

293.1 GRUPPE E GENERELT .....	2
293.1.1.....	2
293.1.2.....	2
293.1.3.....	2
293.1.4 TILLADTE KØRETØJER.....	2
293.2 HOMOLOGERING/DOKUMENTATION.....	3
293.2.1 HOMOLOGERINGSATTEST .....	3
293.3 BRÆNDSTOF.....	3
293.3.1 BRÆNDSTOF .....	3
293.4 MINIMUMSVÆGTE .....	4
293.5 ÆNDRINGER OG TILLÆG.....	4
293.5.1 GENERELT .....	4
293.5.2 MOTOR .....	4
293.5.3 TRANSMISSION .....	7
293.5.4 AFFJEDRING .....	8
293.5.5 HJUL.....	8
293.5.6 BREMSESYSTEM.....	9
293.5.7 STYRETØJ .....	10
293.5.8 KARROSSERI - CHASSIS .....	10
293.5.9 ELEKTRISK SYSTEM.....	11
293.5.10 BRÆNDSTOFTANK .....	11
293.6 KLASSEINDDELING.....	11
293.7 MÅLEREGLER .....	12
293.8 PLANLAGTE ÆNDRINGER.....	12

## **293.1 GRUPPE E GENERELT**

### **293.1.1**

Reglementet er udarbejdet på grundlag af de tekniske bestemmelser, som er nævnt i FIA's årbog, som gælder for reglement 2, pkt. 255 (GRP A) i henhold til tillæg J. Bestemmelserne i pkt. 251, 252, 253 og 296 samt bestemmelserne i rallysportens cirkulære skal overholdes.

### **293.1.2**

Reglementet er baseret på at tilgodese følgende kriterier:

- De forhåndenværende og primært nye køretøjer.
- De forhåndenværende reservedele.
- Homologeringsattestens indhold.

### **293.1.3**

Dette tekniske reglement forholder sig ikke til de sportslige spørgsmål. Alle forhold mellem ejeren og myndigheder, som en ombygning måtte medføre, er udelukkende et anliggende mellem ejeren og myndighederne. Ingen DASU instans kan drages til ansvar for noget i den sammenhæng.

### **293.1.4 TILLADTE KØRETØJER**

Alle bilmodeller som er fremstillet i minimum 2500 eksemplarer, kan gøres til genstand for national homologering til gruppe E.

Den komplette motor (motorblok og topstykke) skal være leveret sammen med den homologerede bil fra bilfabrikanten i normal produktion.

Antallet af cylindre er begrænset til 6.

Motorens **nominelle** slagvolumen er begrænset således:

- max. 3000 ccm. for motorer med to ventiler pr. cylinder.
- max. 2500 ccm. for motorer med mere end to ventiler pr. cylinder.
- max. 1620 ccm. for motorer med trykladning.

Det tillades at anvende andre karrosserivarianter af samme fabrikat og type som den homologerede, såfremt sporvidde og akselafstand er identiske.

Ved karrosserivarianter forstås f.eks. sedan, stc., 3dr., 5dr. eller lignende, dog alle med fast tag og fire sæder.

Der skal altid udfærdiges national homologeringsattest af DASU.

Det er ejerens pligt at fremskaffe fornøden dokumentation til dette. (FIA homologeringer, andre nationale homologeringer, værkstedshåndbøger eller salgsmaterialer kan anvendes som dokumentationsmateriale).

4WD biler kan ikke overføres eller homologeres i gruppe E.

Rallyudvalget kan tillade køretøjer i Gruppe E, som ikke på alle punkter overholder reglementet. Såfremt det er komponenter der er monteret på bilen af bilfabrikanten i normal produktion

## **293.2 HOMOLOGERING/DOKUMENTATION**

### **293.2.1 HOMOLOGERINGSATTEST**

Der skal oprettes en teknisk beskrivelse kaldet en National homologeringsattest, der muliggør identifikation af den homologerede bilmodel. Homologeringsattesten kan bestå af to dele, en grundhomologering og eventuelt en E-homologeringsattest.

Der skal altid foreligge en godkendt grundhomologeringsattest på den pågældende bilmodel, før der kan udstedes E-homologeringer til den enkelte bil tilhørende samme bilmodel. Såfremt Rallyudvalget på et senere tidspunkt konstaterer at der er sket fejl i forbindelse med homologeringen, kan denne tilbagekaldes for ændring/opdatering. En sådan tilbagekaldelse vil dog ikke have indflydelse på allerede opnåede resultater eller igangværende løb, såfremt den pågældende bil er i overensstemmelse med homologeringen. Det er derfor i ejerens interesse, at sikre at bilen opbygges nøje i overensstemmelse med gældende reglement og homologeringsattest.

#### **293.2.1.1 Grundattest**

**Grundattesten** beskriver bilmodellen som den originalt er opbygget og leveret fra fabrikken. Grundattesten er fælles for alle biler af den omhandlede model. Beskrivelsen foretages i tekst og billeder ifølge DASU's retningslinjer for "ansøgning om National Homologeringsattest"

#### **293.2.1.2 Gr. E attest**

**E-attesten** beskriver den enkelte bils specifikke opbygning. Ombygninger der er foretaget skal beskrives v.h.a. tekst og billeder på samme måde som grundattesten og skal kunne dokumenteres. E-attesten vil således fungere som datablad på den enkelte bil (stelnummer). Deraf følger, at der hvor det kræves E-homologering, skal alle fremtidige ændringer der foretages på den enkelte bil, godkendes af DASU ved ændring eller tilføjelse i E-attesten.

#### **293.2.1.3**

Ombygninger vedr. punkter i dette reglement, hvor krav om E-homologering ikke er anført, kan frit foretages inden for reglementets bestemmelser, og uden godkendelse af DASU.

Løbsarrangører kan kræve forevisning af homologeringsattest ved teknisk kontrol og/eller start, og har ret til at nægte en deltager start, såfremt homologeringsattest ikke kan fremvises.

#### **293.2.1.4**

Såfremt der ved kontrol af vognen i henhold til homologeringsattesten er tvivl, må teknisk kontrol benytte enten værktøds håndbog eller reservedelskatalog. Det er deltagerens pligt at være i besiddelse af denne dokumentation, idet alle ændringer, der er foretaget, skal kunne dokumenteres.

#### **293.2.1.5**

Det påhviler ejeren, at kunne fremvise homologeringsattest og godkendelsesblad fra rallysyn, samt evt. yderligere dokumentation ved enhver lejlighed.

## **293.3 BRÆNDSTOF**

### **293.3.1 BRÆNDSTOF**

Der må kun benyttes brændstof jf. DASU reglement § 252.9

## **293.4 MINIMUMSVÆGTE**

Bilen skal overholde nedenstående minimumsvægt for deres respektive klasser, uanset hvilken vægt der er angivet i homologeringsattesten.

0 – 1400ccm:	980 kg
1401 – 1600ccm:	1030 kg
1601 – 2000ccm:	1080 kg
2001 – 3000ccm:	1150 kg

Den anførte minimumsvægt gælder under hele arrangementet, - fra start af teknisk kontrol til protesttidens ophør. Vægten af bilen kontrolleres uden personer og deres personlige sikkerhedsudstyr og med højst et reservehjul i bilen. Hvis der er 2 reservehjul i bilen skal det ene fjernes fra bilen før vejning. I tilfælde af tvivl under vejning skal kørerens og 2. kørerens udstyr fjernes. Dette inkludere hjelmene, men høretelefonerne må blive i bilen. Kontrolvejning kan foretages af løbsledelsen eller dennes stedfortræder eller medhjælper eller på foranledning af Rally Udvalget, på den under arrangementet benyttede vægt, Det skal dog med rimelighed forsøges at vejningen foretages på et jævnt og fast underlag.

Det er tilladt at montere udligningsvægt (ballast) for at opnå minimumsvægten, på betingelse af at ballasten er i ensartede faste blokke. Disse skal være monteret synlige i vognbunden, hvor det ikke generer fører eller observatør, og monteres med mindst 4 stk. bolte af minimum 10 mm i diameter, idet undersiden af vognbunden skal være forstærket ved bolt hullerne med fladjern på min. 3 mm tykkelse og 60 cm<sup>2</sup> areal pr. forstærkning. Det indskræpes at al ballastvægt skal være plomberet og placering af ballasten skal være vist med billeder i tillægsattesten.

Såfremt der bliver monteret kamera i bilen, kan dets vægt medregnes i den samlede vægt.

Der indskræpes at enhver letning af karrosseri eller bærende dele ikke er tilladt. Dette gælder ligeledes ikke umiddelbart synlige dele.

## **293.5 ÆNDRINGER OG TILLÆG**

### **293.5.1 GENERELT**

De originale mekaniske dele må trimmes ved bearbejdning, men ikke udskiftes, med mindre dette udtrykkeligt er tilladt ifølge dette reglement. Dette skal forstås således:

Forudsat det til enhver tid er muligt at bestemme oprindelsen af en standard komponent, er det tilladt at bearbejde, afbalancere, lette, formindske eller ændre dens form ved fjernelse af materiale. Genanvendelse af materiale er ikke tilladt. Pakninger, skruer og bolte er fri, forudsat af samme materiale som standard.

Definition af standard som nævnt i dette reglement:

En del der er original, eller er lig med den originale, i den pågældende bil på alle væsentlige områder, herunder bl.a. dimension, udformning, materiale, funktionsprincip og vægt.

Dette gælder ikke for bremsekalibre (disse må ikke bearbejdes).

Den komplette wankelmotor og dennes dele (f.eks. indsugning og udstødning) skal forblive standard.

### **293.5.2 MOTOR**

Ved motorblok forstås krumtaphus og cylindre.

#### **293.5.2.1 Udboring og slaglængde**

Det er tilladt at opbore cylindrene med op til 1,0 mm. i forhold til den oprindelige boring. Den oprindelige boring skal stadigvæk ligge til grund for volumenberegning m.h.t. klasseinddeling.

Det er tilladt at montere eller udskifte foringer. Det indskræpes, at slaglængde anført i homologeringsattesten skal bibeholdes.

Ved foring forstås en separat enhed, der kan monteres i motorblokken på forskellig måde f. eks.: Presset eller løst monteret. Denne enhed styrer stemplet i dets op- og nedadgående bevægelser.

Ved Wankelmotor beregnes motorvolumen ved af gange med faktor 1,8.

### **293.5.2.2 Kompressionsforhold**

Frit.

### **293.5.2.3 Toppakning**

Frit.

### **293.5.2.4 Stempler**

Der skal anvendes standard komponenter, udseende må ikke ændres.

### **293.5.2.5 Krumtap - Plejlstænger**

Der skal anvendes standard komponenter.

### **293.5.2.6 Lejer**

Der skal anvendes standard komponenter.

### **293.5.2.7 Svinghjul**

Der skal anvendes standard komponenter.

### **293.5.2.8 Indsugningssystem og dets dele**

Ved indsugningsmanifold forstås den del, der leder forbrændingsluften fra gasspjældsenheden og frem til topstykkets porte.

Motoren må kun indsuge den omgivende luft og driftsmidlet jf. pkt. 252.9.

Der skal anvendes standard komponenter. Luftfilter og føringsveje før spjældhuset er frit.

Det er tilladt at ændre funktionsmetoden på gasspjældet fra elektronisk til mekanisk. De modificeringer og/eller udskiftninger af komponenter der er nødvendige for en sådan ændring er tilladt, såfremt gasspjældet afviger fra det grundhomologerede, kræves der E homologering, dog må den indvendige diameter af spjældhuset ikke ændres.

Antallet af brændstoffdyser skal forblive som standard.

De grænser for slagvolumen som er angivet i 293-1.4 må ikke overskrides.

På biler med trykladning er det tilladt at ændre rørføringen mellem luftfilter og turbo.

Det er ikke tilladt at ændre indsugning og trykladningssystemets øvrige dele, disse dele skal være som beskrevet i grundhomologeringsattesten. Den maximale indvendige diameter af restrictoren er 29 mm, målt over en strækning på 3 mm i luftstrømmens retning vinkelret på den roterende aksel, i en afstand på maksimum 47 mm før luftstrømmen når kompressorhjulets skovlblade målt langs den neutrale akse af indtagsrøret (se tegning 254-4). Dog er biler med indgang til kompressorhus, mindre end 29 mm, undtaget for denne begrænsning. Gældende for alle biler med trykladning, det skal ved teknisk kontrol være muligt at kontrollere kompressorhusets / restrictorens tilgangsdiameter.

Al luft til motorens forbrænding skal passere gennem restrictoren. For montering af restrictoren er det tilladt at fjerne materiale fra kompressorhuset, ligeledes er det tilladt at tilføje materiale med det ene formål at kunne montere luftmængdebegrænseren. RU forbeholder sig ret til at ændre på størrelsen af restrictoren uden forudgående varsel.

Ladetryk og styring frit.

Luftmængdebegrænserens diameter angivet ovenstående er gældende uanset, hvilken diameter der er angivet i homologeringsattesten.

#### **293.5.2.9 Motorstyringssystem**

Motorstyringens elektroniske kontrolsystem er frit.

Motoromdrejningssignaler må overføres og have forbindelse til motorstyringen. Alle elektroniske hjælpesystemer som f.eks. traction control (esp, asr, dstc . . .) og anti-lag er forbudt.

#### **293.5.2.10 Knastaksel og ventilstyring**

Såvel knastaksel som ventilstyring er fri. Imidlertid må placering og antal af knastaksler ikke ændres. Knastakslernes placering i forhold til topstykke og krumtaphus må ikke ændres.

Hvis bilen er monteret med variabel knastakseltiming eks. V-Tec, VVT, eller anden form for elektrisk/hydraulisk knastaksselforstilling og er typegodkendt efter Euro 1, 2 eller 3 normen, må variabel knastakseltiming afmonteres. Dette kræver gr. E homologering.

For biler som er typegodkendt efter Euro-normen 4, 5, 6 og fremad, skal knastaksel og ventilstyring forblive standard.

#### **293.5.2.11 Ventiler med dele**

Standard ventilhoved og ventilstamme diameter skal forblive original og kun stål er tilladt, fabrikat er frit. Ventilfjedre, -skåle, -låse er fri. Takthjul/kædehjul og rem/kæde er fri.

#### **293.5.2.12 Vippearme - Ventiløftere**

Fri, forudsat at de umiddelbart kan udskiftes med de originale.

#### **293.5.2.13 Tænding**

Fri.

Antal tændrør må ikke ændres selv om antal spoler er fri. Der kan frit vælges mellem elektronisk tændingssystem og mekanisk tændingssystem.

#### **293.5.2.14 Køling**

Vandpumpens drivsystem fri, men den originale vandpumpe og placering skal bibeholdes. Det er tilladt at udskifte vandkøleren, dog skal den originale placering bibeholdes +/- 150 mm i alle retninger. Det er tilladt at montere køleluftledere på betingelse af, at disse ikke ændrer det udvendige karrosseri og ikke har aerodynamisk effekt.

Køleventilator og slanger er fri. Termostat og dennes placering er fri.

#### **293.5.2.15 Smøresystem**

Oliepumpens placering skal forblive standard, oliekoeler, samt skvulplader i bundkar er fri. Tørsump er ikke tilladt.

#### **293.5.2.16 Motorophæng**

Motorophæng er fri, såfremt deres antal, motorens position og hældning ikke ændres. Placeringen kontrolleres ved krumtapakslens position i karrosseriet +/- 20 mm., materialet af ophænget er frit. Motorophængningsbeslagene skal forblive standard.

#### **293.5.2.17 Udstødningssystem**

Ved udstødningsmanifold forstås den del, der opsamler forbrændingsgassen fra cylinder og topstykke frem til første samling, der adskiller manifolden fra resten af udstødningssystemet.

Udstødningssystemet er frit, bortset fra udstødningsmanifolden, som skal forblive standard. Dog skal alle biler, som deltager i konkurrencer på offentlige veje, altid være udstyret med en

lyddæmper, som overholder de krav, der stilles i henhold til færdselsloven i det land eller de lande, hvor konkurrencen finder sted.

Der skal være monteret katalysator jf. reglement 2, tillæg 12.

Hvor katalysatoren er en integreret del af udstødningsmanifolden, må katalysatorhuset tømmes og der må evt. monteres et indvendigt rør, men den udvendige del af udstødningsmanifolden skal forblive standard. En anden katalysator skal i så fald monteres et andet sted i udstødningsystemet.

Udstødningsrørets munding skal være placeret max. 45 cm og min. 10 cm over jorden. Udstødningsrørets udmunding skal være max. 5 cm uden for bilens omkreds set fra oven og være placeret bag bagakslen. Endvidere skal der være den fornødne beskyttelse for at forhindre de varme rør i at forårsage forbrændinger.

Udstødningsystemet må ikke være midlertidigt. Udstødningsgas må kun komme ud fra enden af systemet. Chassisdele må ikke anvendes til udledning af udstødningsgas.

#### **293.5.2.18 Remskiver m.v.**

Materiale, type og dimensioner af remskiver/kædehjul samt kæder og remme for træk af hjælpeaggregater uden for motoren er fri. Forløb og antal remme/kæder er fri.

Afskærmning er fri.

#### **293.5.2.19 Pakninger**

Fri.

#### **293.5.2.20 Fjedre i motoren**

Fri.

#### **293.5.2.21 Selvstarter**

Fri, men skal være monteret. Skal kunne betjenes af føreren, når denne er placeret i normal kørestilling.

### **293.5.3 TRANSMISSION**

#### **293.5.3.1 Kobling**

Koblingstype skal forblive standard, men koblingsnav og trykfod er fri, dog skal trykfoden monteres i svinghjulets originale huller der er beregnet hertil.

Koblingshus er fri, og det er tilladt at montere en adaptorplade mellem motor og gearkasse.

#### **293.5.3.2 Gearkasse**

Gearkassen er fri. Dog skal gearkassehuset stamme fra en serieproduceret bil (iflg. 293-1.4).

Antallet af gear skal forblive som grundhomologeret, max op til 6 fremadrettede gear, og der må kun anvendes mekanisk gearskift. Udvekslingsforholdet er frit. Gearkassen skal være monteret med et baggear.

Sekventiel gearkasse og -skifte er ikke tilladt.

Gearstang og skifteforbindelser må ændres.

Udskiftning af gearkasse skal E-homologeres.

#### **293.5.3.3 Differentiale og bagtøj**

Differentialeudvekslingsforholdet er frit. Et "limited slip" eller et selvslående differentialespær må monteres, dog skal den originale monteringsmåde af differentialet bibeholdes.

Differentialet må ikke være elektronisk eller hydraulisk reguleret.

Alle aksler mellem motor og hjul er frie.

#### **293.5.4 AFFJEDRING**

Det må ikke være muligt at ændre fjeder- og støddæmperindstillinger fra kabinen.

##### **293.5.4.1 Forstærkninger**

Det er tilladt at montere en stabilisator mellem de øverste af affjedringens monteringspunkter på samme aksel. Stabilisatoren må ikke monteres i en større afstand fra affjedringens toppunkt end 150 mm jvf. tegninger nr. 255-4 og 255-5.

##### **293.5.4.2 Hjulophæng**

Forstærkning af affjedringspunkter og affjedringsdele er tilladt såfremt forstærkningspladerne følger de originale deles overflade og er i kontakt med denne.

##### **293.5.4.3 Krængningsstabilisator**

Krængningsstabilisator er fri. Når denne er monteret skal de originale monteringspunkter benyttes. Krængningsstabilisatoren må på ingen måde være en bærende del af hjulophænget.

##### **293.5.4.4 Forbindelsesled**

Forbindelsesledene må være af et andet materiale end de originale.

Der må kun anvendes standardkomponenter fra køretøjer i.h.t 293-1.4.

Affjedringsmonteringspunkter på karosseri eller chassis må ændres således:

- Ved brug af "Uniball" forbindelser, hvor den originale arm kan afskæres og nyt beslag for "Uniball" påsvejses. Forbindelsesstykket vil blive anvendt direkte til "Uniball". Aluminiums bærearmer må ikke ændres ved skæring eller svejsning.
- Ved brug af bolte med større diameter.
- Ved forstærkning af ankerpunkt ved tilføjelse af materiale.
- Positionen af leddets center må ikke ændres (se tegning 255-5).
- Positionen af bærekuglens center, må ikke ændres.

Såfremt bærearmerne afviger fra de grundhomologerede kræves E homologering.

##### **293.5.4.5 Bagbro/Baghjulsophæng**

Forstærkning af den originale bagbro er tilladt ved tilføjelse af materiale.

##### **293.5.4.6 Fjedre**

Hovedfjedre er fri på betingelse af, at de forbliver alene om at udføre deres funktion. Typen skal forblive som standard. Nederste fjedersæde må være justerbart, hvis den justerbare del er selve fjedersædet og er adskilt fra den originale affjedringsdel (den må fjernes). Frihøjden er fri.

Placeringen af fjederen skal forblive som grundhomologeret.

##### **293.5.4.7 Støddæmpere**

Støddæmpere er fri, dog ikke antal og type. Støddæmpernes fastgøringspunkter til karosseriet må forstærkes. Gummibøsninger må erstattes med "Uniball", men på betingelse af at støddæmperen ikke har nogen styrende funktion. Det øverste bæreløjer er fri, og det er tilladt at kunne justere styretøjsvinkler med disse. Brug af støddæmpere med separate gas/oliebeholdere er ikke tilladt.

#### **293.5.5 HJUL**

Ved hjul menes fælg og dæk.

Hjulene er frie, under forudsætning af, at det kan anbringes i karosseriet. Dette betyder at den øverste del af det komplette hjul, lodret over hjulets navcentrum skal være afskærmet af karosseriet set ovenfra, i mindst 30° foran og 50° bagud i forhold til den lodrette centerlinie.



Max. hjulstørrelse er max. 8" bredde og max. 18" i diameter. Hvis bilen originalt leveres med større hjul kan dette homologeres.

Sporviddeforøgere op til 25 mm i tykkelse er tilladt, såfremt hjulbolte forlænges tilsvarende. Sporvidden er fri.

Over 25 mm skal de være TÜV godkendte og monteret i flg. TÜV godkendelsen og kræver E-homologering

Såfremt der medbringes et eller flere reservehjul, skal det/disse fastgøres forsvarligt, og på ingen måde hindre frit udsyn bagud eller til siderne.

Der må højst medbringes 2 reservehjul i bilen.

TPMS system må afbrydes og/eller afmonteres.

### **293.5.6 BREMSESYSTEM**

Bremseskiver må udskiftes til ventilerede skiver på max. 355 mm. i diameter, og max. 32 mm tykkelse med mindre andet er grundhomologeret. Bremseskivernes overflade må afdrejes for fjernelse af rust og/eller ridser.

Det er tilladt at montere bremseskiver, som består af separat skive og nav. Skiverne må være med gasafledningsriller/huller.

Bremsetromler må udskiftes med skiver.

Bremsekaliberne er fri antal som grundhomologeret, dog må antallet af stempler ikke overstige 6 pr. kaliber, og må ikke være vandkølede.

Kaliberbeslag må udskiftes til andet med minimum samme brudstyrke som homologeret.

ABS-system skal sættes ud af drift og må fjernes.

Ankerplader er fri og må fjernes eller monteres.

En fleksibel slange for køling af de forreste bremseser er tilladt til hvert hjul på betingelse af at diameteren ikke er større end 105 mm, samt at der ikke ændres ved karosseriet for montering af slangerne, denne montering må ikke have nogen aerodynamisk effekt.

Montering henholdsvis afmontering af bremseservo er tilladt.

Bremsebelægningens friktionsmateriale er frit.

Bremsehovedcylindre og deres antal er fri.

Hydraulisk håndbremse er tilladt.

Håndbremsearmens type og montering er fri. Dog må den komplette højde på håndbremsearmen ikke overstige rattets centrum.

Der må monteres bremsekraftregulator, som er justerbar fra førerkabinen.

Bremseslanger må udskiftes med slanger af aeroquip-typen.

Hvis der anvendes bremseskiver med en mindre diameter end de som er angivet i grundattesten, skal diameteren være min. 280 mm. Bremsetromler må ikke være mindre end det der er angivet i grundattesten.

Såfremt bremserne afviger fra de grundhomologerede, kræves der E homologering.

### **293.5.7 STYRETØJ**

Det er tilladt at af-/påmontere servostyring, monteringen er fri, udvekslingen fri. Tandstang og dennes forbindelser er fri. Udskiftning kræver E-homologering.

### **293.5.8 KARROSSERI - CHASSIS**

#### **293.5.8.1 Letning/forstærkning**

Se pkt. 255.5.7.1.

#### **293.5.8.2 Udvendig**

Alle de 100 % affjedrede dele der berøres af luftstrømmen.

Løftepunkter til donkraft må flyttes/fjernes, forstærkes og øges i antal.

Antallet af vinduesviskere er frit.

Spejle er fri, men skal være funktionsduelige og have et minimumsspejlareal på 90cm<sup>2</sup> pr. spejl.

Udvendige pyntelister må fjernes.

For og bagklap skal være placeret og monteret som angivet i grundhomologeringsattesten.

Kofangere er frie, dog inden for modelserien.

Skærmenes kanter under hjulkasserne må fjernes eller bukkes ind under hjulkassen for at forhindre dækkene i at blive beskadigede. Ligeledes må hjulkassen udvides, udelukkende med det formål at give plads til det komplette hjuls bevægelser.

#### **293.5.8.3 Kabine**

Består af: Kabine og bagagerum

Det er tilladt at fjerne det bageste sædearrangement, inklusive ryglænet.

Rat må udskiftes til anden type.

Alle vinduer og rullemekanismer skal bibeholdes, dog må mekanisk betjening omskiftes med elektrisk betjening og omvendt. I biler med 4 eller 5 døre må oprullemekanismerne i de bagerste døre fjernes, og ruden fastmonteres.

Tagluger må monteres. Glas Soltag er forbudt. Glastag/panoramatag er forbudt. Metalsoltag skal fast-svejses til taget hvis det forefindes på bilen.

Ingen ændring af den gennemsigtige del af ruderne må foretages, idet disse skal være som anført i homologeringen. Ikke synligt isoleringsmateriale må fjernes. Indtræk i kabinen, med undtagelse af indtræk på dørene, må fjernes. Det er tilladt at udskifte dørbeklædningen med anden form for afdækning på betingelse af, at der ikke fremkommer skarpe kanter. Det er ligeledes tilladt at fjerne handskerum og gulvmåtter.

Det er ikke tilladt at ændre varmeapparatet og dets tilbehør. Ventilation til for- og bagrude skal forblive effektiv og intakt.

Afdækning under instrumentbord, og som ikke er en del af dette må fjernes. Dele af midterkonsollen, der ikke indeholder betjening for varme eller andre instrumenter må fjernes.

#### **293.5.8.4 Kabler og rør**

Det er tilladt at foretage enhver form for ændring af materiale og placering af kabler og rør beregnet til luft, vand, brændstof, elektrisk strøm etc. inkl. affjedringssystemet. Rør beregnet til varme væsker og luftledere må ikke passere gennem kabinen, med mindre disse ved seriefremstillingen oprindeligt er monteret der. I alle tilfælde skal disse rør og slanger være effektivt beskyttet. I øvrigt må rør og slanger fremføres i henhold til 253.3 og skal overholde krav specificeret i kapitlet. Ingen del af udstødningssystemet må passere gennem kabinen eller gennem hulrum, der ikke originalt er bestemt hertil.

#### **293.5.9 ELEKTRISK SYSTEM**

##### **293.5.9.1 Batteri**

Se reglement 255.5.8.3

##### **293.5.9.2 Generator**

Generator er fri.

##### **293.5.9.3 Signalgivere**

Lys- og tegngivningsapparater skal overholde færdselslovens bestemmelser.

##### **293.5.9.4 Forlygter**

Det er tilladt:

- at ændre lygteglas, reflektorer og lamper.
- at montere yderligere fremadrettede lygter.
- at udskifte originale forlygter med andre med samme funktion, når disse monteres i det eksisterende hul så dette udfyldes helt, eventuelt ved afskærmning med plade eller gitter.

Ekstra fremadrettede lygter må indbygges i karrosseriet eller frontgitter og åbningen skal være fyldt helt.

Antallet af forlygter er frit. Som forlygte betragtes enhver lysgiver, der kaster en lysstråle fremefter (nær, fjern eller anden lyskegle).

##### **293.5.10 BRÆNDSTOFTANK**

Den originalmonterede tank kan udskiftes med FIA-godkendt sikkerhedstank (FT-3 1999, FT-3,5 eller FT-5 tanke). FIA tanke må ikke anvendes ud over godkendelsesperiode.

Desuden må der anvendes en DASU godkendt motorsportstank iflg. Reglement 2, tillæg 16.

Udskiftning af brændstoftank kræver E-homologering.

##### **293.5.10.1 Brændstofpumper**

Fri, hvad angår antal og type, se reglement 253.3.

## **293.6 KLASSEINDELING**

Bilerne inddeles i henhold til deres slagvolumen i nedennævnte klasser:

Klasse 1: 0 – 1400ccm / Turboladet op til 927ccm

Klasse 2: 1401 – 1600ccm / Turboladet op til 1067ccm

Klasse 3: 1601 – 2000ccm / Turboladet over 1067ccm, dog max. 1620ccm

Klasse 4: 2001 – 3000ccm / Ingen turboladning tilladt.

## **293.7 MÅLEREGLER**

Med mindre det af de nationale homologeringsattester direkte fremgår, at der er tale om max. mål eller min. mål, eller der i homologeringsattesten direkte er fastsat et længdeinterval for det pågældende mål (xxx cm +yy cm/- zz cm), må de ved en opmåling konstaterbare chassis- og karosserimål variere med +/- 1 % fra de i homologeringsattesten angivne mål.

Ved en opmåling skal måleresultatet foreligge med samme nøjagtighed som nøjagtigheden på det angivne nominelle mål, d.v.s. at hvis det nominelle mål angives som:

- |             |   |
|-------------|---|
| 1) xxx cm   | skal måleresultatet afrundes til nærmeste hele cm |
| 2) xxx,x cm | skal måleresultatet afrundes til nærmeste hele mm |
| 3) xxxx mm  | skal måleresultatet afrundes til nærmeste hele mm |

Idet der anvendes normale afrundingsregler.

## **293.8 PLANLAGTE ÆNDRINGER**

Der er ingen planlagte ændringer i 2023.