

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ J ΤΟΥ ΔΑΚ 1981 – ΑΡΘΡΑ 251 - 267**

**Σημείωση:** Στο παρόν μεταφρασμένο στα Ελληνικά κείμενο δεν περιλαμβάνονται τα άρθρα 252 και 253, ορισμένες μη σχετικές παράγραφοι του άρθρου 255 καθώς και τα άρθρα μετά το 267.

**ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ****Άρθρο 251: Κατηγορίες και Ομάδες**

Τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται στους αγώνες υποδιαιρούνται στις ακόλουθες κατηγορίες και Ομάδες:

**Κατηγορία Α: Αναγνωρισμένα αυτοκίνητα παραγωγής** (οι αριθμοί εντός παρένθεσης υποδηλώνουν την ελάχιστη απαιτούμενη παραγωγή σε διάστημα 12 συνεχών μηνών, εκτός της Ομάδας 4, όπου η περίοδος παραγωγής είναι 24 συνεχείς μήνες)

- **Ομάδα 1:** Αυτοκίνητα τουρισμού σειράς παραγωγής (5000)
- **Ομάδα 2:** Αυτοκίνητα τουρισμού (1000)
- **Ομάδα 3:** Αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού σειράς παραγωγής (1000)
- **Ομάδα 4:** Αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού (400)
- **Ομάδα 5:** Ειδικά αυτοκίνητα παραγωγής προερχόμενα από τις Ομάδες 1 έως 4

**Κατηγορία Β:**

- **Ομάδα 6:** Διθέσια αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας
- **Ομάδα 7:** Αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας διεθνούς φόρμουλας
- **Ομάδα 8:** Αγωνιστικά αυτοκίνητα πίστας “ελεύθερης” φόρμουλας

**ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ****Άρθρο 254: Κανόνας αλλαγής Ομάδων**

Αυτοκίνητα τα οποία αρχικά ανήκαν σε μία Ομάδα αλλά υπέστησαν κανονικά δηλωμένες μετατροπές ή / και προσθήκες, οι οποίες υπερβαίνουν τα όρια της Ομάδας τους, μπορούν να περάσουν σε μία “μεγαλύτερη” Ομάδα, η οποία να επιτρέπεται στο συμπληρωματικό κανονισμό, και με τους κανονισμούς της οποίας να συμφωνεί, με τις ακόλουθες συνθήκες:

Ομάδα 1 → Γίνεται Ομάδα 2 → Ή τελικά Ομάδα 5  
Ομάδα 3 → Γίνεται Ομάδα 4 → Ή τελικά Ομάδα 5  
Ομάδα 2 και 4 → Γίνονται Ομάδα 5

**Άρθρο 255: Διατάξεις κοινές σε όλα τα αυτοκίνητα των Ομάδων 1 ως 6**

**(α) Πλαίσιο, απόσταση από το έδαφος:** Κανένα μέρος του αυτοκινήτου δεν πρέπει να ακουμπά στο έδαφος όταν ένα από τα λάστιχά του ξεφουσκώσει.

**(γ) Παρ-μπριζ και καθαριστήρες:** Είναι υποχρεωτικό το παρ-μπριζ από γυαλί ασφαλείας (laminated). Πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον έναν αυτόματο καθαριστήρα, ο οποίος να σκουπίζει μια περιοχική επαρκή ώστε να επιτρέπει στον οδηγό να διακρίνει το δρόμο από τη θέση του.

Το παρ-μπριζ πρέπει να ικανοποιεί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Να είναι τοποθετημένο συμμετρικά ως προς τον κεντρικό άξονα του αυτοκινήτου
2. Να έχει ελάχιστο ύψος 25 cm, το οποίο να διατηρείται μεταξύ δύο σημείων συμμετρικών ως προς τον κεντρικό άξονα του αυτοκινήτου, και ένα από τα οποία ορίζεται από την κατακόρυφη γραμμή, η οποία περνάει από το κέντρο του τιμονιού. Επιπλέον, πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 60 cm μεταξύ των δύο εν λόγω σημείων.
3. Να έχει ένα ελάχιστο πλάτος 100 cm, η χορδή μετράται στο μισό του κατακόρυφου ύψους του. Το παρ-μπριζ θεωρείται πως είναι μόνο η γυάλινη επιφάνεια, μέσω της οποίας κάποιος έχει τελείως ελεύθερη θέα προς τα εμπρός, χωρίς να εμποδίζεται από οποιαδήποτε εξωτερική συμπαγή προστασία, εκτός του εξογκώματος των φτερών, τα οποία καλύπτουν τους εμπρός τροχούς.

**(δ) Φτερά:** Πρέπει να είναι μόνιμα και στερεωμένα σταθερά.

Πρέπει να προεξέχουν πάνω από τους τροχούς και να παρέχουν αποτελεσματικό κάλυμμα τουλάχιστον στο ένα τρίτο της περιφέρειάς τους και στο πλάτος του ελαστικού.

Σε εκείνα τα αυτοκίνητα, όπου τα φτερά αναρτώνται ολικώς ή μερικώς από το αμάξωμα, ο συνδυασμός αμαξώματος – φτερού ή μόνο το αμάξωμα πρέπει σε κάθε περίπτωση να καλύπτουν τις παραπάνω προδιαγραφές προστασίας.

Τα φτερά πρέπει να είναι στέρεα συνδεδεμένα με το αμάξωμα και να μην υπάρχει κενό μεταξύ τους.

**(ζ) Δεξαμενές καυσίμου:** Η ολική χωρητικότητα των (κύριων και εφεδρικών) δεξαμενών καυσίμου πρέπει να μην υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό έως 700 cc	60 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 700 cc έως 1000 cc:	70 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1000 cc έως 1300 cc:	80 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1300 cc έως 1600 cc:	90 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 1600 cc έως 2000 cc:	100 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό από 2000 cc έως 2500 cc:	110 lt
Αυτοκίνητα με κυλινδρισμό πάνω από 2500 cc:	120 lt

Ως “δεξαμενή καυσίμου” θεωρείται κάθε δοχείο, που περιέχει καύσιμο, το οποίο μπορεί να ρέει εκτός του δοχείου με οποιαδήποτε μέθοδο, είτε προς την κύρια δεξαμενή είτε προς τον κινητήρα.

Η οπή πλήρωσης και ο εξαερισμός κάθε δεξαμενής πρέπει να βρίσκεται πάντοτε εκτός του θαλάμου των επιβατών και να είναι εξ’ ολοκλήρου στεγανά.

Θέση δεξαμενών καυσίμου: Η θέση, που έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή, για τη δεξαμενή καυσίμου και το σύστημα τροφοδοσίας προς τον κινητήρα, αποτελεί μία από τις αρχές της σειράς παραγωγής, και αυτό συνεπάγεται, πως δεν μπορεί να γίνει καμία αλλαγή, εκτός και αν επιτρέπεται σαφώς στο Παράρτημα J. Ωστόσο, μια παρέκκλιση από τον παραπάνω κανόνα μπορεί να γίνει για αυτοκίνητα για τα οποία ο κατασκευαστής έχει τοποθετήσει τη δεξαμενή καυσίμου εντός του θαλάμου των επιβατών και κοντά σε αυτούς.

Σε αυτή τη συγκεκριμένη περίπτωση, και για λόγους ασφάλειας, θα είναι δυνατόν, σε οποιαδήποτε Ομάδα, να τοποθετηθεί μια στεγανή προστασία μεταξύ της δεξαμενής και των επιβατών, ή να αλλάξει η θέση της δεξαμενής ή, αν χρειαστεί, τα συνοδευτικά της εξαρτήματα (οπή πλήρωσης, αντλία βενζίνης, αγωγός τροφοδοσίας).

**(η) Ελάχιστο βάρος:** Είναι το πραγματικό ελάχιστο βάρος του κενού αυτοκινήτου (χωρίς επιβάτες ή αποσκευές), πλήρως εξοπλισμένου. Όλες οι δεξαμενές υγρών (λίπανσης, ψύξης, φρένων, θέρμανσης, αν υπάρχει), θα είναι γεμάτες, εκτός από τη δεξαμενή καυσίμων, τη δεξαμενή του πλυστικού του παρ-μπριζ και τη δεξαμενή του υγρού ψύξης των φρένων, αν υπάρχει.

Ως “γεμάτες” εννοείται: στη στάθμη που συνιστάται από τον κατασκευαστή.

Όλα τα κανονικά προβλεπόμενα μέτρα ασφάλειας περιλαμβάνονται σε αυτό το βάρος.

Αυτοκίνητα των Ομάδων 1 και 3 πρέπει να διαθέτουν ρεζέρβα, η οποία να μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη θέση κάθε τροχού του αυτοκινήτου, καθώς επίσης να διαθέτουν και όλα τα εξαρτήματα, που κανονικά έχουν τοποθετηθεί στο φθηνότερο μοντέλο της εν λόγω σειράς, εκτός από τα εργαλεία και το γρύλλο.

Αυτοκίνητα των Ομάδων 2, 4, 5 και 6: Επιτρέπεται η συμπλήρωση του βάρους του αυτοκινήτου μέσω ενός ή περισσότερων ερμάτων, ενσωματωμένων στα υλικά του αυτοκινήτου, με την προϋπόθεση πως χρησιμοποιούνται συμπαγή μεμονωμένα τεμάχια και είναι στερεωμένα με χρήση κάποιου εξαρτήματος και με δυνατότητα να σφραγισθούν σε περίπτωση που το κρίνουν σκόπιμο οι τεχνικοί έφοροι.

Μία ρεζέρβα μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως έρμα, με τις παραπάνω προϋποθέσεις.

Τα αυτοκίνητα πρέπει να τηρούν το ελάχιστο βάρος τους καθ’ όλη τη διάρκεια του αγώνα. Οι τεχνικοί έφοροι μπορούν συνεπώς να πάρουν ένα αυτοκίνητο στον τερματισμό και να το ζυγίσουν, αφού αδειάσουν τη δεξαμενή καυσίμων και γεμίσουν τις λοιπές δεξαμενές υγρών.

**(θ) Σιωπητήρας (σιλανσιέ) και σύστημα εξαγωγής:** Ακόμα και αν οι ειδικές προβλέψεις μιας Ομάδας επιτρέπουν την αντικατάσταση του αρχικού σιωπητήρα, τα αυτοκίνητα που συμμετέχουν σε ένα αγώνα ανοικτού δρόμου πρέπει πάντοτε να είναι εφοδιασμένα με ένα σιωπητήρα εξάτμισης σύμφωνο με τους οδικούς κανονισμούς της χώρας όπου διεξάγεται ο αγώνας.

Για αγώνες που γίνονται αποκλειστικά σε κλειστές διαδρομές, ο συμπληρωματικός κανονισμός μπορεί να επιτρέπει τροποποίηση, αντικατάσταση ή αφαίρεση του σιωπητήρα.

Οι σωλήνες εξαγωγής του σιωπητήρα μπορούν να βρίσκονται είτε πίσω είτε στο πλάι. Αν βρίσκονται πίσω, οι οπές τους πρέπει να έχουν τοποθετηθεί σε ένα ύψος μεγαλύτερο από 10 cm και μικρότερο από 45 cm. Δεν πρέπει να εξέχουν περισσότερο από 15 cm από το ολικό μήκος του αυτοκινήτου. Αν οι σωλήνες εξαγωγής βρίσκονται στο πλάι, οι οπές τους πρέπει να βρίσκονται πίσω από μία νοητή κατακόρυφη γραμμή, που περνάει από το κέντρο του μεταξονίου και δεν πρέπει να εξέχουν πέρα από το αμάξωμα. Επαρκής προστασία πρέπει να παρέχεται για να αποφευχθούν εγκαύματα από τους ζεστούς σωλήνες.

**(i) Όρια επιτρεπόμενων τροποποιήσεων:** Συγκεκριμένες τροποποιήσεις στα αρχικά μέρη, συγκεκριμένες προσθήκες ή / και αφαιρέσεις εξαρτημάτων αρχικά τοποθετημένων από τον κατασκευαστή στο εν λόγω μοντέλο, επιτρέπονται σαφώς από τους παρόντες κανονισμούς. Τα όρια αυτών των τροποποιήσεων ορίζονται για κάθε μία από τις Ομάδες 1 έως και 5. Όλες αυτές οι τροποποιήσεις που δεν καθορίζονται ως επιτρεπόμενες για την Ομάδα στην οποία το αυτοκίνητο προσπαθεί να καταταγεί, και οι οποίες επηρεάζουν, έστω και δευτερογενώς, τη μηχανική αποτελεσματικότητα του κινητήρα, τη διεύθυνση, τη μετάδοση, το κράτημα του δρόμου ή / και το φρενάρισμα, έχουν ως αποτέλεσμα να μην μπορεί να ανήκει το αυτοκίνητο στην Ομάδα που ζητήθηκε.

Αν αυτές οι τροποποιήσεις ή προσθήκες έχουν δηλωθεί εκ των προτέρων από το συμμετέχοντα, μπορεί να επιτραπεί στο αυτοκίνητο να συμμετάσχει σε κάποια από τις άλλες Ομάδες, που προβλέπονται στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα, με τις προδιαγραφές της οποίας είναι σύμφωνο. Σε περίπτωση ωστόσο προφανούς εσκεμμένης κακής εφαρμογής των κανονισμών, δεν πρέπει να επιτραπεί στο συμμετέχοντα η εκκίνηση ή πρέπει να υποχρεωθεί να σταματήσει, αν έχει ήδη εκκινήσει, με αίτηση προς την αντίστοιχη ΕΑΛ, για την επιβολή ποινής αργίας τουλάχιστον 12 μηνών.

### ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕΙΡΑΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ (ΟΜΑΔΑ 1)

#### Άρθρο 256: Ορισμός

**Αυτοκίνητα τουρισμού κατασκευασμένα σε μεγάλους αριθμούς σειράς παραγωγής:** Η μόνη εργασία που επιτρέπεται είναι η κανονική συντήρηση ή η αντικατάσταση των μερών, που έχουν καταστραφεί λόγω φθοράς ή ατυχήματος, καθώς και οι τροποποιήσεις και προσθήκες, οι οποίες επιτρέπονται σαφώς στη συνέχεια, στο άρθρο 258. Εκτός από τις περιπτώσεις που επιτρέπονται σαφώς, οποιοδήποτε μέρος έχει καταστραφεί λόγω φθοράς ή ατυχήματος μπορεί να αντικατασταθεί μόνο από ένα αυθεντικό εξάρτημα, το οποίο πρέπει να είναι ακριβώς το ίδιο με αυτό που αντικαθίσταται.

#### Άρθρο 257: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων

Τα αυτοκίνητα τουρισμού σειράς παραγωγής πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 5000 όμοιων μονάδων και να διαθέτουν τουλάχιστον 4 θέσεις, εκτός αν η χωρητικότητα του κινητήρα τους είναι  $\leq$  1000 cc, οπότε ο κατασκευαστής μπορεί να τα διαθέτει ως διθέσια.

#### Άρθρο 258: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις

**(α) Φωτιστικά σώματα:** Όλα τα φωτιστικά σώματα και τα φλας πρέπει να είναι σύμφωνα με τους περιορισμούς της χώρας διεξαγωγής του αγώνα. Αυτοκίνητα από το εξωτερικό πρέπει να συμμορφώνονται ως προς αυτό με τη Σύμβαση διεθνούς κυκλοφορίας.

Φωτιστικά σώματα, τα οποία είναι μέρος του κανονικού εξοπλισμού πρέπει να παραμείνουν όπως προβλέπονται από τον κατασκευαστή και πρέπει να συμμορφώνονται, σε ό,τι αφορά τη λειτουργία τους, με αυτά που έχει προβλέψει ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο. Έτσι, αν η αλλαγή από μεσαία σε μεγάλα γίνεται απλά με ανάκλαση της δέσμης εντός του ίδιου ανακλαστήρα, αυτό το σύστημα δεν μπορεί να αλλάξει.

Είναι ελεύθερα το μπροστινό γυαλί, ο ανακλαστήρας και οι λάμπες.

Η τοποθέτηση επιπλέον προβολών επιτρέπεται, με την προϋπόθεση πως δεν θα υπερβαίνουν σε σύνολο τους 6 (δεν περιλαμβάνονται τα φώτα θέσης). Οι επιπλέον προβολείς μπορούν, αν χρειαστεί, να τοποθετηθούν στο μπροστινό μέρος του αμαξώματος ή στη μάσκα του ψυγείου, αλλά αν ανοιχτούν οπές για το σκοπό αυτό, πρέπει να γεμίζονται τελείως από τους επιπλέον προβολείς. Ο αριθμός των προβολών και άλλων εξωτερικών φώτων πρέπει να είναι ζυγός. Ως “προβολέας” εννοείται κάθε φωτιστικό σώμα, που εκπέμπει δέσμη προς τα εμπρός (πλατιάς δέσμης, δέσμης μακράς ακτίνας, ομίχλης). Επιτρέπεται η τοποθέτηση φώτων όπισθεν, αν χρειαστεί και ενσωματώνοντάς τα στο αμάξωμα, αλλά με την προϋπόθεση πως θα ανάβουν μόνο όταν επιλέγεται η όπισθεν και θα γίνονται σεβαστοί οι αστυνομικοί κανονισμοί.

Απαγορεύεται η τοποθέτηση περιστρεφόμενου προβολέα στην οροφή ή αλλού.

Εξαιρέσεις στις προδιαγραφές αυτές μπορούν να εγκριθούν, με την προϋπόθεση πως περιλαμβάνονται σαφώς στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

Επιτρέπεται η αλλαγή της θέσης των εμπρόσθιων φώτων θέσης και των φλας.

Η μάρκα των φωτιστικών σωμάτων είναι ελεύθερη.

Ο συμπληρωματικός κανονισμός του αγώνα μπορεί να επιτρέψει τη χρήση περισσότερων από 6 προβολών, εντός των συνθηκών του παρόντος άρθρου.

**(β) Δεξαμενές καυσίμου και λαδιού.** Πρέπει να είναι αυτές που προβλέπονται από τον κατασκευαστή για το συγκεκριμένο μοντέλο, των οποίων οι χωρητικότητες ορίζονται στο δελτίο αναγνώρισης (άρθρο 252 (g)).

Μια δεξαμενή καυσίμου ασφαλείας με προδιαγραφή αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ (FT3-FTA) (βλ. άρθρο 253 (f)) ή που ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου θα έχει αναγνωρίσει με τη ΔΟΑ χωρίς ελάχιστο αριθμό μονάδων παραγωγής, μπορεί να εγκατασταθεί, με δύο προϋποθέσεις:

- Η χωρητικότητά της θα είναι μικρότερη ή ίση από την αρχική δεξαμενή καυσίμου
- Ο χώρος τοποθέτησής της θα ο ίδιος με αυτόν της αρχικής. Επιτρέπεται επίσης να τοποθετηθεί στο χώρο αποσκευών.

Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η διάνοιξη μίας οπής στο πάτωμα ενός αυτοκινήτου για να τοποθετηθεί δεξαμενή καυσίμου ασφαλείας.

Επιτρέπεται η χρήση διάταξης πλήρωσης με κατακόρυφη σωλήνα για τη δεξαμενή καυσίμου σειράς παραγωγής και για την ενδεχόμενη δεξαμενή καυσίμου ασφαλείας. Ωστόσο, δεν επιτρέπεται τροποποίηση του αμαξώματος και το άνοιγμα της προηγούμενης οπής πλήρωσης πρέπει να φραχθεί πλήρως. Αν η δεξαμενή και η διάταξη πλήρωσής της βρίσκονται στο χώρο αποσκευών, πρέπει να προβλέπεται κάποια δίοδος για το καύσιμο που χύνεται κατά λάθος στο χώρο αυτό.

Για αγώνες πίστας, όπου ενδέχεται να γίνει ανεφοδιασμός, επιτρέπεται η τοποθέτηση των εγκεκριμένων από τη ΔΟΑ συνδέσμων ανεφοδιασμού, ακόμα και αν αυτό συνεπάγεται τροποποίηση του αμαξώματος, με τον όρο ότι ο σύνδεσμος τοποθετημένος δεν εξέρχει από το αμάξωμα. Η χρήση δεξαμενής καυσίμου μεγαλύτερης χωρητικότητας μπορεί να επιτραπεί από την ΕΑΛ με τη σύμφωνη γνώμη της ΔΟΑ, σε περίπτωση αγώνων, που διεξάγονται υπό ιδιαίτερες κλιματικές συνθήκες (σε έρημο ή σε τροπικές διαδρομές, λχ.)

Η αρχική δεξαμενή καυσίμου πρέπει να αφαιρεθεί αν χρησιμοποιηθεί άλλος τύπος δεξαμενής καυσίμου.

**(γ) Κύκλωμα ψύξης:** Αν, για το ίδιο μοντέλο, προβλέπονται ψυγεία διαφορετικών χωρητικοτήτων, μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο αυτά που έχουν αναγνωρισθεί για αυτό το μοντέλο.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση μιας προστασίας του ψυγείου.

Η χρήση ψυγείου μεγαλύτερης χωρητικότητας μπορεί να επιτραπεί από την ΕΑΛ με τη σύμφωνη γνώμη της ΔΟΑ, σε περίπτωση αγώνων, που διεξάγονται υπό ιδιαίτερες γεωγραφικές συνθήκες.

Ο κατασκευαστής και ο τύπος του θερμοστάτη είναι ελεύθερα και μπορεί να αφαιρεθεί. Η προστασία του ψυγείου μπορεί να είναι μια συμπαγής πλάκα τοποθετημένη πίσω από τη μάσκα.

**(δ) Εισαγωγή:** Τα αναγνωρισμένα καρμπυρατέρ ή οι αντλίες καυσίμου του συστήματος ψεκασμού, που έχουν τοποθετηθεί στο αναγνωρισμένο μοντέλο και περιγράφονται στο δελτίο αναγνώρισης δεν μπορούν να αλλαχθούν ή να αφαιρεθούν, εκτός από οποιοδήποτε εξάρτημα ρυθμίζει την ποσότητα του καυσίμου, που τροφοδοτεί τον κινητήρα, όχι όμως εκείνα που ρυθμίζουν την ποσότητα του αέρα. Επιτρέπεται να αφαιρεθεί το στοιχείο του φίλτρου αέρα, αν διατηρηθεί το κουτί του φίλτρου.

Σε περίπτωση υπερτροφοδοτούμενου αυτοκινήτου, το σύστημα υπερτροφοδότησης πρέπει αυστηρά να είναι αυτό της σειράς παραγωγής.

**(ε) Ηλεκτρικό κύκλωμα:** Η τάση του ηλεκτρικού κυκλώματος δεν μπορεί να αλλάξει. Σε περίπτωση ηλεκτρικού κυκλώματος τάσης 12V, αυτή η τάση μπορεί να προέρχεται είτε από μία μπαταρία 12V είτε από πολλές μπαταρίες μικρότερης χωρητικότητας, με την προϋπόθεση πως αυτές οι μπαταρίες βρίσκονται στον αρχικό τους χώρο, δηλ. το χώρο του αμαξώματος όπου ήταν αρχικά τοποθετημένη η μπαταρία.

Ο κατασκευαστής και η χωρητικότητα της μπαταρίας, όπως και ο κατασκευαστής και η ισχύς της γεννήτριας, είναι ελεύθερα.

**Ο πολλαπλασιαστής, ο πυκνωτής, ο διανομέας (ντιστριμπιτέρ) και ο ρυθμιστής** είναι ελεύθερα, με την προϋπόθεση πως το σύστημα ανάφλεξης παραμένει το ίδιο με αυτό που προβλέπει ο κατασκευαστής για το συγκεκριμένο μοντέλο.

Ωστόσο, ορίζεται το ότι επιτρέπεται η τοποθέτηση ηλεκτρονικής ανάφλεξης σε αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, με την προϋπόθεση πως δεν τροποποιούνται ή αντικαθίστανται άλλα μηχανικά μέρη, από αυτά που αναφέρονται παραπάνω.

**Τα μπουζί** είναι ελεύθερα ως προς τον κατασκευαστή και τον τύπο.

**(στ) Κιβώτιο ταχυτήτων – τελική μετάδοση:** Για μια σειρά παραγωγής 5000 αυτοκινήτων, υπάρχουν οι ακόλουθες δυνατότητες, με την προϋπόθεση πως αυτές είναι σειράς παραγωγής, πωλούνται κανονικά σε αγοραστές και υπάρχουν στο δελτίο αναγνώρισης:

Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός συστήματος overdrive επιπλέον του υπάρχοντος κιβωτίου.

Η χρήση αυτόματου κιβωτίου επιτρέπεται, υπό την προϋπόθεση πως έχει προβλεφθεί από τον κατασκευαστή και περιλαμβάνεται στο δελτίο αναγνώρισης.

Σε αυτή την περίπτωση όμως η σχέση διαφορικού του αυτόματου κιβωτίου στο δελτίο αναγνώρισης πρέπει να χρησιμοποιείται, ή οι σχέσεις που προβλέπονται για το χειροκίνητο κιβώτιο.

Ο λεβιές του κιβωτίου πρέπει να βρίσκεται εκεί που προβλέπεται από τον κατασκευαστή και αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης. Η μορφή και το μήκος του είναι ελεύθερα.

Κάθε σύνολο σχέσεων, που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης, πρέπει να θεωρείται αδιάσπαστο.

**(ζ) Αμορτισέρ:** Ο κατασκευαστής και ο τύπος είναι ελεύθερα. Ωστόσο, καμία προσθήκη δεν επιτρέπεται, και δεν μπορεί να τροποποιηθεί ούτε ο αρχικός τους προορισμός, ούτε ο αριθμός τους ούτε η αρχή λειτουργίας τους (υδραυλικό, τριβής, τηλεσκοπικό, με μοχλισμό). Δεν επιτρέπεται να αλλαχθούν με κανένα τρόπο οι αρχικές στηρίξεις.

Αν, με σκοπό να αλλαχτεί ο μηχανισμός απόσβεσης μιας ανάρτησης McPherson, χρειαστεί να αντικατασταθεί ολόκληρο το γόνατο McPherson, το νέο εξάρτημα πρέπει να είναι μηχανικά ίδιο με το αρχικό, εκτός από το στοιχείο απόσβεσης.

Σε αυτή την περίπτωση, η γεωμετρία της ανάρτησης πρέπει να παραμείνει αναλλοίωτη, και οι χαρακτηριστικές γωνίες της ανάρτησης και του τροχού πρέπει να αντιστοιχούν στις αρχικές.

**(η) Τροχοί και λάστιχα:** Οι τροχοί οίζονται από τη διάμετρό τους, το πλάτος της ζάντας και το ίχνος που ορίζουν.

Σε κάθε περίπτωση, και οι 4 τροχοί του αυτοκινήτου πρέπει να ανήκουν στο ίδιο σετ αναγνωρισμένων τροχών.

Τα ελαστικά είναι ελεύθερα (κατασκευαστής και τύπος) με την προϋπόθεση πως είναι ελαστικά, τα οποία ο κατασκευαστής τους προορίζει για τοποθέτηση στις ζάντες χωρίς κάποιο ενδιάμεσο εξάρτημα.

Ωστόσο, πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανονισμούς της χώρας όπου γίνεται ο αγώνας, για αγώνες σε δρόμους ανοικτούς στην κυκλοφορία, και αφήνονται στην κρίση των οργανωτών, για άλλους αγώνες.

Όλα τα ειδικά ή πρόσθετα αντιολισθητικά εξαρτήματα για χιόνι ή πάγο μπορούν επίσης να τοποθετηθούν.

Ωστόσο, η ΔΟΑ διατηρεί το δικαίωμά της να απαγορεύσει τη χρήση ελαστικών με καρφιά για αγώνες σε ανοικτούς δρόμους.

Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τουλάχιστον μία ρεζέρβα, που καταλαμβάνει τη θέση, που προβλέπεται από τον κατασκευαστή, και δεν πρέπει να είναι σε βάρος του χώρου αποσκευών.

Η ρεζέρβα πρέπει να είναι εφοδιασμένη με λάστιχο ίδιας ονομαστικής περιμέτρου πέλματος με αυτή δύο τουλάχιστον τροχών του αυτοκινήτου. Πρέπει επίσης να είναι επισκευάσιμη υπό όλες τις συνθήκες.

**(θ) Φρένα:** Πρέπει να είναι αυτά που προβλέπονται από τον κατασκευαστή. Η αντικατάσταση φθαρμένων σιαγόνων επιτρέπεται, και το σύστημα τοποθέτησής τους είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως οι διαστάσεις των εσωτερικών επιφανειών τριβής παραμένουν αναλλοίωτες (άρθρο 252 (m)). Η υποβοήθηση (σέρβο) και οι βαλβίδες περιορισμού της πίεσης επιτρέπονται μόνο αν είναι κανονικά αναγνωρισμένα για τοποθέτηση σε ένα αριθμό όμοιων αυτοκινήτων τουλάχιστον ίσο με αυτόν που απαιτείται για αναγνώριση.

Αν η υποβοήθηση προβλέπεται κανονικά για το αυτοκίνητο, η συσκευή μπορεί να απασυνδεθεί.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση διπλού κυκλώματος, με την προϋπόθεση πως είναι του ίδιου κατασκευαστή με την τρόμπα των φρένων ή πως παρέχεται από τον κατασκευαστή του οχήματος και έχει αναγνωριστεί χωρίς ελάχιστο αριθμό παραγωγής.

Το υλικό και ο τρόπος στήριξης των σιαγόνων είναι ελεύθερα.

**(ι) Συμπλέκτης:** Το υλικό και ο τρόπος στήριξης των θερμουίτ του συμπλέκτη είναι ελεύθερα

**(ια) Συμπληρωματικά εξαρτήματα που δεν περιλαμβάνονται στο δελτίο αναγνώρισης:** Επιτρέπονται χωρίς περιορισμό, με την προϋπόθεση πως δεν έχουν καμία επίδραση στη συμπεριφορά του αυτοκινήτου, όπως αυτά που αφορούν την αισθητική ή την εσωτερική άνεση (φωτισμός, θέρμανση, ραδιόφωνο κτλ.), μόνο αν δεν επηρεάζουν, έστω και έμμεσα, τη μηχανική απόδοση του κινητήρα, του συστήματος διεύθυνσης, τη μετάδοση, το κράτημα του δρόμου και το φρενάρισμα.

Όλες οι διατάξεις ελέγχου και η λειτουργικότητά τους πρέπει να παραμείνουν όπως προβλέπονται από τον κατασκευαστή, αλλά επιτρέπεται να τακτοποιηθούν έτσι ώστε να γίνουν πιο προσιτά και εύκολα στη χρήση, πχ. επιμήκυνση του λεβιέ του χειρόφρενου, τοποθέτηση επιπλέον επίστρωσης στο πεντάλ του φρένου κτλ. Η θέση του τιμονιού μπορεί να είναι είτε αριστερά είτε δεξιά, με την προϋπόθεση πως αυτό συνεπάγεται μόνο αντιμετάθεση των συνδέσμων του συστήματος διεύθυνσης, όπως προβλέπονται και παρέχονται από τον κατασκευαστή και χωρίς άλλες μηχανικές τροποποιήσεις (σωληνώσεις κτλ.).

Επιτρέπονται τα ακόλουθα:

1. Το παρ-μπριζ μπορεί να αντικατασταθεί από ένα παρ-μπριζ ίδιου υλικού αλλά με ενσωματωμένο σύστημα εναντίον του παγετού.
2. Το αρχικό καλοριφέρ μπορεί να αντικατασταθεί από άλλο, που προβλέπεται από τον κατασκευαστή, με την προϋπόθεση πως βρίσκεται στον κατάλογό του
3. Πλήρης ελευθερία υπάρχει σε ό,τι αφορά την αντικατάσταση όλων των οργάνων, μετρητών κτλ. Ωστόσο, η τοποθέτησή τους δεν πρέπει να συνεπάγεται οποιοδήποτε κίνδυνο.
4. Η κόρνα μπορεί να αλλαχτεί ή να προστεθεί κι άλλη, στη διάθεση του συνοδηγού, αν χρειάζεται
5. Ο μηχανισμός του λεβιέ του χειρόφρενου μπορεί να τροποποιηθεί για άμεση απεμπλοκή (τύπου fly-off – “ελεύθερο”).

6. Όλοι οι ηλεκτρικοί διακόπτες μπορούν να αλλαχθούν ελεύθερα, σε ό,τι αφορά το σκοπό τους, τη θέση τους και, στην περίπτωση προσθήκης επιπλέον εξοπλισμού, τον αριθμό τους.
7. Επιπλέον ρελέ και ασφάλειες μπορούν να προστεθούν στο ηλεκτρικό κύκλωμα, τα καλώδια της μπαταρίας μπορούν να επιμηκυνθούν, Η αρχική ντίζα γκαζιού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλη, είτε αυτή παρέχεται από τον κατασκευαστή είτε όχι.
8. Τα στηρίγματα του καθίσματος μπορούν να αλλαχθούν, καθώς και να προστεθούν παντός τύπου καλύμματα των καθισμάτων, ακόμα και αυτά που δημιουργούν κάθισμα τύπου μπάκετ
9. Τα σημεία του γρύλλου μπορούν να ενισχυθούν, η θέση τους μπορεί να αλλάξει ή να προστεθούν άλλα
10. Μπορούν να προστεθούν καλύματα προβολών, με την προϋπόθεση πως δεν επηρεάζουν την αεροδυναμική του αυτοκινήτου
11. Η θέση και η εμφάνιση των θέσεων για τις πινακίδες κυκλοφορίας είναι πλήρως ελεύθερη, λαμβάνοντας υπόψη τις μεγάλες διαφορές των νομικών περιορισμών από κράτος σε κράτος
12. Το καπό του πορτ-μπαγκάζ μπορεί να τροποποιηθεί για καλύτερη τοποθέτηση του μεταφερόμενου εξοπλισμού (ιμάντες για τοποθέτηση ενός κουτιού εργαλείων, προστασία του επιπλέον ρεζερβουάρ ή μιας επιπλέον ρεζέρβας κτλ.). Το σύστημα στήριξης της αρχικής ρεζέρβας μπορεί να αλλαχθεί με την προϋπόθεση πως η θέση της θα παραμείνει σταθερή.
13. Επιπλέον χωρίσματα μπορούν να προστεθούν στο ντουλαπάκι του συνοδηγού και επιπλέον θέσεις για μικροαντικείμενα στις πόρτες
14. Πλάκες μονωτικού υλικού μπορούν να προστεθούν σε όλα τα σημεία όπου μπορεί να χρειαστεί η προστασία από φωτιά των επιβαινόντων
15. Η τάπα του ψυγείου μπορεί να ασφαλιστεί με οποιοδήποτε τρόπο
16. Στερεώσεις ασφαλείας του παρ-μπριζ μπορούν να προστεθούν
17. Το τιμόνι είναι ελεύθερο

**(ιβ) Αμάξωμα.** Δεν μπορεί να αφαιρεθεί ή να αντικατασταθεί οποιοδήποτε τμήμα του αμαξώματος (ταμπλό, όλες οι εσωτερικές ταπετσαρίες όποια και αν είναι η θέση τους) και οποιοδήποτε εξάρτημα τοποθετείται κανονικά από τον κατασκευαστή στο χαμηλότερης τιμής μοντέλο.

Ωστόσο, επιτρέπονται οι τροποποιήσεις που προκύπτουν από την τοποθέτηση των επιπλέον εξαρτημάτων, που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο, όπως αυτές που επιβάλλονται λόγω της προσθήκης ενός πλαστικού παρ-μπριζ (διάνοιξη μιας οπής στο καπό).

Τα διαφανή μέρη πρέπει, σε περίπτωση ζημιάς, να αντικατασταθούν από άλλα, κατασκευασμένα από υλικό ίδιο με το αρχικό, που αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης. Πρέπει να είναι τελείως εναλλακτά με τα αρχικά τοποθετημένα. Πρέπει να τοποθετούνται στις αρχικές τους στηρίξεις και το αρχικό τους σύστημα ανοίγματος (αν υπάρχει) πρέπει να διατηρείται.

Βίδες και παξιμάδια μπορούν να αλλαχθούν ελεύθερα και να ασφαλιστούν με σύρματα ή πείρους.

Καλύματα τροχών που είναι τμήμα του αμαξώματος πρέπει να αφαιρεθούν

**(ιγ) Προφυλακτήρες, διακοσμητικά στοιχεία, αεροδυναμική.** Τα “πούλια” των προφυλακτήρων μπορούν να αφαιρεθούν.

Τα τάσια πρέπει να αφαιρεθούν. Η τοποθέτηση οποιασδήποτε προστατευτικής διάταξης στο κάτω μέρος του αυτοκινήτου απαγορεύεται, εκτός αν η διάταξη αναγράφεται στο δελτίο αναγνώρισης ή είναι υποχρεωτική από το συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα.

**(ιδ) Διαστάσεις ρεκτιφιέ.** Επιτρέπεται μέγιστη διάσταση ρεκτιφιέ 0,6 mm με την προϋπόθεση πως το πιστόνι είναι το αρχικό και ότι η κλάση κυλινδρισμού παραμένει η ίδια.

#### **Ανοχές:**

1. Ανοχή για όλες τις μηχανικές κατεργασίες, εκτός από τη διάμετρο και τη διαδρομή: 0,2% (άρθρα 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212 καθώς και τα ανοίγματα, που φαίνονται στη σελίδα 15 του δελτίου αναγνώρισης)
2. Άρθρο 144: ανοχή  $\pm 0,5\%$
3. Μη γυαλισμένα χυτά τμήματα: +4% -2%
4. Βύθισμα βαλβίδων: +1% (άρθρα 162, 172, 205)
5. Βάρος (άρθρα 151 έως 156): +7% -3%
6. Πλάτος του αυτοκινήτου στον εμπρός και πίσω άξονα: +1% -0,3%
7. Μεταξόνιο (άρθρο 3):  $\pm 1\%$
8. Μετατόχιση (άρθρο 110 και 111):  $\pm 25$  mm

Προηγούμενο δελτίο αναγνώρισης:

1. Άρθρα 156-158-159-181-196-215-216-225-262-263 ανοίγματα σελ. 8
2. Άρθρο 146
4. Άρθρο 182-197-255

5. Άρθρο 160 έως 164  
7. Άρθρο 1

**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΟΜΑΔΑ 2)****Άρθρο 259: Ορισμός**

Αυτοκίνητα σειράς παραγωγής, τα οποία επιτρέπεται να υποστούν συγκεκριμένες τροποποιήσεις με στόχο να γίνουν καλύτερα για αγώνες. Η λίστα των σαφώς επιτρεπόμενων τροποποιήσεων και προσθήκων φαίνεται στη συνέχεια στο άρθρο 261.

Επιπλέον, σε αυτή την Ομάδα μπορούν να καταταγούν αυτοκίνητα της Ομάδας 1, τα οποία έχουν υποστεί τροποποιήσεις ή / και προσθήκες, που υπερβαίνουν τα όρια της Ομάδας 1. Αυτά τα αυτοκίνητα υπόκεινται τότε στις ίδιες ελευθερίες, που είναι διαθέσιμες για την Ομάδα 2.

**Άρθρο 260: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων**

Τα αυτοκίνητα τουρισμού πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 1000 μονάδων σε 12 συνεχείς μήνες και να διαθέτουν τουλάχιστον 4 θέσεις, εκτός αν η χωρητικότητα του κινητήρα τους είναι  $\leq$  1000 cc, οπότε μπορούν να διατεθούν ως διθέσια.

**Άρθρο 261: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις**

Ολες όσες επιτρέπονται ήδη στην Ομάδα 1, και επιπλέον οι ακόλουθες:

**(α) Ελάχιστο βάρος:** Το ελάχιστο βάρος των αυτοκινήτων πρέπει να είναι το ακόλουθο (βλ. άρθρο 255 (η)):

Εως 500 cc:	495 Kg	Εως 3500 cc:	1050 Kg
Εως 600 cc:	535 Kg	Εως 4000 cc:	1115 Kg
Εως 700 cc:	570 Kg	Εως 4500 cc:	1175 Kg
Εως 850 cc:	615 Kg	Εως 5000 cc:	1225 Kg
Εως 1000 cc:	655 Kg	Εως 5500 cc:	1280 Kg
Εως 1150 cc:	690 Kg	Εως 6000 cc:	1330 Kg
Εως 1300 cc:	720 Kg	Εως 6500 cc:	1365 Kg
Εως 1600 cc:	775 Kg	Εως 7000 cc:	1405 Kg
Εως 2000 cc:	845 Kg	Εως 7500 cc:	1425 Kg
Εως 2500 cc:	920 Kg	Εως 8000 cc:	1445 Kg
Εως 3000 cc:	990 Kg	Πάνω από 8000 cc:	1530 Kg

**(β) Τροποποιήσεις των αρχικών μηχανικών μερών:** Τα αρχικά μηχανικά μέρη, τα οποία έχουν υποστεί όλες τις κανονικά προβλεπόμενες από τον κατασκευαστή μηχανικές επεξεργασίες για σειρά παραγωγής, εκτός εκείνων, που από το παρόν άρθρο δίνεται ελευθερία αντικατάστασης, μπορούν να υποστούν όλες τις ενέργειες τελειοποίησης μέσω φινιρίσματος ή ξυσίματος, αλλά όχι αντικατάστασης. Με άλλα λόγια, με την προϋπόθεση πως μπορεί να διαπιστωθεί πέραν αμφιβολίας η προέλευση από το εξάρτημα σειράς παραγωγής, ένα εξάρτημα μπορεί να υποστεί ρεκτιφίε, να ζυγιστεί, να ρυθμιστεί, να μειωθεί ή να τροποποιηθεί το σχήμα του, με μηχανική επεξεργασία. Αυτό δεν ισχύει για τις δαγκάνες των δισκόφρεων. Απαγορεύεται οποιαδήποτε προσθήκη υλικού με ομογενή τρόπο (συγκόλληση, κόλληση, ηλεκτρόλυση) για τα ακόλουθα μηχανικά μέρη: κινητήρας, κιβώτιο ταχυτήτων, μετάδοση, τμήματα ανάρτησης.

**(γ) Κινητήρας – Κυλινδροκεφαλή και βαλβίδες:** Επιπλέον των τροποποιήσεων, που επιτρέπεται να γίνουν στη κυλινδροκεφαλή, οι οποίες περιγράφονται στην παράγραφο (β) παραπάνω, πλήρης ελευθερία υπάρχει σε ό,τι αφορά τις βαλβίδες, τους οδηγούς βαλβίδων και τις έδρες των βαλβίδων. Ο αριθμός των βαλβίδων ανά κύλινδρο δεν μπορεί να αλλάξει. Επιτρέπεται να προστεθούν ροδέλες στο σύστημα ελατηρίων βαλβίδων.

Τα ελατήρια βαλβίδων δεν υπόκεινται σε κανένα περιορισμό σε ό,τι αφορά τον αριθμό και τον τύπο τους, όσο οι τροποποιήσεις παραμένουν εντός των ορίων, που προβλέπονται στο (β).

**(δ) Κινητήρας – Σύστημα εισαγωγής.** Είναι ελεύθερο. Ωστόσο, απαγορεύεται η υπερτροφοδότηση αν δεν είναι αναγνωρισμένη. Αν ένα σύστημα υπερτροφοδότησης έχει αναγνωριστεί στη σειρά παραγωγής, πλήρης ελευθερία προβλέπεται σε ό,τι αφορά την προετοιμασία του.

Ενας στροβιλοσυμπιεστής (turbo) δεν μπορεί να αντικατασταθεί από έναν μηχανικό υπερτροφοδότη (compressor) και αντίστροφα.

**(ε) Κινητήρας – Ρεκτιφιέ:** Δεν επιτρέπεται υπέρβαση των κλάσεων κυλινδρισμού (άρθρο 252 (i)). Επιτρέπεται ένα ρεκτιφιέ κατά μέγιστο 0,6 mm σε σχέση με την αρχική διάμετρο σειράς παραγωγής. Είναι δυνατή η τοποθέτηση ή αντικατάσταση χιτώνιων εντός των επιτρεπόμενων διαστάσεων.

Ως “χιτώνιο” εννοείται ο μεταλλικός κύλινδρος μέσα στον οποίο κινείται το πιστόνι. Αυτό είναι ένα ξεχωριστό εξάρτημα, το οποίο τοποθετείται στον κορμό του κινητήρα με διάφορες μεθόδους: πρεσσαριστό, συγκολλητό κτλ.

Το υλικό θα είναι ελεύθερο. Σε περίπτωση που ο κινητήρας δε διαθέτει χιτώνια, επιτρέπεται να προστεθεί ένα χιτώνιο, με ελεύθερο υλικό. Επιτρέπεται η προσθήκη υλικού μέσα στον κύλινδρο, παρά τα όσα ορίζονται στο άρθρο 261 (β).

**(στ) Κινητήρας – Σύστημα εξαγωγής:** Ελεύθερο. Ωστόσο, η σωλήνωση πρέπει να είναι φτιαγμένη έτσι, ώστε να τερματίζεται σε κάποια από τις πλευρές ή στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου.

Ωστόσο, για όλους τους τύπους αγώνων, ο οργανωτής μπορεί να θέσει έναν ιδιαίτερο περιορισμό, ο οποίος να περιλαμβάνεται στο συμπληρωματικό κανονισμό του αγώνα. Εκτός αυτού, για αγώνες σε ανοικτό δρόμο, η αποτελεσματικότητα των σιωπητήρων (σιλανσιέ) πρέπει σε κάθε περίπτωση να παραμείνει εντός των ορίων που θέτουν οι αρχές της χώρας του αγώνα.

**(ζ) Κινητήρας – Εδρανα:** Εδρανα απλά ή με μπίλιες μπορούν να αντικατασταθούν με άλλα ίδιου τύπου.

**(η) Φλάντζες:** Οι φλάντζες μπορούν να αντικατασταθούν ή να καταργηθούν

**(θ) Κινητήρας – σύστημα λίπανσης:** Το κάρτερ είναι ελεύθερο. Η αντλία λαδιού μπορεί να τροποποιηθεί αλλά ο αρχικός κορμός της πρέπει να διατηρηθεί.

Δεν μπορεί να αλλάξει ο αρχικός αριθμός αντλιών λαδιού.

Δεν επιτρέπεται σύστημα ξηρού κάρτερ, εκτός και αν έχει αναγνωριστεί (βλ. άρθρα 261 – 266).

Φίλτρα λαδιού και ψυγεία λαδιού είναι ελεύθερα (τύπος, αριθμός και χωρητικότητα). Η τοποθέτηση ενός ψυγείου λαδιού εξωτερικά του αμαξώματος επιτρέπεται μόνο κάτω από το οριζόντιο επίπεδο, που ορίζεται από τα κέντρα των τροχών. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η προσθήκη ενός ψυγείου λαδιού να προσθέτει ένα αεροδυναμικό περίβλημα. Επιπλέον, το ψυγείο λαδιού δεν πρέπει να εξέχει από τη γενική περίμετρο του αυτοκινήτου, όπως φαίνεται από πάνω, όπως παρουσιάζεται στην εκκίνηση του αγώνα.

**(ι) Κινητήρας – Εκκεντροφόροι και μηχανισμός βαλβίδων:** Ελεύθεροι. Ωστόσο, η θέση, ο αριθμός και το σύστημα κίνησης των εκκεντροφόρων (αλυσίδα, ιμάντας, γρανάζια, ωστήρια) δεν μπορεί να αλλάξει.

Η ελευθερία ως προς τους εκκεντροφόρους δεν ισχύει σε ό,τι αφορά τη θέση τους ή το περίβλημά τους.

**(ια) Πιστόνι, πείρος πιστονιού και ελατήρια πιστονιού:** Ελεύθερα.

**(ιβ) Κινητήρας – άλλα στοιχεία:** Οι βάσεις είναι ελεύθερες. Ο ανεμιστήρας του ψυγείου και η αντλία νερού μπορούν να τροποποιηθούν, αντικατασταθούν ή καταργηθούν.

Δεν υπάρχει περιορισμός στην αντλία βενζίνης σε ό,τι αφορά τον αριθμό, τον τύπο, τη θέση και την παροχή. Σε κάθε περίπτωση, δεν επιτρέπεται να τοποθετείται στο χώρο των επιβατών.

Η κλίση και η θέση του κινητήρα στο χώρο του είναι ελεύθερα, με την προϋπόθεση ωστόσο ότι οι απαιτούμενες τροποποιήσεις δεν ξεπερνούν όσα ορίζονται στα άρθρα 261 (β), (ιβ), (ιγ) και (ιδ).

**(ιγ) Μετάδοση:** Οι αναγνωρισμένες σχέσεις, περιλαμβάνοντας και αυτές, που έχουν τελικά αναγνωριστεί στην Ομάδα 1, μπορούν να ανακατευτούν, με την προϋπόθεση πως τα γρανάζια δεν συνδυάζονται ώστε να αποτελούν ένα γρανάζι. Ο αριθμός των σχέσεων πρέπει να διατηρηθεί. Το αρχικό σύστημα συγχρονισμού πρέπει να διατηρηθεί.

Οι φουρκέτες επιλογής μπορούν να ενισχυθούν με την προσθήκη υλικού, κατ' εξαίρεση του άρθρου 261 (β).

Οι βάσεις είναι ελεύθερες. Η θέση και ο τύπος του λεβιέ αλλαγής είναι ελεύθερα. Η αρχή λειτουργίας της λίπανσης του κιβωτίου πρέπει να διατηρείται. Ωστόσο, μία ψυκτική διάταξη για το λάδι του κιβωτίου επιτρέπεται (αντλία κυκλοφορίας και ψυγείο).

Για αυτοκίνητα με αυτόματο κιβώτιο, υπάρχει πλήρης ελευθερία ως προς τις σχέσεις, με την προϋπόθεση πως δεν αλλάζει ο αριθμός τους. Ο μετατροπέας ροπής είναι ελεύθερος.

**Διαφορικό:** Η στήριξη είναι ελεύθερη. Οι σχέσεις διαφορικού πρέπει να είναι αναγνωρισμένες. Επιτρέπεται η τοποθέτηση διαφορικού περιορισμένης ολίσθησης ή πλήρως μπλοκαρισμένου διαφορικού, με την προϋπόθεση ότι μπορεί να χωρέσει στη θήκη του διαφορικού, χωρίς να επιβάλλει τροποποίηση, που δεν επιτρέπεται στην παράγραφο (β). Όλοι οι άξονες μετάδοσης και οι σύνδεσμοι μεταξύ του κινητήρα και των τροχών είναι ελεύθεροι.



Η αρχή λειτουργίας της λίπανσης του διαφορικού πρέπει να διατηρείται. Ωστόσο, μία ψυκτική διάταξη για το λάδι του κιβωτίου επιτρέπεται (αντλία κυκλοφορίας και ψυγείο). Πλήρης ελευθερία υπάρχει σε ό,τι αφορά τροχαλίες και ιμάντες για μεταδόσεις βασισμένες σε ιμάντες.

**Συμπλέκτης:** Ο συμπλέκτης είναι ελεύθερος, με την προϋπόθεση πως έχει τον ίδιο αριθμό δίσκων με το συμπλέκτη σειράς παραγωγής και πως διατηρούνται η αρχική καμπάνα του συμπλέκτη και ο σφόνδυλος (βολάν).

**(ιδ) Ανάρτηση:** Επιτρέπεται η τροποποίηση των αρχικών μερών της ανάρτησης σύμφωνα με τις προδιαγραφές του άρθρου 261 (β). Η προσθήκη ή η κατάργηση μίας αντιστρεπτικής ράβδου επιτρέπεται. Η αντιστρεπτική ράβδος δεν μπορεί να παίζει άλλο ρόλο στην ανάρτηση.

Το υλικό και οι διαστάσεις των κυρίων ελατηρίων είναι ελεύθερα, με τον όρο πως παραμένουν μοναδικά στη λειτουργία τους.

Η προσθήκη βοηθητικών ελατηρίων επιτρέπεται, με την προϋπόθεση πως το αρχικό κύριο ελατήριο διατηρείται απαράλλακτο.

Τα σημεία στήριξης των αμορτισέρ μπορούν να ενισχυθούν.

Η τοποθέτηση συνδέσμων διαφορετικού τύπου ή / και υλικού επιτρέπεται. Τα σημεία στήριξης της ανάρτησης πρέπει να παραμείνουν στην αρχική τους θέση.

**(ιε) Σύστημα διεύθυνσης:** Η σχέση διεύθυνσης είναι ελεύθερη, με την προϋπόθεση πως διατηρείται το αρχικό κουτί του συστήματος. Η υποβοήθηση μπορεί να αποσυνδεθεί.

**(ιστ) Τροχοί και ζάντες:** Ελεύθεροι, με την προϋπόθεση πως η τοποθέτησή τους γίνεται σε πλήρη συμμόρφωση με το άρθρο 255 (δ) και ο πλήρης τροχός (άρθρο 252 (ι)), σε σχέση με τον κυλινδρισμό, έχει πλάτος που δεν υπερβαίνει τις ακόλουθες διαστάσεις:

Εως 1300 cc:	9"
Εως 1600 cc:	10,5"
Εως 2000 cc:	11,5"
Εως 3000 cc:	13"
Εως 5000 cc:	14"
Εως 6000 cc:	15"
Πάνω από 6000 cc:	16"

Επιπλέον, οι τέσσερις τροχοί ενός αυτοκινήτου πρέπει πάντοτε να έχουν την ίδια διάμετρο. Η ρεζέρβα δεν είναι υποχρεωτική. Ωστόσο, αν υπάρχει, πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένη, να μην καταλαμβάνει το χώρο του οδηγού ή του συνοδηγού και να μη συνεπάγεται τροποποιήσεις της εξωτερικής όψης του αμαξώματος.

Το μετατρόχιο είναι ελεύθερο.

**(ιζ) Ηλεκτρικό σύστημα – Εξοπλισμός φωτισμού:** Ελεύθερος. Ωστόσο, για αγώνες σε ανοικτούς δρόμους, το αυτοκίνητο πρέπει να συμμορφώνεται με τους αστυνομικούς κανονισμούς της χώρας του αγώνα ή με τη διεθνή σύμβαση για την κυκλοφορία (άρθρο 255 (ι)).

Επιτρέπεται η αντικατάσταση ενός παραλληλόγραμου προβολέα με δύο κυκλικούς, τοποθετημένους σε μια βάση, που αντιστοιχεί στις διαστάσεις του ανοίγματος, κλείνοντας τελείως το τελευταίο.

Η ελευθερία για τα φωτιστικά σώματα έχει να κάνει με την αντικατάσταση ή τροποποίησή τους αλλά δεν επιτρέπεται απλά την κατάργησή τους. Ο αριθμός των προβολέων πρέπει να είναι ζυγός. Ο ελάχιστος εξοπλισμός φωτισμού πρέπει να είναι σε κανονική λειτουργική κατάσταση καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα. Δύο φώτα stop είναι υποχρεωτικά.

Η θέση της μπαταρίας είναι ελεύθερη. Δεν πρέπει να τοποθετείται στο χώρο των επιβατών. Σε περίπτωση που η μπαταρία τοποθετείται μέσα στο θάλαμο των επιβατών στη σειρά παραγωγής, μπορεί να παραμείνει εκεί, με την προϋπόθεση πως είναι επαρκώς προστατευμένη.

**(ιη) Ηλεκτρικό σύστημα – Εξαρτήματα κινητήρα:** Επιτρέπεται η αντικατάσταση ενός δυναμό με μία γεννήτρια και αντίστροφα. Οι βραχίονες στήριξης και η τροχαλία του στροφαλοφόρου είναι ελεύθερα. Η γεννήτρια μπορεί να τεθεί εκτός λειτουργίας ή να αφαιρεθεί. Το σύστημα ανάφλεξης είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση πως η αντικατάσταση ή η τροποποίησή του δεν αλλάζουν τα μηχανικά μέρη πέραν όσων επιτρέπονται από το άρθρο 258 (ε). Δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση διπλού συστήματος ανάφλεξης, εκτός και αν είναι αναγνωρισμένο με ελάχιστο αριθμό παραγωγής ίσο με τον ελάχιστο αριθμό παραγωγής του βασικού δελτίου αναγνώρισης.

Ο κατασκευαστής και ο τύπος της μίζας είναι ελεύθερα.

**(ιθ) Δεξαμενές καυσίμου και ψυγεία νερού:** Η χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμου είναι ελεύθερη μέχρι του ορίου που ορίζεται στο άρθρο 255 (ζ).

Η δεξαμενή καυσίμου μπορεί να αντικατασταθεί είτε από μία δεξαμενή καυσίμου αναγνωρισμένη από τον κατασκευαστή σύμφωνα με το άρθρο 261 (κε) (στη θέση, που προέβλεψε ο κατασκευαστής κατά την αναγνώριση αυτής της δεξαμενής καυσίμου) είτε μια δεξαμενή καυσίμου αναγνωρισμένη από τη ΔΟΑ (ελάχιστη προδιαγραφή FT-3). Αν η αρχική δεξαμενή διατηρηθεί, η θέση της μπορεί να αλλάξει μόνο σε συμφωνία με το άρθρο 255 (ζ).

Σε περίπτωση που η δεξαμενή καυσίμου και η διάταξη πλήρωσης βρίσκονται στο χώρο αποσκευών, πρέπει να παρέχεται μια διόδος στο χαμηλότερο σημείο για καύσιμο που κατά λάθος χύθηκε στο χώρο αυτό.

Η θέση και οι διαστάσεις της οπής πλήρωσης και της τάπας μπορούν να αλλάξουν με την προϋπόθεση πως η νέα διάταξη δεν εξέρχει πέραν της γραμμής του αμαξώματος και προστατεύει από διαρροή καυσίμου στο εσωτερικό του αυτοκινήτου.

Υπάρχει πλήρης ελευθερία ως προς το ψυγείο νερού και τη χωρητικότητά του. Η θέση του μπορεί να αλλάξει, με την προϋπόθεση πως δεν προκύπτει κάποια τροποποίηση είτε στο εξωτερικό είτε στο εσωτερικό (θάλαμος επιβατών) του αμαξώματος.

**(κ) Σύστημα πέδησης:** Είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση διπλής αντλίας (τρόμπας) φρένων ή οποιουδήποτε συστήματος παράγει ταυτόχρονη επενέργεια στους 4 τροχούς και ξεχωριστή στους 2 τροχούς.

Οι δίσκοι μπορούν να αλλαχθούν από άλλους, με την προϋπόθεση πως η επιφάνεια τριβής δεν αλλάζει. Το ίδιο ισχύει και για τα τύμπανα (ταμπούρα).

Η αλλαγή δίσκων με ταμπούρα και αντίστροφα δεν επιτρέπεται.

Οι σιαγόνες είναι ελεύθερες. Οι πλάκες υποστήριξης μπορούν να τροποποιηθούν και να εφοδιαστούν με ανοίγματα αερισμού. Οι ασπίδες προστασίας μπορούν να τροποποιηθούν ή να καταργηθούν. Αεραγωγοί ψύξης μπορούν να προστεθούν, με την προϋπόθεση πως δεν τροποποιείται το αμάξωμα.

Η προσθήκη ή η κατάργηση της υποβοήθησης (σέρβο) επιτρέπεται.

Δεν επιτρέπεται η τροποποίηση των δαγκανών των δισκόφρενων. Μπορούν μόνο να αντικατασταθούν με δαγκάνες αναγνωρισμένες κανονικά σύμφωνα με το άρθρο 260 (κε).

Ένα σύστημα ψύξης των φρένων με τη χρήση ενός πρόσθετου υγρού μπορεί να αναγνωριστεί χωρίς ελάχιστο αριθμό παραγωγής. Το χρησιμοποιούμενο υγρό μπορεί να είναι μόνο νερό.

**(κα) Καλώδια και σωληνώσεις:** Επιτρέπεται να τροποποιηθεί εντελώς η διάταξη, η θέση και τα υλικά όλων των καλωδίων και σωληνώσεων για πέρασμα ρευστών (αέρας, νερό, καύσιμο, ηλεκτρικά ρεύματα κτλ. Περιλαμβανομένου του συστήματος ανάρτησης)

Οι σωληνώσεις καυσίμου και υγρών υψηλής θερμοκρασίας και οι αεραγωγοί δεν πρέπει να περνούν από το θάλαμο των επιβατών, εκτός και αν αυτή η τοποθέτηση υπάρχει στη σειρά παραγωγής. Σε όλες τις περιπτώσεις, αυτές οι σωληνώσεις πρέπει να προστατεύονται αποτελεσματικά.

**(κβ) Ελατήρια:** Οποιοδήποτε ελατήριο, περιλαμβανομένης της έδρασής του, μπορεί να τροποποιηθεί ή να αντικατασταθεί από άλλο παρόμοιου τύπου (πχ. φύλλο σούστας, ελικοειδές ελατήριο κτλ.) εκτός της περίπτωσης της ανάρτησης, όπου ισχύει το άρθρο 261 (ιδ). Η αρχική του θέση πρέπει να διατηρείται.

**(κγ) Αμάξωμα - Πλαίσιο:** Απαγορεύεται οποιοδήποτε ελάφρωμα ή τροποποίηση δεν επιτρέπεται σαφώς. Επιτρέπεται οποιαδήποτε ενίσχυση. Τα μπροστινά καθίσματα και οι βάσεις τους μπορούν να αντικατασταθούν.

Επιτρέπεται η αφαίρεση της διάταξης των πίσω καθισμάτων και του καθίσματος του συνοδηγού, Ωστόσο, αν η διάταξη των πίσω καθισμάτων αφαιρεθεί, τα αυτοκίνητα πρέπει να διαθέτουν μεταξύ του θαλάμου επιβατών και του χώρου αποσκευών παραμένει ένα συμπαγές μεταλλικό άφλεκτο και στεγανό διαχωριστικό, το οποίο θα διαχωρίζει το χώρο των επιβατών από το χώρο του κινητήρα και τη δεξαμενή καυσίμου.

Δεν επιτρέπεται η διαμήκης μετακίνηση της εμπρόσθιας θέσης πίσω από το κατακόρυφο επίπεδο που ορίζεται από την εμπρόσθια άκρη της αρχικής πίσω θέσης.

Επιτρέπεται η αφαίρεση εξωτερικών διακοσμητικών ταινιών.

Επιτρέπεται η τοποθέτηση αεροτομών (σπόιλερ) στο μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου κάτω από το οριζόντιο επίπεδο που ορίζεται από τα κέντρα των τροχών. Σε κάθε περίπτωση, αυτές οι αεροτομές δεν μπορούν να εξέχουν από την περίμετρο του αυτοκινήτου, όπως φαίνεται από πάνω.

Όλα τα αναγνωρισμένα παράθυρα και οι μηχανισμοί κίνησής τους πρέπει να διατηρηθούν. Το αρχικό πίσω παρ-μπριζ πρέπει επίσης να διατηρηθεί. Μη ορατό μονωτικό υλικό μπορεί να αφαιρεθεί. Ταπετσαρίες του θαλάμου επιβατών, των πλαϊσίων των θυρών κτλ., τα οποία κανονικά προβλέπονται για τα αυτοκίνητα της σειράς παραγωγής, μπορούν να ελαφρωθούν αλλά όχι να αφαιρεθούν. Η αρχική όψη του εσωτερικού πρέπει να διατηρηθεί. Επιτρέπεται επίσης να αφαιρεθεί το ντουλαπάκι του συνοδηγού και οι μοκέτες.

Επιτρέπεται το άνοιγμα των φτερών με χτύπημα, εντός των ορίων που προβλέπονται από το άρθρο 261 (κστ) (επεκτάσεις φτερών).

Σε περίπτωση, που η τοποθέτηση ενός συστήματος ασφάλειας, το οποίο απαιτείται από τους κανονισμούς (πχ. διπλό κύκλωμα φρένων), συνεπάγεται την τροποποίηση δομικών στοιχείων, αυτή η τροποποίηση πρέπει να είναι κανονικά αναγνωρισμένη (χωρίς ελάχιστο αριθμό παραγωγής).

**Επιπλέον στερεώσεις:** Το λιγότερο δύο στερεώσεις, που να λειτουργούν από έξω, είναι υποχρεωτικές για το καπό του κινητήρα και του χώρου των αποσκευών.

Σε περίπτωση που η τροποποίηση αυτή θεωρηθεί τροποποίηση του αμαξώματος, πρέπει να είναι αναγνωρισμένη από τον κατασκευαστή, χωρίς ελάχιστο αριθμό παραγωγής.

Επιπλέον, για όλους τους αγώνες σε κλειστούς δρόμους, οι αγωνιζόμενοι πρέπει να απενεργοποιήσουν τους αρχικούς μηχανισμούς των καπό και την ασφάλεια, αν υπάρχει. Σε ανοικτούς δρόμους, αυτό το μέτρο αφήνεται στην ευχέρεια των αγωνιζομένων.

**Προφυλακτήρες:** Η αλλαγή προφυλακτήρων δεν επιτρέπεται πλέον στα ράλι.

Οι προφυλακτήρες που δεν είναι μέρος του αμαξώματος μπορούν να αφαιρεθούν για αγώνες μόνο σε κλειστές πίστες. Ωστόσο, τα στηρίγματά τους δεν μπορούν να εξέχουν από το αμάξωμα.

Το υλικό από το οποίο είναι κατασκευασμένοι προφυλακτήρες – μέρη του αμαξώματος μπορεί να αλλάξει, με την προϋπόθεση οι νέοι προφυλακτήρες να έχουν το ίδιο σχήμα και διαστάσεις, όπως οι αρχικοί και να μην είναι βαρύτεροι.

**(κδ) Σύστημα θέρμανσης:** Επιτρέπεται η αφαίρεση των θερμαντικών σωμάτων και των εξαρτημάτων τους, με την προϋπόθεση πως διασφαλίζεται το ξεθάμπωμα του παρ-μπριζ και του πίσω παρ-μπριζ, αν παρέχονται στη σειρά παραγωγής.

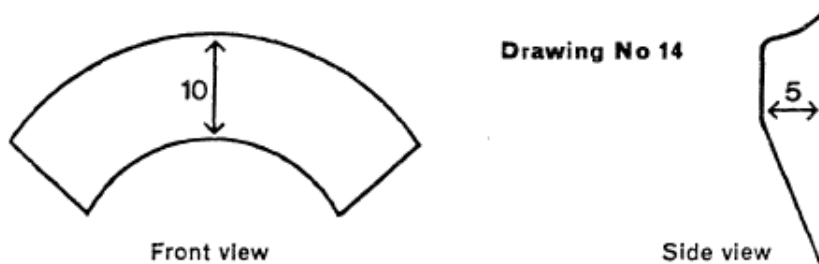
**(κε) Παραλλαγή εξοπλισμού που μπορεί να αναγνωριστεί χωρίς ελάχιστη παραγωγή:**

(Αυτή η παράγραφος πρέπει να εφαρμοστεί σύμφωνα με τα άρθρα 259, 260 και 261)

- Ενισχυμένα τμήματα ανάρτησης και εμπρός / πίσω άξονες, με την προϋπόθεση πως είναι τελείως εναλλακτά με τα αρχικά τμήματα και πως τα σημεία στήριξης στο πλαίσιο παραμένουν στην αρχική τους θέση και δεν αλλάζει η κινηματική της ανάρτησης
- Διαφορετικό ταμπλό
- Φρένα – δαγκάνες φρένων (τα φρένα μπορούν να είναι διαφορετικού τύπου) και διατάξεις ψύξης φρένων
- Δεξαμενές καυσίμου
- Ράβδοι συστήματος διεύθυνσης
- Υποβοήθηση συστήματος διεύθυνσης (άρθρο 261 (ιε))

**(κστ) Ελεύθερος εξοπλισμός ο οποίος δε χρειάζεται να αναγνωριστεί:**

- Προστασίες κάτω από το αμάξωμα
- Επεκτάσεις φτερών. Απλές αψίδες τουλάχιστον 120° και μέγιστου πλάτους 5 cm και μέγιστου ύψους 10 cm, από ελεύθερο υλικό.  
Αυτές οι επεκτάσεις φτερών θα καλύπτουν το άνοιγμα του πίσω τροχού κατά τουλάχιστον 60° σε σχέση



με την κατακόρυφο που περνάει από την πλήμνη:  
Εμπρός όψη

Πλάγια όψη

Η μέτρηση του μέγιστου πλάτους πρέπει να γίνει στην κατακόρυφο, που περνάει από το κέντρο των πλημνών. Επιτρέπεται να κοπεί το αρχικό φτερό κάτω από την επέκταση.

Επιτρέπονται υδραυλικοί γρύλλοι εγκατεστημένοι στο αυτοκίνητο, αν σέβονται εξ' ολοκληρου το άρθρο 261 και ιδιαίτερα το να μην τροποποιηθούν καθ' οποιονδήποτε τρόπο το πλαίσιο ή ο θάλαμος επιβατών.

**Άρθρο 262: Ορισμός**

Αυτοκίνητα με τουλάχιστον δύο θέσεις, κατασκευασμένα σε μικρής κλίμακας σειρά παραγωγής, για οδηγούς που αναζητούν τη βέλτιστη δυνατή απόδοση ή / και τη μεγαλύτερη άνεση.

**Άρθρο 263: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων**

Τα αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 1000 μονάδων ίδιων στα πάντα (εκτός αν υπάρχουν σχετικές άδειες, βλ. παρακάτω άρθρο 264) σε μία περίοδο όχι περισσότερων από 12 συνεχείς μήνες και να διαθέτουν τουλάχιστον 2 θέσεις.

**Άρθρο 264: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις**

Ακριβώς τα ίδια με τα οριζόμενα στην Ομάδα 1 (αυτοκίνητα τουρισμού σειράς παραγωγής) (βλ. άρθρο 258).

**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΜΕΓΑΛΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΟΜΑΔΑ 4)****Άρθρο 265: Ορισμός**

Αυτοκίνητα με τουλάχιστον δύο θέσεις, κατασκευασμένα σε μικρής κλίμακας σειρά παραγωγής και τα οποία μπορούν να υπόκεινται σε τροποποιήσεις με σκοπό να είναι καταλληλότερα προσαρμοσμένα στον ανταγωνισμό. Αυτή η Ομάδα επίσης περιλαμβάνει αυτοκίνητα που προέρχονται από εκείνα που έχουν αναγνωρισθεί στην Ομάδα 3 (αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού σειράς παραγωγής) και έχουν τροποποιηθεί πέραν των ορίων που επιτρέπονται για την Ομάδα 3.

**Άρθρο 266: Ελάχιστη παραγωγή και αριθμός θέσεων**

Τα ειδικά αυτοκίνητα μεγάλου τουρισμού πρέπει να έχουν παραχθεί σε ποσότητα τουλάχιστον 400 μονάδων σε ένα διάστημα που δεν υπερβαίνει τους 24 συνεχείς μήνες και να διαθέτουν τουλάχιστον 2 θέσεις.

**Άρθρο 267: Επιτρεπόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις**

Ακριβώς τα ίδια με τα οριζόμενα στην Ομάδα 2 (αυτοκίνητα τουρισμού) (βλ. άρθρο 261), με την εξαίρεση των ακόλουθων βαρών (άρθρο 255 (η)):

Εως 500 cc:	495 Kg	Εως 3500 cc:	1005 Kg
Εως 600 cc:	535 Kg	Εως 4000 cc:	1075 Kg
Εως 700 cc:	570 Kg	Εως 4500 cc:	1120 Kg
Εως 850 cc:	615 Kg	Εως 5000 cc:	1170 Kg
Εως 1000 cc:	655 Kg	Εως 5500 cc:	1225 Kg
Εως 1150 cc:	670 Kg	Εως 6000 cc:	1270 Kg
Εως 1300 cc:	700 Kg	Εως 6500 cc:	1310 Kg
Εως 1600 cc:	740 Kg	Εως 7000 cc:	1340 Kg
Εως 2000 cc:	810 Kg	Εως 7500 cc:	1365 Kg
Εως 2500 cc:	880 Kg	Εως 8000 cc:	1380 Kg
Εως 3000 cc:	945 Kg	Πάνω από 8000 cc:	1465 Kg