



RACB Rally Criterium

Technisch reglement 2010

A/ ALGEMEENHEDEN

De wagens die wensen deel te nemen aan het Belgisch Rally Criterium moeten minimum voldoen aan de geldende technische voorschriften van VAS of ASAF, en aan de voorschriften opgenomen in onderstaand reglement.

De bemanning is verantwoordelijk voor het bewijzen van de conformiteit van zijn wagen. Om te bepalen of een wagen conform is aan het reglement, kunnen zowel de bemanning als RACB Sport de technische gegevens van de fabrikant gebruiken, alsook alle officiële gegevens van de sportieve overheid.

De wagens moeten conform blijven aan hu gele boekje van pre-keuring.

Een wagen, die te gevaarlijk bevonden wordt door zijn vermogen of zijn constructie en/of zijn wijzigingen, zal uitgesloten worden van inschrijving of deelname in het kader van het RACB Rally Criterium, en dit zonder kennisgeving.

Elke wijziging, zelfs als deze niet expliciet verboden is en die niet overeenkomt met de geest van dit reglement, welke de preparatie kosten van de wagen overdreven zouden doen toenemen, zijn verboden zonder kennisgeving door de Technische Commissie van RACB Sport.

Vanaf 2010 zal het technisch wedstrijdpaspoort (Groen Boekje) vervangen worden door een fiche, welke zal gekleefd worden in het Attest voor competitiewagens (Geel Boekje).

Deze fiche zal geleverd worden op vertoon van het oude Groen Boekje.
De nieuwe Geel Boekjes zullen automatisch geleverd worden met deze fiche.

Het ontbreken van deze fiche in het Attest voor competitiewagens tijdens de technische controle kan leiden tot startweigering. Het opzettelijk vervalsen van dit document zal aanzien worden als fraude, en zal als gevolg hiervan bestraft worden met een geldboete van 150 €.

De Franse tekst van dit Technische Reglement vormt de definitieve tekst waarop men zich zal beroepen in geval van betwisting over de interpretatie. De titels van dit document worden alleen uit zorg voor de leesbaarheid vermeld en maken geen deel uit van huidig Technisch Reglement.

B/ MODIFICATIES & TOEVOEGINGEN Toegestaan of verplicht

De geldende artikelen 251, 252 en 253 van Bijlage J FIA blijven van toepassing, maar de artikelen van dit huidig reglement zijn doorslaggevend.

Iedere bout, moer of schroef van de wagen, mag vervangen worden door gelijk welke bout, moer of schroef, op voorwaarde dat deze behoort tot dezelfde materiaal familie, van dezelfde diameter als het origineel onderdeel is en gelijk welk blokkeermethode bevat (rondsel, contra moer, enz.)

De volgende materialen zijn verboden: magnesium, keramiek en titanium (behalve indien origineel voorzien).

Elke wijziging is verboden als deze niet uitdrukkelijk toegestaan is door het huidige reglement. Een wijziging die wordt/werd toegestaan mag een wijziging die niet toegestaan is, niet in de hand werken.

De wagens moeten strikte seriewagens zijn, al of niet identificeerbaar door de gegevens duidelijk omschreven in de homologatie fiche, het technische paspoort van RACB Sport of de respectievelijke technische reglementen.

Enkel de werken nodig voor het normale onderhoud van de wagen of voor het vervangen van stukken beschadigd door slijtage of door ongeval, zijn toegelaten. De beperkingen van de toegelaten veranderingen en montages zijn duidelijk omschreven in de technische reglementen. Buiten deze duidelijke toelatingen, mag een door slijtage of door ongeval beschadigd onderdeel enkel worden vervangen door een onderdeel, identiek of equivalent aan het beschadigde stuk.

C/ VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN

C.1. Veiligheid, piloten

C.1.1. Helmen

De helmen moeten voldoen aan onderstaande normen :

* FIA 8860-2004



* Snell SA 2005

* Snell SA 2000



* SFI 31.1A

* SFI 31.2A



* BS6658-85 type A/FR



C.1.2. Race kledij

De race kledij (race-overall, balaclava) alsook de schoenen en handschoenen moeten minimum voldoen aan de norm **FIA 8856-2000**.



De lijst van gehomologeerde race kledij is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site : www.fia.com

Het ondergoed zal van het type brandvrij moeten zijn. Het dragen van brandvrij ondergoed (bovenste gedeelte) volgens de FIA norm 8856-2000 is ten stelligste aangeraden en deze norm zal verplicht zijn vanaf 01/01/2011.

C.1.3. Hoofd en hals beschermingsysteem

Het hoofd en hals beschermingsysteem (HANS®), is ten sterkste aangeraden en zal verplicht zijn vanaf 01/01/2011 voor alle RACB wedstrijden.

De lijst van FIA goedgekeurde hoofd en hals beschermingsysteem systemen (HANS®) en helmen is op de technische lijst nr. 29 terug te vinden.

- De verbindingsriemen ('Tether') moeten voorzien zijn van het FIA label 8858-2002.
- De helm moet voorzien zijn van bevestigingspunten ('Tether anchors') met de FIA code 8858-2002 en de bijhorende FIA hologramsticker.

Tot hiertoe biedt geen enkel systeem een volledige beveiliging bij ongevallen, maar meerdere studies hebben aangetoond dat een HANS®-beveiliging het risico op hoofd-, nek- en ruggengraatkwetsuren sterk vermindert. Iedere piloot moet uit de beschikbare modellen zorgvuldig het systeem kiezen dat hem het beste past.

C.2. Veiligheid, aan boord

C.2.1. Veiligheidskooi (rolkooi)

De veiligheidskooi moet bijdragen tot en tot stand gebracht worden op dergelijke wijze dat, na een correcte montage, ze de vervorming van het koetswerk verhindert. De noodzakelijke kenmerken van de veiligheidskooi zijn een verzorgde constructie die bijdraagt tot het aanbrengen in de wagen, met goede bevestigingen en een verzorgde goed aansluitende montage met het koetswerk, zoals beschreven in art. 253-8 Bijlage J van het huidige FIA reglement. De buizen van de veiligheidskooi mogen geen vloeistoffen vervoeren. Een veiligheidskooi mag geen andere functie uitvoeren dan zijn originele functie.

Het reglement "veiligheidskooi" is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site : www.fia.com

Op plaatsen waar de helm van piloot of copiloot, zittend en ingesnoerd in zijn zetel, vatbaar is voor aanraking met de veiligheidskooi, is een FIA gehomologeerde bescherming, met standaard 8857-2001 type A verplicht.

C.2.2. Stoel

De stoel moet verplicht van het type competitie kuipzetel zijn, gehomologeerd FIA (norm 8855/1999 of 8862/2009) en mag niet gewijzigd worden.

De geldigheid is beperkt tot 5 jaar, beginnende van de fabricatie datum vermeld op het verplicht etiket.

Een aanvullende verlenging van maximum 5 jaar kan verleend worden door RACB Sport en moet vermeld worden in het technisch wedstrijdpasspoort. Een grondige inspectie van de kuipzetel zal vóór iedere wedstrijd plaatvinden.

De montage van de zetel moet gebeuren door minstens vier (4) bouten M8 met minimale kwaliteit van 10.9.

De originele stoelsteunen mogen weggelaten worden. In dit geval moeten gehomologeerde stoelsteunen met de kuipzetel gebruikt worden, tenzij deze voldoen aan artikel 253-16 van de Bijlage J FIA.

De lijst van gehomologeerde stoelen is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site : www.fia.com

C.2.3. Veiligheidsgordels

Veiligheidsgordels, FIA gehomologeerd welke voldoen aan artikel 253-6 Bijlage J FIA zijn verplicht en mogen de geldigheidsdatum niet overschrijden.

De lijst met gehomologeerde veiligheidsgordels is beschikbaar op simpele aanvraag bij RACB Sport of via de site : www.fia.com

C.2.4. Blusapparaat

Elke wagen moet minstens uitgerust zijn met één of twee manuele brandblussers met een totale capaciteit van 3 kg bluspoeder of 2.4 liter AFFF. Een FIA gehomologeerd brandblussysteem en één of twee manuele brandblussers, waarvan de specificaties voldoen aan artikel 253-7 Bijlage J FIA zijn eveneens toegestaan en tenzeerste aangeraden.

De volgende informatie moet zichtbaar afgebeeld zijn op elke blusapparaat:

- inhoud
- type van product
- gewicht of volume
- datum van nazicht, deze datum mag niet ouder zijn dan twee jaar na de vuldatum of na het vorige nazicht, of mag de einddatum niet overschrijden

Elk brandblusapparaat moet goed beschermd worden. Zijn bevestigingen moeten een vertraging van 25 G kunnen weerstaan.

Enkel metalen sluitingen met snelle ontkoppeling en met minimum twee metalen riemen zijn toegelaten.

De piloot, zittend en ingesnoerd in de zetel, moet zijn blusapparaat kunnen activeren.

C.2.5. Stroom- Spanningsverbreker

De verbreker moet alle elektrische kringen verbreken (batterij, alternator of dynamo, verlichting, verklikkers, ontsteking, elektrische bedieningen, enz.) en moet eveneens de motor stoppen.

De verbreker moet een vonkvrij model zijn, en moet bediend kunnen worden van binnen en buiten de wagen. Vanbuiten moet de bediening zich bevinden onder de voorruit montuur, aan de pilootzijde. Ze wordt duidelijk aangegeven door een rode vonk in een blauwe driehoek met witte rand van minstens 12 cm.

C.2.6. Vensters/ruiten

De voorruit moet gemaakt zijn uit gelaagd glas.

Indien de zijruiten gemaakt zijn uit glas, is het gebruik van een doorzichtige en kleurloze veiligheidsfilm op de zijruiten verplicht. Hun dikte mag niet meer zijn dan 100 micron.

De zijruiten en achterrait mogen vervangen worden door stevig transparant materiaal met een minimum dikte van 5 mm (type Lexan 400 is aangeraden), conform aan de technische reglementen VAS-ASAF, uitsluitend in divisie 3 en 4.

C.2.7. Brandstoftank

De originele brandstoftank mag gebruikt worden.

De originele brandstoftank mag worden vervangen door minstens een door de FIA gehomologeerde FT3-tank – een rubberen zak – of FT3-1999-tank, en moet beantwoorden aan de FIA voorschriften van art. 253-14.

- Deze brandstoftank zal voorzien zijn van een gedrukte code die de naam van de fabrikant vermeldt, evenals de specificaties volgens welke de tank is gebouwd en de fabricatiedatum.
- Deze gedrukte code dient gemakkelijk verifieerbaar te zijn.
- Geen enkele rubberen zak zal langer gebruikt mogen worden dan 5 jaar na de datum van fabricatie, uitgezonderd deze die geïnspecteerd en opnieuw gecertificeerd werd door de fabrikant en dit voor een verlenging tot maximaal 2 jaar. De andere FIA gehomologeerde brandstoftanks mogen de gedrukte einddatum niet overschrijden.

Een andere brandstoftank, voor dit doel ontworpen, kan eveneens toegelaten worden, op voorwaarde voorzien te zijn van veiligheidsschuim, en een drukattest afgeleverd door een erkende organisatie.

De tank moet geplaatst worden in de bagageruimte of op de originele plaats.

De verplaatsing van de tank mag geen aanleiding geven tot andere wijzigingen, gewichtbesparing of versterkingen, maar de opening ontstaan door de weglating van de originele tank mag afgesloten worden door een paneel.

De brandstoftank moet op een permanente manier bevestigd worden d.m.v. een metalen inklemsysteem.

De aanduiding van het brandstofniveau mag enkel gebeuren door een interne indicator. Een uitwendige aanduiding door middel van een transparante slang of buisje is verboden tenzij deze volledig beschermd is door een metalen protectie en bevestigd door middel van een werktuig. Deze protectie zal uitgevoerd worden door materiaal met een minimum dikte van 4 mm en ten minste 40 mm van deze aanduiding gelegen. Deze protectie kan eventueel voorzien worden van een “venster” van maximum 15 mm breed. De RACB behoudt zich het recht om een brandstoftank te weigeren indien deze protectie als onvoldoende beschouwd wordt.

Indien de brandstofpomp(en) zich in de kofferruimte bevind(t)(en), moet(en) deze gescheiden worden van de cockpit door een waterdicht en vuurbestendig tussenschot.

C.2.8. Trekogen

Een voorste en achterste trekoog zijn verplicht en moeten:

- Stevig zijn, gemaakt uit staal, onbreekbaar en een dikte van 5 mm.
- Afgerond zijn, zodat het de riemen van de marshals niet beschadigt of doorsnijdt.
- Stevig bevestigd zijn aan het chassis
- Zich bevinden binnen de omtrek van het koetswerk, gezien van boven.
- Gemakkelijk herkenbaar zijn en geschilderd zijn in geel, oranje of rood.
- Het trekken van de wagen toelaten.

Bovendien dient de precieze plaats van deze trekogen aangeduid te worden door een pijl in een contrasterende kleur.

D/ TECHNISCHE OMSCHRIJVING EN VOORSCHRIFTEN

ARTIKEL D.1 : DEFINITIE – OMSCHRIJVING

De wagens zullen ingedeeld worden in de bestaande **Nationale Klassen**:

Indien een wagen, door zijn constructie, niet direct kan ondergebracht worden in één van deze nationale klassen, behoort het de Technische Commissie toe, deze wagen eventueel te plaatsen in een klasse die er het dichtst bij aanleunt.

Groep N: FIA gehomologeerde wagens die conform blijven aan hun FIA homologatie in Groep N en conform aan art. 254 van Bijlage J FIA 2007.

Groep A: FIA gehomologeerde wagens die conform blijven aan hun FIA homologatie in Groep A en conform aan art. 255 van Bijlage J FIA 2005. WRC's worden niet toegelaten.

Groep Retro:

- Uit-gehomologeerde wagens, waarvan hun FIA homologatie vervallen is.
- Wagens met goedkeuring van RACB Sport, mits in het bezit van een technisch nationaal paspoort.

Men verstaat hierbij onder uit-gehomologeerde wagens : wagens opgenomen in de FIA lijst en de wagens die opgenomen zijn in de lijst "wagens niet meer gehomologeerd sedert minder dan vier jaar" (in dit geval, moet men begrijpen dat de wagens nog gehomologeerd zijn maar de homologatie zich niet mag verder ontwikkelen) waarvan de geldigheid verstreken is.

Deze wagens mogen veranderen van groep, hetzij A of N, maar moeten behalve hun homologatie fiche eveneens het technisch reglement FIA van de weerhouden groep eerbiedigen en dit van het laatste jaar van de homologatie periode.

Groep M: Toerisme wagens, al of niet gehomologeerd door de FIA, waarvan de motor, versnellingsbak, transmissie of remmen verschillen van de gecommmercialiseerde of gehomologeerde versie.

Toegelaten zijn tweewiel aangedreven wagens met atmosferische motor, beperkt tot 6 cilinders en 3600 cm³.

Groep S: Toerisme wagens conform aan de specificaties van de fabrikant. Toegelaten zijn tweewiel aangedreven wagens met standaard motor, benzine of diesel, beperkt tot 6 cilinders en 3500 cm³.

Toerisme wagens, die voldoen aan een specifiek reglement van een Cup of Challenge en in het bezit van een nationale homologatie, goedgekeurd door RACB Sport.

Toerisme wagens, niet gehomologeerd door de FIA, voorzien van een Europese PVG en niet gewijzigd in vergelijking met de specificaties van het gecommmercialiseerde model behalve de remmen, ophanging en de wijzigingen nodig voor de montage van de veiligheidsuitrusting, zoals opgenomen in het technische reglement van RACB Sport.

Groep GT: "Grand Tourisme" wagens conform aan de originele specificaties van de fabrikant. De toegelaten wagens zijn tweewiel aangedreven wagens met atmosferische motor.

"Grand Tourisme" wagens, al of niet gehomologeerd door de FIA, voorzien van een Europese PVG.

De wagen moet een bestaand model zijn, opgenomen in de catalogus van de fabrikant of zijn vertegenwoordiger, vanaf 1/1/1998.

De klasse GTN staat voor wagens waarvan de motor beperkt is tot 6 cilinders en/of 330 pk (op de technische fiche van de fabrikant).

De wagen mag niet gewijzigd worden in vergelijking met de specificaties van het gecommmercialiseerde model behalve de remmen, ophanging en de veranderingen nodig voor het monteren van de veiligheidsuitrusting, zoals opgenomen in het technische reglement van RACB Sport.

De klasse GTP staat onder het volledig toezicht van RACB Sport, zowel wat model als type GT wagen betreft. Doorgedreven wijzigingen aan transmissie, remmen en ophanging, in vergelijking met de wagens van het type GTN, kunnen toegestaan worden, maar een volledig en gedetailleerd dossier moet overgemaakt worden aan RACB Sport. De wagens worden voorzien van een nationale homologatie RACB Sport, waaraan ze te allen tijde conform moeten aan blijven.

Varia:

De drukgevlude motoren (turbo, compressor) zijn voorzien van een verzegelde 'restrictor' aan de luchtinlaat en hun cilinderinhoud zal vermenigvuldigd worden met een coëfficiënt van 1,7 (benzine) en 1,5 (diesel) voor

- Groep N : 33 mm
- Groep A en Retro : 34 mm

ARTIKEL D.2 : CILINDERINHOUD KLASSEN

De onderstaande Nationale Klassen zijn weerhouden:

N1 - A5 - R 9 - M13 - S17 : Cilinderinhoud tot en met 1400 cm³
N2 - A6 - R 10 - M14 - S18 : Cilinderinhoud meer dan 1400 cm³ tot en met 1600 cm³
N3 - A7 - R 11 - M15 - S19 : Cilinderinhoud meer dan 1600 cm³ tot en met 2000 cm³
N4 - A8 - R 12 - M16 - S20 : Cilinderinhoud meer dan 2000 cm³

en

GTN 21 : Cilinderinhoud tot en met 2000 cm³
GTN 22 : Cilinderinhoud meer dan 2000 cm³ tot en met 3500 cm³
GTN 23 : Cilinderinhoud meer dan 3500 cm³
GTP 24 : Volgens nationale homologatie RACB Sport

ARTIKEL D.3 : GEWICHT

De wagens in *Groep N*, zijn onderworpen aan een minimumgewicht opgenomen in de respectievelijke FIA homologatiefiche.

De wagens in *Groep A / Retro / M en S*, zijn onderworpen aan een minimumgewicht volgens onderstaande schaal in functie van de cilinderinhoud (schaal gedef. in groep A Bijlage J FIA) :

Tot			1400 cm ³ :	840 kg
Vanaf	1401 cm ³	tot	1600 cm ³ :	920 kg
Vanaf	1601 cm ³	tot	2000 cm ³ :	1000 kg
Vanaf	2001 cm ³	tot	2500 cm ³ :	1080 kg
Vanaf	2501 cm ³	tot	3000 cm ³ :	1150 kg
Vanaf	3001 cm ³	tot	3500 cm ³ :	1230 kg

De wagens in *Groep GT*, zijn onderworpen aan een minimumgewicht volgens onderstaande schaal in functie van de cilinderinhoud:

Tot			2000 cm ³ :	900 kg
Vanaf	2001 cm ³	tot	3500 cm ³ :	1100 kg
Vanaf	3501 cm ³			1300 kg

Dit is het reële gewicht van de lege wagen (zonder personen of bagage aan boord), zonder gereedschappen, zonder krik en met maximum één reservewiel. In geval zich 2 reservewielen in de wagen bevinden, zal het tweede verwijderd worden vóór de weging.

Op ieder ogenblik van de meeting, mag een wagen niet minder wegen dan het minimumgewicht. In geval van een geschil tijdens de weging, zal de volledige uitrusting van piloot en copiloot verwijderd worden, inclusief de helmen, maar het bijhorende communicatiesysteem mag in de wagen blijven. Alle vloeistofreservoirs van olie, koeling, remmen, verwarming moeten op hun normale niveau zijn. De reservoirs voor koplampreiniging, voorruitreiniging, remkoeling en waterinjectie moeten geledigd worden.

Het gebruik van ballast is toegestaan volgens de voorwaarden voorzien door artikel 252-2.2 Bijlage J FIA « Algemene Voorschriften ».

Het is toegestaan de wagen op minimumgewicht te brengen door één of meerdere ballasten, op voorwaarde dat het gaat om stevige blokken als een eenheid, bevestigd door gebruik te maken van gereedschap, gemakkelijk te verzegelen, geplaatst op de bodem van de cockpit, zichtbaar en verzegeld door de Technische Commissarissen op vraag van de bemanning.

ARTIKEL D.4 : TECHNISCHE VOORSCHRIFTEN

D.4.1 Uitlaatsysteem

Het uitlaatsysteem moet minstens één demper bevatten, ervoor zorgend dat het geluidsniveau 103 dB niet overschrijdt (meetmethode FIA).

De montage van de uitlaat mag geen wijziging van chassis/koetswerk met zich meebrengen. Extra onderdelen voor de montage van de uitlaat zijn toegestaan.

Het laatste gedeelte van de uitlaat moet zich bevinden binnen de omtrek van de wagen, op minder dan 10 cm van deze omtrek, en achteraan.

Klepbediening door het toerental van de motor zijn verboden alsook elk equivalent systeem dat de afmetingen wijzigt (lengte of doorsnede) van de uitlaat.

D.4.2 Wielen

De volledige wielen moeten zich in het originele koetswerk kunnen plaatsen, t.t.z dat het bovenste gedeelte van het volledige wiel, welk zich verticaal boven het center van de wielnaaf bevindt, moet overdekt worden door het koetswerk bij verticale meting.

De bevestiging van de wielen door middel van bouten mag vrij vervangen worden door een bevestiging door middel van draadpin en moer, op voorwaarde dat het aantal ankerpunten en de draaddiameter behouden blijft.

De diameter van de velg is vrij maar mag 18" niet overschrijden, de maximum breedte van het geheel velg/band is 9".

Lucht extractors op de wielen is verboden.

D.4.3 Banden

De banden moeten een weghomologatie (DOT of E) hebben of FIA gekeurd zijn.

Het gebruik van eender welk middel dat de prestaties van de banden, met een inwendige druk gelijk of kleiner dan de atmosferische druk bewaard, is verboden. Het binnenste van de band (ruimte tussen de velg en de binnenzijde van de band) mag enkel gevuld worden door lucht.

D.4.4 Reservewiel

Eén reservewiel is verplicht.

Het reservewiel mag in de cockpit geplaatst worden, op voorwaarde dat het stevig bevestigd is en dat het zich niet bevindt in de ruimte van de bemanning.

D.4.5 Remsysteem

Het remsysteem met gescheiden dubbel circuit moet behouden blijven zodanig dat een actie van het rempedaal op alle wielen wordt uitgeoefend. In geval van een lek in eender welke leiding of een gebrek/breuk aan het remverdeelsysteem, moet de actie van het rempedaal zich minstens op twee wielen uitoefenen.

Het is toegestaan de hydraulische leidingen te vervangen door leidingen van luchtvaart kwaliteit, voor soepele hydraulische leidingen is hun vervanging verplicht.

D.4.6 Stuurinrichting

Het antidiefstal systeem moet verplicht verwijderd worden, behalve voor de VAS en ASAF Categorie 1 wagens.

D.4.7 Achteruitkijkspiegels

De 2 buitenste achteruitkijkspiegels, rechts en links, zijn verplicht en hebben enkel de functie om achteruit te kijken. Ze moeten een reflecterende oppervlakte hebben van 90 cm² elk.

D.4.8 Batterij

Het merk en de inhoud van de batterij(en) zijn vrij. Elke batterij moet stevig bevestigd en afgedekt worden, op dergelijke wijze dat elke kortsluiting of vloeistoflek vermeden wordt. In het geval dat de batterij verplaatst werd in vergelijking met zijn originele positie, moet de bevestiging aan het koetswerk bestaan uit een metalen zitting/zetel en twee metalen beugels met een isolerende bekleding, bevestigd aan de bodem door bouten en moeren. De bevestiging van de beugels moet gebeuren door bouten van minimum 10 mm diameter en onder elke bout een verstevigingsplaat van minimum 3 mm dikte en minstens 20 cm² oppervlakte onder de carrosserie plaat. De batterij moet afgedekt worden door een lekvrije plasticen doos, onafhankelijk van de batterij. Zijn locatie is vrij, maar enkel achter de voorzetels indien geplaatst in de cockpit. In dit geval, moet de afschermingdoos een naar buiten de cockpit gebrachte ventilatie opening bevatten, behalve voor een volledig waterdichte en droge batterij.

D.4.9 Verlichting – Signalisatie

De verlichting en signalisatie toestellen moeten conform zijn aan de wegcode.

Verlichtingstoestellen die deel uitmaken van de standaard uitrusting, moeten deze zijn voorzien door de fabrikant en moeten conform blijven aan hun functie, welke voorzien werd door de fabrikant voor dat model.

Maximum 6 aanvullende koplampen zijn toegestaan op voorwaarde dat het totaal aantal te gebruiken koplampen van de wagen de 8 niet overschrijdt (zijlichten en positielichten niet inbegrepen) en op voorwaarde dat het totaal aantal even is. Ze mogen niet ingewerkt worden in het koetswerk. Indien de originele mistlampen behouden blijven, worden deze aanzien als aanvullende koplampen.

E/ GOEDKEURING

Reglement goedgekeurd door RACB Sport op 19 januari 2010
Nummer visa : TC01-BRCM/B10