

Artykuł 256 - 2012 **PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA** **SAMOCHODÓW PRODUKCYJNYCH GT** **(Grupa RGT)**

Artykuł 1: DEFINICJA

Produkcyjne seryjne samochody GT.

Artykuł 2: HOMOLOGACJA

2.1. Dopuszczony typ samochodów

Samochód musi być homologowany przez FIA w Grupie RGT by był dopuszczony.

Artykuł 3: DOZWOLONE LUB OBOWIĄZKOWE MODYFIKACJE I DODATKI MATERIAŁU

Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja, która nie jest wyraźnie dozwolona.

Jedyne prace, które mogą być wykonywane przy samochodzie, to niezbędne prace związane z normalną obsługą pojazdu, względnie z wymianą części niesprawnych wskutek zużycia lub wypadku.

Granice dozwolonych zmian i uzupełnień są wymienione poniżej.

Ponadto każda część niesprawna na skutek zużycia lub wypadku, może być zastąpiona tylko częścią oryginalną, identyczną jak ta, którą zastępuje.

Samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej, identyfikowanymi na podstawie danych określonych w karcie homologacyjnej.

Artykuł 4: MINIMALNA MASA

Minimalna masa została ustalona na 1200 kg dla samochodu wyposażonego w silnik o przeliczonej pojemności większej niż 3100 cm³ i 1050 kg dla pozostałych.

Jest to rzeczywista masa samochodu bez kierowcy, pilota i ich wyposażenia.

W przypadku, gdy 2 koła zapasowe są przewożone w samochodzie, drugie koło zapasowe musi być usunięte przed ważeniem.

W żadnym momencie trwania imprezy masa samochodu nie może wynosić mniej niż minimum określone niniejszym artykułem.

W razie sporu dotyczącego ważenia należy usunąć kompletne wyposażenie kierowcy i pilota, łącznie z kaskami, ale zewnętrzne słuchawki kasków mogą pozostać w samochodzie.

Z wyjątkiem rajdów, w przypadku wątpliwości, sędziowie techniczni mogą opróżnić zbiorniki zawierające płyny ulegające zużyciu, w celu sprawdzenia masy.

Użycie balastu jest dozwolone na warunkach określonych w artykule 252-2.2 "Przepisów Ogólnych".

Wyłącznie w rajdach minimalna masa samochodu (w warunkach artykułu 7.1a) z załogą (kierowca + pilot + kompletne wyposażenie kierowcy i pilota) wynosi: Minimalna masa określona w artykule 7.1a + 150 kg.

Artykuł 5: SILNIK

5.1. SILNIK

Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon służących do zakrycia elementów mechanicznych w komorze silnika i spełniający jedynie funkcje estetyczne.

Dozwolone jest usunięcie materiałów wygłuszających i wykładzin niewidocznych z zewnątrz, zamontowanych pod maską silnika.

Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie cięgna przyspiesznika, pochodzącym od producenta, lub nie. Cięgno zamienne musi być cięgnem zapasowym to znaczy, że musi być zamontowane równoległe do cięgna seryjnego.

Jeżeli pojazd seryjny jest wyposażony w przepustnicę, kit przepustnicy ze sterowaniem mechanicznym, homologowany w Grupie RGT może być stosowany.

Dozwolona jest zmiana śrub pod warunkiem zachowania materiału żelaznego.

- Zapłon:

Marka i typ świec zapłonowych, ogranicznik prędkości obrotowej i przewody wysokiego napięcia są dowolne.

Oryginalna wiązka elektryczna i elektroniczny moduł sterujący mogą być zastąpione homologowanymi.

Art. 256 - Przepisy szczegółowe dla samochodów produkcyjnych GT (Grupa RGT)

Czujniki i elementy wykonawcze muszą pozostać seryjne, podobnie jak ich funkcje. Żaden czujnik, nawet do rejestracji danych, nie może być dodany. Zabronione jest dodanie wyłącznika na oryginalnej wiązce elektrycznej pomiędzy elektronicznym modułem sterującym i czujnikiem i/lub włącznikiem.

Systemy gromadzenia danych są zabronione, chyba że homologowany pojazd jest w nie wyposażony.

Dozwolony jest jedynie seryjny system gromadzenia danych. W żadnym wypadku nie może on być modyfikowany lub rejestrować dodatkowych parametrów.

Dozwolone jest wyłącznie dodanie następujących czujników: temperatury wody, temperatury oleju, ciśnienia oleju i obrotów silnika.

Każdy z tych czujników może być wyłącznie podłączony do jednego lub kilku wyświetlaczy (z możliwością rejestracji danych) za pomocą wiązki całkowicie niezależnej od innych.

- Układ chłodzenia:

Termostat, układ sterujący, jak również temperatura włączania wentylatora są dowolne.

System zamykania korka chłodnicy również jest dowolny.

- Wtrysk paliwa:

Musi być zachowany oryginalny system.

Elementy układu wtryskowego, położone za przepływomierzem powietrza, które regulują dawkowanie paliwa do komory spalania mogą być zmodyfikowane, ale niezastąpione innymi pod warunkiem, że nie mają żadnego wpływu na ilość doprowadzanego powietrza.

Elektroniczny moduł sterujący dla układu wtryskowego może być zastąpiony homologowanym.

Nadajniki sygnałów do elektronicznego modułu sterującego (czujniki, elementy wykonawcze, itd.) muszą pozostać seryjne, podobnie jak i ich funkcje.

Zabronione jest dodanie wyłącznika na oryginalnej wiązce elektrycznej pomiędzy elektronicznym modułem sterującym i czujnikiem i/lub włącznikiem.

Odbiorniki sygnałów z elektronicznego modułu sterującego muszą zachować swe oryginalne funkcje, zgodne z kartą homologacyjną.

Wtryskiwacze mogą być modyfikowane lub zamieniane w celu zmiany natężenia przepływu, ale ich zasada działania i mocowanie muszą być zachowane.

Dozwolone jest zastąpienie kolektora wtryskiwacza(y) kolektorem o dowolnej koncepcji, ale posiadającym gwintowane złącza do połączenia z przewodami i regulatorem ciśnienia benzyny pod warunkiem, że mocowania wtryskiwaczy są identyczne z oryginalnymi.

Zamienne wkłady filtra powietrza są dozwolone na równi z oryginalnymi.

- Smarowanie:

Dozwolone jest zamontowanie przegród w misce olejowej.

Zamienne wkłady filtra oleju są dozwolone na równi z oryginalnymi.

W silnikach turbodoładowanych, dozwolona jest zamiana przewodów smarowania turbosprężarki przewodami zgodnymi z artykułem 253-3.2. Przewody te mogą posiadać szybkozłącza.

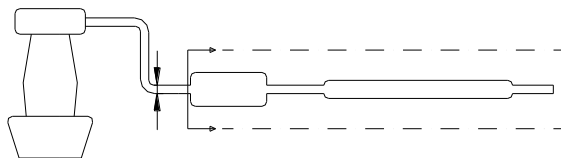
Urządzenie chłodzące olej silnikowy musi być seryjne lub homologowane w VO.

- Wsporniki zawieszenia silnika i skrzyni biegów muszą być oryginalne lub homologowane.

Jeżeli wsporniki są oryginalne, materiał elementu elastycznego jest dowolny.

- Układ wydechowy:

Dozwolone jest albo usunięcie wnętrza oryginalnego tłumika albo modyfikacja układu wydechowego na odcinku od pierwszego tłumika do wylotu, pod warunkiem, że maksymalna średnica zewnętrzna przewodu nie przekroczy średnicy przewodu na wlocie do pierwszego tłumika (patrz rysunek 254-3 oraz artykuł 328p (Artykuł 328o dla pojazdów homologowanych po 01.01.2010) karty homologacyjnej Grupy RGT.



rysunek 254-3.

Jeżeli oryginalny przewód jest podwójny powyżej pierwszego tłumika, maksymalna średnica nowego przewodu musi odpowiadać identycznemu przekrojowi dwóch przewodów.

W samochodach wyposażonych w silniki turbodoładowane dozwolona jest modyfikacja układu wydechowego od kołnierza mocującego wydech na turbosprężarce, przy czym maksymalnym przekrojem wydechu jest średnica wejściowa pierwszego seryjnego tłumika. Połączenie pomiędzy kołnierzem mocującym wydech na turbosprężarce i przewodem wydechu może być stożkowe. Jeżeli do pierwszego tłumika doprowadzone są dwa wloty to wymiary zmodyfikowanego

odcinka muszą być mniejsze lub równe sumie wymiarów tych dwóch wlotów. Układ musi być zakończony tylko jedną rurą wydechową chyba, że zastosowano rozwiązanie oryginalne. Wylot(-y) układu wydechowego musi być usytuowany w identycznym położeniu, jak w rozwiązaniu oryginalnym lub zgodnie z modyfikacją homologowaną w VO (patrz 256-6.6.4). Powyższe modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu, (chyba, że homologowane w VO (patrz 256-6.6.4), a zmodyfikowany układ wydechowy musi spełniać wymagania prawa kraju, w którym odbywają się zawody, dotyczące poziomu hałasu.

Dozwolone jest dodanie części do mocowania układu wydechowego.

Tłumik jest częścią układu wydechowego, a jego funkcją jest ograniczenie poziomu hałasu pojazdu. Przekrój tłumika musi wynosić co najmniej 170% przekroju rury wlotowej i musi zawierać materiał dźwiękochłonny. Materiał dźwiękochłonny musi mieć kształt perforowanej w 45% rury lub osłony syntetycznej.

Długość tłumika musi zawierać się pomiędzy 3 i 8 średnicami wlotu.

Tłumik musi być częścią spawaną do rury, przyjmując, że rura ta nie stanowi części tłumika.

Konwerter katalityczny jest uważany jako tłumik i może być przeniesiony.

Jeżeli konwerter katalityczny jest bezpośrednio zamocowany do kolektora, może być zastąpiony elementem o stożkowym kształcie, o niezmiennym długości i średnicach na wlocie i wylocie. Za tym elementem układ wydechowy jest dowolny, ale średnica rury nie może być większa, niż średnica wylotu z katalizatora.

Jeżeli konwerter katalityczny jest integralną częścią kolektora wydechowego, możliwe jest usunięcie tylko wewnętrznej części konwertera katalitycznego.

Sondy Lambda mogą być usunięte wyłącznie, jeżeli stanowią część dowolnego układu wydechowego.

- Uszczelka głowicy:

Materiał jest dowolny, ale jej grubość musi pozostać niezmienną.

- Regulator prędkości (cruise speed control):

Może być rozłączony.

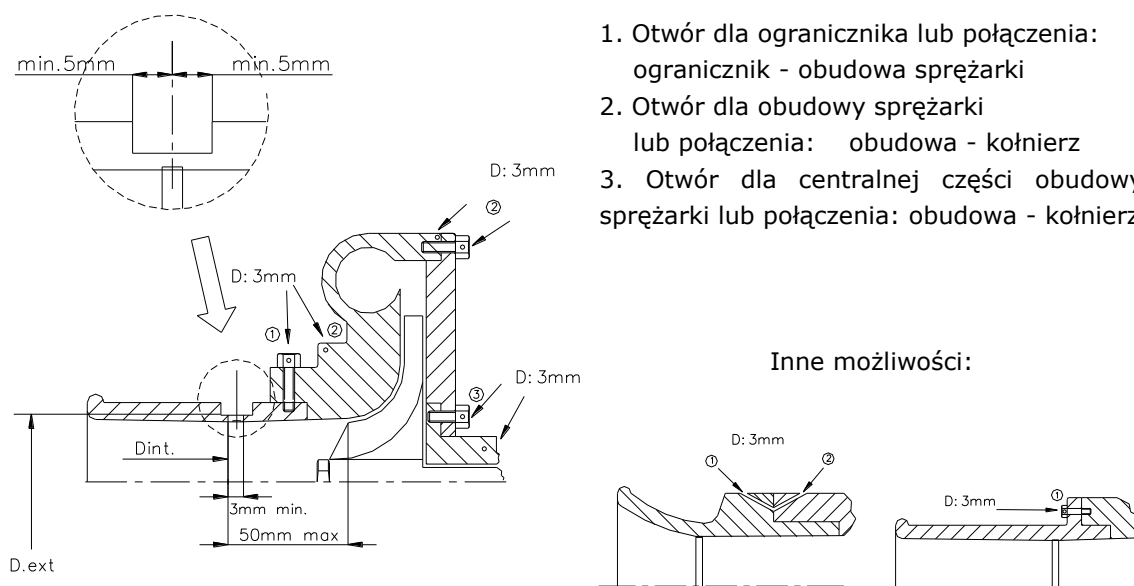
Wszystkie samochody z doładowaniem muszą posiadać ogranicznik wlotu powietrza przymocowany do obudowy sprężarki.

Ogranicznik wlotu powietrza obowiązkowy w rajdach nie jest zakazany w innych zawodach, jeżeli zawodnik zdecyduje się go używać.

Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez ten wlot, który musi spełniać następujące warunki:

Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi (patrz tabela w załączniku)

- W silniku turbodoładowanym, ogranicznik musi być utrzymany na odcinku 3 mm mierzonym wzdłuż strumienia przepływu, poczynając od płaszczyzny prostopadłej do osi obrotu, umieszczonej w odległości maksimum 50 mm w górę strumienia od płaszczyzny przechodzącej przez skrajne krawędzie łopatek wirnika (patrz rysunek 254-4).



rysunek 254-4.

Średnica ta musi być zachowana niezależnie od temperatury.

Maksymalna średnica zewnętrzna wlotu powietrza do sprężarki musi być mniejsza niż 41 mm i musi być utrzymana na odcinku 5 mm mierzonym po obu stronach stożka dźwiękowego.

Zamontowanie ogranicznika na turbosprężarce musi być tak wykonane, by w celu wymontowania ogranicznika było konieczne okręcenie 2 śrub z korpusu sprężarki lub ogranicznika.

Zabronione jest zamontowanie przy pomocy śrub z końcem stożkowym.

W celu zamontowania ogranicznika zezwala się na odejmowanie i dodawanie materiału z korpusu sprężarki, ale wyłącznie w celu zamontowania ogranicznika na korpusie sprężarki.

W główkach śrub mocujących powinny być przewiercone otwory, aby umożliwić założenie plomb.

Ogranicznik musi być wykonany z jednego materiału i może być przewiercony wyłącznie w celu jego przymocowania i założenia plomb co powinno mieć miejsce pomiędzy śrubami mocującymi, pomiędzy ogranicznikiem (lub mocowaniem ogranicznik/obudowa), obudową sprężarki (lub mocowaniem sprężarka/ogranicznik) i obudową turbiny (mocowaniem obudowa/ogranicznik) (patrz rysunek 254-4).

W przypadku silnika z dwoma równoległymi sprężarkami, każda z nich musi mieć wlot powietrza ograniczony do średnicy maksimum 22,5 mm.

- Układ dolotowy

Układ dolotowy musi posiadać maksymalną całkowitą objętość wewnętrzną 50 dm³ (mierzona od średnicy kontroli ogranicznika(-ów) i otworów ssania na głowicy(-ach)).

Musi posiadać jeden lub kilka ograniczników wlotu powietrza z materiału metalowego (dozwolone stopy) o maksymalnej średnicy 35 mm i, która musi być utrzymana na długości co najmniej 3 mm.

Ograniczniki muszą posiadać system umożliwiający łatwe plombowanie przez sędziów technicznych i być zamontowane w sposób umożliwiający ich łatwe sprawdzenia.

Całe powietrze dolotowe musi przechodzić przez ogranicznik(-i), a szczelność układu musi być całkowita w każdych okolicznościach. Zaślepienie ogranicznika(-ów) musi spowodować natychmiastowe zatrzymanie silnika.

Zakazane jest każde urządzenie, system, procedura, konstrukcja lub koncepcja, której celem i/lub efektem jest jakiegokolwiek ograniczenie temperatury ssanego powietrza i/lub ładunku (powietrze i/lub paliwo) silnika, prócz wymienników (wyłącznie silnik doładowany).

Silniki wolnossące

Ogranicznik(-i) muszą znajdować się

- maksymalnie 600 mm przed najbardziej wysuniętą osią cylindra

- w odległości pomiędzy sobą (środkami) wynoszącej maksimum 1000 mm (wyłącznie samochody z silnikiem z przodu).

Jeżeli obudowa filtra składa się z kilku elementów muszą one być pewnie złączone.

Żaden przewód zawierający powietrze nie może wchodzić i wychodzić z obudowy(-ów) filtrów powietrza.

Artykuł 6: PRZENIESIENIE NAPĘDU

6.1. UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

Zabronione są układy przeniesienia napędu z napędem na 4 koła.

Zabronione jest stosowanie elektroniki do działania napędu (prócz sterownika łopatek zmiany biegów w kole kierownicy homologowanego w VO).

Zabronione są skrzynie biegów półautomatyczne lub automatyczne, sprzęgła z kontrolą elektroniczną lub pneumatyczną, mechanizmy różnicowe z kontrolą elektroniczną, pneumatyczną lub hydrauliczną.

Skrzynia biegów

a) Skrzynia dowolnej koncepcji pod warunkiem zachowania miejsca i kierunku z seryjnego samochodu, musi posiadać 6 przełożeń do przodu i 1 do tyłu oraz być homologowana.

b) Dozwolone jest wyłącznie bezpośrednie połączenie mechaniczne (ciągną, linką) pomiędzy dźwignią zmiany biegów uruchamianą przez kierowcę i skrzynią biegów.

Dozwolony jest prosty stycznik elektryczny o obwodzie otwartym, uruchamiany bezpośrednio przez dźwignie zmiany biegów działający na układ zapłonowy silnika.

Jeżeli sterownik pneumatyczny łopatek zmiany biegów w kole kierownicy jest homologowany w VO, może być stosowany.

6.1.2) Sprzęgło

a) Sprzęgło o dowolnej koncepcji pod warunkiem, że jest konwencjonalnym systemem mechanicznym, którego średnica tarcz nie może być mniejsza niż 183 mm.

b) Sprzęgło musi być uruchamiane wyłącznie przez kierowcę.

6.1.3) Przekładnia główna i mechanizm różnicowy

Przekładnia główna i mechanizm różnicowy o dowolnej koncepcji, ale wyłącznie mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu mechanicznym są dozwolone i muszą one być homologowane.

Przełożenie musi być homologowane w VO.

Sprzęgło lepkościowe nie jest uważane za hydrauliczne urządzenie kontroli poślizgu, pod warunkiem że nie może być sterowane gdy samochód jedzie.

6.2. WAŁY NAPĘDOWE

O dowolnej koncepcji.

Wyłącznie w samochodach z układem napędowym „transaxle”, rura oporowa może być usunięta.

6.2.1) Półosie

Muszą być oryginalne lub homologowane w wariant opcji (VO).

6.3. ZAWIESZENIE

Modyfikacja regulacji sprężyn i amortyzatorów z kabiny jest zabroniona.

Wzmocnienie elementów strukturalnych zawieszenia (z wyjątkiem wahaczy trójkątnych i belek stabilizatorów poprzecznych) i jego punktów mocowania jest dozwolone poprzez dodanie materiału.

Wzmocnienia zawieszenia nie mogą tworzyć pustych przekrojów i nie mogą powodować połączenia dwóch oddzielnych części razem tworząc jedną część.

- Wahacze trójkątne

Muszą być oryginalne lub homologowane w VO.

- Sprężyny

Miski oporowe mogą być dodane, jeżeli dodana część stanowi część misek i daje się rozróżnić od oryginalnych części zawieszenia podwozia (może być usunięta).

- Sprężyny śrubowe:

Długość sprężyny, liczba zwojów, średnica drutu, średnica zewnętrzna, typ sprężyny (progresywna lub nie) i kształt gniazd sprężyn są dowolne.

Liczba sprężyn i gniazd sprężyn jest dowolna pod warunkiem, że sprężyny są montowane szeregowo.

- Resory piórowe:

Długość, szerokość, grubość piór oraz strzałka ugięcia są dowolne.

- Drażki skrętne:

Średnica drążka jest dowolna.

Powyższe dowolności dotyczące sprężyn zawieszenia nie upoważniają do nieprzestrzegania artykułu 205 karty homologacyjnej (minimalna wysokość osi piasty koła, prześwit nadkola).

Zestawy sprężyny-amortyzatory:

Nawet jeżeli seryjny pojazd nie jest w nie wyposażony, zestawy sprężyny-amortyzatory są dozwolone pod warunkiem, że oryginalne sprężyny zostaną usunięte.

- Amortyzatory:

Dowolne, pod warunkiem, że ich ilość, typ (teleskopowe, ramieniowe, itd.), zasada działania (hydrauliczne, cierne, mieszane, itp.) i punkty zamocowań pozostaną niezmienione.

Stosowanie łożysk z prowadzeniem liniowym (linear guidance) jest zabronione.

Dozwolone jest stosowanie wyłącznie łożysk z prowadzeniem ślizgowym (guidance by plain).

Kontrola zasady działania amortyzatora będzie wykonywana w następujący sposób: po zdemontowaniu sprężyn i/lub drążków skrętnych, pojazd musi osiąść w ciągu 5 minut do położenia krańcowego.

Dozwolone jest zamocowanie zbiorników płynów amortyzatorów do nie zmodyfikowanego nadwozia.

Jeżeli amortyzatory posiadają oddzielne zbiorniki płynów i znajdują się one w kabinie lub w bagażniku, który nie jest on oddzielony od kabiny to muszą one być solidnie zamocowane oraz posiadać zabezpieczenie ochronne.

Silentbloki mogą być zastąpione przegubami typu Uniball, ale tylko pod warunkiem, że amortyzator nie pełni funkcji elementu ustalającego. Dla rajdów odbywających się tylko na kontynencie afrykańskim silentbloki mogą być zastąpione przegubami typu Uniball nawet, jeśli amortyzator pełni funkcję elementu ustalającego.

Amortyzatory gazowe, jeżeli chodzi o ich zasadę działania, będą traktowane jak amortyzatory hydrauliczne.

- Zawieszenie typu McPherson:

W przypadku, gdy przy wymianie elementu tłumiącego w zawieszeniu McPherson lub innego działającego na identycznej zasadzie, powstałaby konieczność wymiany elementu

Art. 256 - Przepisy szczegółowe dla samochodów produkcyjnych GT (Grupa RGT)

teleskopowego i/lub kolumny prowadzącej (amortyzator i system połączenia z zwrotnicą) to części wymienione muszą pod względem mechanicznym być odpowiednikami części oryginalnych i mieć te same punkty mocowania.

Miski oporowe sprężyn w zawieszeniu typu McPherson mogą być dowolnego kształtu. Ich materiał jest dowolny.

W przypadku zawieszenia hydropneumatycznego, mogą być zmienione wymiary, kształt i materiał komór hydropneumatycznych, lecz nie ich liczba.

Zawór regulowany z zewnątrz samochodu może być zainstalowany na tych komorach.

- **Silentbloki:**

Silentblok może być zastąpiony innym nowym silentblokiem o dowolnym kształcie, ale wymiennym z oryginalnym.

6.4. KOŁA I OGUMIENIE

6.4.1) Koła

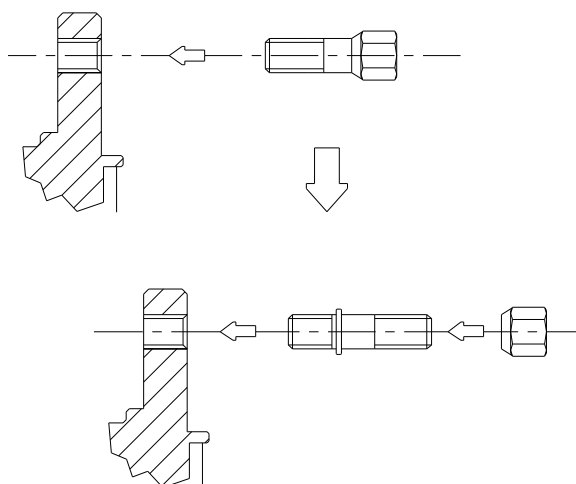
Koła są dowolne przy zachowaniu maksymalnej homologowanej średnicy (Art. 801a) i maksymalnej homologowanej szerokości (Art. 801b).

Dozwolone jest użycie kół o mniejszych wymiarach.

Zabronione są koła wykonane z kutego magnezu (łącznie z kołami oryginalnymi).

Muszą być zakryte błotnikami (ten sam system kontroli jak dla Grupy A, artykuł 255.5.4) i musi być zachowany maksymalny rozstaw kół podany w karcie homologacyjnej.

Mocowanie kół przy pomocy śrub może być zastąpione mocowaniem przy pomocy szpilek i nakrętek pod warunkiem zachowania ilości punktów mocowania i średnic części gwintowanych zgodnie z rysunkiem 254-1.



rysunek 254-1.

Dozwolona jest zamiana nakrętek do kół pod warunkiem zachowania materiału żelaznego.

Zabronione są dodatkowe wloty powietrza na kołach.

6.4.2) Opony

Opony są dowolne, pod warunkiem, że możliwe jest ich zamontowanie na koła.

Zabronione jest użycie jakiegokolwiek urządzenia zapewniającego ogumieniu zachowanie swoich właściwości z ciśnieniem wewnętrznym równym lub mniejszym niż ciśnienie atmosferyczne.

Wnętrze opony (przestrzeń pomiędzy obręczą koła i częścią wewnętrzną opony) może być wypełnione wyłącznie powietrzem.

6.4.3) Koło zapasowe

Koło(-a) zapasowe jest (są) obowiązkowe, jeżeli jest (są) wymienione w karcie homologacyjnej.

Koło zapasowe może być umieszczone we wnętrzu samochodu pod warunkiem, że jest pewnie zamocowane i nie zostało umieszczone w miejscu przeznaczonym dla kierowcy lub pasażerów.

Dozwolone są homologowane modyfikacje w VO do zainstalowania koła zapasowego.

6.5. UKŁAD HAMULCOWY

Z wyjątkiem modyfikacji dozwolonej przez niniejszy artykuł, układ hamulcowy musi być oryginalny lub homologowany w wariant opcji (VO). (Patrz regulamin homologacji R3).

Elektroniczny sterownik kontrolny układu hamulcowego jest dowolny, ale musi być całkowicie wymienny z oryginalnym sterownikiem (to znaczy, że układ hamulcowy musi działać, gdy

sterownik zostanie wymieniony na seryjny).

Czujniki i akuatory muszą pozostać niezmienione, podobnie jak ich funkcje.

Żaden czujnik, nawet do rejestracji danych, nie może być dodany.

Okładziny są dowolne, podobnie jak sposób ich mocowania (nitowanie, klejenie, itp.), pod warunkiem, że powierzchnia cierna hamulców nie zostanie zwiększona.

Tarcze ochronne mogą być zdemontowane lub odgięte.

W przypadku zastosowania w samochodzie hamulców ze wspomaganiem, urządzenie to może być rozłączone lub zastąpione kitem homologowanym w wariant opcji (VO).

To samo dotyczy układu przeciw blokowania hamulców.

W przypadku, gdy układ przeciw blokowania hamulców (ABS) jest rozłączony lub usunięty, użycie homologowanego przez producenta jako VO tylnego mechanicznego rozdzielacza siły hamowania jest dozwolone.

Dozwolone jest dodanie sprężyny do cylindra rozpieracza oraz wymiana uszczelnień i osłon rozpieraczy.

Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego.

Urządzenie usuwające błoto z tarcz może być dodane.

6.5.1) Hamulec ręczny

Mechaniczny hamulec ręczny może być zastąpiony układem hydraulicznym, homologowanym w Grupie RGT, ale w tym przypadku obowiązkowy jest układ hamulcowy przekątny (układ X) lub układ oryginalny.

Dozwolona jest zmiana pozycji hamulca ręcznego hydraulicznego pod warunkiem zachowania miejsca homologowanego w Grupie RGT (na tunelu centralnym...).

6.6. UKŁAD KIEROWNICZY

Przewody łączące pompę układu kierowniczego ze wspomaganiem z zębatką przekładni kierowniczej mogą być zastąpione przewodami zgodnymi z artykułem 253-3.2.

6.7. NADWOZIE

6.7.1) Na zewnątrz:

Kołpaki kół muszą być zdjęte.

Dozwolone jest założenie osłon reflektorów, których celem będzie jedynie ochrona szkła reflektorów, bez wpływu na aerodynamikę pojazdu.

Montaż osłon spodu samochodu dozwolony jest tylko w rajdach i pod warunkiem, że zachowany jest prześwit, są zdejmowane, i zostały zaprojektowane i zamontowane wyłącznie w celu ochrony następujących części: silnik, chłodnica, zawieszenie, skrzynia biegów, zbiornik paliwa, układ przeniesienia napędu, układ kierowniczy, układ wydechowy i butle gaśnicze. Osłony spodu samochodu mogą być powiększone o całą szerokość dolnej części przedniego zderzaka tylko w przedniej części przedniej osi.

Dozwolona jest zmiana materiału przednich i tylnych zderzaków, ale tylko włókno szklane może być zastosowane.

Zabronione jest modyfikowanie mocowań przednich i tylnych zderzaków. Dozwolone jest dodanie dodatkowych mocowań (oprócz oryginalnych mocowań, które muszą być zachowane) w celu przytwierdzenia części nadwozia (zderzaki, błotniki...).

Dozwolone jest zastosowanie dowolnego systemu zamykania wlewu paliwa.

Dozwolona jest zmiana piór wycieraczek zarówno przednich jak i tylnych.

Plastikowe osłony wygłuszające mogą być usunięte z nadkoli. Te elementy mogą być wymienione na części aluminiowe lub plastikowe tego samego kształtu.

Dozwolone jest usunięcie plastikowych osłon zamontowanych pod nadwoziem (owiewanych strugami powietrza).

W przypadku, gdy tylna szyba została zmieniona na demontowaną w celu umożliwienia dostępu do koła zapasowego, może ona być wykonana z przezroczystego poliwęglanu o minimalnej grubości 3 mm. Musi ona być zamocowana w 4 punktach przy pomocy metalowych śrub lub kołków.

6.7.1.1) Przedni i tylny zderzak

Dozwolone jest zastąpienie przednich i tylnych zderzaków oraz progów drzwi częściami geometrycznie identycznymi wykonanymi z włókna szklanego lub żywicy poliestrowej.

6.7.2) Wnętrze

Zezwala się na przesunięcie przednich foteli do tyłu, lecz nie dalej niż poza płaszczyznę pionową przeprowadzoną przez przednią krawędź oryginalnego tylnego siedzenia.

Ograniczenie dotyczące fotela przedniego jest tworzone przez górną krawędź oparcia bez zagłówka, a jeżeli zagłówek jest zintegrowany z fotelem przez punkt znajdujący się najdalej za ramionami kierowcy.

Dozwolone jest usunięcie tylnych foteli.

Dozwolone jest usunięcie tylnych pasów bezpieczeństwa.

6.7.2.1) Jeżeli zbiornik paliwa jest umieszczony w bagażniku, a tylne siedzenie jest usunięte, należy zainstalować szczelną przegrodę ognio- i cieczoodporną, oddzielającą kabinę od zbiornika paliwa.

W przypadku samochodów o nadwoziu dwubryłowym, pomiędzy kabiną, a zbiornikiem można zastosować zdejmowaną ściankę dzielącą, z przezroczystego niepalnego plastyku.

6.7.2.2) Tablica rozdzielcza:

Tablica rozdzielcza musi pozostać oryginalna.

Centralna konsola może być usunięta.

6.7.2.3) Podłoga:

Dywaniki podłogowe są dowolne, mogą więc być usunięte.

6.7.2.4) Inne wykładziny dźwiękochłonne i tapicerskie:

Inne wykładziny dźwiękochłonne i tapicerskie, z wyjątkiem wymienionych w artykułach 6.7.2.3 (Drzwi) i 6.7.2.2 (Tablica rozdzielcza) mogą być usunięte.

6.7.2.5) Układ ogrzewania:

Oryginalny system ogrzewania może być usunięty, ale elektryczny system do usuwania zaparowania lub podobny musi być zachowany.

Usunięte mogą być następujące części układu klimatyzacji: skraplacz i dodatkowy wentylator, zbiornik płynu, parownik i wentylator, zawór rozprężający, jak również wszystkie węże, łączniki, styczniki, czujniki i akulatory potrzebne do działania systemu.

Dozwolone jest usunięcie sprężarki klimatyzacji wyłącznie w przypadku, gdy jej układ napędowy jest całkowicie niezależny od jakiegokolwiek innego układu. W przeciwnym przypadku, usunięcie sprężarki klimatyzacji musi być homologowane w VO.

Sprężarka może być odłączona.

Jeżeli niektóre elementy są wspólne z normalnym układem ogrzewania, to muszą one pozostać.

6.7.2.6) Dozwolone jest usunięcie tylnej zdejmowanej półki w samochodach o nadwoziu dwubryłowym.

6.7.3) Akcesoria dodatkowe:

Dozwolone są bez ograniczeń wszystkie akcesoria, które nie wpływają na funkcjonowanie samochodu, a mają związek tylko z estetyką lub komfortem wewnętrznym (oświetlenie, ogrzewanie, radio, itp.) pod bezwzględnym warunkiem, że nie wpływają, nawet w sposób wtórny na sprawność silnika, kierowanie, wytrzymałość, przeniesienie napędu, hamowanie lub trzymanie się drogi.

Wszystkie urządzenia sterujące wraz z ich przeznaczeniem, muszą pozostać takimi, jakimi przewidział je producent, dozwolone jest jednak ich zmodyfikowanie, aby stały się wygodniejsze w obsłudze, lub łatwiej dostępne, na przykład: przedłużenie dźwigni hamulca ręcznego, dodatkowa nakładka na pedał hamulca itp.

W szczególności dozwolone jest co następuje:

1) Mogą być dowolnie zainstalowane lub zastąpione liczniki, urządzenia pomiarowe, itp. z ewentualnymi różnymi funkcjami, pod warunkiem, że ich założenie nie stworzy żadnego niebezpieczeństwa. Niemniej, szybkościomierz nie może być usunięty, jeżeli nie przewiduje tego regulamin uzupełniający zawodów.

2) Można wymienić sygnał dźwiękowy i/lub zainstalować dodatkowy do użytku pasażera. Sygnał dźwiękowy jest nieobowiązkowy na drogach zamkniętych.

3) Mechanizm dźwigni hamulca ręcznego może być przystosowany do możliwości zapewnienia natychmiastowego odblokowania (typu "fly off handbrake").

4) Koło kierownicze jest dowolne.

Przeciwnakaradziejowe urządzenie blokujące układ kierowniczy może zostać rozłączone.

Mechanizm szybkiego zwalniania musi składać się z kołnierza koncentrycznego do osi kierownicy, koloru żółtego uzyskanego przez anodowanie lub jakieś inne trwałe pokrycie, oraz być zainstalowany na kolumnie kierowniczej za kierownicą.

Mechanizm ten musi być obsługiwany przez pociągnięcie kołnierza wzdłuż osi kierownicy.

5) Można stosować dodatkowe schowki oprócz seryjnego schowka na rękawiczki oraz dodatkowe kieszenie w drzwiach pod warunkiem, że znajdują się w oryginalnych płytach wykładzinowych.

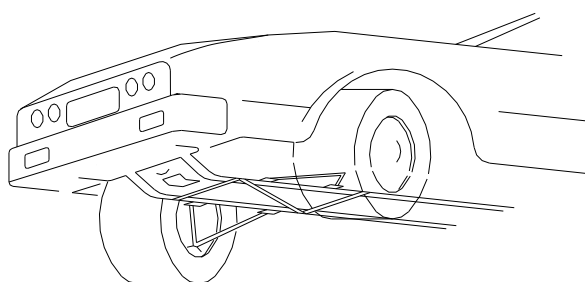
6) Płyty z materiału izolacyjnego mogą być zamontowane w celu ochrony pasażerów lub części przed ogniem lub ciepłem.

6.7.4) Wzmocnienia:

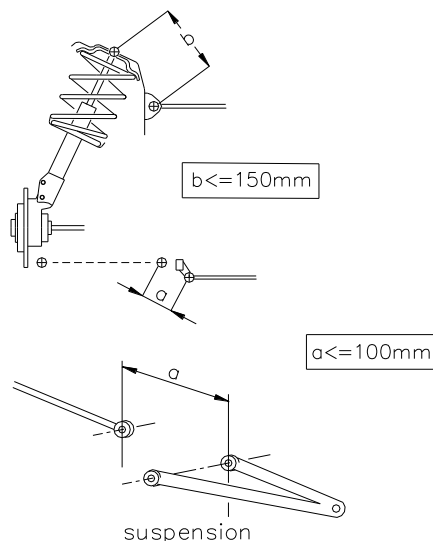
Dozwolone jest montowanie drążków wzmocniających pomiędzy punktami mocowania

Art. 256 - Przepisy szczegółowe dla samochodów produkcyjnych GT (Grupa RGT)

zawieszenia do nadwozia lub podwozia tej samej osi, po każdej stronie osi podłużnej samochodu pod warunkiem, że będą one demontowane i zamocowane przy użyciu śrub. Odległość pomiędzy punktem mocowania zawieszenia i punktem zamocowania drążka nie może być większa, niż 100 mm, za wyjątkiem drążka poprzecznego homologowanego z klatką bezpieczeństwa i za wyjątkiem drążka górnego mocowanego do zawieszenia MacPherson lub podobnego. W tym ostatnim przypadku, maksymalna odległość pomiędzy punktem zamocowania drążka, a górnym gniazdem kolumny wynosi 150 mm (patrz rysunki 255-2 i 255-4). Poza tymi dwoma punktami mocowania drążek nie może być mocowany do nadwozia, ani części mechanicznych.



rysunek 255-2.

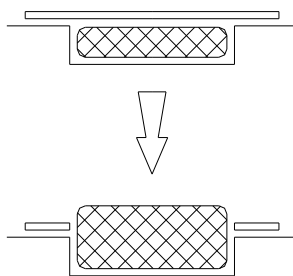


rysunek 255-4.

Jeżeli seryjny samochód jest wyposażony w drążki wzmacniające, dozwolone jest usunięcie lub zastąpienie drążka seryjnego drążkiem zgodnym z powyższymi przepisami.

Wzmocnienie części zawieszonych jest dozwolone, pod warunkiem, że użyty materiał jest dopasowany do kształtu oryginalnej części i pozostaje w kontakcie z nią.

6.7.5) Jeżeli dla koła zapasowego jest przewidziana zamknięta przestrzeń, a koło to zostało zamienione na szersze (patrz artykuł 6.4) i umieszczone jest w tej przestrzeni, to można usunąć w pokrywie powierzchnię kolidującą z wymiarami nowego koła (rysunek 254-2).



rysunek 254-2.

6.8. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

- Akumulator:

Marka, pojemność, przewody akumulatora i miejsce usytuowania akumulatora są dowolne. Napięcie nominalne musi być zachowane.

Dodatkowe gniazdo do podłączenia akumulatora jest dozwolone w kabinie.

- Prądnica:

Dozwolona jest wymiana na prądnicę o większej mocy.

Prądnica prądu stałego nie może być zastąpiona alternatorem i na odwrót.

- Oświetlenie:

Dozwolonych jest maksymalnie 6 dodatkowych reflektorów wraz z odpowiednimi przekaźnikami pod warunkiem, że są dozwolone przez przepisy drogowe danego państwa.

Jeżeli seryjne światła przeciwmgielne są zachowane, są liczone jako reflektory dodatkowe.

Dodatkowe reflektory nie mogą być wbudowane w nadwozie.

Art. 256 - Przepisy szczegółowe dla samochodów produkcyjnych GT (Grupa RGT)

Liczba reflektorów i innych świateł zewnętrznych musi być zawsze parzysta. Oryginalne reflektory mogą być odłączone i zaklejone taśmą klejącą. Mogą być one zastąpione innymi reflektorami, zgodnie z niniejszym artykułem. Dozwolone jest zamontowanie reflektora światła cofania pod warunkiem, że będzie włączany tylko wtedy, gdy dźwignia zmiany biegów jest w pozycji biegu wstecznego i jest on zgodny z przepisami o ruchu drogowym. Dozwolone są dodatkowe bezpieczniki w układzie elektrycznym.

6.9. UKŁAD PALIWOWY

Zbiornik paliwa typu FT3, FT3.5 lub FT5 jest obowiązkowy. Zezwala się na umieszczenie na zewnątrz zbiornika filtra i pompy o identycznej charakterystyce jak homologowane. Elementy te muszą być odpowiednio zabezpieczone. Dozwolony jest montaż dodatkowej pompy benzynowej ale może to być wyłącznie zapasowa pompa benzynowa to znaczy, że nie może działać jako dodatkowa pompa w stosunku do dozwolonej. Może być podłączana wyłącznie gdy pojazd jest zatrzymany i przy pomocy urządzenia czysto mechanicznego umieszczonego obok pomp. Otwory wlewowe nie mogą być usytuowane w szybach. Przewody paliwowe muszą być zastąpione przewodami typu lotniczego, przy czym przebieg tych przewodów jest dowolny. Dozwolone jest wywiercenie 2 otworów (o maksymalnej średnicy 60 mm lub równoważnej powierzchni) w podłodze, których jedyną funkcją jest przeprowadzenie przewodów niezbędnych do napełniania / odgazowywania zbiornika paliwa. Całkowita pojemność zbiorników nie może przekraczać 85 l.

6.10. PODNOŚNIK I WKRĘTAK PISTOLETOWY DO KÓŁ

Punkty podnoszenia samochodu mogą być wzmocnione lub zmienione ich rozmieszczenie. Dozwolone jest także zwiększenie ich liczby. Powyższe modyfikacje dotyczą wyłącznie punktów podnoszenia przy pomocy podnośnika. Podnośnik musi działać wyłącznie ręcznie (uruchamiany bądź przez kierowcę, bądź przez pilota) to znaczy, że bez pomocy systemu wyposażonego w źródło energii hydraulicznej, pneumatycznej lub elektrycznej. Wkrętak pistoletowy do kół nie może umożliwiać demontażu jednorazowo więcej niż jednej śruby.

6.11. KLATKA BEZPIECZEŃSTWA

Klatka bezpieczeństwa każdego samochodu musi być zgodna z Regulaminem Homologacji Klatki Bezpieczeństwa Samochodu Typu WRC lub S2000-Rally.

6.12. PIANKI OCHRONNE PRZECIWKO BOCZNEMU UDERZENIU

W celu zamontowania pianek ochronnych przeciwko boczemu uderzeniu obowiązkowe jest homologowanie i użycie następujących elementów

- modyfikacja dolnej części drzwi
- szyby boczne z poliwęglanu (minimalna grubość 4 mm). Szyby muszą być demontowane bez użycia narzędzi.
- tapicerka drzwi (6 warstw z karbonu lub karbonu-kevlaru).

Minimalna objętość pianki: 60 l (patrz dokument zatytułowany: Specification for 2011 Door foam).

6.13. FOTELE

Obowiązkowe jest stosowanie foteli homologowanych według normy 8862.

* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2011 zaznaczono w tekście czcionką czerwoną i podkreśloną.