



**Extreme track attack
ETA**
Teknisk reglement 2021

1	GENERELT.....	2
1.1	2
1.2	TILLADTE KØRETØJER.....	2
2	CHASSIS OG KARROSERI.....	2
2.1	RAMME, BÆRENDE KONSTRUKTIONER.....	2
2.2	GULV.....	3
2.3	FØRERUM.....	3
2.4	STELNUMMER.....	3
3	HJUL OG AFFJEDRING.....	3
3.1	DÆK.....	3
3.2	FÆLGE.....	3
3.3	AFFJEDRING OG STØDDÆMPER.....	3
3.4	AKSLER.....	4
4	DRIVLINJE.....	4
4.1	MOTOR.....	4
4.2	KOMPRESSOR.....	4
4.3	BRÆNDSTOFSYSTEM.....	4
4.4	KØLESYSTEM.....	4
4.5	UDSTØDNINGSSYSTEM.....	4
4.6	ELEKTRISK SYSTEM.....	5
4.7	GEARKASSE.....	5
5	BREMSESYSTEM.....	5
5.1	DRIFTSBREMSE.....	5
5.2	PARKERINGSBREMSE.....	5
5.3	BREMSERØR.....	5
5.4	STYREBREMSE.....	5
6	STYRESYSTEM.....	5
6.1	5
7	SIKKERHED.....	5
7.1	FØRERSÆDE.....	5
7.2	SIKKERHEDSSELE.....	6
7.3	STYRTBØJLE/BUR.....	6
8	LYS.....	11
9	INSTRUMENTERING.....	11
10	ANDET.....	11
10.1	BJERGNINGSØJER.....	11
10.2	ILDSTUKKER.....	11
10.3	EKSTRAUDSTYR.....	11
10.4	UDLUFTNING / VENTILATION.....	11
10.5	SPIL.....	12
10.6	TRYKFLASKER.....	12

1 GENERELT

1.1

Dette er teknisk reglement gældende for køretøjer til deltagelse i Extreme Track Attack (ETA) under Dansk Offroad Sport (DOS).

Krav i reglementet er minimumskrav. Kravene til køretøjet afhænger af løbstype og klasse. For visse biltyper og løbsklasser kan det anbefales at bygge køretøjet bedre end beskrevet i dette reglement, for at opnå maksimal sikkerhed, ved tvivlsspørgsmål kontakt teknisk chef i DOS.

1.2 TILLADTE KØRETØJER

Køretøjet skal have to aksler og firehjulstræk.

Køretøjet kan køres i fire eller to hjuls træk, med eller uden differentialespær.

Anvendelse af andet udstyr for bedre fremkommelighed end fastsat i disse regler er ikke tilladt.

Køretøjets mindste tilladte vægt er 600kg og maksimale tilladte er 3.500kg.

Køretøjets vægt er køreklar stand uden løst udstyr.

Der kan anvendes både indregistrerede og uindregistrerede køretøjer.

2 CHASSIS OG KARROSSERI

2.1 RAMME, BÆRENDE KONSTRUKTIONER

Der må ikke være gennemtæringer i bilens chassis ramme eller bærende dele af karrosseri.

Standard 1 og Modificeret 1:

Seriefremstillede biler med original type chassis og karrosseri og med minimum originale mål, i henhold til typegodkendelse, på længde og bredde, målt i chassis højde, og i bund af rude højde.

Det er tilladt at modificere paneler og efterløb i en højde fra overside af chassisramme og nedefter, der må også ændres i skærmkanter.

Standard 2 og Modificeret 2:

Seriefremstillede biler med minimum original type karrosseri omkring førerkabinen. Chassisramme må gerne kortes op, men karrosseriet skal være monteret på de originale befæstningspunkter. Der må ombygges til rørlad og skærme. Minimumlængde på chassis og karrosseri skal være som originalt eller skal være minimum samme længde som målt udvendigt på hjulene i længderetning.

Standard 3 UTV:

Seriefremstillede UTV'er med original type karrosseri og med minimum originale mål, i henhold til typegodkendelse, på længde og bredde, målt i chassis højde, og i bund af rude højde.

Extreme 1:

Frit efter reglement.

Biler skal have en hovedramme/chassis konstruktion som er bygget af:

- Original ramme fra masseproduceret 4x4 køretøj, eller
- Sømløs stålør konstruktion af minimum 45x2,5mm eller 50x2mm, eller
- Rektangulær firkantprofil af minimum 40x60x3 (må godt være med svejsesøm), eller
- Kvadratisk firkantprofil af minimum 45x45x3mm (må godt være med svejsesøm)

Det er tilladt at kombinere overstående 4 punkter.

Hovedramme/rørkonstruktion skal være fuldsvejset.

Original fabriksfremstillet chassieramme undtaget.

Argon svejsning anbefales.

Aluminium, rustfrit stål eller chromemoly stål er ikke tilladt.

Hovedrammens struktur anses for at være den del af rammen der forbinder de seks hovedrør fra styrtbjælken/buret sammen (hovedrammen kan være en del af rørkonstruktionen).

Hvis buret ikke fastgøres i karosseriet, skal rørramme/chassiramme og bur være konstrueret som en enhed og kunne optage kræfter fra burets fastgørelsespunkter.

Hvis buret fastgøres i karosseriet, anbefales det at afstive montagepunkter til rammekonstruktion.

Køretøjet skal have karosseri, som minimum dækker fra center af foraksel til center af bagaksel og dækker over motor (motorhjælmen). Der skal være sideplader ved førerkabinen.

Eventuelt motorluftfilter gennem motorhjælmen, skal være afskærmet fra fører. Alle ruder skal være af hærdet glas, lamineret glas eller polycarbonat/lexan.

2.2 GULV

Gulvet i førerkabinen skal være originalt serieproduceret karosseri eller en heldækkende plade af min. 1 mm. stål eller 2 mm. aluminium.

2.3 FØRERUM

Gældende for alle klasser:

Der skal være en stænkstæt beskyttelsesvæg mellem føreren / co-driver og motor, oliekøler og køler for at forhindre spredning af væske eller brand.

Udluftning fra motoren eller gearsystem er ikke tilladt i førerkabinen.

Hvis motorluftfilter er placeret i cockpittet skal den afskærmes således, at fører og co-pilot er beskyttet mod eventuelle tilbageslag.

2.4 STELNUMMER

Alle køretøjer skal have et stelnummer på minimum 6 cifre, som kan identificere køretøjet.

3 HJUL OG AFFJEDRING

3.1 DÆK

Standard 1: Dæk op til og med 35" af MT og radial type.

Standard 2: Dæk op til og med 37".

Standard 3 UTV: Dæk op til og med 35".

Modificeret 1: Dæk op til og med 35".

Modificeret 2 og Extreme 1: Fri størrelse.

Gældende for alle klasser:

Dæk skal være fabriksfremstillede luftfyldte gummidæk.

Regummierede dæk er tilladt.

Brug af kæder eller andet tilbehør for at forbedre greb er ikke tilladt. Ellers valgfri dæk.

Er bilen indregistreret skal dæk være E-mærket.

3.2 FÆLGE

Valgfri.

3.3 AFFJEDRING OG STØDDÆMPER

Standard 1, Standard 3 og modificeret 1: Originale fjedre og støddæmperbefæstigelser. Fjedre og støddæmpere må gerne opgraderes. Bodylift tilladt.

Standard 2 og Modificeret 2: Eftermonteret coilover/airshocks ikke tilladt dog må airshocks anvendes som støddæmper sammen med original fjedre. Bodylift tilladt.

Extreme 1: Frit.

3.4 AKSLER

Standard 1 og 3 og Modificeret 1: Originalt fabrikat. Spær tilladt.

Standard 2 og Modificeret 2: Frit, dog ikke eftermonterede portalaksler.

Extreme 1: Frit.

4 DRIVLINJE

4.1 MOTOR

Standard 1, Standard 3, og Modificeret 1: Original antal cylindere og fabrikat.

Standard 2 og Modificeret 2: Frit, skal være monteret på original placering.

Extreme 1: Frit.

Anvendelse af kompressorer og turboladere er tilladt.

Ånderør og udluftning placeres således, at der ikke er olieudslip hvis bilen vælter.
Krumtaphus udluftning må ikke ledes ud i udstødningsmanifold / forrør.

4.2 KOMPRESSOR

Gælder for alle biler med eftermonteret kompressor:

Ved kompressor af skruetype, skal drivrem til kompressor afdækkes med et skjold i min. 1,5 mm. stål eller 2,5 mm. aluminium. Skjold skal være forsvarligt monteret på motoren eller chassis. Ved remtrukket kompressor skal brændstofrør og olieslanger i nærheden af rem, trækkes i stålør eller være af stålarmert type. Der skal monteres SFI godkendte stropper, der forhindrer skader, hvis kompressoren sprænger af. Brændstofslanger skal være af en sådan længde, at de ikke brydes ved enhver kompressor sprængning.

4.3 BRÆNDSTOFSYSTEM

Brændstoftank må ikke placeres i kabinen eller motorrum. Tanklåg skal være tæt, og der skal monteres envejsventil/kontraventil i udluftning.

Benyttes brændstoftank, der ikke er lavet af metal, skal metaldele i påfyldningsstuds jordes til chassiset.

Brændstofledninger skal fastgøres godt (strips/kabelbindere er ikke tilladt) og beskyttes mod skader.

Brændstofledninger som trækkes gennem kabinen skal føres gennem et føringsrør i stål af min 1 mm godstykkelse med en diameter på 2 x af brændstofledningens diameter.

Tilladt brændstof er diesel, biodiesel og normal benzin fra en tank (herunder E85 og racing-benzin).

Blyerstatning og oktanbooster er tilladt. Derudover er ingen tilsætningsstoffer i brændstoffet tilladt.

Vandindsprøjtning er tilladt.

Propanindsprøjtning, lattergas og metanol er ikke tilladt.

4.4 KØLESYSTEM

Det er ikke tilladt at placere køler eller ekspansionsbeholder i førerkabinen.

Køler skal være forsvarlig afskærmet mod førerkabinen, således at der under ingen omstændigheder kan komme kølevæske ind på fører eller co-driver.

Alle slanger skal være af god kvalitet.

Rør der trækkes gennem førerkabinen skal dækkes af med henblik på varmeafskærmning, og skal være uden samlinger (svejsesamling er tilladt).

4.5 U DSTØDNINGSSYSTEM

Fri, under forudsætning af, at støjniveauet ikke overstiger 100 dbA jævnfør DASU målemetoder, reglement 296.

4.6 ELEKTRISK SYSTEM

Batteri:

Batteri skal være fastspændt, og polerne skal være isoleret.

Batteri med væsker må ikke være i førerkabinen, medmindre det er i en lukket kasse, som kan opsamle eventuel væske. Kassen skal være udluftet til det fri.

Hovedafbryder:

Bilens motor skal kunne slukkes fra førerstolen når køreren er fastspændt i selen.

Det anbefales at monterer hovedafbryder der afbryder køretøjets elektriske system, inkl. eventuelt el-spil.

4.7 GEARKASSE

Fri.

5 BREMSESYSYSTEM

5.1 DRIFTSBREMSE

Fodbremse skal virke effektivt på alle 4 hjul, og skal kunne blokere dem samtidigt. Hovedbremse monteret på kardanaksel eller spidshjuls aksel er ikke tilladt.

5.2 PARKERINGSBREMSE

Der skal være en godt fungerende parkeringsbremse - eller parkfunktion i automatgearkasse.

5.3 BREMSERØR

Bremserør skal være godt fastspændt. Strips/kabelbindere er ikke tilladt.

5.4 STYREBREMSE

Standard 1,2 og 3 og Modifieret 1 og 2: Ikke tilladt.

Extreme 1: Styrebremse er tilladt, men ved bremsning med pedal, skal alle hjul bremse.

6 STYRESYSTEM

6.1

Standard 1,2 og 3 og Modifieret 1 og 2: Skal være original type må gerne forstærkes men grundkonstruktionen skal være original.

Extreme 1: Køretøjet skal styres med rattet placeret foran føreren.

Hydraulisk styring og alle konventionelle styretøjssystemer til biler er tilladt.

Styretøj skal være godt veldesignet og give sikker kontrol over køretøjet.

Alle hydraulikslanger undtagen returslange skal have pressede ender. Alle slanger skal være uden skader og have korrekt længde i forhold til affjedringens bevægelse og fastspændes således at de ikke kan blive beskadiget.

Slanger forbundet til styreventilen skal afdækkes, så føreren ikke kan udsættes for sprøjt ved skader på hydrauliksystem.

Den mindste diameter af stangen i hydraulikstyrecylinder er 22mm.

7 SIKKERHED

7.1 FØRERSÆDE

Standard 1,2 og 3 og Modifieret 1 og 2: Sæder skal enten være af rally eller racer type med helstøbt nakkestøtte eller standard sæde med nakkestøtte, hvor ryglænet skal være støttet. Sæder skal være forsvarligt fastspændt.

Extreme 1: Sæder skal enten være af rally eller racer type med helstøbt nakkestøtte. Sæder skal være forsvarligt fastspændt.

7.2 SIKKERHEDSSELE

Standard 1,2 og 3 og Modificeret 1 og 2: Metode A eller B.

Extreme 1: Metode B.

Metode A:

Original 3 punkt sikkerhedssele som er original til det pågældende køretøj, og som er monteret i original placering i bilens karosseri. Der må ikke være skader på seler.

Metode B:

Kun H seler 3, 4, 5 eller 6 punkt. Det anbefales at skulderstropper er minimum 3".

Der må ikke være skader på seler.

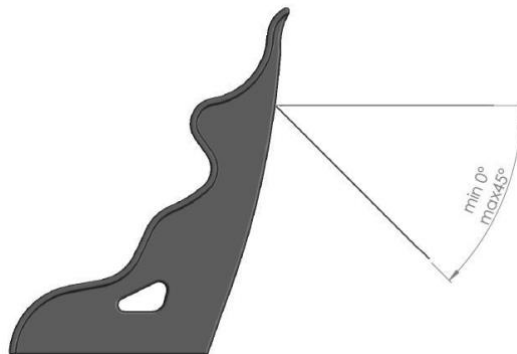
Skulderstropper skal være monteret vandret bagud med førers skuldre eller laverer. Således at skulderstropper har en vinkel mellem 0 og 45 grader. Se billede.

Hvor seler boltes fast skal der benyttes 7/16 UNF bolt eller 12mm 8.8 bolte.

Det er ikke tilladt at bore huller i hovedbur for montering af seler, hvis seler monteres andre steder i rør, skal der monteres bøsningrør til selebolt.

Hvis seler monteres i karosseri, skal befæstelsespunkt forstærkes med en 2mm stålplade på 20cm².

Seler kan også monteres omkring et rør hvis seler er af den type.



7.3 STYRTBØJLE/BUR

Standard 1,2 og 3: Valgfrit for biler med metaltag, som er boltet eller svejset sammen. Åbne biler eller biler uden metaltag skal som minimum have en 4 punkts styrtbøjle med tværstiver. Der stilles ikke specielle krav til materialer, og originale styrtbøjler kan godkendes på visse modeller, hvis de er af rør type. Der stilles ikke krav om sømfri rør. Materiale og svejsninger skal være i god kvalitet.

Brug af svejsebøjninger er ikke tilladt.

Det anbefales at montere en 6 punkts styrtbøjle ifølge reglement 241.

I åbne biler skal der monteres en tagplade i henhold til det tekniske reglement 241.7.3.

Modificeret 1 og 2 og Extreme 1: Alle biler skal minimum have 6 punkts styrtbøjle ifølge reglement 241.

I åbne biler skal der monteres en tagplade i henhold til det tekniske reglement 241.7.3.

Opbygning af 6-punktsbur:

Fabriksbyggede bure, eks. OMP, kan godkendes hvis de har FIA godkendelse, som kan dokumenteres, eller hvis de opfylder nedenstående krav.

Buret skal være konstrueret således, at det beskytter føreren fra alle sider.

Ved bur direkte på chassisramme eller rørramme:

Chassisramme/rørramme skal minimum have et seks punkt bur monteret direkte på

rammen/opbygningen.

Hoveddrammens struktur anses for at være den del af rammen, der forbinder de seks hoveddrør fra styrtbøjles/buret (hoveddrammen kan være en del af rørkonstruktionen).

Ved bur i karrosseri:

Buret kan monteres i karrosseriet på en seriefremstillet bil.

Bilens karrosseri skal være fastgjort til chassisramme i originale befæstelsespunkter eller bedre. Det anbefales at lave forstærkninger fra chassisramme til karrosseri der hvor buret er monteret på karrosseriet.

Se krav for montagefødder for bur i reglement 253.8.3.2.6.

7.3.1 Grundstruktur for bur

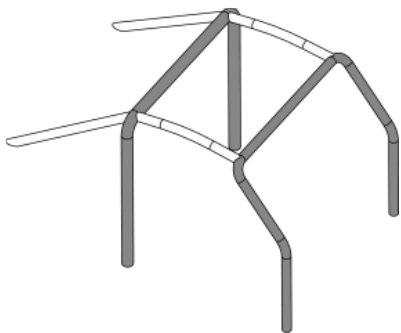
Grundstrukturen i et sikkerhedsbur skal bygges efter et af følgende designprincipper:

- (Tegning 253-1) bestående af 1 hovedstyrtbøjle + 1 frontstyrtbøjle + 2 langsgående burelementer + 2 bagstøtteben, eller
- (Tegning 253-2) bestående af 2 sidestyrtbøjler + 2 tværgående burelementer + 2 bagstøtteben, eller
- (Tegning 253-3) bestående af 1 hovedstyrtbøjle + 2 halve sidestyrtbøjler + 1 tværgående burelement + 2 bagstøtteben

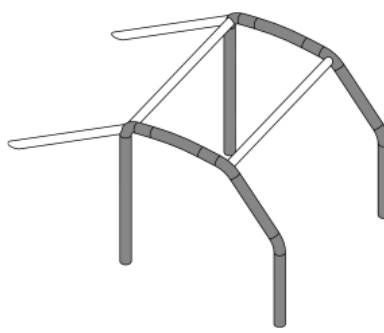
Hvis buret fastgøres på karrosseri skal det monteres på monteringsfødder.

Hvis buret fastgøres til rørramme-opbygning eller chassisramme kan buret svejdes direkte på eller boltes fast med monteringsfødder på samme måde som en karrosseri bil.

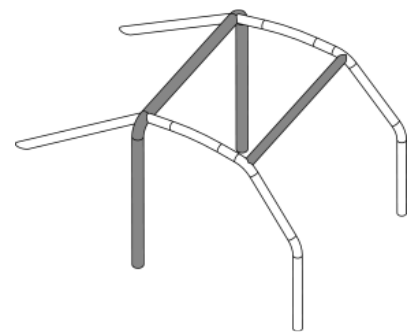
Alle rørsamlinger i grundkonstruktion skal være i bøjningens radius.



253-1



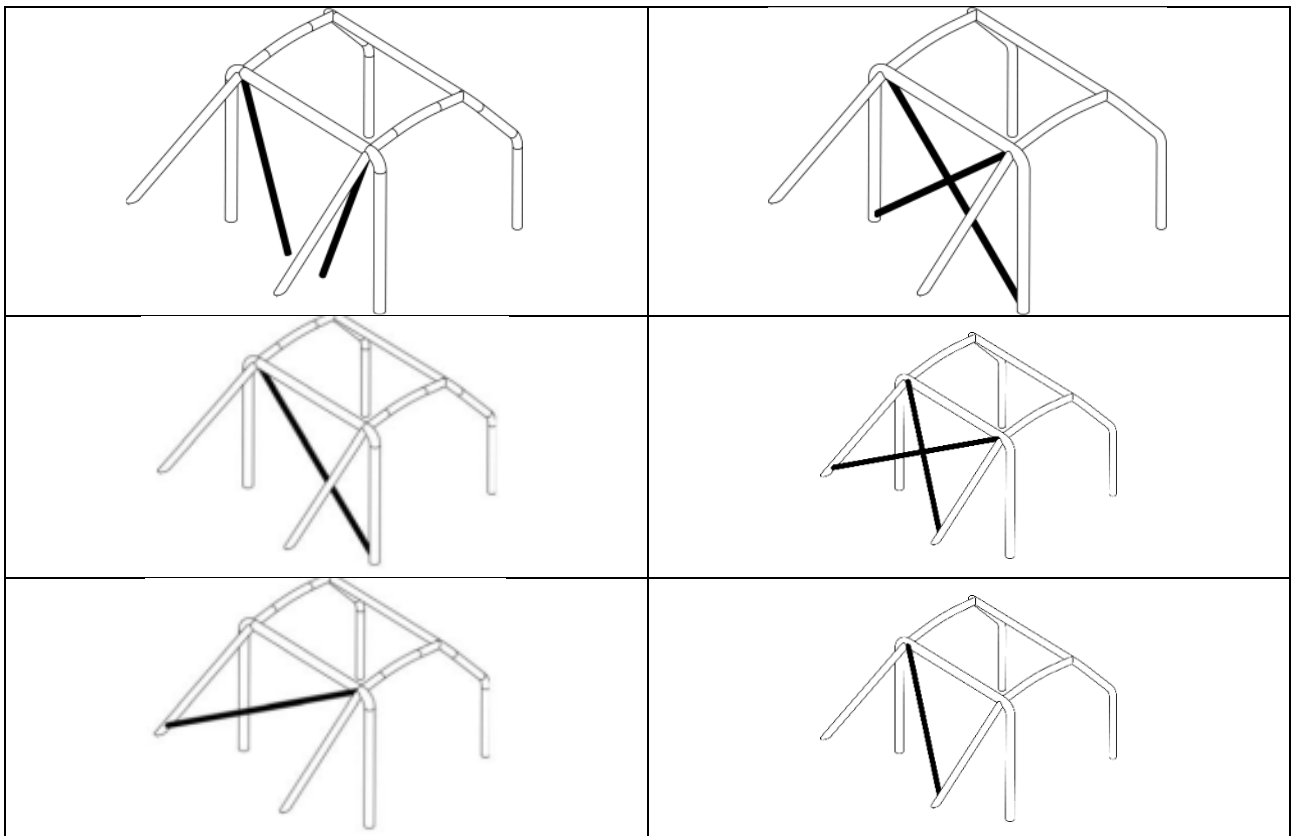
253-2



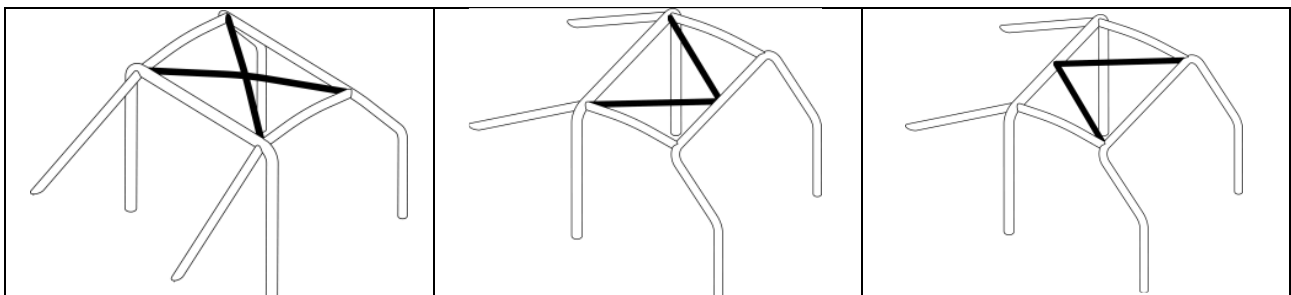
253-3

Buret skal som minimum bestå af følgende detaljer:

- Hovedbøjlels lodrette ben skal være mellem 75 og 105 grader (+/- 15 grader fra lodret).
- Hovedbøjlels lodrette ben må gerne bukke så de kan komme ind og stå på chassisramme.
- De 2 skråstivere bagud fra hovedbøjlels øverste hjørner, skal minimum have en vinkel på 30 ° fra lodret.
- Kryds eller diagonalstav i hovedbøjlels enten diagonalt fra de øverste hjørner til de nederste fastgørelsespunkter, eller støtteben som et V til chassis/karrosseri. Er der ikke plads til kryds eller diagonalstav i hovedbøjlels grundet sæder, er det tilladt at montere kryds i de 2 skråstivere bagud fra hovedbøjlels.



- Afstivning i "tag" mellem forreste og bagerste bøjler som skal formes som et V eller X.



- Skråstiver bagud skal fastgøres på hovedbøjlen, således at de minimum overlapper inden for 100mm til siden eller over / under rør der går til frontbøjle.
- Samlingen mellem buret og rørchassis / ramme skal være af samme kvalitet som en bursamling.
- Ved fastsættelse af bur i karrosseri eller hvis det boltes fast på chassisramme se reglement 253.8.3.2.6
- Hvis røret formes fladt/ovalt efter bukningprocessen, skal forholdet mellem den mindste og største rørdiameter overalt på røret være mindst 0,9. Alle svejsninger skal være af god kvalitet.
- Rør i buret må ikke anvendes til transport eller opbevaring af væsker.
- Hvor hjelm kan komme i kontakt med buret skal der monteres flammehæmmende burpolstring.

Specifikationer på anvendte rør til bur:

Materiale	Mindste brudstyrke	Mindste dimensioner i mm	Anvendelse
Koldtrukken sømløst ulegeret kulstofstål (se nedenfor) med højst 0,3 % of carbon Anbefalet kvalitet: S355, Stål 52	350 N/mm ²	45 x 2,5 eller 50 x 2,0	Hovedstyrerbøjle (Tegning 253-1 og 253-3) Eller sidestyrtbøjler, og bagerste tværgående burelementer (Tegning 253-2) (Tegning 253-3)
		38 x 2,5 eller 40 x 2,0	Halve sidestyrtbøjler (Tegning 253-3) og andre dele af sikkerhedsburet (med mindre andet er fastsat i ovenstående bestemmelser)

Rør, som aluminium, rustfrit stål eller chromemoly må ikke anvendes i køretøjets bur konstruktion.

7.3.2 Ved montering af bur i karrosseri eller boltet fast på chassisramme

Hvert ben i buret skal have en montagefod som er svejst til buret den skal være udformet som den forstærkningsplade den skal stå på. Forstærkningspladen skal være svejst, limet eller boltet til karrosseri/chassisramme.

På karrosserier og chassisrammer af stål skal forstærkningspladen svejses fast.

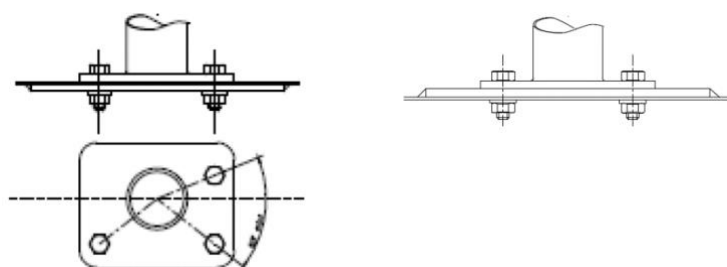
På karrosserier der ikke er af stål, må sikkerhedsburet ikke svejses fast på karrosseriet. Forstærkningspladen til karrosseri skal være af stål, og skal enten boltes fast eller limes og boltes fast på karrosseriet.

Burets monteringsfod skal boltes på forstærkningspladen og gennem karrosseri.

Det er tilladt for aluminiumskarrosser at svejse en forstærkningsplade i aluminium på karrosseriet. Forstærkningsplade af aluminium skal være 4 mm tyk og overholde samme areal som stålplader. Boltene på burets monteringsfod skal være gennemgående igennem forstærkningspladen og karrosseriet. Se billede til højre herunder. Det er valgfrit om man limer/ svejser eller kun bolter på aluminium.

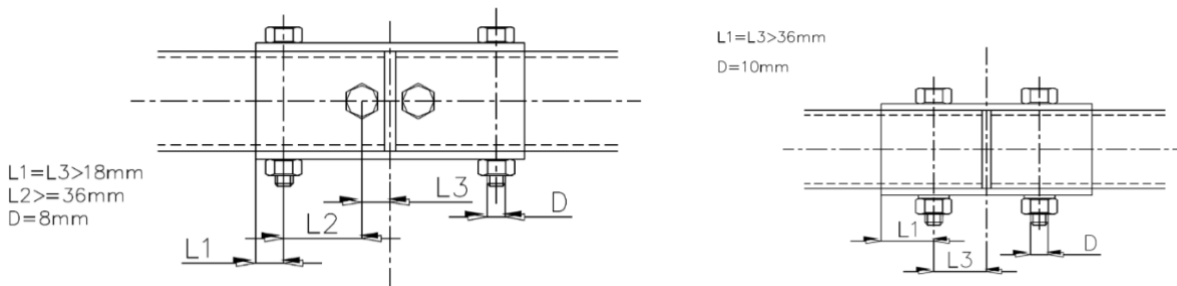
Monteringspunkter til front-, hoved-, side- og halve sidestyrtbøjler:

- Hvert monteringsfod skal have en forstærkningsplade der er mindst 3mm tyk.
- Hver monteringsfod skal fæstnes med mindst 3 bolte på en forstærkningsplade der er mindst 3 mm tyk og mindst 120 cm² og som er gjort fast på karrosseriet eller chassisrammen.
- De anvendte bolte skal mindst have en diameter minimum M8 og en mindste kvalitet på 8.8.
- Møtrikker skal være selvlåsende eller med fjederskiver.
- Boltene må ikke være placeret sådan, at de i forhold til trykket fra buret bliver udsat for overklipping.
- Vinklen mellem 2 bolte (målt fra rørets centerlinie gennem monteringsfoden jf. tegning) må ikke være mindre end 60°.



Montering af de bagerste støtteben:

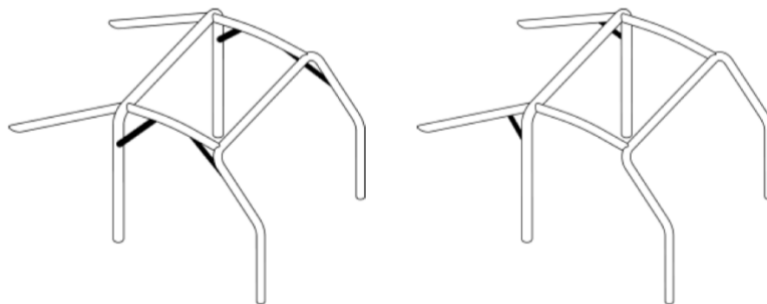
- Hvert monteringsfod skal have en forstærkningsplade der er mindst 3mm tyk.
- Hver monteringsfod skal fæstnes med mindst 2 bolte på en forstærkningsplade der er mindst 3 mm tyk og mindst 60 cm² og som er gjort fast på karosseriet eller chassisrammen.
- De anvendte bolte skal mindst have en diameter minimum M8 og en mindste kvalitet på 8.8.
- Møtrikker skal være selvlåsende eller med fjederskiver.
- Boltene må ikke være placeret sådan, at de i forhold til trykket fra buret bliver udsat for overklipping.
- De bagerste ben må være aftagelige på en bil hvor de er monteret på et karrosseri. De tværgående bolte skal minimum være kvalitet 8.8. Samlinger vises på tegninger.

**Anbefaling ved udformning af bur**

Overstående regler er mindste krav for udformning af bur. Det anbefales at udforme og konstruerer bur med henblik på maksimal sikkerhed.

Følgende punkter herunder er anbefaling:

- Ved bur montering i karrosseri, bør der udføres afstivning fra montagefod til chassisramme.
- Det anbefales at monterer lodret afstivning af midten af hovedbøjle til center af x afstivning.
- Det anbefales ikke af slibe svejsninger.
- Det anbefales at der er 100mm frihøjde fra hjelm til underside bur.
- Det anbefales at monterer hjørneforstærkninger i bur i samme dimension som bur rør, se tegninger herunder.

**7.3.3 Tagplade**

Serieproducerede karrosseri med fast tag er tilladt.

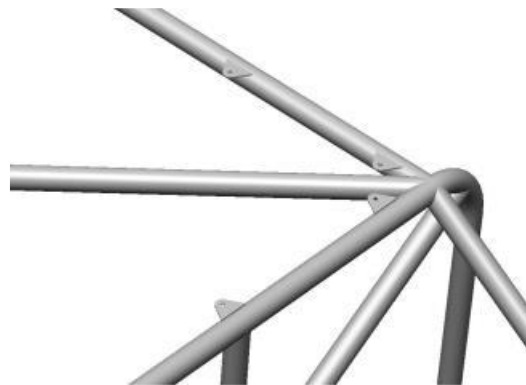
For åbne biler uden fast tag, gælder følgende:

Tagpladen skal dække området fra hovedbøjlen til frontbøjle mellem sidderørene i buret.

Der stilles følgende krav til pladen:

1 mm. stålplade svejset fast til buret, alternativt. 2 mm. stålplade eller 3 mm. aluminiumsplade boltet fast med minimum 6 punkter og med maksimum 50 cm mellem

punkter. Er tagpladen fastgjort med bolte, skal fastgørelsesøre svejdes til buret, boring i buret er ikke tilladt. Boltene skal være min. 6 mm. diameter og kvalitet (min. 8.8).



8 LYS

Det skal minimum være et rødt bagud vendt bremselys, ellers valgfrit.

9 INSTRUMENTERING

Der skal være et elektrisk signalhorn, ellers valgfrit.

10 ANDET

10.1 BJERGNINGSØJER

Skal findes for og bag på køretøjet og kunne klare 2x bilens vægt.

Bugserøjerne skal være klart synlige og malet i rød, gul eller orange farve og være placeret så de er let tilgængelige for rydningspersonalet. Bugserøjerne skal have en min. inder diameter på 60 mm.

10.2 ILDSLUKKER

Minimum 2 kg pulverlukker eller andre slukningsmidler godkendt af FIA i henhold til DASU's tekniske reglement 253.7.3.3.

Alle ildslukkere skal være tilstrækkelig beskyttet.

Ildslukkeren skal monteres i et monteringsbeslag, som skal kunne holde til en påvirkning på 25 g.

Som fastspænding af ildslukkeren i monteringsbeslaget må der kun bruges stålbånd med lukketøj af Quick-release typen, min. 2 stk. Anti-torpedo tabs er påkrævet.

Håndslukkerne skal være let tilgængelig for både kører og andenkører.

Monteringsbeslaget skal monteres med minimum 2 stk. 8mm bolte, og der skal monteres en skive på inder- og yderskive af karosseriet på hver bolt på min. 30 mm og min. 2 mm tykkelse.

1 stk. 8 mm bolt kan erstattes af 2 stk. 6 mm bolte.

10.3 EKSTRAUDSTYR

Eventuelt ekstraudstyr, som jordanker, stropper, flag, spoilere osv skal være korrekt fastgjort og må ikke udgøre en risiko for kører, officials eller tilskuere.

10.4 UDLUFTNING / VENTILATION

Al ventilation fra brændstoftanken, motor, transmissioner, styretøj, hydraulikspil og aksler skal udføres således, at der ikke er risiko for forurening ved væltning, eventuelt forbindes disse til en opsamlingstank.

10.5 SPIL

Mindste wire tilladt, 8 mm, og denne skal være i god stand. Spillet skal være fastgjort med mindst 4 stk. 8 mm bolte i styrke 8.8.

Ved hydraulikspil, alt i hydrauliksystemet skal være afskærmet, således der under ingen forhold kan komme hydraulikolie ind på fører og co-driver.

10.6 TRYKFLASKER

Det er ikke tilladt at medbringe eller monterer trykflasker i køretøjet.

Pulverslukker og tanke til kompressorsystem på max 12 bar er dog undtaget.

Køretøjets burkonstruktion eller liggende må ikke anvendes til lufttank.