

EESTI RALLIKROSSI AUTOD (ERC)

Kehtivad alates 01. jaanuar 2009

Rahvuslikud eeskirjad (ERK) (FIA Lisa J, Art. 279 koos ERK täienduste ja lisavabadustega)

1. ÜLDEESKIRJAD

1.1. Klassid .

1.1.1. Alates 1. 01. 2008 võistlevad Eesti meistritiitli eest ühises arvestuses järgmised klassid:

- ERC – rahvuslik klass , vabalt hingavad kahe rattaveolised (2WD)

benziinimootoriga autod mootori töömahuga kuni 2000 cm³ (lubatud kasutada autosid mootori töömahuga kuni 2500cm³ juhul, kui auto omab EAL tehnilist kaarti seisuga 01.10 .2007) (2000cm³ ja kuni 2500 cm³ töömahuga diiselmootoriga (ka turbodiisel)) autod; keelatud on taga – ja keskmootoriga autod, v.a. autod, mis omavad EAL tehnilist kaarti seisuga 1. 10.2007

- Division 1A – FIA poolt homologeeritud A – rühma esisillaveolised autod vastavalt Lisa J (artiklid 251 – 255);

- Divisjon 2 – FIA poolt homologeeritud A – rühma tagaveolised autod vastavalt Lisa J (artiklid 251 – 255) ja lisaks autod, mis ei oma FIA homologeeringut, kuid on müügis EL ametlikes müügikanalites;

Ühisklassi nimetus on ERC ja osalevad autod peavad vastama ühele eelnimetatud klassi tehnilistele tingimustele, mis peab ka selgelt tehnilisel kaardil kajastuma.

1.1.2 Divisjon 1 - mootori töömahuga üle 2000cm³ ja/või neljarattaveolised (4WD) autod

1.2. Mürapiirang, väljalase

Lubatud 100 dBA mõõdetuna FIA eeskirjade kohaselt, mõõdik asendis A/Slow, mikrofon 45° nurga all 50 cm kaugusel summutiotsast, mootoril 4500 p/min, minimaalselt 1,5x1,5 m pinnast kattev alusvaip, Summuti ei või auto tagant välja ulatuda.

D1A ja D 2 autodel peab olema väljalaskesüsteemis vähemalt üks homologeeritud või tehase poolt valmistatud katalüsaator. ERC autodel on katalüsaator soovituslik. Alates 01.01.10 on ka ERC klassis katalüsaator kohustuslik.

1.3. Kütus

Pliivaba (kuni 0,013 g/l) vastavuses Art. 252.9.1. ja 9.2.

1.4. Rattad, rehvid

Ajavahemikul 1.aprill kuni 1.november on lubatud kasutada ainult slick tüüpi rehvil baseeruvaid rehve, samuti on lubatud Matadori mudeleid MP15 ja MP42.

Komplektne ratas (survestatud rehvi + velg + äärik) peab mahtuma U-kujulisse mõõdikusse harude vahega 250 mm, mõõtmise ratta mittekoormatud osas. Velje mõõt ei saa ületada 18 “

Mustri protsent arvutatakse erivalemiga (aluseks FIA "Ralli rahvusvahelised üldmäärused", Lisa V, p.2.1."Kontrollpinna definitsioon"), sügavus uutena 5,5 mm.

Igal ajahetkel võistluse kestel peab mustri sügavus olema vähemalt 2mm ja vähemalt 75% ulatuses algsest mustri pinnast. Rehvimuster peab katma vähemalt 17% rehvi pinnast.

2. TÄIENDUSED RALLIKROSSIAUTODELE

2.1. Tagatuled. Igal autol peab olema taga kaks punast gabariidituld (kummagi valgustatud pindala min 60 cm², võimsus 5W, originaaltulede puhul vastavalt autotootja soovitusle), mis töötavad koos originaaltagatuledega või autonoomselt.

Lisaks tagatuledele peavad olema pidurituled (võib paigaldada gabariidituledega samasse elementi, võimsus 21W). Võib kasutada samasuguse valgusjõuga diodtulesid. Paigalduskõrgus maapinnast peab olema 1,00 - 1,50 m, need tuleb paigutada sümmeetriliselt auto pikitelje suhtes ja paralleelselt põikteljega. Tagatulede vaheline kaugus tagant vaates peab olema minimaalselt 40 cm. Tuled peavad süttima süütevoolu sisse lülitamisel. Väliste tulede kasutamisel, peavad tuleklaasid olema teibitud.

2.2. Pukseerimissilmus

Peab asuma nii ees kui taga. Nad ei tohi ulatuda väljapoole auto perimeetrit pealtvaates ja peavad olema värvitud erkkollaseks, oranzhiks või punaseks ning olema kergesti leitavad.

2.3. Istmed ja riietus

2.3.1. Juhiiiste ja ohutusriietus peavad olema FIA homologeeritud. Kohustuslik on ka homologeeringuga alussärgi ja kiivri-aluse suka kasutamine.

2.3.2. Juhiiiste peab olema tugelede kinnitatud läbi 4 punkti (2 ees, 2 taga), M8 ja tugevusklass minimaalselt 8,8. Küljekinnituste paksus min.3mm, kergsulami puhul 5mm.

2.3.3. Juhiiiste ei tohi olla kinnitatud otse põhjale, vaid kahele ristitalale, mille otsad kinnituvad kesktunnelile ja küljekarbile. Ristitalade minimaalne läbimõõt nelikanntoru puhul on 25x25x2mm. Autod millede tehniline kaart on väljastatud pärast 01.01.2009 peavad istmetorude mõõdud olema vastavalt:

25x25x3 või 35x35x2.5 nelikanntoru puhul

35x2.5 või 38x2mm ümartoru puhul.

Toru otsad peavad kinnituskohtades olema tugevdatud plaatidega min.pindalaga 40cm².

Plaadi ühe külje min. mõõde 6cm. Plaadi paksus min. 3mm, kergsulami puhul 5mm. Juhul, kui istme kinnitused läbivad talasid, tuleb need teha vastavalt FIA VM Lisa J App.253 joonis 253-65B. Lubatud ka eraldi kinnitused keevitatuna istmetoru külge. Materjali nõuded istmetorudega samad. Keevitatud kinnituse horisontaalmõõde ei tohi olla suurem materjali oma küljemõõdust või diameetrist.

2.3.4. – Juhiiistme mistahes osa peab asetsema eespool algse tagaistme esiserva.

2.4. Tuuleklaas, aknad

2.4.1. Tuuleklaas peab olema lamineeritud klaasist või polükarbonaadist (min 5 mm paks). Autod, mille tuuleklaas on pragunenud või mille klaas võib praguneda nähtavuse kaoni, eemaldatakse sõidust. Kiled, kleebised, värvipihustamine on keelatud (v.a. maksimaalselt 15cm kõrgune reklaamkleebis esiklaasi ülaosas).

2.4.2. Küljeaknad. Kasutatav polükarbonaat ei tohi kokkumurdmisel murduda, samuti ei tohi olla pragusid. Kõik aknad peavad olema asendatavad algsetega ja läbipaistvad. Sünteetilisi klaase esiustel, esiklaasina ja tagaaknana ei või kasutada toonituna.

Algsetel klaasidel on ilma toonita turvakilede kasutamine kohustuslik (algsete klaaside minimaalne läbipaistvus on 50%). Tagumistele küljeklaasidele on kohustuslik kanda võistleja nimi ja riigilipp. Täiendav või suurendatud aknapesuvedeliku paak on lubatud.

2.4.2.1. Klassis ERC on küljeakendena lubatud minimaalselt 1,2 mm paksust polükarbonaati. Lubatud kasutada turvakilega algseid klaase. Juhil on kohustuslik kasutada turvavõrku vastavalt Lisale J p.253.11. Turvavõrk ei tohi olla paigaldatud ukse külge.

2.4.2.2. Klassides D1A ja Div 2 lubatud kasutada küljeklaasina polükarbonaati min. paksusega 5mm või turvakilega algseid klaase.

2.5. Tagavararatas

Autos paiknemine keelatud.

2.6. Kütusepaak

2.6.1. Mittealgse paagi maht ei või ületada 20 l .

2.6.2. Klassis ERC on lubatud kasutada ka mittealgset paaki. Kütusepaagi võib vahetada FIA FT3;FT5 samuti SFI ohutu paagiga. Samuti on lubatud kasutada ka muid autosportdiks ettenähtud ohutuid kütusepaake. Igal sellisel paagil peab olema peale trükitud:

-tootja nimi

-paagi mudel/seerianumber

-kehtiv kuni või valmistamise aeg

2.6.3. Klassides D1A ja Div 2 tohib kasutada vaid turvapaaki (min. FIA FT3 1999 spec).

2.6.4.Paak (ka pumbad, filtrid) asetsegu min 30 cm seespool kere välispinnast, väljaspool juhuruumi. Kohustuslik on tagasivooluklapp õhutustoru. Õhutustoru peab olema viidud väljaspoole kere välispinda. Kahemahulistel autodel ei tohi paak asetseda sõitjateruumis.

2.6.5. Mittealgne paak ja täiteturu pevad olema tulekindlate vaheseintega või konteineriga isoleeritud. Kui paak on pagasiruumis ning tagaistmed eemaldatud, tuleb ehitada tule- ja vedelikukindel vahesein või konteiner juhuruumi ja paagi eraldamiseks. Kahemahulistel autodel võib see olla löögikindlast, mittepõlevast ja läbipaistvast plastikust. Vaheseina pole vaja FIA või SFI poolt homologeeritud paakidel.

2.6.6. Mittealgne paak tuleb kinnitada kerele kindlalt vähemalt 4 (nelja) M8 (tugevusklass 8,8) poldiga.

2.6.7. Kütusepumbad võivad töötada vaid mootori töötades või selle käivitamisel.

2.6.8. Kütusetorustikul ei tohi olla sõitjateruumis ühenduskohti. Kerest läbiviikudel peavad olema tihendid mis välistavad torude hõõrdumise.

2.7. Roolimehhanism

Ärandamisvastased vahendid tuleb eemaldada.

2.8. Ohutusrihmad

Ohutusrihmad peavad olema FIA poolt homologeeritud

Nõutav vähemalt 5-punkti kinnitus auto kerele (aluseks FIA Lisa J, pt.253.6.).

5. ja 6. punkti rihma kinnitus tohib olla auto põhjal koos

tugevdusplaatidega vastavalt FIA juhendile või kinnitusega eraldi torule, mis ei ole istmekronsteinidega seotud. Selle toru mõõdud ja kinnitamine sarnaselt istme kinnitustorude nõuetega. Õlavöödel on kohustuslikud eraldi kinnitused auto kerele või ohutuspuurile . Rihmad ei tohi olla kulunud ega veninud . Tootja poolt määratud kasutusaja ületanud (NOT VALID AFTER....) rihmasid võib kasutada ainult kaks aastat pärast märgitud aega.

2.9. Jahutusvedeliku radiaator

2.9.1.Radiaator ja tema maht on vaba, samuti asukoht, kuid see ei tohi paikneda või ulatuda sõitjateruumi. Jahutusvedeliku torud ei tohi asetseda sõitjateruumis .

Õhukanalid kerest sisse ja välja on lubatud kui avade kogupind ei ületa radiaatori pinda. Lisajahutusventilaatorid on lubatud. Ekraani võib paigaldada, kui sellega ei kaasne kere tugevdamist.

2.9.2. Klassis D1A ja Div 2 peab radiaatori asukoht jääma algseks.

2.10. Välistuled

Võib eemaldada, kuid keres tekkivad avad tuleb katta. Avade katted peavad järgima kere algset kuju. Igas tulekattes võib olla ventilatsiooniava max suurusega 100 cm².

2.11. Ohutuspuur

Ohutuspuur vastavalt FIA Lisa J, art. 253 p. 8. Omavalmistatud puuridel peab olema 4 mm kontrollava põhikaare vertikaalosas.

2.12. Vaibad

Vaibad tuleb eemaldada.

2.13. Tulekustutusüsteem

2.13.1 Automaatne tulekustutusüsteem on kõigile soovitatav. Käsikustuti (vähemalt 2 kg) on soovituslik ja peab asuma sõitjaruumis ning olema kergesti kättesaadav.

Kinnituseks võib kasutada ainult metallist kiirpäästikuga metall-linte. Kustutit võib kasutada kuni taatlemisel ettenähtud kuupäevani, kuid mitte kauem, kui üks aasta viimasest kontrollist. Lubatavad kustutusained on pulber, AFFF, Viro 3 või mõni muu FIA poolt lubatud aine. Keelatud on BCF, NAF ja CO₂.

2.13.2. D1A autodel kohustuslik automaatne kustutusüsteem samuti ka Div 1 ja Div 2 autodel mis homologeeriti alates 01.01.1999

2.14. Porilapid

Porilapid kohustuslikud kõikide rataste taga. Materjali minimaalne paksus 3 mm, lapid peavad olema vähemalt ratta laiused, ent ei või ulatuda rattast väljapoole üle 50 mm. Lapid peavad ulatuma vähemalt 50 mm ratta tsentrist allapoole, kuid ei tohi ulatuda maapinnani. Porilapid peavad olema kere külge jäigalt kinnitatud.

3. LISAVABADUSED KROSSIAUTODELE

3.1. Auto kaal (FIA lisa J – Art.279 p 3.1)

Autode lubatud miinimumkaalud koos juhiga ja kogu temale ettenähtud sõiduvarustusega, ning kaalumishetkel autos olevate vajalike vedelikega, vastavalt mootori kubatuurile:

ERK autod

Kuni 1000cm ³	740kg
Üle 1000cm ³ kuni 1400cm ³	830kg
1400 1600	905kg
1600 1800	945kg
1800 2000	980kg

D1A ja Div 1 ja 2 autod

Kuni 1000cm ³	770kg
Üle 1000cm ³ kuni 1400cm ³	860kg
1400 1600	950kg
1600 2000	1030kg

3.2. Kereehitus

3.2.1. Kere algne ehitus tuleb säilitada v.a. tiivad ja aerodünaamilised elemendid.

3.2.2. Kere võib muuta neljarattaveolisest autost kahe rattaveoliseks ja vastupidi.

Samuti on lubatud muuta esirattaveolisest tagarattaveoliseks ja vastupidi. Keredetaile võib materjali lisamisega (keevitus) tugevdada. Lisatud materjal peab olema metall.

3.2.3. Juhiuks ja konstruktsioon peab säilima algsena (k.a turvatalad jms). Teiste luukide ja uste materjal on vaba, algne kuju peab säilima, olles vahetatavad algsetega. Hinged, lukud ja käepidemed on vabad, ent peavad kindlalt toimima. Kapoti ja pagasiluugi algsed lukustid tuleb eemaldada. Hingede eemaldamisel peab paigaldama luukide neljast punktist väljastpoolt avatavad kinnitid. Tagumised ukseid võib kinni keevitada. Kapotiluugile võib teha õhuvõtu avauseid juhul, kui mehaanilised osad

kapoti alt ei jää paistma. Klaasitõstukid on vabad.

3.2.4. Katusel on lubatud kuni kaks salongi ventilatsiooni ava juhul, kui:

- õhukoguja kõrgus ei ületa 10cm
- avad koos kogujaga on katuse esimesel kolmandikul
- avause maksimaalne laius on 500mm

Küttesüsteemi võib eemaldada.

3.2.5. Põhjakaitsmed lubatud vastavalt art. 255.5.7.2.10, kaitsmaks järgmisi osi:

mootor, radiaator, vedrustus, käigukast, kütusepaak, jõuilekanne, väljalaske torustik, kustutusüsteem. Põhjakaitsmed ei tohi ulatuda esistange alumisest servast ettepoole.

3.2.6. Iluliistud võib eemaldada. Klaasipuhastajad on vabad, kohustuslik on vähemalt üks klaasipuhastaja tuuleklaasi puhastamiseks.

3.2.7. Kohustuslik kahe küljepeegli ja sisepeegli olemasolu (minimaalne ühe peegli peegelpind 40 cm²).

3.2.8. Auto välimus peab olema korrektne, ilma märkimisväärsete rooste- ja avariijälgedeta. 3.2.9. Katalüsaatori paigaldamiseks võib teha kesktunnelisse täiendusi vastavalt joonisele

p.Lisa J 279 - 2 ;

3.3. Aerodünaamilised detailid

3.3.1. Lubatud on esi- ja tagaspoiler. Need ei tohi auto perimeetrist pealtvaates välja ulatuda .

3.3.2. Spoilerite ja tiivalaienduste paigaldamisel peab jälgima, et need ei tohi puutuda maad kui autol on mõlemad ühe poole rehvid tühjad, välja arvatud pehmest painduvast materjalist küljekardinad. Spoilerid peavad eestvaates mahtuma auto kere projektsiooni.

3.3.3. Kaitseraud , mis on kereelement on kohustuslik (sisemised turvatalad tuleb eemaldada). Lisakaitserauad , talad ja kõik tugevdused on keelatud. Lubatud on kaitserauale neli kinnitust – keskel 2 tk., tugevdusplaadid max mõõtudega 100x100x2 mm ja mõlemal küljel üks. Kinnituspoltide max läbimõõt on kuni 10mm. Kinnitusteks kasutatava materjali tugevus ei tohi ületada algset.

3.3.4. Esipaneeli tugevdamiseks on keelatud igasuguste lisatalade ja lehtmaterjali mille paksus ületab algset, kasutamine.

3.3.5. Esimesi poolraame siduv või muul moel esiosa tugevdav element võib olla esistange autoga risti asetseva osa tagumisest servast vähemalt 40 cm kaugusel v.a. algne radiaatorikinnitus, kui ei saa teisiti. Poolraame võib tugevdada, kuid tala või karp peab olema esiosast nii kaugel, et ei anna tuge otsasõidul.

3.3.6. Esimiste ja tagumiste aerodünaamiliste detailide paksused min. 2 mm ja maksimaalselt 5 mm. Aerodünaamiliste detailide valmistamiseks võib kasutada ainult plastikut.

3.4. Poritiivad

Materjal ja kuju on vabad, kuid rattakoopa kuju peab säilima. Koopa mõõtmed on vabad aga pealt vaadates ei tohi ratas näha olla .

3.5. Tuleavad

Punktis 2.10 mainitud eemaldatud tulede avadesse võib jätta kuni 100 cm² õhuvõtu/jahutus avad.

3.6. Mootor

3.6.1. ERC jaotub kahte klassi

1) Ühisklass – autod , mis vastavad :

- ERK tingimustele, max mootori töömaht 2000 cm³ (vt. p.1.1.1.)
- FIA D1A tingimustele, max mootori töömaht 1600 cm³

- Divisjon 2 tingimustele, max mootori töömaht 2000 cm³

2) Divisjon 1 – mootori töömahuga üle 2000cm³ ja/või neljarattaveolised (4WD) autod

Autoga, mis vastab Ühisklassi nõuetele, ei saa võistelda Divisjon 1 klassis.

Üldised nõuded mootoritele

3.6.2. Kasutatav mootor peab olema sama automargi oma ning omama sama arvu silindreid kui oli algselt antud automudelile lubatud. Mootori asukoht peab säilima algsena.

3.6.3. Segusiibrid tuleb varustada väliste lisavedrudega, mis tagavad nende sulgumise ohuolukorras.

3.6.4. Kütuse põlemiseks vajalikku õhku ei või võtta sõitjateruumist.

3.6.5 Mootoris lubatud kasutada põlemiseks ainult õhu – bensiini segu. Kõik lisandid, k.a. vesi on keelatud..

3.6.6. Muutuva pikkusega sisselaskekollektor on keelatud.

3.6.7. Titaani lubatud kasutada vaid kepsude, klappide , klapitõukurite ja kuumaekraanide valmistamisel.

3.6.8. Magneesiumi kasutamine liikuvate osade puhul on keelatud.

3.6.9. Keraamiliste komponentide kasutamine on keelatud v.a. sidur

3.6.10 Klassis D1A on keelatud mootori asendi muutmise.

3.6.11. Klassides D1A, Div.2 ja ERC on keelatud muudetavate gaasijaotusfaasidega süsteemide (näit VETEC) kasutamine. Muudetavate gaasijaotusfaaside süsteem tuleb välja lülitada mehaanilisel teel.

3.7. Ülelaadimisega autod (Divisjon 1)

Ülelaadimisega mootorite puhul on lubatud maksimaalne nominaalne töömaht 2058 cm³. Kõikidele turbomootoriga autodele peab olema paigaldatud turbopiiraja, selle kirjeldus vt Art. 254 p. 6.1 (joonis 254-4), kusjuures piiraja siseläbimõõt olgu maksimaalselt 45 mm, välisläbimõõt kitsaimas kohas 51 mm (kahe paralleelturbo puhul vastavalt 32 mm ja 38 mm).

3.8. Interjäär

Vähemalt margipõhine armatuur on kohustuslik Armatuuril on lubatud eemaldada vaid iluliistud ja keskkonsooli osad, millele ei kinnitu soojendsuse ja näidikute elemendid. Juhiruumist võib eemaldada detaile , mille tulemusel ei tohi jääda teravaid kerenerki- ja servi (min .raadius 3 mm).

Juhiiste peab asetsema täielikult auto keskteljest ühel või teisel pool.

Vaheseinad, mis eraldavad sõitjateruumi mootoriruumist ja pakiruumist, peavad olema algsel kohal ning tule- ja vedelikukindlad. Materjal peab olema sama või tugevam.

Sõitjate- ja mootoriruumi vaheseinale või läbi vaheseina võib paigaldada osi (välja arvatud mootoriplokk, karteripõhi, väntvõll või plokikaas) tingimusel, et need ei ulatu salongi poole rohkem, kui 20 cm, mõõdetuna horisontaalselt algsest vaheseinast

3.9. Kütuse-, õli- ja jahutusevedeliku paagid

3.9.1. Peavad olema isoleeritud sõitjateruumist nii, et lekke korral ei satuks vedelik sõitjateruumi.

3.9.2. Kütusepaagi kork ei tohi ulatuda väljapoole kere pinda ja peab olema lekkekindel.

3.9.3. Karteri tuulutusel on nõutud (v.a autod, kus on säilinud algne sisselaskesüsteem, mille puhul on tuulutus seotud sisselaskekollektoriga) minimaalselt 2-liitrine õlikogumispak, mis välistab olenemata auto asendist õli sattumise rajale.

3.10. Sillad, vedrustus

Amortisaatorid ja vedrud ning nende tööpõhimõte on vabad.

Muudatused kerele on lubatud antud piirides:

- sillatala algsete kinnituskohtade tugevdamine
- materjali lisamisega uute kinnituskohtade loomiseks
- muudatused, mis on vajalikud tagamaks liikumisruumi vedrustuse komponentidele, veovõllidele ja ratastele

Tugevdamise ja materjali lisamisega ei tohi muuta algset silla kinnituskohta rohkem kui 100mm.

Lisaks on lubatud poolraamide muutmise juhul kui:

- on asendatavad algsetega ja kinnituskohad kerele jäävad samaks
- on kere küljest eemaldatavad (keelatud on keevitus)

Aktiivvedrustus on keelatud.

D1A lubatud teha tagasillale vastavad muudatused(lisaks eelneval) , et oleks võimalik kasutada McPherson - tüüpi vedrustust. Samuti lubatud kasutada tagasillana Kit Car – i homologeeritud tagasilda.

3.11. Jõuülekanne

Vaba, kuid veojõukontroll on keelatud. Piiratud libisemisega esi- või/ja tagadiferentsiaal peavad olema mehhaanilised. „Piiratud libisemisega mehhaaniline diferentsiaal“ on diferentsiaal, mis töötab täielikult mehhaaniliselt s.t. ilma igasuguse hüdraulilise või elektrilise abita. Viskoosidurit ei loeta mehhaaniliseks süsteemiks. Neljarattaveolisele sõidukile hüdraulilise süsteemi või viskoosiduri lisamine keskdiferentsiaalile on lubatud piiramaks libisemist, kui antud süsteemi ei ole võimalik reguleerida auto liikumisel.

3.12. Pidurid

Pidurid on vabad, kuid peavad olema töökorras ja kõik neli ratast peavad pidurdama. Käsipidur ei ole kohustuslik. ABS on keelatud. Pidurivedeliku paagid ei tohi olla sõitjateruumis. Piduriketta ja – trumli tööpinnad peavad olema valmistatud ferriitsest materjalist.

D1A ja Div 2 autodel nõutud kahe- kontuuriline pidurisüsteem, mis saab käituse ühelt pedaalilt. Samuti neil autodel lubatud käsipidur mis töötab vähemalt ühele sillale .

3.13. Aku

Aku maht, tüüp ja asukoht on vaba. Kui aku asub sõitjateruumis, peab ta asuma esiistmetest taga pool. Aku peab olema tugevalt kinnitatud ja kaetud lühiühenduste vältimiseks lekkimist vältiva plastikkarbiga. Algsel kohal asuval akul peab olema lühiste vältimiseks, kaetud “pluss-klemm”. Aku peab kere külge olema kinnitatud vähemalt kahe metallvitsaga ja nelja poldiga ning tugevdatud plaatidega (kinnituspoltide minimaalne läbimõõt M8 (tugevusklass 8,8), plaatide minimaalne paksus 3mm ja pindala minimaalselt 20cm², vitsa minimaalne paksus 1mm). Aku kinnitused peavad toetuma aku ülaservale. Aku aurud tuleb juhtida autokerest välja.

3.14. Roolimehhanism

Roolisüsteem peab olema valmistatud autotootja (-tehase) poolt, kuid ei pea olema sama automargi tootja. Lubatud on ainult mehhaaniline rataste juhtimine. Neljaratta keeramine on keelatud.

3.15. Käigukast

Elektrooniliselt, pneumaatiliselt või hüdrauliliselt kontrollitavad poolautomaat- või automaatkäigukastid on keelatud. Juhi poolt elektrooniliselt, pneumaatiliselt või hüdrauliliselt reguleeritavad diferentsiaalid on keelatud.

3.16. Peavoolulüliti.

Peavoolulüliti on kohustuslik, mehhaaniliselt lülitatav sõiduasendis juhi poolt ning

eraldi väljast ja tähistatud vastava tähistusega. Peavoolulüliti väljalülitamisel peab töötava auto mootor seiskuma. Elektro-magneetilised peavoolulülid on keelatud! (FIA Lisa J, Art 253-13).

3.18. Telemeetria ja raadioside .

Auto rajal olles on keelatud igasugune juhtmeta andmeedastus juhi, auto ja mistahes isik vahel

3.19 Võistlusnumber ja reklaam autodel.

vt Üldjuhendi punkt 2.2

Kui auto juures on vaja muuta algseid konstruktsioone seoses nende töökindluse ja ohutuse tagamisega ning kui tehtavad muudatused lähevad vastuollu antud tehniliste tingimustega, siis tehakse need Tehnikakomitee poolse komisjoni heakskiidul ja kirjalikul loal, kus on kirjeldatud vastavate muudatuste iseloom ja ulatus ning tingimused, et ohutus ei vähene.

Kõik kulud mis tekivad sõitjale, seoses auto vastavuse tõestamisega Tehnilistele Tingimustele, kui seda tehakse Tehnilise Komisjoni nõudmisel, kannab sõitja. Kütuse vastavuse kontroll toimub ainult Tehnilise Komisjoni initsiatiivil. Hooaja käigus avastatud tõsised rikkumised viivad kõikide saavutatud tulemuste tühistamiseni antud hooajal. Tõsiseks rikkumiseks mis viivad tulemuste tühistamiseni, loetakse näit. suurem mootori kubatuur lubatust.