

Artykuł 254A - 2010
PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA
SAMOCODÓW RAJDOWYCH - SUPER 2000

Artykuł 1: HOMOLOGACJA

Jest to oficjalne stwierdzenie dokonane przez FIA, że wariant-kit samochodu rajdowego Super 2000 jest określonym modelem samochodu, homologowanym uprzednio w grupie N lub w Grupie A (w tym przypadku, konieczne informacje muszą być dodane w rubryce uzupełnienia karty VK-S2000-Ra, wyprodukowanym seryjnie w odpowiedniej liczbie i odpowiada on wymaganiom regulaminu homologacyjnego dla samochodów rajdowych Super 2000.

Warianty dostawy (VF) homologowane dla samochodów turystycznych (Grupa A) są również ważne dla samochodów typu rajdowego Super 2000.

Wszystkie warianty produkcyjne (VP) są ważne dla samochodów typu rajdowego Super 2000.

Warianty opcji (VO) homologowane dla samochodów turystycznych (Grupa A) nie są ważne dla samochodów typu rajdowego Super 2000 chyba, że dotyczą:

- otwieranego dachu (włączając otwierany dachy z klapką);
- zamocowań foteli;
- punktów mocowania pasów bezpieczeństwa.

Warianty opcji Super Produkcyjne (SP) nie są ważne dla samochodów typu rajdowego Super 2000.

Ewolucje typu (ET), warianty-kity (VK i VK-S1600), warianty World Rally Car (WR i WR2) oraz ewolucje sportowe (ES) homologowane dla samochodów turystycznych (Grupa A) nie są ważne dla samochodów typu rajdowego Super 2000.

Warianty opcji samochodów rajdowych Super 2000 są ważne wyłącznie dla samochodów typu rajdowego Super 2000.

Artykuł 2: ILOŚĆ MIEJSC

Samochody muszą mieć co najmniej cztery miejsca do siedzenia, zgodnie z wymiarami określonymi dla samochodów turystycznych (Grupa A).

**Artykuł 3: DOZWOLONE LUB OBOWIĄZKOWE MODYFIKACJE I
DODATKI MATERIAŁU**

3.1 Zabroniona jest jakakolwiek modyfikacja, która nie jest wyraźnie dozwolona. Dozwolona modyfikacja nie może spowodować niedozwolonej modyfikacji.

3.2 Wszystkie elementy homologowane w karcie wariant-kitu samochodu rajdowego Super 2000 (VK-S2000 samochodu rajdowego) muszą być zastosowane w całości. Elementy te w żadnym wypadku nie mogą być modyfikowane.

3.3 Elementy nie znajdujące się w rozszerzeniu homologacji typu wariant-kit samochodu rajdowego Super 2000 (VK-S2000 samochodu rajdowego) podlegają następującym warunkom:

- 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.

Prócz części stanowiących rozszerzenie typu wariant-kit samochodu rajdowego Super 2000 (VK-S2000 samochodu rajdowego), samochody muszą być egzemplarzami pochodzącymi bez żadnych wątpliwości z produkcji seryjnej, identyfikowanymi na podstawie karty homologacyjnej.

Artykuły 251, 252 i 253 Załącznika J FIA są obowiązujące, ale artykuły ustanowione w niniejszym regulaminie i w karcie homologacyjnej rozszerzenia typu samochodu rajdowego Super 2000 są nadrzędne.

3.4 Materiały

a) Zabronione jest stosowanie tytanu, magnezu, materiału ceramicznego, kompozytu i wzmocnionych włókien, chyba że chodzi o części montowane w modelu seryjnym w wyniku rozszerzenia VK-S2000 samochodu rajdowego. Dozwolone jest włókno szklane.

Tytan jest dozwolony w szybkozłączach układu hamulcowego.

b) Dozwolone jest stosowanie włókna węglowego lub aramidowego pod warunkiem, że nałożona jest jedna warstwa na widocznej stronie części.

Materiał foteli kierowcy i pilota jest dowolne, ale masa samego stelażu (fotele bez pianki i wsporników) musi być większa niż 4 kg.

c) Boczne zabezpieczenia nadwozia mogą posiadać kilka warstw włókna aramidowego.

d) Uszkodzone gwinty mogą być naprawione przez wkręcenie nowego gwintu z taką samą średnicą wewnętrzną (typ "helicoil").

e) Śruby i nakrętki: W całym samochodzie, każda śruba, nakrętka lub wkręt może być zastąpiona śrubą, nakrętką lub wkrętem i posiadać każdy sposób blokowania (podkładkę, przeciwnakrętkę itp.).

f) Dodawanie materiału lub części:

Zabronione jest jakiegokolwiek dodawanie lub mocowanie materiału lub części, jeśli nie jest wyraźnie dozwolone artykułem niniejszego regulaminu.

Artykuł 4: MINIMALNA MASA

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

4.2 Minimalna masa samochodu wynosi 1200 kg w warunkach artykułu 4.1 (z jednym kołem zapasowym).

Minimalna masa samochodu (w warunkach artykułu 4.1 z jednym kołem zapasowym i z załogą (kierowca + pilot) wynosi 1350 kg.

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

Artykuł 5:

5.1 SILNIK

Nominalna pojemność silnika samochodu wyposażonego w kit (wariant-kit samochodu rajdowego Super 2000) jest ograniczona do maksymalnie 2000 cm³. Zabronione są silniki doładowane.

a) Plastikowe osłony

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

b) Śruby

Dozwolona jest zmiana śrub pod warunkiem zachowania materiału żelaznego.

5.1.1 Zasilanie i elektronika

a) Zabronione są kolektory ssące i wydechu o zmiennej geometrii. Jeżeli pojazd seryjny jest w nie wyposażony muszą być usunięte.

Kolektory ssące i wydechu muszą być homologowane.

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

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

d) Wtrysk paliwa

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 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.

W każdym punkcie układu paliwowego, maksymalne dopuszczalne ciśnienie wynosi 10 barów (wyłącznie wtrysk pośredni).

Bezpośredni wtrysk jest dozwolony wyłącznie, gdy stosowany jest w oryginalnym homologowanym modelu.

e) Moduł sterujący silnika (ECU)

Zabroniony jest jakikolwiek układ wspomagający prowadzenie samochodu (ABS, ASR, EPS...).

Dozwolony jest wyłącznie jeden system wyłączenia zapłonu i/lub wtrysku do silnika do zmiany przełożeń skrzyni biegów (czas wyłączenia może być różny w zależności od włączonego przełożenia). Układ ten musi być homologowany.

Dozwolone są wyłącznie homologowane: moduł sterujący silnika, czujniki, elementy wykonawcze i system zbierania danych.

Jedynie dozwolonymi czujnikami do zbierania danych są czujniki homologowane w karcie rozszerzenia S2000-RA. Zabroniony jest każdy inny czujnik.

W przypadku stosowania niezależnego systemu nawigacji „tripmaster”.

dozwolone jest dodanie jednego pojedynczego czujnika prędkości na jednym z kół napędowych, ale przy zachowaniu następujących warunków:

- Zespół przewodów podłączonych bezpośrednio lub nie do łącznika systemu nawigacji pilota („Corralba”) nie może być w żaden sposób podłączony do innych wiązek lub elementów elektrycznych samochodu.

- Jedynym dozwolonym wspólnym połączeniem może być zasilanie prądem dodatnim co może mieć miejsce na zacisku „+” lub bezpieczniku akumulatora.

- Powyższy zespół przewodów musi stanowić odrębną wiązkę, identyfikowalną własnym kolorem, a ewentualne przejścia przez przegrody muszą być różne niż wykorzystywane dla innych wiązek.

- Brak połączenia z zespołem czujnik-wyświetlacz pilota i systemem zbierania danych, jeśli pojazd jest w niego wyposażony.

Transmisja danych drogą radiową i/lub telemetria jest zabroniona.

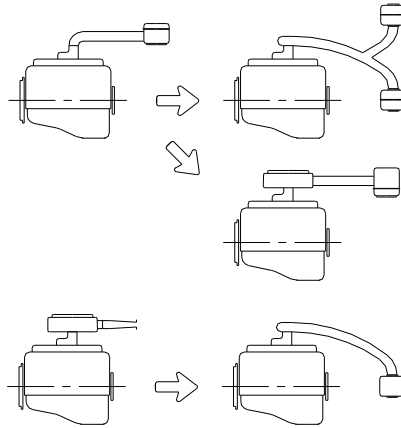
Homologowane: ECU oraz program sterujący silnika (software) muszą być stosowane i muszą posiadać ogranicznik obrotów silnika, a maksymalne obroty silnika **są ograniczone do** 8500 na minutę.

Zamiast niezależnego systemu nawigacji „tripmaster”, dozwolone jest zintegrowanie funkcji tripmastera z modułem sterującym silnika (ECU) i podłączenia go do tablicy przyrządów pilota.

Zabronione są niezależnie od ich miejsce umieszczenia, czujniki optyczne do pomiaru prędkości pojazdu.

f) Filtr powietrza

Filtr powietrza jak również jego obudowa i przestrzeń wyrównawcza są dowolne. Całe powietrze zassane przez silnik musi przechodzić przez ten filtr. Filtr powietrza (wraz z jego obudową) może być usunięty, przeniesiony w inne miejsce w komorze silnika lub zamieniony na inny (patrz rysunek 255-1).



rysunek 255-1.

Ponadto, jeżeli wlot powietrza do przewietrzania kabiny pasażerskiej znajduje się w pobliżu wlotu powietrza do silnika, to strefa ta musi być odizolowana od zespołu filtra powietrza ze względów przeciwpożarowych.

Przewód pomiędzy filtrem powietrza, a kolektorem wlotu powietrza jest dowolny.

5.1.2 Układ chłodzenia

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

Korek i system zamykania korka chłodnicy również jest dowolny.

Chłodnica, jej zamocowanie oraz osłony i przewody powietrza chłodzącego przed chłodnicą są dowolne, pod warunkiem że ich oryginalne usytuowanie w samochodzie pozostanie bez zmian i nie powoduje modyfikacji nadwozia.

Oryginalne zbiorniki wyrównawcze mogą być wymienione na inne, pod warunkiem że nowe nie mają pojemności większej od 2 litrów i są umieszczone w komorze silnika.

Przewody płynu chłodzącego na zewnątrz bloku silnika, a także akcesoria są dowolne.

Dozwolone jest zastosowanie przewodów z innego materiału i / lub o innej średnicy.

Wewnętrzna średnica przewodów może być większa, ale w żadnym wypadku nie mniejsza od oryginalnej.

Wentylatory chłodnicy są dowolne.

Zabroniony jest jakikolwiek system rozpylania wody.

5.1.3 Smarowanie

a) Pompa olejowa

Pompa olejowa musi być pompą seryjną lub homologowaną w rozszerzeniu dla samochodu rajdowego Super 2000.

Przełożenie napędu jak i wewnętrzne części pompy są dowolne.

Natężenie przepływu może być zwiększone w stosunku do oryginalnego.

Obudowa i miejsce umieszczenia pompy muszą pozostać oryginalne, ale wnętrze obudowy może być poddane obróbce.

Dozwolone jest zamontowanie napinacza łańcucha pompy.

b) Smok

Smoki są dowolne jak również ich liczba.

c) Zasobnik ciśnienia.

Dozwolony jest zasobnik ciśnienia homologowany w wariant-kicie samochodu rajdowego Super 2000.

d) Chłodnica oleju

Chłodnice oleju jak również ich połączenia są dowolne pod warunkiem nie spowodowania żadnej zmiany nadwozia i znajdowania się wewnątrz nadwozia.

e) Miska olejowa

Miska olejowa musi być seryjna lub homologowana w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000.

Dozwolone jest zamontowanie przegród w misce olejowej.

Dozwolone jest wzmocnienie zewnętrzne miski olejowej poprzez dodanie materiału, pod warunkiem że chodzi o materiał tego samego typu, przybierający kształt oryginalnej części i znajdujący się w kontakcie z nią.

Pierścień rozbryzgowy może być zamontowany w płaszczyźnie pomiędzy miską olejową i korpusem silnika, pod warunkiem że płaszczyzny połączenia nie zostaną powiększone o więcej niż 6 mm.

Jeżeli oryginalny silnik posiada pierścień rozbryzgowy, może on zostać usunięty.

f) Filtr oleju

Zamontowanie sprawnego filtra oleju lub wkładu jest obowiązkowe, a cały olej musi przepływać przez ten filtr lub wkład.

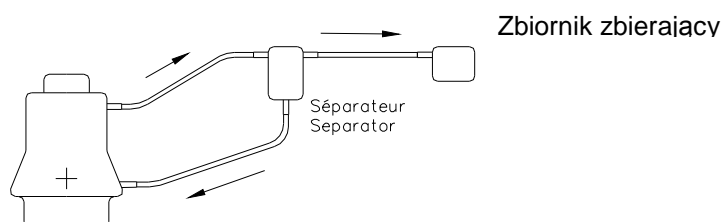
Filtr lub wkład są dowolne, pod warunkiem że są wymienne z oryginalnym filtrem lub wkładem.

g) Wskaźnik poziomu oleju

Bagnetowy wskaźnik poziomu oleju jest dowolny, ale musi być osadzony i nie może spełniać żadnej innej funkcji.

h) Obieg oleju

Na zewnątrz silnika może być zamontowany separator powietrze/olej o maksymalnej pojemności 1 litra, zgodny z rysunkiem 255-3.



rysunek 255-3.

Olej ze zbiornika zbierającego musi spływać do silnika tylko pod działaniem siły ciężkości.

Jeżeli w układzie smarowania przewidziano odpowietrzenie, musi posiadać zbiornik zbierający, do którego spływają opary oleju. Zbiornik ten musi mieć minimalną pojemność 2 litrów.

Zbiornik musi być wykonany z przezroczystego plastiku lub posiadać przezroczyste okno.

Jeżeli tak nie jest, opary muszą być ponownie ssane przez silnik via układ ssania.

W celu umożliwienia zamontowania czujnika temperatury oleju (skrzynia biegów, przekładnia różnicowa etc.) dozwolone jest wykonanie otworów gwintowanych o maksymalnej średnicy 14 mm w odpowiednich obudowach.

Przewody oleju w korpusie silnika i głowicy mogą zostać całkowicie lub częściowo zaczipowane poprzez dodanie elementów demontowanych bez spawania, ani klejenia.

5.1.4 Elementy silnika

a) Głowica

Materiał uszczelki głowicy jak również jej grubość są dowolne.

Minimalna wysokość głowicy może zostać zmniejszona poprzez planowanie o maksimum 2 mm (punkt 321c karty homologacyjnej).

Dozwolone jest szlifowanie, dopasowanie, zredukowanie lub zmniejszenie poprzez obróbkę głowicy pod warunkiem, że będzie możliwe bezdyskusyjne stwierdzenie pochodzenia seryjnej części.

Dozwolone jest obrabianie przewodów ssących i wylotowych w głowicy jak również przewodów w kolektorze wlotowym zgodnie z artykułem 255.5 Załącznika J przy zachowaniu wymiarów podanych w karcie homologacyjnej.

Gniazda zaworów są dowolne jak również prowadnice zaworów, ale przy zachowaniu odpowiednich kątów osi zaworów.

b) Stopień sprężania

Maksymalny stopień sprężania wynosi 13/1.

Jeżeli samochód jest homologowany z wyższym stopniem sprężania, musi on być zmodyfikowany by nie przekraczać 13/1.

c) Tłoki

Tłoki muszą być homologowane w wariant-kicie samochodu rajdowego Super 2000.

Górna część i wnętrza tłoków mogą być obrabiane w celu dopasowania do stopnia sprężania.

Materiał pierścieni uszczelniających jest dowolny.

d) Zawory

W silniku o wyłącznie dwóch zaworach na cylinder średnica zaworów może być homologowana.

Długość trzonek zaworów jak również kształt grzybka zaworów są dowolne. Średnice grzybków i trzonek zaworów muszą pozostać identyczne jak w homologowanym modelu w Grupie N.

Dozwolona jest wyłącznie stal.

e) Rozrząd (czas otwarcia zaworów i skok zaworów)

- Zabronione są zmienne układy rozrządu. Jeżeli pojazd seryjny jest w nie wyposażony muszą być doprowadzone do stanu nie działania poprzez zdemontowanie lub zablokowanie.

- Skoki zaworów tak, jak definiuje to artykuł 326e karty homologacyjnej mogą być modyfikowane, ale niedozwolone są większe niż 12 mm (jest to maksimum bez żadnej tolerancji). Jeżeli homologowany samochód seryjny ma większy skok, wał rozrządu musi być zmodyfikowany by skok nie przekraczał wyżej wymienionych wartości.

- Koła pasowe napędu wału rozrządu są dowolne, pod warunkiem **że zastosowane** paski i/lub łańcuchy rozrządu **są homologowane w Variant Kit dla samochodu rajdowego Super 2000.**

- Wałek(-ki) rozrządu jest(są) dowolny(-e), ale ich liczba musi być zachowana.

- Sprężyny zaworów i ich talerzyki są dowolne, ale sprężyny muszą być wykonane ze stali i talerzyki z materiału identycznego z oryginalnym.

- Liczba i średnica miseczek muszą pozostać niezmienione.

- Średnica popychaczy jak również kształt popychaczy i dźwigni są dowolne, ale dźwignie muszą być wymienne z oryginalnymi. Dozwolone jest stosowanie płytek regulacyjnych.

Jeżeli oryginalny rozrząd zawiera automatyczny system kasowania luzu, może on być mechanicznie wyłączony.

f) Wał równoważący

Jeżeli oryginalny silnik posiada wały równoważące mogą one być usunięte wraz z ich napędami.

g) Pompa wodna

Koło pasowe napędu pompy wodnej jest dowolne, ale oryginalna lub homologowana pompa wodna musi być zastosowana.

h) Paski, łańcuchy i koła pasowe

Jeżeli oryginalny silnik posiada automatyczne napinacze pasków (lub łańcuchów) dozwolone jest ich zablokowanie w danej pozycji urządzeniem mechanicznym.

Dozwolone jest dodanie lub usunięcie napinaczy pasków (lub łańcuchów), pod warunkiem wykorzystania oryginalnych mocowań bloku silnika.

Koła pasowe wału korbowego i paski napędowe są dowolne.

5.1.5 Koło zamachowe / wał korbowy i korbowody

Dozwolone są wyłącznie homologowane elementy (bez żadnej modyfikacji).

5.1.6 Układ wydechowy

Układ wylotowy

Grubość rur w układzie wylotowym musi być równa lub większa niż 0,9 mm, przy pomiarze w części nie zgiętej. Przekrój wewnętrzny każdej rury musi być

mniejszy lub równy przekrojowi równemu s_{eq} (mierzonemu w mm^2) otrzymanemu we-dług następującego wzoru:

$$s_{eq} = \frac{\pi * 65^2}{4}$$

Układ wydechowy jest dowolny poniżej kolektora wydechu, pod warunkiem że nie powoduje przekroczenia poziomu głośności nakazanego w artykule 252-3.6 Załącznika J FIA.

Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w homologowany katalizator, którego umiejscowienie jest dowolne. Zawsze wszystkie gazy wydechowe muszą przepływać przez katalizator.

Cześć końcowa wydechu musi znajdować się z tyłu samochodu, wewnątrz obrysu samochodu i w odległości mniejszej niż 10 cm od tego ostatniego. Miejsce wylotu układu wydechowego może być zmodyfikowane w stosunku do samochodu seryjnego.

Przekrój tłumika lub samego katalizatora musi być zawsze okrągły lub owalny.

5.1.7 Wsporniki zawieszenia silnika

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

5.1.8 Rozrusznik

Musi być zachowany, ale jego marka i typ są dowolne.

5.2 PRZENIESIENIE NAPĘDU

a) Skrzynia biegów

Dozwolone są wyłącznie przełożenia, obudowy i przekładnie główne homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez żadnej modyfikacji).

b) Mechanizm różnicowy przedni /centralny /tylny

Dozwolone są wyłącznie obudowy i mechanizmy różnicowe o ograniczonym poślizgu typu mechanicznego homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez żadnej modyfikacji).

Poprzez mechaniczny mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu rozumie się każdy system działający wyłącznie mechanicznie to znaczy bez wspomagania systemem hydraulicznym lub elektrycznym.

Sprzęgło lepkościowe nie jest uważane jako system mechaniczny.

Zabroniony jest jakikolwiek mechanizm różnicowy sterowany układem elektronicznym.

Liczba i typ tarcz są dowolne.

c) Smarowanie

Dozwolone są chłodnice oleju jak również układ obiegu oleju nie generujący ciśnienia.

Dozwolone jest wywiercenie otworów lub wykonanie otworów gwintowanych o maksymalnej średnicy 14 mm w odpowiednich obudowach w celu

umożliwienia zamontowania czujników temperatury oleju (skrzynia biegów, obudowa mechanizmu różnicowego etc).

d) Sprzęgło

Dozwolone jest wyłącznie sprzęgło homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez żadnej modyfikacji).

Układ sterownia sprzęgłem jest dowolny, ale musi pozostać tego samego typu co oryginalny.

Automatyczny system kasowania luzu na przekładni sprzęgła może być zastąpiony mechanicznym lub odwrotnie.

Łożysko oporowe sprzęgła jest dowolne.

e) Przeniesienie napędu

Przeguby od strony kół muszą być wymiennie pomiędzy przodem i tyłem.

Przeguby od strony mechanizmu różnicowego muszą być wymiennie pomiędzy przodem i tyłem.

Jedynie długość wałów podłużnych i poprzecznych jest dowolna.

f) Sterowanie skrzyni biegów

Dozwolone jest wyłącznie sterowanie skrzyni biegów homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez żadnej modyfikacji).

Przeguby są dowolne.

Dozwolone są modyfikacje nadwozia w celu przeprowadzenia nowego sterowanie skrzyni biegów pod warunkiem, że nie są sprzeczne z innymi punktami niniejszego regulaminu.

Zmiana biegów musi następować mechanicznie.

g) Wsporniki

Wsporniki przeniesienia napędu muszą być homologowane dla samochodów rajdowych Super 2000.

5.3 ZAWIESZENIE

Wszystkie elementy zawieszenia homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 muszą być zastosowane bez żadnej modyfikacji.

a) Przeguby

Materiał przegubów może być różny od oryginalnego (na przykład: twardsze silenbloki, aluminium, przeguby typu Uniball etc).

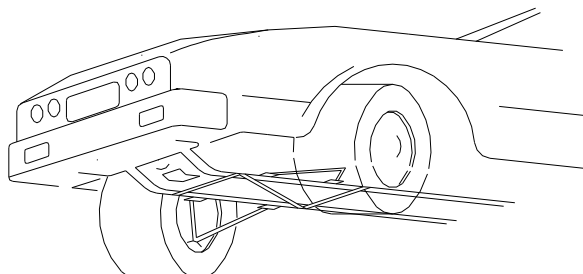
Umieszczenie osi obrotu punktów mocowania zawieszenia do wahaczy i do nadwozia (podwozia) musi pozostać niezmienione w stosunku do homologowanego w wariancie dla samochodów rajdowych Super 2000.

b) Dozwolone jest montowanie drążków wzmacniających pomiędzy punktami mocowania zawieszenia do nadwozia lub podwozia tej samej osi, po każdej stronie osi podłużnej samochodu.

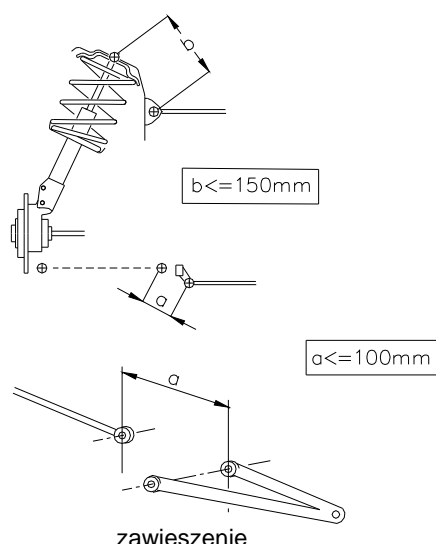
Odległość pomiędzy punktem mocowania zawieszenia i punktem zamocowania drążka nie może być większa niż 100 mm, za wyjątkiem drążka poprzecznego homologowanego z klatką bezpieczeństwa i za wyjątkiem drążka górnego mocowanego do zawieszenia MacPherson lub podobnego.

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 punktami mocowania drążek nie może być mocowany do nadwozia, ani części mechanicznych.



rysunek 255-2.



rysunek 255-4.

c) Wzmocnienie punktów mocowania części zawieszonych jest dozwolone, pod warunkiem że użyty materiał jest dopasowany do kształtu oryginalnej części i pozostaje w kontakcie z nią. Wzmocnienia zawieszenia nie mogą tworzyć pustych przekrojów i nie mogą powodować połączenia dwóch oddzielnych części razem tworząc jedną.

d) Stabilizatory

Zabronione są stabilizatory sterowane z kabiny.

Stabilizatory i ich punkty mocowania do nadwozia muszą być homologowane dla samochodów rajdowych Super 2000.

W żadnym przypadku stabilizatory nie mogą być połączone między sobą.

Stabilizatory muszą być typu czysto mechanicznego (żaden element hydrauliczny nie może być połączony ze stabilizatorem lub z jedną z jego

części składowych).

e) Górne punkty zawieszenia

Górne punkty zawieszenia muszą być homologowane w wariantcie opcji dla samochodów rajdowych Super 2000.

f) Sprężyny

Materiał i wymiary głównych sprężyn są dowolne, ale nie ich typ; miski sprężyn mogą być regulowane, nawet jeżeli wymaga to dodania materiału.

Sprężyna śrubowa może być zastąpiona przez dwie lub więcej sprężyn tego samego typu, koncentrycznie lub szeregowo, pod warunkiem, że są one w pełni wzajemnie wymienne ze sprężyną oryginalną i mogą być zamontowane bez modyfikacji innych niż wyszczególnione w niniejszym artykule.

g) Amortyzatory

Dozwolony jest jeden amortyzator na koło.

Dozwolone są wyłącznie amortyzatory homologowane w wariantcie-kicie dla samochodów rajdowych Super 2000.

W żadnym przypadku amortyzatory nie mogą być połączone między sobą.

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.

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

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.

Dozwolone jest dodanie ogranicznika ugięcia.

Dozwolone jest dodanie tylko jednego przewodu, którego jedyną funkcją jest ograniczenie skoku koła gdy amortyzator znajduje się w pozycji rozprężenia.

Zabronione są układy chłodzenia wodą, z wyjątkiem prostych i niedrogich układów (muszą być homologowane).

Zabroniona jest możliwość regulacji sprężyn i amortyzatorów z kabiny.

5.4 UKŁAD KIEROWNICZY

a) Mechanizm układu kierowniczego (skrzynka przekładni kierowniczej i zębata).

Dozwolone są wyłącznie części homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez modyfikacji).

Dozwolona jest zmiana jego miejsca w stosunku do samochodu seryjnego.

b) Kolumna kierownicza

Dozwolone są wyłącznie części homologowane w rozszerzeniu dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez modyfikacji).

c) Drążki i przeguby układu kierowniczego muszą być homologowane w wariantcie opcji dla samochodu rajdowego Super 2000.

Ich części łączące są dowolne, ale muszą być wykonane z materiału

żelaznego.

d) Wspomaganie układu kierowniczego

Koło pasowe jak i miejsce (w komorze silnika) hydraulicznej pompy wspomagania jest dowolne.

Hydrauliczna pompa wspomagania może zostać zastąpiona elektryczną pompą wspomagania, pod warunkiem, że jest ona montowana w jakimkolwiek pojeździe seryjnym i regularnie sprzedawana na rynku. Musi ona być homologowana w wariantcie-opcji dla samochodów rajdowych Super 2000.

e) Chłodnica oleju

Dozwolone są chłodnice oleju jak również układ obiegu oleju nie generujący ciśnienia.

5.5 KOŁA I OGUMIENIE

- Koła kompletne są dowolne pod warunkiem, że mieszczą się w oryginalnym nadwoziu, to znaczy, że górna część kompletnego koła położona powyżej osi piasty koła musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

Mocowanie koła przy pomocy śrub może być zmienione na mocowanie przy pomocy szpilek i nakrętek.

Zabronione jest użycie opon przeznaczonych do motocykli.

W żadnym wypadku szerokość zespołu obręcz-opona nie może przekroczyć szerokości 9" i 650 mm średnicy.

- Obręcze kół muszą obowiązkowo być wykonane ze stopu odlewanego aluminium (z wyjątkiem rajdów rozgrywanych na asfalcie).

* W rajdach rozgrywanych na szutrze, dozwolone są wyłącznie obręcze 6.5" x 15" lub 7" x 15".

* Jeśli doprecyzowano to w regulaminie szczegółowym zawodów (na przykład w rajdach rozgrywanych na śniegu), maksymalny wymiar obręczy wynosi 5.5" x 16".

* W rajdach rozgrywanych na asfalcie, dozwolone są wyłącznie obręcze 8"x18", materiał obręczy 8"x18" jest dowolny (pod warunkiem, że jest odlewany) i minimalna masa obręczy 8"x18" wynosi 8,9 kg.

- Zabronione są ejektory powietrza dodane 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.

- Koło(-a) zapasowe nie jest (są) obowiązkowe. Niemniej jeżeli są, muszą być solidnie zamocowane, nie mogą być umieszczone we wnętrzu samochodu przeznaczonym dla kierowcy i pasażera (jeżeli jest on w samochodzie) oraz powodować modyfikacji wnętrza nadwozia.

5.6 UKŁAD HAMULCOWY

a) Dozwolone są wyłącznie tarcze hamulcowe, zaciskacze, hamulec ręczny i zespół pedału homologowane dla samochodów rajdowych Super 2000 (bez żadnej modyfikacji).

b) Okładziny hamulcowe:

Materiał i sposób ich mocowania (nitowanie, klejenie) są dowolne pod warunkiem, że zostaną zachowane wymiary okładzin.

c) Hamulce ze wspomaganiem, regulator siły hamowania, urządzenie zapobiegające blokadzie hamulców (ogranicznik ciśnienia).

W przypadku zastosowania w samochodzie hamulców ze wspomaganiem, urządzenie to może być rozłączone, usunięte lub zastąpione kitem homologowanym w wariancie opcji (VO). To samo dotyczy urządzenia zapobiegającego blokadzie hamulców.

W przypadku gdy urządzenie zapobiegające blokadzie hamulców (ABS) jest rozłączone lub usunięte, dozwolone jest użycie jednego lub kilku tylnych mechanicznych rozdzielaczy siły hamowania, homologowanych przez producenta jako wariant opcji dla samochodów rajdowych Super 2000.

d) Przewody hamulcowe mogą być wymienione na przewody typu lotniczego.

e) Urządzenie usuwające błoto z tarcz i / lub kół może być dodane.

f) Pompy hamulcowe

Pompy hamulcowe muszą być homologowane w wariancie opcji dla samochodów rajdowych Super 2000.

5.7 NADWOZIE

5.7.1 Na zewnątrz

- Kołpaki kół muszą być zdjęte.

- Dozwolone jest dogięcie metalowych lub obcięcie plastikowych brzegów błotników, jeżeli wystają one do wnętrza wnęki koła.

- Dozwolone jest usunięcie materiału dźwiękochłonnego lub antykorozyjnego.

- Plastikowe wykładziny dźwiękochłonne mogą być usunięte z wnętrza wnęki koła.

Te plastikowe elementy mogą być zamienione na aluminiowe lub plastikowe, o tym samym kształcie.

- Dozwolone jest zdjęcie zewnętrznych listew ozdobnych. Każda część o szerokości poniżej 25 mm umieszczona na zewnątrz nadwozia i przylegająca doń będzie uważana za listwę ozdobną.

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

- Dozwolone jest zastosowanie dowolnego systemu zamykania wlewu paliwa.

- Dozwolona jest zmiana piór wycieraczek zarówno przednich jak i tylnych.

- Dozwolone jest usunięcie mechanizmu tylnej wycieraczki.

- Pojemność zbiornika płynu do wycieraczek jest dowolna, a zbiornik może być przenoszony wewnątrz kabiny zgodnie z artykułem 252.7.3, w bagażniku i w komorze silnika.

- Punkty na umieszczenie podnośnika mogą być wzmocnione, można zmienić ich usytuowanie oraz zwiększyć ich liczbę. Zmiany te ograniczone są wyłącznie do punktów na umieszczenie 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.

5.7.2 Osłony dolne

- Dozwolony jest montaż osłon spodu samochodu, pod warunkiem, że po ich zamontowaniu zachowany jest prześwit, są one zdejmowalne i zostały zaprojektowane wyłącznie i specjalnie w celu ochrony następujących elementów: silnik, chłodnica, zawieszenie, skrzynia biegów, zbiornik paliwa, przeniesienie napędu, układ wydechowy i butle gaśnicze.

- Osłony spodu samochodu mogą być powiększone o całą szerokość dolnej części przedniego zderzaka tylko w przedniej części przedniej osi.

5.7.3 Kabina pasażerska

a) Fotele

- 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.

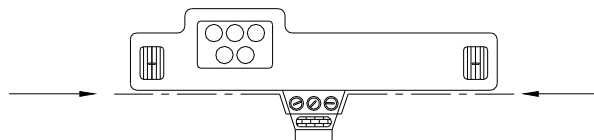
- Dozwolone jest usunięcie tylnych foteli.

b) Tablica rozdzielcza:

Elementy tapicerki znajdujące się poniżej tablicy rozdzielczej, nie będące jej częścią, mogą być usunięte.

Można usunąć tę część centralnej konsoli, która nie zawiera ogrzewania, ani wskaźników (według rysunku 255-7).

Homologowana tablica rozdzielcza w Variant Kit dla samochodu rajdowego Super 2000 może być zastosowana.



rysunek 255-7.

c) Drzwi - boczne elementy tapicerki:

- Zezwala się na usunięcie materiału dźwiękochłonnego z drzwi pod

warunkiem, że ich kształt nie ulegnie zmianie.

- Zezwala się na usunięcie elementów tapicerki drzwi jak również ich bocznych belek ochronnych w celu zainstalowania:

- bocznej płyty ochronnej wykonanej z materiałów kompozytowych, homologowanej w VO dla samochodu rajdowego Super 2000.

W celu zamontowania pianek ochronnych przeciwko bocznemu uderzeniu obowiązkowe jest użycie następujących elementów homologowanych w VO dla samochodu rajdowego Super 2000:

- modyfikacja dolnej części drzwi

- szyby boczne z poliwęglanu (minimalna grubość 4 mm).

Szyby muszą być demontowalne bez użycia narzędzi.

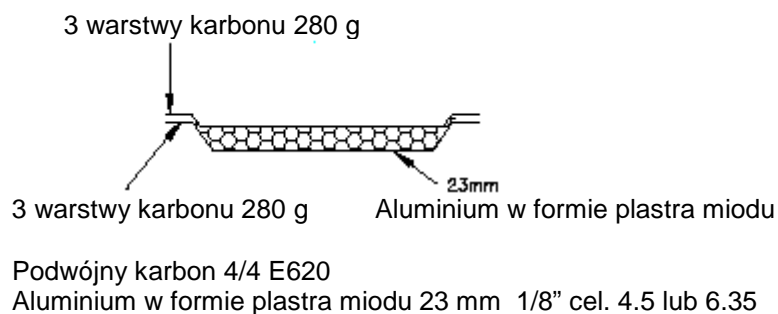
- tapicerka drzwi (6 warstw z karbonu lub karbonu-kevlaru).

Minimalna objętość pianki: 60 l (patrz dokument zatytułowany: Specification for 2009 Door foam).

Zastosowanie:

- Obowiązkowe we wszystkich samochodach homologowanych po 31.12.2009.

- Obowiązkowe we wszystkich samochodach homologowanych począwszy od 01.01.2011.



rysunek 255-14.

Tylne drzwi:

- Jeśli oryginalna konstrukcja drzwi nie została zmodyfikowana (nawet częściowe usunięcie belek lub wzmocnień), płyty drzwi mogą być wykonane z blachy o grubości co najmniej 0,5 mm, z włókna węglowego o grubości co najmniej 1 mm lub z innego stałego i niełatwo palnego materiału o grubości co najmniej 2 mm.

To samo dotyczy bocznych elementów tapicerskich usytuowanych poniżej bocznych tylnych okien w samochodach 2-drzwiowych.

Minimalna wysokość bocznej płyty ochronnej musi rozciągać się od dolnej krawędzi drzwi do maksymalnej wysokości krawędzi drzwi.

d) Podłoga:

Dywaniki podłogowe są dowolne, mogą więc być usunięte.

e) Wykładziny dźwiękochłonne i tapicerskie:

- Dozwolone jest usunięcie wszelkiego materiału izolacji termicznej lub

dźwiękochłonnej jak również oryginalnych pasów bezpieczeństwa i dywaników.

- Inne wykładziny dźwiękochłonne i tapicerskie:

Dozwolone jest usunięcie materiału dźwiękochłonnego oraz tapicerki, z wyjątkiem wymienionych w artykułach 5.7.3 c) (Drzwi) i 5.7.3 b) (Tablica rozdzielcza).

f) Podnośnik szyb:

Dozwolone jest zastąpienie elektrycznego podnośnika szyb podnośnikiem ręcznym lub tylnej szyby obrotowej szybą stałą, jeżeli oryginalnie taka występuje.

W przypadku samochodów 4- lub 5- drzwiowych, mechanizm podnośnika tylnych szyb może być zastąpiony urządzeniem do blokowania tylnych szyb w pozycji zamkniętej.

g) Układ ogrzewania i klimatyzacja:

- Dozwolone jest usunięcie oryginalnego urządzenia grzewczego, ale urządzenie zapobiegające zaparowaniu szyb lub podobne musi być zachowane.

- Dozwolone jest dodanie lub usunięcie urządzenia klimatyzacyjnego, ale musi być zapewnione ogrzewanie.

h) Tylna półka:

Dozwolone jest usunięcie zdejmowalnej półki spod tylnej szyby w samochodach z nadwoziami typu "hatchback".

i) 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 na kierowanie, 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.

Przeciwkradzieżowe 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.

Dozwolone są wersje dla ruchu lewostronnego lub prawostronnego pod warunkiem, że oryginalnym samochód i samochód zmodyfikowany są mechanicznie równoważne i, że funkcja części pozostaje identyczna z funkcją określoną przez producenta.

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 na istniejących przegrodach w celu ochrony pasażerów przed ogniem.

5.8 INSTALACJA ELEKTRYCZNA

a) Napięcie nominalne oryginalnej instalacji elektrycznej, w tym również układu zapłonowego, musi być zachowane.

Dozwolone jest dodanie przekaźników i bezpieczników do obwodu elektrycznego, jak również przedłużenie lub dodanie przewodów elektrycznych. Przewody elektryczne i ich powłoki są dowolne.

b) Akumulator

Marka i pojemność akumulatora(ów) są dowolne.

Każdy akumulator musi być solidnie zamocowany oraz osłonięty dla uniknięcia zwarcia lub wycieku płynu.

Przewidziana przez producenta liczba akumulatorów musi być zachowana.

Jeżeli akumulator został przeniesiony z oryginalnego miejsca, to musi być przymocowany do nadwozia, przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych klamer z pokryciem izolacyjnym, przykręconych do podłogi śrubami i nakrętkami.

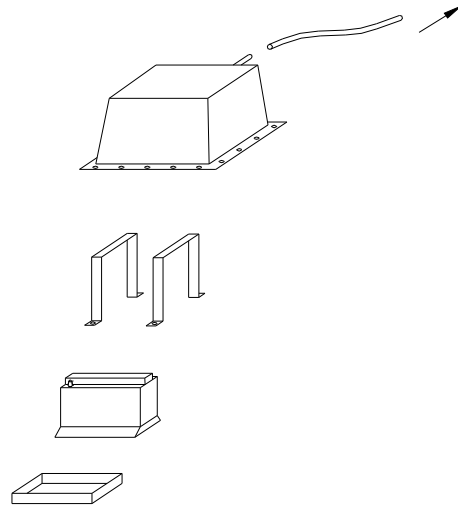
Śruby klamer mocujących akumulator muszą mieć średnicę, co najmniej 10 mm, a pod każdą z nich musi znajdować się płytka oporowa o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm².

Akumulator mokry musi być przykryty plastikową szczelną osłoną zamocowaną niezależnie.

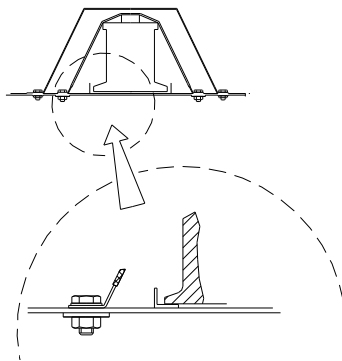
Jego usytuowanie jest dowolne; może być umieszczony w kabinie, ale tylko za przednimi fotelami.

W takim przypadku, gdy chodzi o akumulator mokry osłona musi mieć wlot powietrza z wyprowadzeniem na zewnątrz kabiny (patrz rysunki 255-10 i 255-11).

W przypadku, gdy akumulator znajdujący się w kabinie jest akumulatorem suchym musi być elektrycznie zabezpieczony osłoną całkowicie go zakrywającą.



rysunek 255-10.



rysunek 255-11.

c) Generator prądu i regulator napięcia:

Oryginalny lub homologowany alternator musi stosowany.

Układ napędowy generatora prądu nie może być modyfikowany.

Usytuowanie generatora prądu i regulatora napięcia może być zmienione, ale muszą one pozostać w oryginalnym miejscu (komora silnika etc...).

d) Oświetlenie – sygnalizacja:

Wszystkie urządzenia oświetleniowe i sygnalizacyjne muszą być zgodne z przepisami administracyjnymi kraju, w którym odbywają się zawody lub z Międzynarodową Konwencją o Ruchu Drogowym. Biorąc to pod uwagę, usytuowanie świateł kierunkowskazów i pozycyjnych można zmienić, lecz oryginalne otwory muszą zostać zaślepione.

Marka urządzeń oświetleniowych jest dowolna.

Urządzenia oświetleniowe stanowiące część normalnego wyposażenia muszą pozostać takimi, jak je przewidział producent i działać w sposób przewidziany przez producenta dla danego modelu samochodu.

Oryginalne reflektory mogą być zamienione na inne, o takim samym działaniu oświetlającym, jeśli nie wymaga to wycinania nadwozia, a otwory oryginalne są całkowicie zastonięte.

Dozwolona jest modyfikacja układu sterowania reflektorów chowanych i źródła energii dla tego układu.

Dowolne są szkła reflektorów, odbłyśniki i żarówki.

Dozwolone są dodatkowe reflektory pod warunkiem, że łączna ich liczba nie przekroczy 8 (nie licząc świateł pozycyjnych i obrysowych) oraz pod warunkiem, że liczba ta będzie parzysta. W razie potrzeby mogą być one umieszczone z przodu nadwozia lub na osłonie chłodnicy, lecz wykonane w tym celu otwory muszą być całkowicie zakryte reflektorami.

Oryginalne reflektory mogą być odłączone i zaklejone taśmą klejącą.

Dozwolona jest zmiana reflektora prostokątnego na dwa reflektory okrągłe i vice versa, umieszczone na wsporniku odpowiadającym wymiarom otworu i zasłaniającym go całkowicie.

Założenie światła cofania jest dozwolone w razie potrzeby przez zamocowanie w nadwoziu, lecz pod warunkiem, że może być ono włączone tylko wtedy, gdy dźwignia zmiany biegów znajduje się w pozycji biegu wstecznego i z zastrzeżeniem zachowania odnośnych przepisów ruchu drogowego.

Jeżeli nowy wspornik tablicy rejestracyjnej zawiera jej oświetlenie, to można zdemontować oryginalny system (wspornik i oświetlenie).

Z wyjątkiem rajdów, oświetlenie tablicy rejestracyjnej nie jest obowiązkowe.

Regulamin uzupełniający danej imprezy może wnieść odstępstwa od powyższych przepisów.

e) Wyłączniki elektryczne i sterowniki umieszczone na kolumnie kierowniczej mogą być dowolnie zmieniane jeżeli chodzi o ich przeznaczenie, ich umiejscowienie lub ich liczbę w przypadku dodatkowych akcesoriów.

5.9 UKŁAD PALIWOWY

a) Zbiornik paliwa

Zbiornik paliwa musi być homologowany w rozszerzeniu wariant-kitu dla samochodów rajdowych Super 2000.

Dozwolone jest zastosowanie wyłącznie powyższego zbiornika (bez żadnej modyfikacji). Jego umiejscowienie musi być podane w rozszerzeniu wariant-kitu dla samochodów rajdowych Super 2000.

Obowiązkowa jest szczelna przegroda pomiędzy zbiornikiem i osobami znajdującymi się w samochodzie.

Tankowanie może odbywać się obowiązkowo i wyłącznie przy pomocy szybkozłącz.

b) Przewody benzynowe

Giętkie przewody benzynowe muszą posiadać jakość typu lotniczego.

Montaż przewodów benzynowych jest dowolny, pod warunkiem przestrzegania przepisów artykułu 253.3.

c) Pompy benzynowe

Pompy benzynowe są dowolne pod warunkiem, że są zainstalowane wewnątrz zbiornika paliwa. Pompy powinny być oddzielone od kabiny szczelnym i ognioodpornym zabezpieczeniem.

Do układu zasilania mogą być włączone dodatkowe filtry paliwa o pojemności jednostkowej 0,5 l.

Artykuł 6: BEZPIECZEŃSTWO

Obowiązują przepisy bezpieczeństwa dla samochodów Grupy N, wyszczególnione w Artykule 253 Załącznika J.

ZMIANY WCHODZĄCE W ŻYCIE OD 01.01.20011

Artykuł 4: MINIMALNA MASA

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

Wyposażeniem są następujące elementy:

- kask + urządzenie podtrzymujące głowę kierowcy

- kask + urządzenie podtrzymujące głowę pilota.

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 (**patrz powyżej**), 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".

...

5.1 SILNIK

...

b) Śruby

Dozwolona jest zmiana śrub pod warunkiem zachowania materiału żelaznego.

c) Uszczelki

Dowolne.

...

5.1.2 Układ chłodzenia

...

Przewody płynu chłodzącego na zewnątrz bloku silnika, a także akcesoria są dowolne.

Dozwolone jest zastosowanie przewodów z innego materiału i / lub o innej średnicy.

~~Wewnętrzna średnica przewodów może być większa, ale w żadnym wypadku nie mniejsza od oryginalnej.~~

Wentylatory chłodnicy są dowolne.

Zabroniony jest jakikolwiek system rozpylania wody.

...

5.1.3 Smarowanie

a) Pompa olejowa

Pompa olejowa musi być pompą seryjną lub homologowaną w rozszerzeniu dla samochodu rajdowego Super 2000.

Przełożenie napędu jak i wewnętrzne części pompy są dowolne.

Natężenie przepływu może być zwiększone w stosunku do oryginalnego **(mierzone przy określonych obrotach silnika).**

Obudowa i miejsce umieszczenia pompy muszą pozostać oryginalne, ale wnętrze obudowy może być poddane obróbce.

Dozwolone jest zamontowanie napinacza łańcucha pompy.

...

5.4 UKŁAD KIEROWNICZY

...

d) Wspomaganie układu kierowniczego

Koło pasowe jak i miejsce (w komorze silnika) hydraulicznej pompy wspomagania jest dowolne.

Hydrauliczna pompa wspomagania może zostać zastąpiona elektryczną pompą wspomagania **(i vice versa)**, pod warunkiem, że jest ona montowana w jakimkolwiek pojeździe seryjnym i regularnie sprzedawana na rynku. Musi ona być homologowana w wariantcie-opcji dla samochodów rajdowych Super 2000.

System wspomagania układu kierowniczego silnikiem elektrycznym może być zastąpiony hydraulicznym lub elektro-hydraulicznym systemem wspomagania układu kierowniczego (i vice versa), pod warunkiem, że jest on montowany w jakimkolwiek pojeździe seryjnym i regularnie sprzedawany na rynku oraz, że mechanizm układu kierowniczego (obudowa i zębata) oraz kolumna kierownicza są homologowane w rozszerzeniu dla typu samochodu rajdowego Super 2000.

...

5.5 KOŁA I OGUMIENIE

...

~~Obrycze muszą być obowiązkowo wykonane ze stopu aluminium lub ze stali (z wyjątkiem obręczy 8"x18" w rajdach rozgrywanych na asfalcie).~~

Obrycze muszą być obowiązkowo wykonane z odlewanej aluminium lub tłoczonej blachy stalowej.

* W rajdach rozgrywanych na szutrze, dozwolone są wyłącznie obręcze o wymiarze 6,5"x15 lub 7"x15".

W przypadku gdy obręcze są wykonane z odlewanego aluminium, minimalna masa obręczy 6,5"x16" lub 7"x15" wynosi 8,6 kg.

* Jeśli doprecyzowano to w Regulaminie Uzupełniającym zawodów (na przykład w rajdach rozgrywanych na śniegu), maksymalny wymiar obręczy wynosi 5,5"x16".

5.7 NADWOZIE

5.7.1 Na zewnątrz

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

Kształt części/materiału musi być zgodny z powierzchnią części, które mają być wzmocnione zachowując podobny kształt oraz posiadać maksymalną grubość mierzoną od powierzchni oryginalnej części:

- 4 mm dla wzmocnień stalowych.

- 12 dla wzmocnień ze stopu aluminium.

Dla elementów nadwozia, część/materiał wzmacniający musi znajdować się w części niewidocznej od zewnątrz.

Żebra wzmacniające są dozwolone, ale zabronione jest tworzenie ciał pustych

Cześć / materiał wzmacniający nie może mieć żadnej innej funkcji niż wzmocnienie i jej grubość musi być stała.

Termin " część zawieszona " oznacza wszystkie części amortyzowane przez zawieszenie kół, innymi słowy wszystkie części znajdujących się na zewnątrz punktów i osi obrotowych elementów zawieszenia.

5.9 UKŁAD PALIOWY

c) Pompy benzynowe

Pompy benzynowe są dowolne (łącznie z ich liczbą) pod warunkiem, że są zainstalowane wewnątrz zbiornika paliwa. Pompy muszą być oddzielone od kabiny szczelnym i ognioodpornym zabezpieczeniem.

Do układu zasilania mogą być włączone dodatkowe filtry paliwa o pojemności jednostkowej 0,5 l.

* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2009 zaznaczono w tekście czcionką wytłuszczoną i podkreśloną.