

Artykuł 284 – 2012 **PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA SERYJNYCH** **SAMOCHODÓW TERENOWYCH (GRUPA T2)**

ARTYKUŁ 1: DEFINICJA

Seryjne samochody terenowe.

ARTYKUŁ 2: HOMOLOGACJA

Samochody muszą być wyprodukowane w ilości co najmniej 1000 identycznych egzemplarzy w ciągu 12 kolejnych miesięcy i homologowane przez FIA w grupie seryjnych samochodów terenowych (Grupa T2).

ARTYKUŁ 3: ILOŚĆ MIEJSC

Samochody muszą mieć wystarczającą ilość miejsca, by pomieścić co najmniej 2 osoby.

ARTYKUŁ 4: DOZWOLONE LUB OBOWIĄZKOWE MODYFIKACJE I DODATKI MATERIAŁU

Wszelkie modyfikacje, które nie są wyraźnie dozwolone niniejszym regulaminem, artykułem 282 lub nakazane jako obowiązkowe przez artykuł 283 są zabronione.

Jedynie 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 karty homologacyjnej.

ARTYKUŁ 5: MASA MINIMALNA

Samochody muszą mieć masę co najmniej taką jaka jest podana w karcie homologacyjnej.

Masa, o której mowa, jest to rzeczywista masa samochodu w każdej chwili trwania zawodów, bez paliwa, z jednym kołem zapasowym.

Poziom płynu chłodzenia i oleju smarującego silnik jak również płynu hamulcowego musi na poziomie normalnym.

Inne zbiorniki muszą być opróżnione i następujące elementy usunięte z samochodu:

- osoby zajmujące miejsce w samochodzie, ich wyposażenie i bagaż;
- dodatkowe reflektory, nie objęte kartą homologacyjną;
- narzędzia, podnośnik, części zamienne;
- sprzęt niezbędny do przeżycia;
- urządzenia do nawigacji i łączności;
- żywność; itd.

Masa klatki bezpieczeństwa będzie odliczona od zmierzonej wartości w następujących sposób:

- klatka według rysunków od 283-1A do 283-2B - 30 kg
- klatka według rysunków od 283-1A do 283-2B zawierająca elementy i wzmocnienia nieobowiązkowe (artykuł 283-8.3.2) - 35 kg
- klatka według rysunku 283-3 - 45 kg

Żaden balast nie jest dozwolony w seryjnych samochodach terenowych (Grupa T2).

ARTYKUŁ 6:

6.1 SILNIK

Silniki benzynowe doładowane są zabronione.

- Dozwolone jest zastąpienie lub podwojenie cięgna przepustnicy gaźnika innym cięgnem, pochodzącym od producenta lub nie.

- **Zapłon:** marka i typ świec zapłonowych, ogranicznik prędkości obrotowej i przewody wysokiego napięcia są dowolne.

Sterownik i elementy zapłonu w sterowniku elektronicznym są dowolne, niemniej system musi być całkowicie wymienny z oryginalnym sterownikiem.

Oryginalna wiązka musi być zachowana i nie może być modyfikowana.

Czujniki i włączniki wejściowe (nadające sygnały), muszą pozostać seryjne, podobnie jak ich funkcje.

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

Zabronione jest dodanie wyłącznika w oryginalnej wiązce elektrycznej pomiędzy elektronicznym

Art. 284 - Przepisy szczegółowe dla seryjnych samochodów terenowych (Grupa T2)

sterownikiem i czujnikiem i/lub włącznikiem.

W przypadku modelu wyposażonego w obwód elektryczny zwielokrotniony, dozwolone jest zastosowanie wiązki elektrycznej jako również sterownika elektronicznego homologowanego w Wariancie Opcji.

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

Może być zastosowany wyłącznie system gromadzenia danych stanowiący wyposażenie seryjne samochodu. W żadnym wypadku nie może on być modyfikowany, ani rejestrować dodatkowych parametrów..

- **Układ chłodzenia:** chłodnica zawierająca płyn chłodzący jest dowolna, podobnie jak typ termostatu, który może być też usunięty. Oryginalne usytuowanie i punkty mocowania seryjnej chłodnicy muszą być zachowane.

Dozwolone jest dodanie wentylatora elektrycznego pod warunkiem, że chodzi o część montowaną w jakimkolwiek samochodzie seryjnym i jest regularnie sprzedawana rynku.

- **Gaźniki:** Musi być zachowany oryginalny system.

Elementy gaźnika, które regulują dawkowanie paliwa do komory spalania mogą być zmodyfikowane pod warunkiem, że nie mają żadnego wpływu na ilość doprowadzanego powietrza.

- **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 nie zastąpione innymi), pod warunkiem, że nie mają żadnego wpływu na ilość doprowadzanego powietrza.

Wnętrze sterownika elektronicznego dla układu wtryskowego jest dowolne. Nadajniki sygnałów do sterownika elektronicznego (czujniki, włączniki, itd.)

muszą pozostać seryjne, podobnie jak i ich funkcje.

Zabronione jest dodanie wyłącznika w oryginalnej wiązce elektrycznej pomiędzy elektronicznym sterownikiem i czujnikiem i/lub włącznikiem.

Odbiorniki sygnałów ze sterownika muszą zachować swe oryginalne funkcje, zgodne z kartą homologacyjną.

W przypadku modelu wyposażonego w obwód elektryczny multipleksowy, dozwolone jest zastosowanie wiązki elektrycznej jako również sterownika elektronicznego homologowanego w Wariancie Opcji.

Należy upewnić się, że zastosowane czujniki w pojeździe wyposażonym w multipleksowy obwód elektryczny mogą być zachowane z homologowaną wiązką elektryczną.

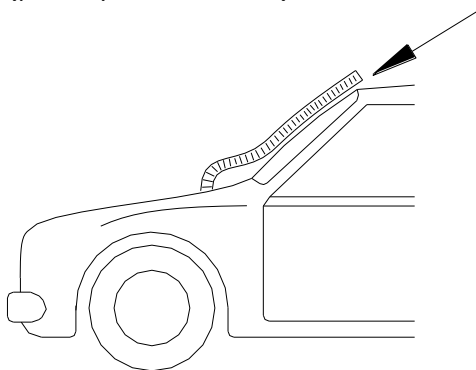
Wtryskiwacze mogą być modyfikowane lub zamieniane w celu zmiany natężenia przepływu, ale ich zasada działania i mocowanie muszą być zachowane.

Dozwolone jest zastąpienie kolektora wtryskiwacza(-y) kolektorem o dowolnej koncepcji, ale wyposażonym w połączenia gwintowane przeznaczone do podłączenia przewodów i regulatora ciśnienia benzyny pod warunkiem, że mocowania wtryskiwaczy są identyczne z oryginalnymi.

- **Filtr powietrza:**

Filtr powietrza, jego obudowa i przewód zasysający powietrze są dowolne, ale obudowa musi pozostać na swoim oryginalnym miejscu; powietrze nie może być pobierane z kabiny, zmiany nie mogą dotyczyć konstrukcji samochodu i instalacja musi znajdować się w całości w komorze silnika.

Dozwolone jest wykonanie otworu o średnicy 10 cm w masce silnika lub przednich błotnikach w celu zasilania silnika powietrzem, a także umieszczenie w nim przewodu o maksymalnej średnicy wewnętrznej 10 cm (patrz rysunek 255-13).



rysunek 253-13.

Ogranicznik wlotu powietrza (silniki wolnossące benzynowe):

Wszystkie silniki atmosferyczne benzynowe muszą być wyposażone w ogranicznik wlotu powietrza.

Jedynie w celu zamontowania regulaminowego ogranicznika zezwala się na modyfikacje przewodów pomiędzy obudową filtra i przepustnicą.

Demontaż ogranicznika może odbywać się wyłącznie przy użyciu narzędzi.

W silnikach o więcej niż 2 zawory na cylinder, system wlotu powietrza musi być wyposażony w ogranicznik powietrza o minimalnej długości 3 mm i maksymalnej średnicy wewnętrznej (d):

- 32 mm dla pojazdów do 4000 cm³

- 35 mm dla pojazdów do 6000 cm³

- 38 mm dla pojazdów powyżej 4000 cm³.

W silnikach o 2 zaworach na cylinder i silnikach rotacyjnych, stosuje się następującą formułę:

$$D_{2V} = [(D-1) \times 1,066] + 1$$

wynik zaokrągla się do 0,1 mm.

$$D_{rotacyjny} = [(D-1) \times 1,10] + 1$$

wynik zaokrągla się do 0,1 mm.

Średnica musi być przestrzegana niezależnie od warunków temperaturowych.

Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez powyższy ogranicznik, który musi być wykonany z metalu lub stopu metalu.

Ogranicznik musi być umieszczony pomiędzy systemem filtrowania powietrza i kolektorem dolotowym.

Ogranicznik musi być wykonany z jednego materiału i może być przewiercony wyłącznie w celu jego przymocowania i plomb, co musi być możliwe do wykonania pomiędzy śrubami mocującymi.

Ogranicznik musi być widoczny i do sprawdzania bez użycia narzędzi, a także łatwy do plombowania.

Przewód pomiędzy ogranicznikiem powietrza i silnikiem musi być szczelny w taki sposób by w przypadku całkowitego zniszczenia ogranicznika silnik zgaś.

Dozwolone jest zastosowanie dwóch ograniczników pod warunkiem podzielenia przez 1,4142 normalnej stosowanej średnicy ogranicznika.

Średnica zewnętrzna ogranicznika na poziomie kołnierza musi być mniejsza niż (d) + 6 mm i musi być zachowana na długości 5 mm po obu stronach stożka dźwiękowego.

Ogranicznik wlotu powietrza (silniki diesla doładowany):

Wszystkie silniki diesla doładowane muszą być wyposażone w ogranicznik wlotu powietrza przymocowany do obudowy sprężarki.

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

Maksymalna średnica wewnętrzna ogranicznika wynosi:

39 mm dla silników do 5000 cm³

43 mm dla silników powyżej 5000 cm³ do 6000 cm³

46 dla silników powyżej 6000 cm³

Średnica ta musi być utrzymana 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).

Średnica ta musi być zachowana niezależnie od temperatury.

Maksymalna średnica zewnętrzna wlotu powietrza do sprężarki musi być mniejsza niż 51 mm i musi być utrzymana na odcinku 5 mm mierzonym po obu stronach stożka dźwiękowego.

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

Zabronione jest zamontowanie przy pomocy śrub z końcem stożkowym.

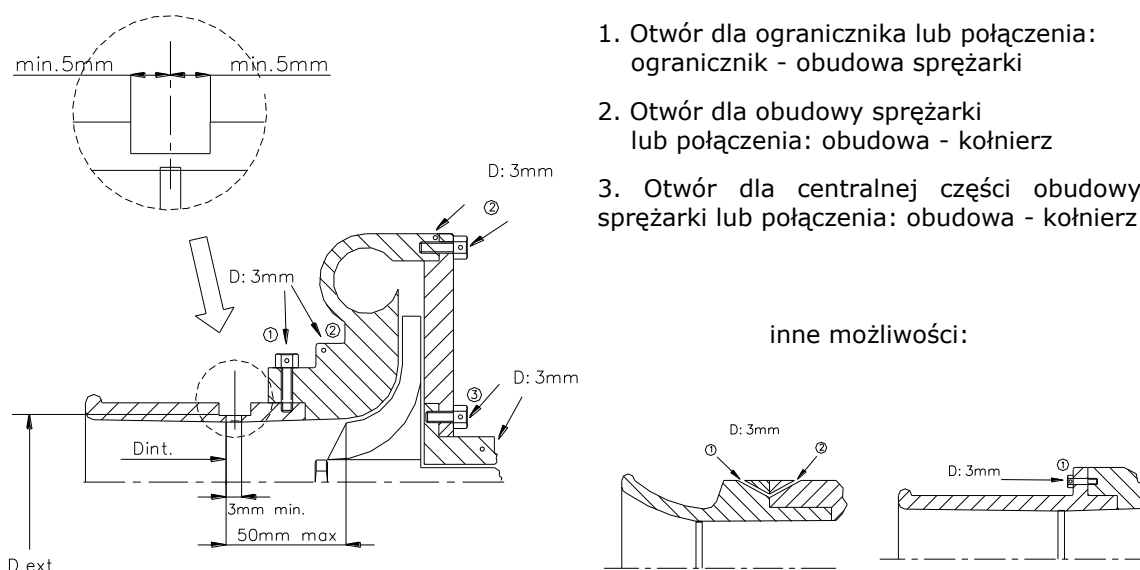
W celu zamontowania kołnierza zezwala się na odejmowanie i dodawanie materiału z korpusu sprężarki, ale wyłącznie w celu zamontowania kołnierza na korpusie sprężarki.

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

Kołnierz wlotu musi być wykonany z jednego materiału i może być przewiercony wyłącznie w celu jego przymocowania i założenia plomb co musi mieć miejsce pomiędzy śrubami mocującymi, pomiędzy kołnierzem (lub przymocowanie kołnierz/obudowa), obudową sprężarki (lub przymocowanie sprężarka/kołnierz) i obudową turbiny (przymocowanie obudowa/kołnierz) (patrz rysunek 254-4).

Ogranicznik musi być widoczny i do sprawdzenia bez użycia narzędzi, a także łatwy do plombowania.

Art. 284 - Przepisy szczegółowe dla seryjnych samochodów terenowych (Grupa T2)



rysunek 254-4.

Dozwolony jest ogranicznik sztywno połączony (nie demontowany) z obudową sprężarki. W tym wypadku, średnica na poziomie kołnierza jest dowolna. Dozwolone jest zastosowanie dwóch ograniczników pod warunkiem podzielenia przez 1,4142 normalnej stosowanej średnicy ogranicznika.

- Rozrząd:

Sprężyny zaworowe i zawory dowolne, ale wałki rozrządu (łącznie z profilem krzywek) muszą pozostać seryjne.

- Pompa paliwa:

Liczba i zasada działania pomp paliwa są dowolne.

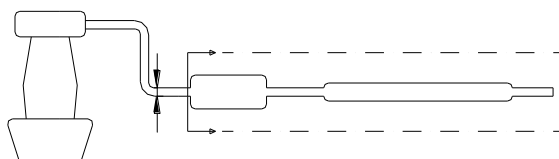
Podpory silnika i skrzyni biegów muszą być oryginalne lub homologowane.

Jeżeli podpory są oryginalne, materiał elementów elastycznych jest dowolny.

Układ wydechowy:

Dozwolone jest:

- albo usunięcie wewnątrz oryginalnych tłumików;
- albo modyfikacja układu wydechowego na odcinku od pierwszego tłumika do wylotu (patrz rysunek 254-3), pod warunkiem, że maksymalne wymiary przewodów wydechowych nie przekroczą wymiarów przewodów na wlocie do pierwszego tłumika. Wylot układu musi być skierowany albo do tyłu, albo na bok.



rysunek 254-3.

Jeżeli do pierwszego tłumika doprowadzone są dwa wloty, to wymiary zmodyfikowanego odcinka muszą być mniejsze lub równe sumie wymiarów tych dwóch wlotów.

Powyższe modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu, a zmodyfikowany układ wydechowy musi spełniać wymagania przepisów prawnych kraju, w którym odbywają się zawody, ze szczególnym uwzględnieniem przepisów o poziomie głośności.

Jeżeli zamontowano dodatkowy tłumik, to musi on być oryginalnego typu i musi zawierać materiał dźwiękochłonny. Dozwolone jest dodanie części do mocowania układu wydechowego.

Układ wydechowy z katalizatorem:

Jeżeli dla danego modelu samochodu są homologowane dwie wersje układu wydechowego (z katalizatorem i bez), samochód musi odpowiadać dokładnie jednej lub drugiej wersji; wszelkie kombinacje tych dwóch układów są niedozwolone.

Konwerter katalityczny jest uważany jako tłumik i może być umieszczony w innym miejscu.

Jeżeli konwerter katalityczny jest bezpośrednio zamocowany do kolektora, może być zastąpiony

elementem o stożkowym kształcie, o niezmienionej 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.

- Regulator prędkości (cruise speed control):

Może być rozłączony.

- Płyty dźwiękochłonne:

Mogą być usunięte jak również ekrany z materiału plastikowego służące do zakrycia elementów mechanicznych komory silnika, spełniające wyłącznie funkcje estetyczne, ale przy zachowaniu minimalnej masy.

- Klimatyzacja:

Dozwolone jest usunięcie klimatyzacji w pojeździe, który został homologowany z klimatyzacją, ale przy zachowaniu minimalnej masy.

6.2 PRZENIESIENIE NAPĘDU

Przeguby sterownika skrzyni biegów są dowolne.

- Sprzęgło: tarcza sprzęgła dowolna, ale ilość tarcz i średnica muszą być zachowane.

- Systemy automatycznego blokowania/odblokowania mechanizmów różnicowych są dozwolone pod warunkiem, że są homologowane w Wariancie Produkcyjnym (VP) i nie zostały zmodyfikowane.

6.3 ZAWIESZENIE

6.3.1) Dozwolona jest zamiana materiału trójkątnych wahaczy na stalowe, przy czym masa ich może być większa od oryginalnych, ale nie pozostałe cechy.

Wzmocnienie zawieszenia i jego punktów mocowania jest dozwolone przez dodanie materiału.

Wzmocnienia zawieszenia nie mogą doprowadzić do połączenia się oddzielnych części.

W przypadku zawieszenia olejowo-pneumatycznego, komory mogą być zmienione jeżeli chodzi o wymiar, kształt i materiał, ale nie ich liczba. Dozwolony jest zawór umieszczony w komorach, regulowany od zewnątrz samochodu.

6.3.2) Sztynny most

W przypadku sztywnego mostu, oryginalne części mogą być wzmocnione, ale w sposób umożliwiający zawsze rozpoznanie oryginalnych części.

6.3.3) Pasy ograniczające skok zawieszenia

Dozwolone są z przodu i z tyłu pasy ograniczające skok zawieszenia.

6.3.4) Resory:

Sprężyny śrubowe:

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

Resory pneumatyczne lub olejowo-pneumatyczne mogą być zastąpione sprężynami śrubowymi pod warunkiem, że zmiana jest homologowana w VO.

Resory piórowe:

Długość, szerokość, grubość piór oraz strzałka ugięcia są dowolne. Zabezpieczenie wieszaków resoru jest zdecydowanie zalecane. Liczba piór resoru jest dowolna.

Drażki skrętne:

Średnica drążka jest dowolna.

6.3.5) Amortyzatory:

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

Nie mogą one spełniać innej funkcji niż amortyzatora.

Kontrola zasady działania amortyzatora będzie wykonywana w następujący sposób:

Po zdemontowaniu resorów i/lub drążków skrętnych, pojazd musi osiąść w ciągu 5 minut do ogranicznika krańcowego. Niemniej, jeżeli amortyzator zamienny produkowany jest według innej zasady działania niż seryjny, może być on zaaprobowany przez FIA. Liczba amortyzatorów nie może być większa, niż 2 na każde koło. Niedozwolone jest dodawanie, ani usuwanie żadnych części zawieszenia; nie dotyczy to tylko części niezbędnych dla zamontowania dodatkowego amortyzatora. W przypadku gdy pojazd posiada tylko jeden amortyzator na koło, jego zamocowanie jest dowolne pod warunkiem, że żaden inny element umożliwiający wyłącznie zamocowanie nie będzie oddany/usunięty z/do zawieszenia. Zbiorniki płynu do amortyzatorów mogą być wewnątrz nadkoła lub w podwoziu. Dozwolona jest miejscowa modyfikacja kadłuba lub nadwozia, jeżeli jej jedynym celem jest zakotwiczenie amortyzatora, ale nie może ona rozciągać się o więcej niż o 320 mm od nowego punktu mocowania od strony kadłuba.

6.3.6) Zawieszenie McPherson

W przypadku, gdy przy wymianie elementu tłumiącego w zawieszeniu McPherson lub innego działającego na identycznej zasadzie, powstałaby konieczność wymiany kolumny McPherson, to części wymienione muszą pod względem mechanicznym być odpowiednikami części oryginalnych i mieć te same punkty mocowania.

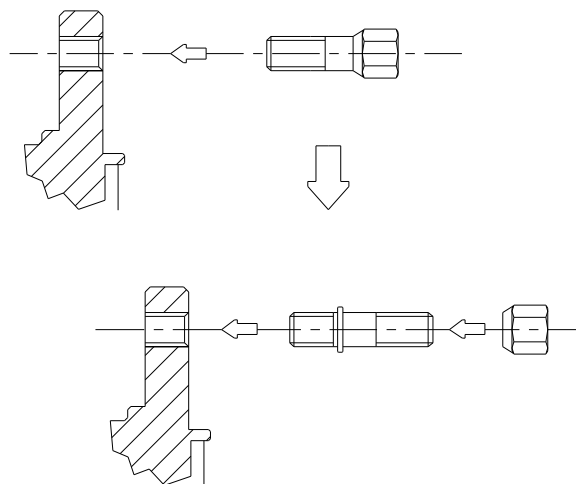
Miski oporowe sprężyn w zawieszeniu typu McPherson mogą być dowolnego kształtu. Ich materiał jest dowolny.

6.4 KOŁA I OGUMIENIE

Koła są dowolne przy zachowaniu homologowanych średnic (Artykuł 801a) oraz szerokości (Artykuł 801b), które są uważana za maksymalne. Muszą być zakryte błotnikami.

Opony są dowolne, pod warunkiem, że możliwe jest ich zamontowanie na koła, jednakże opony kolcowane i motocyklowe są zabronione. Koło zapasowe może być umieszczone we wnętrzu samochodu pod warunkiem, że jest pewnie zamocowane i nie zostało umieszczone w miejscu przeznaczonym dla kierowcy lub dla pasażerów.

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.

6.5 UKŁAD HAMULCOWY

Tarcze i zaciski muszą być oryginalne lub homologowane w Wariantcie Opcji (VO).

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 wspomaganie, urządzenie to może być rozłączone. To samo dotyczy urządzenia zapobiegającego blokadzie kół.

Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego.

Dozwolone jest usunięcie całego układu antyblokującego koła w samochodzie wyczynowym posiadającym homologowany układ antyblokujący.

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

Funkcja hamulca ręcznego musi być zachowana.

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

6.6 NADWOZIE

6.6.1) Na zewnątrz:

Kołpaki kół muszą być zdjęte.

Części wygłuszające wykonane z plastiku mogą być całkowicie lub częściowo usunięte z nadkoli.

Można założyć osłony reflektorów, których celem będzie jedynie ochrona szkła reflektorów, bez wpływu na aerodynamikę pojazdu.

Montaż osłon spodu samochodu jest zalecany, ale dozwolony tylko 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, i układ wydechowy.

Zalecany jest montaż osłony przodu pojazdu, która wraz ze zderzakiem zredukować będzie skutki zderzeń ze zwierzętami. Taka osłona, wykonana jako krata zabezpieczająca, musi być niezależna od konstrukcji samochodu i musi wzmacniać ją, zwiększając jej sztywność. Nie może ona pełnić żadnej innej znaczącej funkcji oprócz osłony i miejsca montażu reflektorów.

Boczne oraz tylne szyby znajdujące się za kierownicą mogą być wykonane z nieprzezroczystego materiału lub zastąpione przezroczystym tworzywem o minimalnej grubości 3 mm. Jednak powyższe dowolności nie mogą pociągać za sobą modyfikacji zarysu nadwozia. Mocowanie szyb jest dowolne, mechanizmy ich podnoszenia mogą być wymontowane, pojedyncza szyba można zastąpić kilka mniejszych, wypełniających otwór; to samo dotyczy szyb w drzwiach bocznych pojazdu.

Szklaną część otwieranego dachu można zastąpić arkuszem blachy o minimalnej grubości 1,5 mm, wraz z dodatkowymi mocowaniami w razie konieczności.

Może być stosowany każdy system zamykania wlewu paliwa.

Jeżeli koło zapasowe przeniesione jest do wnętrza pojazdu (patrz art. 6.4), a pozostały na zewnątrz jego oryginalny wspornik mógłby powodować niebezpieczeństwo, wówczas może być wymontowany.

Dozwolony jest montaż lusterek zewnętrznych, a także zmiana piór wycieraczek zarówno przednich, jak i tylnych.

Dozwolone jest usunięcie systemu wycieraczek tylnej szyby.

Dozwolone są tylko wyciągarki o napędzie elektrycznym, ale ich montaż nie może wprowadzić zmian w konstrukcji pojazdu innych, niż niezbędne do zamocowania tych urządzeń przy użyciu śrub.

6.6.2) Kabina pasażerska:

Wszelkie zbędne części systemu oryginalnych pasów bezpieczeństwa mogą być usunięte.

Dozwolone są bez ograniczeń wszystkie akcesoria, które nie wpływają na funkcjonowanie samochodu, a mają związek tylko z estetyką lub komfortem wewnętrznym (oświetlenie, ogrzewanie 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 dodatkowe liczniki, urządzenia pomiarowe, itp., pod warunkiem, że ich założenie nie stworzy żadnego niebezpieczeństwa.
 - 2) Można wymienić sygnał dźwiękowy, lub zainstalować dodatkowy do użytku pasażera lub kierowcy.
 - 3) Mechanizm dźwigni hamulca ręcznego może być przystosowany do możliwości natychmiastowego odblokowania (typu "fly off handbrake").
 - 4) Można dodać dowolne pokrycia foteli, łącznie z takimi, które tworzą fotel kubełkowy pod warunkiem przestrzegania artykułu 253-16.
- Tylne siedzenia mogą być usunięte pod warunkiem, że kabina pojazdu będzie oddzielona od pomieszczenia silnika i/lub zbiornika paliwa płynoszczelną przegrodą.
- 5) Można stosować dodatkowe schowki oprócz seryjnego schowka na rękawiczki oraz dodatkowe kieszenie w drzwiach.
 - 6) Koło kierownicy jest dowolne.
 - 7) Można zamienić elektryczny system otwierania szyb na otwieranie ręczne.
 - 8) Wykładziny podłogowe kabiny są dowolne i mogą więc być usunięte.
 - 9) Dozwolone jest usunięcie materiałów dźwiękochłonnych i wykładzin.
 - 10) Płyty drzwi mogą być wykonane z blachy metalowej o minimalnej grubości 0,5 mm, z włókna węglowego o minimalnej grubości 1 mm lub innego masywnego materiału o minimalnej grubości 2 mm.

6.6.3) Wzmocnienia:

Wzmocnienie części zawieszonych podwozia i nadwozia poprzez dodanie części i / lub materiału jest dozwolone pod następującymi warunkami:

- kształt wzmacniającej części/materiału jest dopasowany do kształtu wzmacnianej części zachowując podobną formę i posiada maksymalną grubość mierzoną od powierzchni oryginalnej części:

- 4 mm dla wzmocnień ze stali
- 12 mm dla wzmocnień ze stopów aluminium.

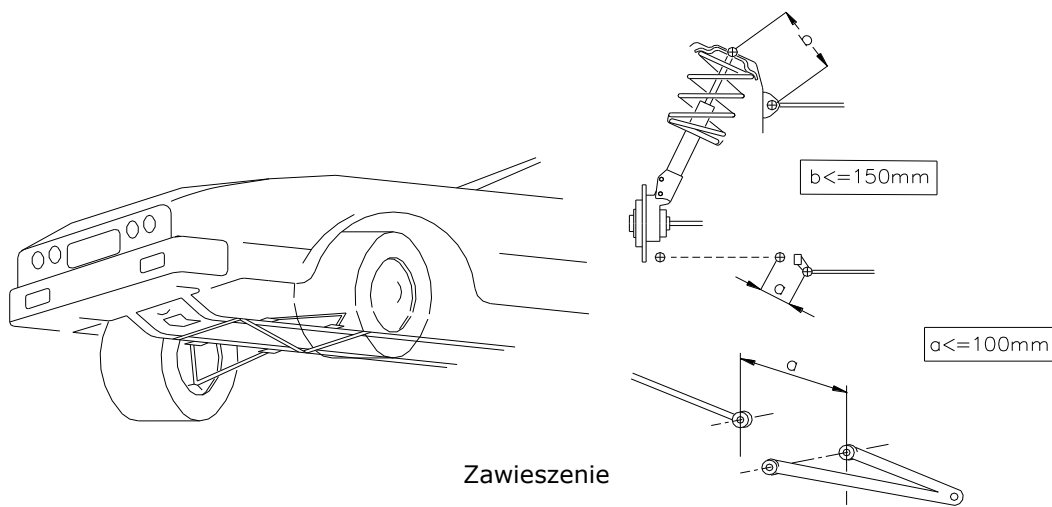
Art. 284 - Przepisy szczegółowe dla seryjnych samochodów terenowych (Grupa T2)

Dla elementów nadwozia, część/materiał wzmocnienia musi znajdować się w części niewidocznej z zewnątrz.

Żebra usztywniające są dozwolone, ale tworzenie konstrukcji wklęsłych jest zabronione.

Część/materiał wzmocnienia nie może spełniać innej funkcji niż wzmocnienie.

Dozwolone jest montowanie drążków wzmocniających w przednim zawieszeniu pod warunkiem, że będą one demontowane i zamocowane przy użyciu śrub do punktów mocowania zawieszenia do nadwozia lub punktów mocowania sprężyn zawieszenia. Dozwolone jest wykonanie otworów w górnym mocowaniu zawieszenia dla umożliwienia zamontowania drążków. Odległość pomiędzy punktem mocowania zawieszenia a punktem zakotwiczenia drążka nie może przekroczyć 100 mm chyba, że chodzi o drążek poprzeczny homologowany z klatką bezpieczeństwa i w przypadku górnego drążka zamocowanego do zawieszenia McPherson lub równorzędnego. W tym ostatnim przypadku, maksymalna odległości pomiędzy punktem zakotwiczenia drążka i punktem górnego przegubu wynosi 150 mm (Rysunki 255-2 i 255-4).



rysunek 255-2.

rysunek 255-4.

Poza tymi punktami, drążek nie może mieć zakotwieżeń w kadłubie lub częściach mechanicznych.

6.6.4) Jeżeli dla koła zapasowego oryginalnie przewidziana jest 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).

6.7 INSTALACJA ELEKTRYCZNA

- **Akumulator:** marka, pojemność i przewody akumulatora są dowolne. Napięcie i miejsce usytuowania akumulatora muszą być zachowane.

- **Prądnica:** dozwolona jest wymiana na prądnicę o większej mocy. Prądnica prądu stałego nie może być zastąpiona alternatorem i na odwrót.

- **Oświetlenie:** dozwolone są dodatkowe reflektory, wraz z odpowiednimi przełącznikami pod warunkiem, że liczba świateł nie przekroczy ośmiu (nie licząc świateł tylnych i postojowych) i że są dozwolone przez przepisy ruchu drogowego danego państwa. Dodatkowe reflektory nie mogą być wbudowane w nadwozie.

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 są dodatkowe bezpieczniki w układzie elektrycznym.

6.8 UKŁAD PALIWOWY

Dozwolone jest zamontowanie zbiornika typu FT3 1999, FT3.5 lub FT5 i związanego z nim osprzętu (zgodnie z odpowiednimi artykułami niniejszego regulaminu) poprzez połączenie go odpowiednim złączem z oryginalną rurą wlewową oryginalnego zbiornika. W takim przypadku przewód odpowietrzający oryginalnego zbiornika musi być podłączony także do zbiornika FT3 1999, FT3.5 lub FT5, wszystkie oryginalne przewody paliwowe muszą być zachowane, a nowo zastosowane przewody oraz osprzęt zbiornika FT3 1999, FT3.5 lub FT5 muszą odpowiadać wymaganiom artykułu 283-3.2.

6.9 PODNOŚNIK

Podnośnik i punkty podnoszenia mogą być zmodyfikowane, pod warunkiem że nie pełnią innej funkcji.