός από τον απαιτούμενο αριθμό παραγωγής έχει εξοπλιστεί με το ένα κιβώτιο και ο υπόλοιπος με το άλλο.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός συστήματος overdrive επιπλέον του υπάρχοντος κιβωτίου.

Τελική σχέση: Δύο διαφορετικές σχέσεις.

Σε περίπτωση που ο κατασκευαστής έχει προβλέψει μεγαλύτερο αριθμό σχέσεων κιβωτίου ή / και τελικών σχέσεων, πρέπει, για να μπορέσει να τις αναγνωρίσει, να αποδείξει πως έχει επιτύχει το ζητούμενο ελάχιστο αριθμό παραγωγής τόσες φορές, όσες έχει υποβάλλει δύο διαφορετικά κιβώτια και δύο διαφορετικές τελικές σχέσεις. Ενα αυτόματο κιβώτιο δε λαμβάνεται υπ' όψη. Η χρήση του, καθώς και της αντίστοιχης τελικής σχέσης, επιτρέπεται πάντοτε, επιπρόσθετα από το σετ των δύο μηχανικά ελεγχόμενων κιβωτίων.

Ο λεβιές του κιβωτίου πρέπει να βρίσκεται εκεί που προβλέπεται από τον κατασκευαστή και αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης. Η μορφή και το μήκος του είναι ελεύθερα.

Η χρήση αυτόματου κιβωτίου επιτρέπεται, υπό την προϋπόθεση πως έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή και περιλαμβάνεται στο δελτίο αναγνώρισης. Δεν απαιτείται ελάχιστος αριθμός παραγωγής.

(ζ) Αμορτισέρ: Ο κατασκευαστής και ο τύπος είναι ελεύθερα. Ωστόσο, καμία προσθήκη δεν επιτρέπεται, και δεν μπορεί να τροποποιηθεί ούτε ο αρχικός τους προορισμός, ούτε ο αριθμός τους ούτε η αρχή λειτουργίας τους (υδραυλικό, τριβής, τηλεσκοπικό, με μοχλισμό). Δεν επιτρέπεται να αλλαχθούν με κανένα τρόπο οι αρχικές στηρίξεις.

(η) Τροχοί και λάστιχα: Οι τροχοί πρέπει να είναι αυτοί που προβλέπονται από τον κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο. Ορίζονται από τη διάμετρό τους, το πλάτος της ζάντας και το ίχνος που ορίζουν. Τροχοί, που διαφέρουν σε σχήμα ή διαστάσεις, μπορούν να αναγνωρισθούν, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Οτι υπάρχουν αρκετά αυτοκίνητα εξοπλισμένα με τέτοιους τροχούς ώστε να δικαιολογούν την αναγνώριση
- Οτι τοποθετούνται σε συμφωνία με την παράγραφο “Φτερά” του άρθρου 253 (δ)

Σε κάθε περίπτωση, και οι 4 τροχοί του αυτοκινήτου πρέπει να ανήκουν στο ίδιο σετ αναγνωρισμένων τροχών.

Τα ελαστικά είναι ελεύθερα (κατασκευαστής και τύπος) με την προϋπόθεση πως είναι ελαστικά, τα οποία ο κατασκευαστής τους προορίζει για τοποθέτηση στις ζάντες χωρίς κάποιο ενδιάμεσο εξάρτημα.

Όλα τα ειδικά ή πρόσθετα αντιολισθητικά εξαρτήματα για χιόνι ή πάγο μπορούν επίσης να τοποθετηθούν.

(θ) Φρένα: Πρέπει να είναι αυτά που προβλέπονται από τον κατασκευαστή. Η αντικατάσταση φθαρμένων σιαγόνων επιτρέπεται, και το σύστημα τοποθέτησής τους είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως οι διαστάσεις των εσωτερικών επιφανειών τριβής παραμένουν αναλλοίωτες. Η υποβοήθηση (σέρβο) επιτρέπεται μόνο αν είναι κανονικά αναγνωρισμένη για τοποθέτηση σε ένα αριθμό όμοιων αυτοκινήτων τουλάχιστον ίσο με αυτόν που απαιτείται για αναγνώριση.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση διπλού κυκλώματος, με την προϋπόθεση πως είναι του ίδιου κατασκευαστή με την τρόμπα των φρένων ή πως παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

Το υλικό των σιαγώνων είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως οι διαστάσεις των επιφανειών τριβής είναι ίδιες με τις αρχικές.

Το ίδιο ισχύει και για το υλικό τριβής του συμπλέκτη.

(i) Συμπληρωματικά εξαρτήματα που δεν περιλαμβάνονται στο δελτίο αναγνώρισης: Επιτρέπονται χωρίς περιορισμό, με την προϋπόθεση πως δεν έχουν καμία επίδραση στη συμπεριφορά του αυτοκινήτου, όπως αυτά που αφορούν την αισθητική ή την εσωτερική άνεση (φωτισμός, θέρμανση, ραδιόφωνο κτλ.) ή αυτά που επιτρέπουν ευκολότερη ή ασφαλέστερη οδήγηση (έλεγχος ταχύτητας, πλυστικό παρ-μπριζ κτλ.), μόνο αν δεν επηρεάζουν, έστω και έμμεσα, τη μηχανική απόδοση του κινητήρα, του συστήματος διεύθυνσης, τη μετάδοση, το κράτημα του δρόμου και το φρενάρισμα.

Όλες οι διατάξεις ελέγχου και η λειτουργικότητά τους πρέπει να παραμείνουν όπως προβλέπονται από τον κατασκευαστή, αλλά επιτρέπεται να τακτοποιηθούν έτσι ώστε να γίνουν πιο προσιτά και εύκολα στη χρήση, πχ. επιμήκυνση του λεβιέ του χειρόφρενου, τοποθέτηση επιπλέον επίστρωσης στο πεντάλ του φρένου κτλ. Η θέση του τιμονιού μπορεί να είναι είτε αριστερά είτε δεξιά, με την προϋπόθεση πως αυτό συνεταιγεται μόνο αντιμετάθεση των συνδέσμων του συστήματος διεύθυνσης, όπως προβλέπονται και παρέχονται από τον κατασκευαστή και χωρίς άλλες μηχανικές τροποποιήσεις (πχ. σε πολλαπλές).

Επιτρέπονται τα ακόλουθα:

1. Το παρ-μπριζ μπορεί να αντικατασταθεί από ένα παρ-μπριζ ίδιου υλικού αλλά με ενσωματωμένο σύστημα εναντίον του παγετού.
2. Το αρχικό καλοριφέρ μπορεί να αντικατασταθεί από άλλο, που προβλέπεται από τον κατασκευαστή, με την προϋπόθεση πως βρίσκεται στον κατάλογό του
3. Ένα ηλεκτρικό όργανο μέτρησης θερμοκρασίας μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο μηχανικό και ένα σύνηθες πιεσόμετρο μπορεί να αντικατασταθεί από άλλο υψηλής ακρίβειας
4. Η κόρνα μπορεί να αλλάξει ή να προστεθεί κι άλλη, στη διάθεση του συνοδηγού, αν χρειάζεται
5. Ο μηχανισμός του λεβιέ του χειρόφρενου μπορεί να τροποποιηθεί για άμεση απεμπλοκή (τύπου fly-off – “ελεύθερο”). Όλοι οι ηλεκτρικοί διακόπτες μπορούν να αλλάξθούν ελεύθερα, σε ό,τι αφορά το σκοπό τους, τη θέση τους και, στην περίπτωση προσθήκης επιπλέον εξοπλισμού, τον αριθμό τους.
6. Επιπλέον ρελέ και ασφάλειες μπορούν να προστεθούν στο ηλεκτρικό κύκλωμα, τα καλώδια της μπαταρίας μπορούν να επιμηκυνθούν, οι σωληνώσεις του κυκλώματος φρένων μπορούν να προστατευθούν από θωρακισμένο κάλυμα (μεταλλικό ή όχι). Η αρχική ντίζα γκαζιού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλη, είτε αυτή παρέχεται από τον κατασκευαστή είτε όχι.
7. Το αρχικό ταχύμετρο μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο, με την προϋπόθεση πως ταιριάζει ακριβώς στη θέση του αρχικού
8. Τα στηρίγματα του καθίσματος μπορούν να αλλάξθούν, καθώς και να προστεθούν παντός τύπου καλύμματα των καθισμάτων, ακόμα και αυτά που δημιουργούν κάθισμα τύπου μπάκετ
9. Τα σημεία του γρύλλου μπορούν να ενισχυθούν, η θέση τους μπορεί να αλλάξει ή να προστεθούν άλλα
10. Μπορούν να προστεθούν καλύμματα προβολών, με την προϋπόθεση πως δεν επηρεάζουν την αεροδυναμική του αυτοκινήτου
11. Η θέση και η εμφάνιση των θέσεων για τις πινακίδες κυκλοφορίας είναι πλήρως ελεύθερη, λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες διαφορές των νομικών περιορισμών από κράτος σε κράτος
12. Στερεώσεις ασφαλείας (όπως ιμάντες) μπορούν να προστεθούν στα κατώ του κινητήρα και του πορτ-μπαγκάζ. Το τελευταίο μπορεί να τροποποιηθεί για καλύτερη τοποθέτηση του μεταφερόμενου εξοπλισμού (ιμάντες για τοποθέτηση ενός κουτιού εργαλείων, προστασία του επιπλέον ρεζερβουάρ ή μιας επιπλέον ρεζέρβας κτλ.). Το σύστημα στήριξης της αρχικής ρεζέρβας μπορεί να αλλάξει με την προϋπόθεση πως η θέση της θα παραμείνει σταθερή.
13. Επιπλέον χωρίσματα μπορούν να προστεθούν στο ντουλαπάκι του συνοδηγού και επιπλέον θέσεις για μικροαντικείμενα στις πόρτες
14. Πλάκες μονωτικού υλικού μπορούν να προστεθούν σε όλα τα σημεία όπου μπορεί να χρειαστεί η προστασία από φωτιά των επιβαίνόντων
15. Μπορεί να προστεθεί δοχείο περισυλλογής λαδιού ή δοχείο νερού
16. Η τάπα του ψυγείου μπορεί να ασφαλιστεί με οποιοδήποτε τρόπο

(ια) Αμάξωμα. Δεν μπορεί να αφαιρεθεί ή να αντικατασταθεί οποιοδήποτε τμήμα του αμαξώματος (ταμπλό, όλες οι εσωτερικές ταπετσαρίες όποια και αν είναι η θέση τους) και οποιοδήποτε εξάρτημα τοποθετείται κανονικά από τον κατασκευαστή στο χαμηλότερης τιμής μοντέλο.

Ωστόσο, επιτρέπονται οι τροποποιήσεις που προκύπτουν από την τοποθέτηση των επιπλέον εξαρτημάτων, που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο, όπως αυτές που επιβάλλονται λόγω της προσθήκης ενός πλυστικού παρ-μπριζ (διάνοιξη μιας οπής στο καπό) ή ενός στροφόμετρου (οπή στο ταμπλό).

Η σειρά παραγωγής μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα υλικά για την επιφάνεια των καθισμάτων και τις εσωτερικές ταπετσαρίες (ύφασμα, δέρμα, πλαστικό κτλ.) και δύο διαφορετικούς τύπους εμπρόσθιων

καθισμάτων (είτε ενιαίου τύπου είτε ξεχωριστές θέσεις). Αυτές οι δυνατότητες πρέπει να επισημαίνονται στο δελτίο αναγνώρισης και ιδιαίτερα τα διαφορετικά βάρη, που προκύπτουν από την τοποθέτηση διαφορετικών καθισμάτων.

Τα διαφανή μέρη πρέπει, σε περίπτωση ζημιάς, να αντικατασταθούν από άλλα, κατασκευασμένα από υλικό ίδιο με το αρχικό, που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης. Πρέπει να είναι τελείως εναλλακτά με τα αρχικά τοποθετημένα. Πρέπει να τοποθετούνται στις αρχικές θέσεις και το αρχικό τους σύστημα ανοίγματος (αν υπάρχει) πρέπει να διατηρείται.

Βίδες και παξιμάδια μπορούν να αλλαχθούν ελεύθερα και να ασφαλιστούν με σύρματα ή πείρους.

Τα “πούλια” των προφυλακτῆρων μπορούν να αφαιρεθούν.

Όταν οι κανονισμοί ενός αγώνα επιτρέπουν την τοποθέτηση ποδιάς, πρέπει σε κάθε περίπτωση να προστατεύονται οι σωληνώσεις καυσίμου και φρένων.

Αντιθέτως, απαγορεύονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Να αλλαχθεί η γωνία της κολώνας του τιμονιού
2. Να αφαιρεθούν καλύματα τροχών που είναι τμήμα του αμαξώματος
3. Να προστεθούν επιπλέον στηρίξεις στις πόρτες
4. Να προστεθούν επιπλέον φώτα θέσης
5. Να αλλαχθεί η θέση του λεβιέ ανοίγματος του καπό
6. Να αντικατασταθούν οι βίδες της μάσκας με άλλες ταχείας απασφάλισης.

(ιβ) Προφυλακτῆρες, διακοσμητικά στοιχεία, αεροδυναμική. Οι προφυλακτῆρες είναι υποχρεωτικοί για όλα τα αυτοκίνητα για τα οποία ο κατασκευαστής τους προβλέπει. Για αγώνες ταχύτητας και αναβάσεις ο συμπληρωματικός κανονισμός μπορεί να επιτρέψει την αφαίρεση των προφυλακτῆρων. Αν δεν υπάρχει τέτοια περίπτωση, οι προφυλακτῆρες πρέπει να παραμείνουν. Σε ράλι, οποιοδήποτε αυτοκίνητο κανονικά διαθέτει προφυλακτῆρες, και του οποίου το δελτίο αναγνώρισης τους περιλαμβάνει, πρέπει να τους διατηρήσει.

Τα τάσια των τροχών μπορούν να αφαιρεθούν. Η τοποθέτηση οποιασδήποτε προστατευτικής ποδιάς κάτω από το αυτοκίνητο απαγορεύεται, εκτός και αν προβλέπεται στο δελτίο αναγνώρισης ή αν επιτρέπεται ή επιβάλλεται από το συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΟΜΑΔΑ 2)

Άρθρο 258: Ορισμός

Αυτοκίνητα περιορισμένης σειράς παραγωγής, τα οποία επιτρέπεται να υποστούν συγκεκριμένες τροποποιήσεις με στόχο να γίνουν καλύτερα για αγώνες. Η λίστα των σαφώς επιτρεπόμενων τροποποιήσεων και προσθηκών φαίνεται στη συνέχεια στο άρθρο 260.

Επιπλέον, σε αυτή την Ομάδα μπορούν να καταταγούν αυτοκίνητα της Ομάδας 1, τα οποία έχουν υποστεί τροποποιήσεις ή / και προσθήκες, που υπερβαίνουν τα όρια της Ομάδας 1. Αυτά τα αυτοκίνητα υπόκεινται τότε στις ίδιες ελευθερίες, που είναι διαθέσιμες για την Ομάδα 2.

Άρθρο 259: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων

Τα αυτοκίνητα τουρισμού πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 1000 μονάδων και να διαθέτουν τουλάχιστον 4 θέσεις, εκτός αν η χωρητικότητα του κινητήρα τους είναι ≤ 700 cc, οπότε μπορούν να διατεθούν ως διθέσια.

Άρθρο 260: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις

Όλες όσες επιτρέπονται ήδη στην Ομάδα 1, και επιπλέον οι ακόλουθες:

(α) Φωτιστικά σώματα: Η τοποθέτηση επιπλέον προβολέων επιτρέπεται, με την προϋπόθεση πως υπάρχουν το πολύ 6 προβολείς (εξαιρούνται τα φώτα θέσης). Οι επιπλέον προβολείς μπορούν, αν χρειαστεί, να τοποθετηθούν στο μπροστινό μέρος του αμαξώματος ή στη μάσκα του ψυγείου, αλλά αν ανοιχτούν οπές για το σκοπό αυτό, πρέπει να γεμίζονται τελείως από τους επιπλέον προβολείς. Ως “προβολέας” εννοείται κάθε φωτιστικό σώμα, που εκπέμπει δέσμη προς τα εμπρός (πλατιάς δέσμης, δέσμης μακράς ακτίνας, ομίχλης).

(β) Ηλεκτρικό σύστημα: Επιτρέπεται η αντικατάσταση ενός δυναμό με μία γεννήτρια, με την προϋπόθεση πως η μέθοδος στήριξης και το σύστημα κίνησης παραμένουν τα ίδια. Επιτρέπεται η χρήση ηλεκτρονικής ανάφλεξης με τρανζίστορ, με την προϋπόθεση πως δεν υπάρχει καμία αλλαγή στα μηχανικά μέρη του κινητήρα.

Η θέση του πολλαπλασιαστή μπορεί να αλλάξει, αν αυτό απαιτείται από την αντικατάσταση ενός δυναμό με μία γεννήτρια.

Ο ρυθμιστής τάσης και η ασφαλειοθήκη μπορούν να αλλάξουν θέση, εντός του χώρου όπου βρίσκονταν αρχικά.

(γ) Ρεκτιφιέ. Μέγιστη ανοχή ρεκτιφιέ: 1,2 mm, με την προϋπόθεση πως η προκύπτουσα αύξηση του κυλινδρισμού δεν είναι τέτοια ώστε το αυτοκίνητο να περάσει σε υψηλότερη κλάση κυλινδρισμού. Αυτή η ανοχή ρεκτιφιέ ισχύει για κάθε τύπο κινητήρα (με ή χωρίς χιτώνια).

(δ) Ράβδος ανάρτησης: Επιτρέπεται η προσθήκη μιας ράβδου ανάρτησης.

(ε) Ανεμιστήρας: Πλήρης ελευθερία σε ό,τι αφορά τον αριθμό και τις διαστάσεις των πτερυγίων (ή την πλήρη αφαίρεσή τους), όπως επίσης και τη δυνατότητα να σταματά η λειτουργία τους μέσω ενός συμπλέκτη. Η θέση και η μέθοδος κίνησης του ανεμιστήρα πρέπει να παραμείνει αυτή που προβλέπεται από τον κατασκευαστή και αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης του εν λόγω μοντέλου.

(στ) Φίλτρο αέρα: Μπορεί να αλλαχθεί ή να αφαιρεθεί. Δυναμικές εισαγωγές αέρα μπορούν να τοποθετηθούν στα καρμπυρατέρ, με την προϋπόθεση πως δε συνεπάγονται μετατροπή του αμαξώματος (για παράδειγμα, διάνοιξη οπών).

(ζ) Αντλία καυσίμου: Μία μηχανικά ελεγχόμενη αντλία καυσίμου μπορεί να αντικατασταθεί από μία ηλεκτρική, η τοποθέτηση της οποίας μπορεί να είναι διαφορετική. Ο τύπος της αντλίας είναι ελεύθερος και η τοποθέτηση αντλίας ακόμα και μεγαλύτερης παροχής επιτρέπεται. Η τοποθέτηση επιπλέον αντλίας επιτρέπεται, αν δεν είναι συνδεδεμένη στην τροφοδοσία καυσίμου.

(η) Φίλτρο και ψυγείο λαδιού: Ένα φίλτρο λαδιού ή / και ένα ψυγείο λαδιού μπορούν να προστεθούν αν το μοντέλο, όπως παρέχεται από τον κατασκευαστή, δε διαθέτει, ή ένα υπάρχον σύστημα μπορεί να αλλαχθεί.

(θ) Καρμπυρατέρ: Τα καρμπυρατέρ, τα οποία προβλέπονται από τον κατασκευαστή, μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα, άλλης διάστασης, με την προϋπόθεση:

- Ο αριθμός τους είναι ο ίδιος, που προβλέπεται από τον κατασκευαστή
- Μπορούν να συνδεθούν στην πολλαπλή εισαγωγής του κινητήρα χωρίς να χρησιμοποιηθεί οποιαδήποτε ενδιάμεση διάταξη και χρησιμοποιώντας τα αρχικά συνδεδεμένα εξαρτήματα

Ορίζεται πως ο κατασκευαστής των καρμπυρατέρ, που αντικαθιστούν τα αρχικά, είναι ελεύθερος. Ακόμα και πρωτότυπες κατασκευές επιτρέπονται. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να είναι πλήρως εναλλακτά με τα αρχικά χωρίς εργασίες προσαρμογής στην πολλαπλή εισαγωγής και τα αναγκαία συνδεδεμένα εξαρτήματα. Αυτή η αρχή της εναλλαξιμότητας εφαρμόζεται επίσης και στα άρθρα 257 (ζ) και 260 (ι).

(ι) Ελατήρια: (βαλβίδων, συμπλέκτη, ανάρτησης κτλ.) Μπορούν να αντικατασταθούν από άλλα, ανεξαρτήτως προέλευσης, αλλά χωρίς αλλαγή του αριθμού τους, όπως προβλέπεται από τον κατασκευαστή, και με την προϋπόθεση πως μπορούν να τοποθετηθούν χωρίς τροποποίηση των αρχικών στηρίξεων.

(ια) Μετάδοση: Μπορούν να χρησιμοποιηθούν όλα τα κιβώτια ταχυτήτων, χειροκίνητα ή αυτόματα, και όλες οι τελικές σχέσεις, που προβλέπονται και πωλούνται από τον κατασκευαστή για το εν λόγω μοντέλο, και που έχουν αναγνωριστεί και περιλαμβάνονται στο δελτίο αναγνώρισης. Η αντικατάσταση ενός μηχανικά ελεγχόμενου συμπλέκτη από έναν αυτόματο επιτρέπεται, οποιοδήποτε και αν είναι το σύστημα λειτουργίας.

(ιβ) Διαφορικό: Μπορεί να περιλαμβάνει μια διάταξη περιορισμού της κανονικής του λειτουργίας (έλεγχος περιορισμένης ολίσθησης). Αυτή η διάταξη πρέπει να περιλαμβάνεται στο δελτίο αναγνώρισης ή σε μία παραλλαγή του. Η χρήση μιας διάταξης, που εμποδίζει τελείως τη λειτουργία του διαφορικού δεν επιτρέπεται, εκτός και αν έχει τοποθετηθεί στον ίδιο ελάχιστο αριθμό αυτοκινήτων, με αυτόν που απαιτείται για την αναγνώριση του βασικού μοντέλου.

(ιγ) Πιστόνια και εκκεντροφόροι: Επιτρέπονται όλες οι τροποποιήσεις των πιστονιών. Μπορούν να ελαφρυνθούν, το σχήμα τους να αλλαχθεί και μπορούν ακόμα να αλλαχθούν με άλλα, παρεχόμενα ή μη από τον κατασκευαστή.

Οι εκκεντροφόροι μπορούν επίσης να αλλαχθούν ή να αντικατασταθούν από άλλους, παρεχόμενους ή μη από τον κατασκευαστή.

(ιδ) Κορμός και κεφαλή κινητήρα: Επιτρέπεται η αύξηση της σχέσης συμπίεσης, μέσω μηχανικής επεξεργασίας του κορμού του κινητήρα ή της κεφαλής (ή η χρήση λεπτότερης φλάντζας ή η αφαίρεσή της).

(ιε) Σιγαστήρας: Ο κατασκευαστής και ο τύπος είναι ελεύθερα, με την προϋπόθεση πως η αρχική πολλαπλή εξαγωγής, και ιδιαίτερα η θυρίδα εξόδου της, παραμένει τελείως όμοια με το αρχικό εξάρτημα. Η δυνατότητα αποσιώπησης δεν πρέπει να μειώνεται. Πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να παραμείνει εντός των νόμιμων ορίων της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας.

Ως “πολλαπλή εξαγωγή” εννοείται το εξάρτημα, το οποίο συλλέγει τα αέρια από την κυλινδρική κεφαλή και επεκτείνεται έως τη θυρίδα εισόδου του πρώτου μονήρους σωλήνα.

(ιστ) Φινίρισμα: Επιτρέπονται όλες οι εργασίες τελειοποίησης με φινίρισμα ή μηχανική επεξεργασία των αρχικών μηχανικών μερών (εκτός των στοιχείων του αμαξώματος), όχι όμως και η αντικατάστασή τους, εκτός των ελατηρίων, των πιστονιών και των εκκεντροφόρων, όπως περιγράφεται παραπάνω στις παραγράφους (ι) και (ιγ). Με άλλα λόγια, με την προϋπόθεση πως μπορεί να διαπιστωθεί πέραν αμφιβολίας η προέλευση από το εξάρτημα σειράς παραγωγής, ένα εξάρτημα μπορεί να υποστεί ρεκτιφιέ, να ελαφρωθεί, να ζυγιστεί, να μειωθεί ή να τροποποιηθεί το σχήμα του, με μηχανική επεξεργασία, εκτός της προσθήκης υλικού, μηχανικής επέκτασης ή επεξεργασίας, η οποία θα συνεπαγόταν αλλαγή της επιφανειακής μοριακής δομής.

Ως “μηχανικά μέρη” εννοούνται όλα εκείνα που ανήκουν στα συστήματα πρόωσης, διεύθυνσης, ανάρτησης και πέδησης, και όλα τα εξαρτήματα τα οποία απαιτούνται για την κανονική λειτουργία των εν λόγω μερών.

(ιζ) Τροχοί και ζάντες: Πρέπει να διατηρήσουν τις διαστάσεις, που προβλέπονται από τον κατασκευαστή για το μοντέλο σειράς παραγωγής και αναγράφονται στο δελτίο αναγνώρισης.

Μια βασική σειρά παραγωγής μπορεί να περιλαμβάνει τροχούς διαφορετικών διαστάσεων (συμπαγείς ή διάτρητους δίσκους, ακτινωτούς κτλ.) και διαφορετικών διαστάσεων. Και αν ακόμα το δελτίο αναγνώρισης αναγράφει τέτοιες διαφορές, και οι 4 τροχοί πρέπει να είναι των ίδιων διαστάσεων.

(ιη) Φρένα:

Επιτρέπεται η τοποθέτηση διπλής αντλίας (τρόμπας) φρένων ή οποιουδήποτε συστήματος παράγει ταυτόχρονη επενέργεια στους 4 τροχούς και ξεχωριστή στους 2 τροχούς.

Ο κατασκευαστής και το σύστημα στήριξης των σιαγόνων είναι ελεύθερο, αλλά δεν επιτρέπεται καμία άλλη αλλαγή. Ιδιαίτερα, οι διαστάσεις των εσωτερικών επιφανειών τριβής πρέπει να παραμείνουν ίδιες.

Η προσθήκη υποβοήθησης (σέρβο) επιτρέπεται.

Οι ασπίδες προστασίας των δισκόφρενων μπορούν να τροποποιηθούν αλλά όχι να αφαιρεθούν..

(ιθ) Στοιχεία αμαξώματος: Το τιμόνι και τα μπροστινά καθίσματα μπορούν να αλλαχθούν, αλλά τα καθίσματα πρέπει να έχουν το ίδιο βάρος με τα αρχικά, τα οποία αντικαθιστούν.

Σε περίπτωση που αλλαχθούν τα αρχικά καθίσματα, τα δύο νέα καθίσματα πρέπει να ζυγίζουν τουλάχιστον το βάρος που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης, αλλά δεν είναι υποχρεωτικό να ζυγίζουν το ίδιο.

(κ) Καλώδια και σωληνώσεις: Επιτρέπεται να τροποποιηθεί εντελώς η διάταξη, η θέση και τα υλικά όλων των καλωδίων και σωληνώσεων για πέρασμα ρευστών (αέρας, νερό, καύσιμο, ηλεκτρικά ρεύματα κτλ.)

Αυτά ισχύουν και για το σύστημα ανάρτησης.

Το υλικό και η θέση όλων των καλωδίων και σωληνώσεων μπορεί να αλλαχθεί.

(κα) Δεξαμενές καυσίμου και ψυγεία: Επιτρέπονται επιπλέον δεξαμενές καυσίμου ή / και δεξαμενές καυσίμου και ψυγεία μεγαλύτερης χωρητικότητας, με την προϋπόθεση:

1. Προβλέπονται και παρέχονται από τον κατασκευαστή για το εν λόγω μοντέλο και αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης ή σε ένα συμπληρωματικό δελτίο.

2. Οι δεξαμενές καυσίμου δεν πρέπει:

- Να είναι πρόχειρα εγκατεστημένες
- Να βρίσκονται εντός του θαλάμου επιβατών ή να μειώνουν τη χωρητικότητα του χώρου αποσκευών κάτω από το όριο του άρθρου 253 ή να καταλαμβάνουν το χώρο, που προορίζεται για τη ρεζέρβα

Ωστόσο, σε αγώνες ταχύτητας σε πίστες, ο συμπληρωματικός κανονισμός μπορεί να αφήνει ελεύθερες τις διαστάσεις των οπών πλήρωσης (για κυρίως και βοηθητικές δεξαμενές) ή να επιτρέπει μεγαλύτερες από τις προβλεπόμενες από τον κατασκευαστή.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΟΜΑΔΑ 3)

Άρθρο 261: Ορισμός

Αυτοκίνητα κατασκευασμένα σε μικρής κλίμακας σειρά παραγωγής, για οδηγούς που αναζητούν τη βέλτιστη δυνατή απόδοση ή / και τη μεγαλύτερη άνεση, χωρίς να νοιάζονται ιδιαίτερα για το κόστος.

Άρθρο 262: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων

Τα αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 500 μονάδων ίδιων στα πάντα (εκτός αν υπάρχουν σχετικές άδειες, βλ. παρακάτω άρθρο 263) και να διαθέτουν τουλάχιστον 2 θέσεις.

Άρθρο 263: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις

Ακριβώς τα ίδια με τα οριζόμενα στην Ομάδα 2 (αυτοκίνητα τουρισμού) (βλ. άρθρο 260).

ΣΠΟΡ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (ΟΜΑΔΑ 4)**Άρθρο 264: Ορισμός**

Αυτοκίνητα υψηλής απόδοσης, τα οποία όμως πρέπει σε κάθε περίπτωση να διαθέτουν όλο τον εξοπλισμό παρέχεται κανονικά και απαιτείται νομικά για οχήματα, που χρησιμοποιούν δημόσιους δρόμους

Άρθρο 265: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων

Τα σπορ αυτοκίνητα πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 25 μονάδων και να διαθέτουν τουλάχιστον 2 θέσεις.

Άρθρο 266: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις

Τα 25 αυτοκίνητα πρέπει να είναι όμοια σε ό,τι αφορά τα ακόλουθα σημεία:

(α) Αμάξωμα: Γενική γραμμή, υλικά κατασκευής, μορφή φτερών και καπό, αριθμός θυρών. Μικρές τροποποιήσεις επιτρέπονται, όταν γίνονται για τις διαφορετικές χρήσεις των αυτοκινήτων (αγώνες πίστας ή δρόμου), ή για την τοποθέτηση επιπλέον εξοπλισμού, που επιτρέπεται από τους παρόντες κανονισμούς.

(β) Πλαίσιο: Μεταξόνιο και μετατρόχιο.

Εννοείται πως τα 25 όμοια αυτοκίνητα, που απαιτούνται για αναγνώριση στην Ομάδα 4, πρέπει να έχουν όλα το ίδιο μετατρόχιο, με ένα σετ τροχών συγκεκριμένου μεγέθους. Ωστόσο, κατά τον τεχνικό έλεγχο ενός αγώνα, πρέπει κάποιος να λάβει υπόψη του τις αλλαγές του μετατροχίου, οι οποίες μπορούν να προέλθουν από την τοποθέτηση διαφορετικών τροχών ή την τροποποίηση της ανάρτησης ή / και των φρένων, όπως επιτρέπεται για τη συγκεκριμένη Ομάδα.

Ο αριθμός των προβολέων σε αυτοκίνητα των Ομάδων 4, 5 και 6 είναι ελεύθερος.

(γ) Κινητήρας: Κυλινδροκεφαλή, κορμός κινητήρα, αριθμός κυλίνδρων, διάμετρος, διαδρομή, αριθμός και θέση εδράνων στροφαλοφόρου, τύπος εδράνων και όλων των περιστρεφόμενων μερών, αριθμός, θέση και τρόπος κίνησης των εκκεντροφόρων.

Αριθμός βαλβίδων και σύστημα κίνησής τους.

Αριθμός και θέση των θυρίδων εισαγωγής και εξαγωγής (ελεύθερα: ανάφλεξη, περιλαμβανομένου του αριθμού μπουζί, εισαγωγή και εξαγωγή: καρμπυρατέρ, φίλτρα, πολλαπλές)

Το ρεκτιφιέ του κινητήρα επιτρέπεται μέχρι του ορίου της κλάσης κυλινδρισμού, στην οποία ανήκει το μοντέλο.

(δ) Μετάδοση: Επιτρέπεται μόνο μία σειρά γραναζιών, συν ένα αυτόματο κιβώτιο. Πλήρης ελευθερία για όλες τις σχέσεις κιβωτίου και τελικές σχέσεις.

(ε) Ανάρτηση: Η αρχή λειτουργίας της και η λειτουργία των μερών της.

Τέσσερα συστήματα ανεξάρτητης ανάρτησης πρέπει να διακρίνονται:

1. Σύστημα McPherson
2. Ανεξάρτητο σύστημα με ψαλίδια (δύο ανοικτά τρίγωνα, ή ένα ανοικτό και άλλο κλειστό, το ένα πάνω από το άλλο)
3. Ανεξάρτητο σύστημα με ένα υστερούντα βραχίονα ανά τροχό, του οποίου το κύριο χαρακτηριστικό είναι ημιαξόνια μεταβλητού μήκους και δύο πολλαπλής χρήσης σύνδεσμοι για κάθε ημιαξόνιο (παράδειγμα: πίσω ανάρτηση της BMW 1600)
4. Ανεξάρτητο σύστημα αιωρούμενων αξόνων, με τους τροχούς να είναι στερεωμένοι στο ημιαξόνιο (παράδειγμα: πίσω ανάρτηση Renault Dauphine)

(στ) Συστήματα πέδησης: Το σύστημα πέδησης (τύμπανα ή δίσκοι) πρέπει να είναι ίδιο σε όλα τα αυτοκίνητα της ελάχιστης σειράς, που απαιτείται για αναγνώριση. Το σύστημα πέδησης είναι έτσι ρυθμισμένο, ώστε το πεντάλ του φρένου κανονικά επενεργεί στους 4 τροχούς. Σε περίπτωση διαρροής σε οποιοδήποτε σημείο της σωλήνωσης ή αστοχίας στη μετάδοση της πέδησης, το πεντάλ πρέπει να συνεχίσει να επενεργεί τουλάχιστον σε δύο τροχούς.

Σε ό,τι αφορά το υποχρεωτικό διπλό σύστημα πέδησης για τα σπορ αυτοκίνητα της Ομάδας 4 (βλ. Παράρτημα J άρθρο 226 (f)), δίνεται η ακόλουθη προδιαγραφή: για αυτοκίνητα ενός μοντέλου αναγνωρισμένου αρχικά στην παλιά κατηγορία GT, μέσω ετήσιας παραγωγής 100 μονάδων, και αναγνωρισμένου εκ νέου στην Ομάδα σπορ αυτοκινήτων, η τοποθέτηση ενός τέτοιου διπλού συστήματος πέδησης δεν είναι υποχρεωτική, εκτός και αν ο συμπληρωματικός κανονισμός του αγώνα το απαιτεί.

(η) Ελάχιστο βάρος: Το βάρος των σπορ αυτοκινήτων πρέπει να είναι τουλάχιστον το αναγραφόμενο από τον κατασκευαστή τους στο δελτίο αναγνώρισης του εν λόγω μοντέλου, χωρίς να επιτρέπεται μείωση. Το βάρος αυτό πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο με το ελάχιστο βάρος, που αναφέρεται στη συνέχεια:

Κυλινδρισμός μικρότερος από 500 cc:	450 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 500 cc και μικρότερος από 600 cc:	460 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 600 cc και μικρότερος από 700 cc:	470 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 700 cc και μικρότερος από 850 cc:	480 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 850 cc και μικρότερος από 1000 cc:	500 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 1000 cc και μικρότερος από 1150 cc:	510 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 1150 cc και μικρότερος από 1300 cc:	525 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 1300 cc και μικρότερος από 1600 cc:	550 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 1600 cc και μικρότερος από 2000 cc:	575 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 2000 cc και μικρότερος από 2500 cc:	600 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 2500 cc και μικρότερος από 3000 cc:	650 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 3000 cc και μικρότερος από 4000 cc:	725 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 4000 cc και μικρότερος από 5000 cc:	800 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 5000 cc και μικρότερος από 6000 cc:	875 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 6000 cc και μικρότερος από 7000 cc:	950 κιλά
Κυλινδρισμός μεγαλύτερος από 7000 cc:	1000 κιλά