

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΝΙΑΙΟΥ CITROEN SAXO – PEUGEOT 106 S16 2015

1^η έκδοση: Δεκέμβριος 2015

2^η έκδοση: Μάρτιος 2015

1 ΓΕΝΙΚΑ

Επιτρέπεται η συμμετοχή στη συγκεκριμένη ομάδα ενιαίου των ακόλουθων αυτοκινήτων:

- Citroen Saxo VTS 1.6 με αριθμό δελτίου αναγνώρισης A / N – 5564
- Peugeot 106 S16 1.6 (16V) με αριθμό δελτίου αναγνώρισης A / N – 5565

Το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου σε οποιαδήποτε στιγμή του αγώνα, περιλαμβανομένου του οδηγού και του εξοπλισμού του, είναι 940 κιλά. Επιτρέπεται η χρήση έρματος σύμφωνα με το τρέχον Παράρτημα J άρθρο 252 2.2.

Δεν επιτρέπεται σε κανένα σημείο του αυτοκινήτου (ακόμα και αν αναφέρεται “το υλικό είναι ελεύθερο”) η χρήση των ακόλουθων υλικών, εκτός και αν είναι αναγνωρισμένα στο αρχικό αυτοκίνητο:

- Τιτανίου
- Μαγνησίου –εκτός από τις ζάντες σε μορφή κράματος αλουμινίου-μαγνησίου
- Κεραμικών υλικών –πλήν υλικών τριβής (φρένα, συμπλέκτης)
- Ανθρακονημάτων –εκτός από τις εσωτερικές επενδύσεις των θυρών
- Κέβλαρ (αραμιδίου)

Η αναφορά σε “αρχικά” εξαρτήματα περιλαμβάνει και την απαγόρευση επεμβάσεων ή τροποποιήσεων στα εξαρτήματα αυτά.

Ο,τι δεν επιτρέπεται σαφώς από αυτό τον κανονισμό, απαγορεύεται

2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σύμφωνα με το Παράρτημα J άρθρο 253 για την ομάδα N με την εξαίρεση της δεξαμενής καυσίμου ασφαλείας και των αντίστοιχων σωληνώσεων (βλ. παρακάτω)

3 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

1. Μέγιστη σχέση συμπίεσης 11.3:1

2. Η κυλινδροκεφαλή έχει ελάχιστο ύψος 134.7 mm στην οποία περίπτωση η φλάντζα πρέπει να έχει πάχος 1.35 mm +0.2 mm. Αν η κυλινδροκεφαλή έχει ύψος ≥ 135 mm τότε η φλάντζα επιτρέπεται να έχει πάχος 1.35 mm ± 0.2 mm.

3. Η ελαστική βάση του κινητήρα είναι ελεύθερη ως προς το υλικό, το οποίο όμως πρέπει να παραμείνει ελαστικό (μέγιστη σκληρότητα 80 Shores), αλλά όχι ως προς το σχήμα. Δεν επιτρέπεται επιπλέον βάση.

4. Οι εγχυτήρες (injectors – μπεκ) του συστήματος ψεκασμού πρέπει να είναι οι αρχικοί

5. Η μπεκιέρα (injector rail) του συστήματος ψεκασμού πρέπει να είναι η αρχική (πλαστική με δύο απολήξεις για τροφοδοσία βενζίνης και μία οπή για το ρυθμιστή πίεσης). Ο ρυθμιστής πίεσης βενζίνης πρέπει να είναι ο αρχικός.

6. Όλοι οι αισθητήρες (πλην αυτών του ABS) πρέπει να είναι όπως στο δελτίο αναγνώρισης και να είναι οι αρχικοί. Απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση σε αισθητήρα και την καλωδίωσή του καθώς και η προσθήκη, αφαίρεση ή τροποποίηση αισθητήρα. Επιτρέπεται μόνο η προσθήκη αισθητήρα πίεσης λαδιού, με αποκλειστική λειτουργικότητα τη σύνδεση με το αντίστοιχο όργανο στο ταμπλό.

7. Η κεντρική μονάδα (ECU) πρέπει να είναι η αρχική εκτός από το αντικλεπτικό σύστημα (immobilizer), το οποίο πρέπει να απενεργοποιηθεί.

8. Μέγιστος ρυθμός περιστροφής (κόφτης) 7600 rpm

9. Η πλεξούδα είναι ελεύθερη

10. Οι εκκεντροφόροι πρέπει να είναι οι αρχικοί

11. Επιτρέπεται η αφαίρεση του αρχικού κουτιού φίλτρου αέρα και όλων των σχετικών σωληνώσεων, πριν και μετά, και η τοποθέτηση “σκούπας” στη μετώπη του αυτοκινήτου. Πρέπει να υπάρχει φίλτρο αέρα, υποχρεωτικά μορφής φιλτροχοάνης, και όλος ο αέρας που καταλήγει στον κινητήρα να περνάει από αυτό. Η σωλήνωση μετά το φίλτρο αέρα μέχρι την πεταλούδα αέρα είναι ελεύθερη. Επιτρέπεται και η αντικατάσταση του ελαστικού γωνιακού σωλήνα εισαγωγής αέρα με άλλο υλικό (πχ. σιλικόνης)

12. Η πεταλούδα αέρα πρέπει να παραμείνει η αρχική.

13. Η εξάτμιση μετά το “δίχαλο” πρέπει να είναι εξωτερικής διαμέτρου 48 mm $\pm 5\%$ και να περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον λειτουργικό σιγαστήρα. Το “δίχαλο” πρέπει να είναι το εργοστασιακό. Ο καταλύτης μπορεί να αφαιρεθεί.

14. Το σύστημα ψύξης πρέπει να είναι σύμφωνο με τους κανονισμούς της ομάδας N. Επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν και οι δύο ανεμιστήρες, στις προβλεπόμενες θέσεις του κατασκευαστή, όμως πρέπει να είναι οι αρχικοί.
15. Το σύστημα κλιματισμού μπορεί να αφαιρεθεί με όλα τα παρελκόμενά του
16. Η αντλία βενζίνης πρέπει να είναι η αρχική (μέγιστη παροχή 1.5 lt / min)
17. Οι σωληνώσεις βενζίνης πρέπει να είναι οι εργοστασιακές ή αεροπορικού τύπου σύμφωνα με το J 253 3.2
18. Η δεξαμενή βενζίνης πρέπει να είναι η αρχική, τοποθετημένη στην αρχική θέση. Δεν επιτρέπονται δεξαμενές ασφαλείας
19. Για ό,τι σχετικό με τον κινητήρα δεν περιγράφεται σε αυτόν τον κανονισμό, ισχύει το δελτίο αναγνώρισης

4 ΜΕΤΑΔΟΣΗ

1. Επιτρέπεται μόνο το κιβώτιο ταχυτήτων με κωδικό "MA"
2. Οι δύο ελαστικές βάσεις του κιβωτίου είναι ελεύθερες ως προς το υλικό, το οποίο όμως πρέπει να παραμείνει ελαστικό (μέγιστη σκληρότητα 80 Shores), αλλά όχι ως προς το σχήμα. Δεν επιτρέπονται επιπλέον βάσεις.
3. Ο επιλογές (λεβιές) ταχυτήτων πρέπει να είναι ο αρχικός, με πλαστική άρθρωση και μεταλλική ράβδο). Επιτρέπεται η ενίσχυση της κεντρικής μπίλιας με έλασμα, ώστε να μην ξεκουμπώνει. Το πόμολο του επιλογέα είναι ελεύθερο.
4. Τα τρία ντιζάκια επιλογής ταχυτήτων είναι ελεύθερα
5. Επιτρέπεται η ενίσχυση της κορώνας του διαφορικού με συγκόλληση
6. Απαγορεύεται οποιοδήποτε είδους ελεγχόμενο (μπλοκέ) διαφορικό
7. Ο συμπλέκτης και το πλατό είναι ελεύθερα ως προς το υλικό τριβής αλλά όχι ως προς τις διαστάσεις ή τον αριθμό των δίσκων
8. Η διάταξη των σχέσεων πρέπει να παραμείνει η αρχική ("H")
9. Επιτρεπόμενες σχέσεις μετάδοσης:

1 ^η	41 / 12	3.417
2 ^η	39 / 20	1.950
3 ^η	38 / 28	1.357
4 ^η	39 / 37	1.054
5 ^η	35 / 41	0.854
Οπισθεν	43 / 12	3.583
Τελική σχέση	63 / 16	3.937

5 ΦΡΕΝΑ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΧΟΙ

1. Τα φρένα (δίσκοι και δαγκάνες) πρέπει να είναι τα αρχικά και σύμφωνα με το βασικό δελτίο αναγνώρισης της ομάδας N
2. Η αντλία φρένων πρέπει να είναι η αρχική (20.6 mm). Τα υγρά φρένων είναι ελεύθερα.
3. Το ABS απαγορεύεται και πρέπει να αφαιρεθεί, μαζί με τους αισθητήρες του
4. Επιτρέπεται η αντικατάσταση των σωληνώσεων φρένων, με άλλες αεροπορικού τύπου
5. Τα τακάκια πίσω είναι ελεύθερα ως προς το υλικό τριβής αλλά πρέπει να διατηρούν το αρχικό σχήμα
6. Επιτρέπεται η μετατροπή του χειρόφρενου σε ελεύθερο (fly-off). Απαγορεύεται το υδραυλικό χειρόφρενο.
7. Ο καταναμητής πίεσης πρέπει να είναι ο αρχικός και να παραμείνει στην αρχική θέση (αριστερό μέρος του πίσω άξονα). Δεν επιτρέπεται η παράκαμψή του από το κύκλωμα των φρένων
8. Η κρεμαγιέρα πρέπει να είναι η αρχική.
9. Οι τροχοί έχουν διάμετρο 15" και μέγιστο πλάτος 7"
10. Η χρήση αποστατών επιτρέπεται, με την προϋπόθεση σεβασμού του μέγιστου μετατροχίου
11. Τα αρχικά μπουλόνια τροχών επιτρέπεται να αντικατασταθούν με μπουζόνια + παξιμάδια

6 ΑΝΑΡΤΗΣΗ

1. Επιτρέπεται η τοποθέτηση μπάρας θόλων και ψαλιδιών μπροστά
2. Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση του πίσω άξονα
3. Μόνο οι αρχικοί αντιθρομβικοί σύνδεσμοι (από ελαστικό υλικό) επιτρέπονται. Απαγορεύονται η αντικατάστασή τους από οποιοδήποτε άλλο υλικό (τεφλόν, αλουμίνιο, πολυουρεθάνη κτλ.) ή μορφή (uniball κτλ.)
4. Ελάχιστο ύψος ανάρτησης: 320 mm εμπρός / 315 mm πίσω –θα οριστικοποιηθεί πριν την έναρξη του Cup.
5. Μέγιστο μετατρόχιο 1407 mm εμπρός / 1356 mm πίσω –θα οριστικοποιηθεί πριν την έναρξη του Cup.

6. Οι πίσω ράβδοι στρέψης είναι σειράς παραγωγής 19 mm (κόκκινες, με δύο και μία ρίγες αντίστοιχα για τη δεξιά και την αριστερή ράβδο)
7. Η εμπρός αντιστρεπτική είναι η αρχική 22 mm
8. Η πίσω αντιστρεπτική είναι είτε η αρχική 22 mm είτε 24 mm
9. Τα ελαστικά top mount εμπρός πρέπει να είναι τα αρχικά. Απαγορεύεται οποιοδήποτε άλλο υλικό ή κατασκευή, εκτός της προσθήκης υλικού ανάμεσα στο top mount και την “καμπάνα” στήριξης του ελατηρίου, με σκοπό την ενίσχυση της ανάρτησης

7 ΑΜΑΞΩΜΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

1. Επιβάλλεται η αφαίρεση των εμπρόσθιων φανών ομίχλης, αν υπάρχουν. Οι σπές που προκύπτουν ή αν υπήρχαν αρχικά, μπορούν είτε να ταπωθούν είτε να χρησιμοποιηθούν ως αεραγωγοί για την ψύξη των φρένων με χρήση εύκαμπτης σωλήνας διαμέτρου έως 10 cm
2. Απαγορεύεται οποιαδήποτε αλλαγή στη μορφή του αμαξώματος και οποιαδήποτε αφαίρεση υλικού
3. Οι τροχοί πρέπει να καλύπτονται από τα φτερά
4. Απαγορεύεται οποιαδήποτε τροποποίηση στην μπροστινή μετώπη ή σε άλλα μέρη του πλαισίου
5. Επιτρέπεται η αφαίρεση των μονωτικών υλικών και των επενδύσεων. Οι εσωτερικές επενδύσεις στις θύρες πρέπει είτε να διατηρηθούν οι αρχικές είτε να αντικατασταθούν από άλλες σύμφωνα με το Παράρτημα J άρθρο 254 6.7.2.3
6. Τα πλαστικά ηχομονωτικά υλικά (“θόλοι”) μπορούν να αφαιρεθούν από τα ανοίγματα των τροχών. Επίσης, μπορούν να αντικατασταθούν από αλουμινένια ή πλαστικά μέρη με το ίδιο σχήμα
7. Τα όργανα ελέγχου πρέπει να είναι τα αρχικά. Η χρήση άλλων οργάνων (πχ. πολυόργανα) δεν επιτρέπεται. Επιτρέπεται μόνο η προσθήκη οργάνου πίεσης λαδιού, με ξεχωριστό αισθητήρα και καλωδίωση.
8. Το ταμπλό πρέπει να είναι όπως στη φωτογραφία του δελτίου αναγνώρισης
9. Επιτρέπεται η πρόσθετη στήριξη όλων των διακοσμητικών και των προφυλακτών, με βίδες ή πριτσίνια ή αντίστοιχη μέθοδο
10. Επιτρέπεται η αφαίρεση του πίσω υαλοκαθαριστήρα
11. Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθισμάτων που δεν χρησιμοποιούνται, μαζί με τις βάσεις τους, και όλων των ζωνών ασφάλειας που δεν χρησιμοποιούνται
12. Επιβάλλεται η αφαίρεση της ρεζέρβας και των εργαλείων αλλαγής

8 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Τα ακόλουθα εξαρτήματα πρέπει να είναι κοινού προμηθευτή, τύπου και χαρακτηριστικών, σύμφωνα με την προκήρυξη του Cup και απαγορεύεται οποιαδήποτε επέμβαση και τροποποίησή τους:

- Ελαστικά: γόμα, διάσταση (DMACK 195/50-15 DMT-RCT5)
- Εμπρός ανάρτηση: γόνατο, αμορτισέρ, ελατήριο με τις παρακάτω προδιαγραφές της εταιρείας JamSport
 - A. Εμπρόσθια αμορτισέρ ρυθμιζόμενα καθ' ύψος με camber 0,8° επιπλέον του εργοστασιακού, εργοστασιακό γόνατο, πιάσιμο τιμονιού και πλήμνη
 - B. Ελατήρια 180-102/60-50 μαζί με τις θέσεις τους
 - C. Προστατευτικά καλύμματα/φυσούνες
 - D. Βίδες M10X1,5X45 ποιότητας 10.9 και τα παξιμάδια τους
 - E. Παξιμάδια M10X1,25 με φουρό αυτασφαλιζόμενα για τα ακρόμπαρα
- Πίσω ανάρτηση: αμορτισέρ με τις παρακάτω προδιαγραφές της εταιρείας Jamsport
 - A. Πίσω Αμορτισέρ με σφαιρικούς συνδέσμους (μπίλιες)
 - B. Αποστάτες (8)
- Τακάκια φρένων εμπρός (Carbone-Lorraine RC6)
- Επιπλέον, όλες οι κεντρικές ηλεκτρονικές μονάδες (ECU) μαρκάρονται και εναλλάσσονται πριν τα ελεύθερα δοκιμαστικά του αγώνα με κλήρωση