



FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



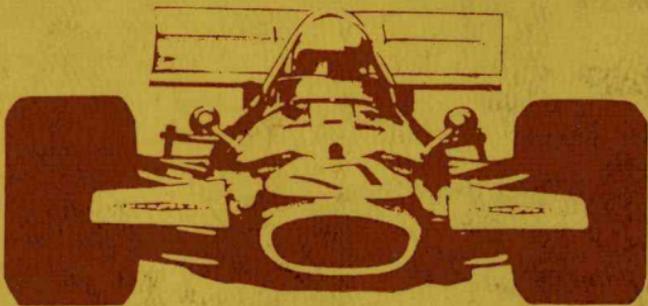
FEDERATION FRANCAISE DU SPORT AUTOMOBILE

FIA

FFSA

ANNUAIRE DU SPORT AUTOMOBILE

1971





Annexe "J" au Code Sportif International

Classification, définition et spécifications des voitures

Appendix "J" to the International Sporting Code

Classification, definition and specifications of cars

Anhang "J" zum internationalen Automobil-Sportgesetz

Einteilung, Begriffsbestimmungen und Erläuterungen der Fahrzeuge

Allegato "J" al Codice Sportivo Internazionale

Classificazione, definizione e caratteristiche delle vetture

© 1971 Fédération Internationale de l'Automobile

Annexe J au Code Sportif International 1971

Classification, définition et spécifications des voitures

Les spécifications en caractères italiques sont des interprétations ou des explications données par la CSI depuis l'introduction de la présente Annexe "J" en 1966

TITRE I

CLASSIFICATION DES VOITURES

Art. 251.—Catégories et groupes: les automobiles utilisées en compétition sont réparties dans les catégories et groupes suivants:

Catégorie A: voitures de production homologuées (le nombre entre parenthèses indique le nombre minimum de voitures construites en 12 mois consécutifs).

- Groupe 1 : voitures de tourisme de série (5.000).
- Groupe 2 : voitures de tourisme spéciales (1.000).
- Groupe 3 : voitures de grand tourisme de série (1.000).
- Groupe 4 : voitures de grand tourisme spéciales (500).
- Groupe 5 : voitures de sport (25).

Catégorie B: voitures de compétition expérimentales.
— Groupe 6 : voitures de sport-prototypes.

Catégorie C: voitures de course.
— Groupe 7 : voitures de course bi-places.
— Groupe 8 : voitures de course de formule.
— Groupe 9 : voitures de "course libre".

TITRE II

DEFINITION ET PRESCRIPTIONS GENERALES

Art. 252.—Définitions.

a) Voitures de production homologuées: voitures au sujet desquelles a été constatée la fabrication en série d'un certain nombre de voitures identiques (voir ce mot) dans une période de temps donnée, et destinées à la vente normale à la clientèle (voir cette expression). Cette période est de 12 mois consécutifs. La constatation de la série minimale permet à l'ACN de demander l'homologation (voir ce mot) à la FIA.

b) Voitures de compétition expérimentales: voitures n'ayant pas ou n'ayant plus de rapport avec un véhicule de série, soit qu'elles aient été construites en exemplaire unique ou à un nombre d'exemplaires inférieur à celui requis pour le groupe où le nombre d'unités produites annuellement est le plus faible, soit que—tout en ayant pour origine une voiture de série—elles aient été transformées ou équipées d'accessoires nouveaux dans des proportions telles que leur caractère de voiture de série a été perdu.

c) Voitures de course: voitures conçues uniquement pour la course de vitesse en circuit ou en parcours fermé. Ces voitures sont en général définies

par les formules de course internationales dont les spécifications sont fixées par la FIA pour une période déterminée. Les voitures de course qui ne correspondent à aucune formule internationale de la FIA sont dites voitures de "course libre". Les prescriptions les concernant doivent être précisées par l'organisateur et être mentionnées au règlement particulier de l'épreuve.

d) Identique : par voitures "identiques", on entend des voitures appartenant à une même série de fabrication et qui ont la même carrosserie (extérieure et intérieure), les mêmes parties mécaniques et le même châssis (étant entendu que ce châssis peut être partie intégrante de la carrosserie dans le cas d'un ensemble monocoque).

Les "parties mécaniques" comprennent toutes celles nécessaires à la propulsion, la suspension, la direction et le freinage, ainsi que tous accessoires mobiles ou non qui sont nécessaires à leur fonctionnement normal (tels par exemple les accessoires électriques).

Par châssis est entendu la structure d'ensemble de la voiture qui assemble les parties mécaniques et la carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure et qui se trouve placée au-dessous du plan horizontal passant par le centre du moyeu des roues.

e) Minimum de fabrication : ce minimum de fabrication variable selon le groupe de voitures considéré, s'entend de voitures toutes identiques dont la construction est entièrement terminée à l'issue d'une période de 12 mois consécutifs.

Ne peut être considéré comme série minimale qu'un nombre de voitures entièrement terminées, c'est-à-dire en état de rouler et prêtes à être livrées à la clientèle normale.

f) Vente normale : il s'agit d'une distribution à la clientèle particulière par le service commercial du constructeur normalement prévu à cet effet.

g) Homologation : c'est la constatation officielle faite par la FIA qu'un modèle de voiture déterminé est construit en série suffisante pour être classé dans l'un des groupes 1, 2, 3, 4 ou 5 du présent règlement. La demande d'homologation doit être présentée à la FIA par l'ACN du pays de construction du véhicule et donner lieu à l'établissement d'une fiche d'homologation (voir ci-après).

Elle doit être faite en conformité avec un règlement spécial dit "règlement d'homologation" établi par la FIA et tout constructeur désirant faire homologuer son ou ses modèle(s) de voiture devra s'engager à en respecter les prescriptions.

L'homologation ne sera accordée que pour des modèles encore en construction au 1er janvier 1969 ou dont la construction a été commencée après cette date.

Toute homologation d'un modèle construit en série devient caduque 4 ans après l'abandon définitif de la construction en série dudit modèle.

L'homologation d'un modèle ne peut être valable que dans un seul groupe. Il s'ensuit donc que le passage dans un second groupe d'un modèle déjà homologué dans un premier annule l'effet de la première homologation.

Abandon définitif de la production de série

La production de série est considérée abandonnée si la cadence mensuelle est tombée depuis plus de 4 mois consécutifs au-dessous du 12^{ème} du chiffre minimal exigé par l'Annexe "J" comme production minimale pour le Groupe dans lequel le modèle est homologué.

Définition du terme "modèle de voiture"

Par "modèle de voiture", on comprend toutes les voitures appartenant à une série de fabrication qui se distingue par une conception et une ligne générale extéri-

eure déterminées de la carrosserie, et par une même conception mécanique du moteur et de l'entraînement aux roues.

Un modèle de voiture peut exister en plusieurs variantes, (par exemple puissance ou cylindrée moteur différentes) qui peuvent éventuellement faire l'objet d'homologations séparées.

Cependant, si pour des raisons pratiques, la FIA peut autoriser une homologation de certaines variantes d'un même modèle dans des groupes de voitures différents, le principe d'une homologation simultanée de variantes d'un même modèle dans les groupes 1 et 2 (Tourisme) d'un côté, et dans les groupes 3, 4 et 5 (Grand Tourisme et Sport) de l'autre côté reste formellement interdit.

h) Fiches d'homologation: tout modèle de voiture homologué par la FIA fera l'objet d'une fiche descriptive, dite fiche d'homologation sur laquelle seront indiquées les caractéristiques permettant d'identifier ledit modèle.

Sera seul utilisé à cet effet par tous les ACN le modèle de fiche d'homologation ainsi que la fiche additionnelle "évolution normale du type" et "variante" établis par la FIA.

La présentation des fiches au contrôle de vérification et/ou avant le départ pourra être exigée par les organisateurs qui seront en droit de refuser la participation du concurrent en cas de non-présentation.

Au cas où la comparaison d'un modèle de voiture avec sa fiche d'homologation laisserait subsister un doute quelconque, les commissaires techniques devraient se référer au manuel d'entretien édité à l'usage des concessionnaires de la marque ou bien au catalogue général comportant la liste des pièces de rechange.

Il appartient au concurrent de se procurer la fiche d'homologation et, le cas échéant, la ou les fiches annexes concernant sa voiture, auprès de l'ACN du pays de construction de son véhicule.

Lorsque la vérification technique d'une voiture révèle la complète conformité avec la fiche d'homologation présentée, dans la mesure requise pour le groupe dans lequel elle est admise, il n'y a pas lieu de s'inquiéter de son année de fabrication.

Par conséquent les numéros de châssis et de moteur éventuellement mentionnés sur la fiche d'homologation ne sont pas en prendre en considération.

i) Classes de cylindrée: les voitures seront réparties d'après leur cylindrée-moteur, dans les 13 classes suivantes:

| | | | | | | | |
|-----|--------------------------------------------------------|--------|---|----------|---|---|----------|
| 1. | Cylindrée inférieure ou égale à 500 cc | | | | | | |
| 2. | Cylindrée supérieure à 500 cc et inférieure ou égale à | 600 cc | | | | | |
| 3. | " | " | " | 600 cc | " | " | 700 cc |
| 4. | " | " | " | 700 cc | " | " | 850 cc |
| 5. | " | " | " | 850 cc | " | " | 1.000 cc |
| 6. | " | " | " | 1.000 cc | " | " | 1.150 cc |
| 7. | " | " | " | 1.150 cc | " | " | 1.300 cc |
| 8. | " | " | " | 1.300 cc | " | " | 1.600 cc |
| 9. | " | " | " | 1.600 cc | " | " | 2.000 cc |
| 10. | " | " | " | 2.000 cc | " | " | 2.500 cc |
| 11. | " | " | " | 2.500 cc | " | " | 3.000 cc |
| 12. | " | " | " | 3.000 cc | " | " | 5.000 cc |
| 13. | " | " | " | 5.000 cc | | | |

Les règlements particuliers des épreuves pourront prévoir une ou plusieurs subdivisions de la classe 13. Aucune autre classe ne pourra être subdivisée.

Le classement ci-dessus comprend seulement les voitures à moteur non suralimenté.

Sauf dispositions contraires, éventuellement imposées par la FIA pour une catégorie d'épreuves déterminée, les organisateurs ne sont pas tenus de faire figurer toutes les classes dans les règlements particuliers et de plus restent libres de réunir deux ou plusieurs classes consécutives suivant les circonstances propres à leurs épreuves.

j) Formules d'équivalence entre moteurs à pistons alternatifs et moteurs spéciaux

Moteurs à piston(s) rotatif(s) : les voitures avec moteurs à piston(s) rotatif(s) du type couvert par les brevets NSU-Wankel seront admises sur la base d'une équivalence de cylindrée. Cette équivalence est de 2 fois le volume déterminé par la différence entre la capacité maximale et la capacité minimale de la chambre de travail.

Moteurs à turbine : les voitures propulsées par un moteur à turbine seront admises en vertu d'une formule d'équivalence avec les moteurs à pistons alternatifs. Cette formule est la suivante :

$$S = \frac{C \times 0,09625}{(3,10 \times T) - 7,63}$$

S = Section de passage—exprimée en centimètres carrés—de l'air haute pression à la sortie des aubes du stator (ou à la sortie des aubes du 1er étage si le stator comporte plusieurs étages). Cette section est la surface minimale mesurée entre les aubes fixes du 1er étage de la turbine haute pression. Dans le cas où l'angle d'ouverture de ces aubes serait variable, on prendra leur ouverture maximale afin de présenter la plus grande surface possible lors de la détermination de la section de passage S. La section de passage est égale au produit—exprimé en cm²—de la hauteur par la largeur et par le nombre d'aubes.

C = Cylindrée du moteur à pistons alternatifs exprimée en centimètres cubes.
T = est le taux de pression, c'est-à-dire celui relatif au compresseur du moteur à turbine. Ce taux de pression est obtenu en multipliant entre elles les valeurs correspondant à chaque étage du compresseur, comme indiqué ci-après :

Compresseur axial de vitesse subsonique: 1,15 par étage.

Compresseur axial de vitesse transsonique: 1,5 par étage.

Compresseur radial: 4,25 par étage.

Exemple d'un compresseur à un étage radial et 6 étages axiaux :

$$4,25 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \times 1,15 \text{ ou } 4,25 \times 1,15^6.$$

La CSI se réserve le droit d'apporter des modifications aux bases de comparaison établies entre moteurs de type classique et moteurs de type nouveau en donnant un préavis de 12 mois partant du 1er janvier qui suivra la décision prise.

k) Suralimentation : lorsque le moteur d'une voiture comporte un appareil indépendant servant à suralimenter le moteur, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,4 et la voiture sera reclassée dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication et la voiture sera traitée en toutes circonstances comme si sa cylindrée—moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle. Ceci est valable notamment pour son classement par classe de cylindrée, ses dimensions intérieures, son nombre minimum de places, etc.

Une prise d'air dynamique canalisant l'air extérieur vers l'orifice d'alimentation du moteur ne sera pas considérée comme dispositif de suralimentation.

l) Carrosserie: par carrosserie, il faut entendre:

- à l'extérieur: toutes les parties de la voiture léchées par les filets d'air et situées au-dessus d'un plan passant par le centre du moyeu des roues;
- à l'intérieur: toutes les parties visibles de l'habitacle.

Il convient de distinguer les groupes suivants de carrosseries.

- 1) carrosserie complètement fermée;
- 2) carrosserie complètement ouverte;
- 3) carrosserie transformable: à capote souple, rigide, manoeuvrable ou à dôme amovible.

Les carrosseries d'une même série minimale doivent être toutes identiques à la seule exception du "toit ouvrant".

Pendant lorsqu'un modèle dont la carrosserie offre un nombre de portières déterminé a été homologué sur la base d'une certaine série minimale, la même homologation pourra couvrir une autre carrosserie d'un nombre de portes différent, à partir du moment où la fabrication minimale aura atteint la moitié de ce qui a été nécessaire pour l'homologation de la série de base et à condition qu'il ait par rapport au modèle de base:

- 1) une carrosserie de forme analogue, c'est-à-dire dont les lignes générales sont les mêmes et qui n'a pas été modifiée au-delà de ce qui était nécessaire pour passer d'une version 4 portes à une version 2 portes (ou vice-versa);
- 2) exactement le même ensemble mécanique;
- 3) les mêmes empattement, voies et nombre de places;
- 4) au moins le même poids;
- 5) une décision de la FIA d'homologuer cette variante de carrosserie entraînant l'établissement d'une fiche d'homologation annexe pour "variante".

En ce qui concerne les véhicules à carrosserie transformable, ceux-ci devront être conformes en tous points aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie fermée s'ils prennent part à la compétition sous cette forme, ou aux prescriptions concernant les voitures à carrosserie ouverte s'ils courent avec capote baissée ou avec toit amovible démonté.

m) Emploi de dispositifs aérodynamiques sur les voitures des Groupes 5, 6, 7 et les formules de course internationales: dans l'interprétation de l'Article 252 (l) seront considérées indiscutablement comme carrosserie toutes parties extérieures de la voiture dépassant en hauteur le point le plus élevé des roues AV ou AR (pneus compris) à l'exception de l'arceau de sécurité et des éléments qui sont indiscutablement en rapport avec le fonctionnement du moteur et de la transmission.

Toute partie spécifique de la voiture ayant une influence aérodynamique sur la stabilité du véhicule, devra être obligatoirement montée sur la partie entièrement suspendue de la voiture et devra être fermement verrouillée lorsque la voiture se déplace.

Ni l'arceau de sécurité, ni l'un des éléments en rapport avec le fonctionnement du moteur ou de la transmission ne devront entraîner d'effet aérodynamique en créant une poussée verticale.

Toute projection extérieure dans un plan horizontal devra avoir un rayon minimal de 1,5 cms. Le bord d'attaque de tout aileron fixé à l'avant de la voiture ne devra pas être tranchant.

n) Poids minimum: c'est le poids minimum réel de la voiture vide (sans personnes ou bagages à bord) complètement équipée et prête à être livrée au

client. Elle devra comporter sa roue de secours garnie d'un pneu semblable à ceux équipant au moins 2 roues du véhicule ainsi que tous les accessoires qui se trouvent normalement sur la voiture du type le plus économique de la série considérée, sauf le matériel de dépannage livré en série (cric, trousse à outils). Tous les réservoirs de liquide (de lubrification, de refroidissement, de freinage, de chauffage s'il y a lieu) sauf le réservoir de carburant, doivent être pleins.

Le poids minimum de la voiture mentionné sur la fiche d'homologation devra être intégralement respecté. Tout allègement quelconque entrant dans sa constitution et effectué sans autre raison que celle d'en réduire le poids est interdit.

Art. 253.—Prescriptions communes à toutes les voitures des catégories A et B.

a) Garde-au-sol, rayon de braquage: la voiture, avec la quantité de carburant qui lui est nécessaire pour prendre le départ de l'épreuve et tous ses réservoirs d'autres éléments fluides étant pleins, devra pouvoir franchir sous l'impulsion de son moteur et pilotée par le conducteur se trouvant à bord, un gabarit de 80 cm × 80 cm et d'une hauteur de 10 cm.

Le rayon de braquage devra être au maximum de 6,75 m, c'est-à-dire que la voiture devra pouvoir tourner complètement dans chaque direction sans que les roues dépassent deux lignes parallèles tracées sur le sol et espacées de 13,50 m.

b) Carrosserie: dimensions intérieures minimales et nombre minimum de places. Selon le groupe dans lequel on désire homologuer un modèle, et, au sein d'un même groupe, selon la cylindrée-moteur, les voitures devront comporter au moins 4 places ou au moins 2 places.

Le nombre minimum de places est indiqué ci-après pour chacun des groupes définis au présent règlement, et il est donné ci-dessous les dimensions minimales intérieures pour les deux cas.

1er cas: (voir fig. 1). Voiture à 4 places (ou plus).

La hauteur à l'AV (B) est mesurée entre le fond du siège AV écrasé par une masse standard de 60 kg (voir fig. 2) et le plafond (le capitonnage s'il y en a, étant comprimé). Au cas où le dossier du ou des sièges AV serait penché vers l'arrière, la hauteur protégée devrait également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

Si les sièges AV sont séparés, la mesure est faite dans l'axe des 2 sièges. Pour les sièges AV réglables, le siège est placé dans la position moyenne.

Si le siège AV est une banquette, la mesure est prise à 25 cm de l'axe de la voiture.

La hauteur à l'AR (D) est prise entre le fond de la banquette écrasée par la masse standard et le plafond (le capitonnage, s'il y en a, étant comprimé), à 25 cm de l'axe de la voiture. Au cas où le dossier du siège serait penché vers l'AR, la hauteur protégée devra également être mesurée sous le même angle que l'inclinaison du dossier.

La largeur aux sièges AV (C) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard placée sur le siège à 30 cm au-dessus du siège écrasé entre les bandeaux supérieurs de chaque portière AV.

La largeur aux sièges AR (E) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard, à 30 cm au-dessus du siège écrasé et entre les bandeaux supérieurs de chaque portière AR, ou à la même hauteur que les bandeaux supérieurs des portes AV pour les véhicules sans portes AR.

NB: Définition de la largeur C et E à partir du 1/1/1972.

Les deux paragraphes ci-dessus seront modifiés comme suit à partir du 1/1/1972.

La largeur aux sièges AV (C) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard placée sur le siège. La largeur doit pouvoir être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm.

La largeur aux sièges AR (E) est mesurée dans le plan vertical transversal passant par le centre de la masse standard. La largeur doit pouvoir être maintenue librement sur une hauteur d'au moins 25 cm.

Les cotes minimales exprimées en centimètres sont les suivantes:

| Cylindrée-moteur | B | C | D | E |
|-------------------|----|-----|----|-----|
| Jusqu'à 700 cc | 85 | 100 | | |
| De 700 à 2.000 cc | 85 | 110 | 85 | 110 |
| Plus de 2.000 cc | 90 | 120 | 85 | 120 |

En outre, pour pouvoir bénéficier d'une homologation comme voiture à quatre places, un modèle de voiture doit remplir certaines conditions d'habitabilité à l'arrière.

Ces conditions sont les suivantes (voir dessin 3):

- 1) l devra représenter au moins 90% de L
m devra représenter au moins 85% de M
p devra représenter au moins 80% de $k + m$

NB: cette mesure p sera portée à 85% de $k + m$ à partir du 1/1/1972.

- 2) k doit mesurer au moins 15 cm et pour le logement des pieds des passagers de l'arrière, une longueur minimale de 32 cm, une hauteur minimale de 5 cm et (pour chacun des deux passagers) une largeur minimale de 25 cm sont obligatoires.
- 3) La place disponible pour les passagers de l'arrière doit satisfaire à la condition suivante: $k + l + m = 95$ cm minimum.
- 4) Ne pourra pas être considérée comme voiture à quatre places, celle dont le dossier du (ou des) siège(s) arrière serait incliné vers l'avant au-delà de la verticale.

La mensuration des cotes ci-dessus mentionnées devra être effectuée dans les conditions suivantes:

— le siège AV, s'il est réglable, doit être placé dans la position de conduite normale, c'est-à-dire que $K + L + M$ doit mesurer au minimum 120 cm.

— si les sièges AV ou AR sont munis de dossiers dont l'inclinaison est réglable (soit par un système mécanique, soit au moyen de cales), ceux-ci devront être inclinés vers l'arrière suivant un angle de 15°.

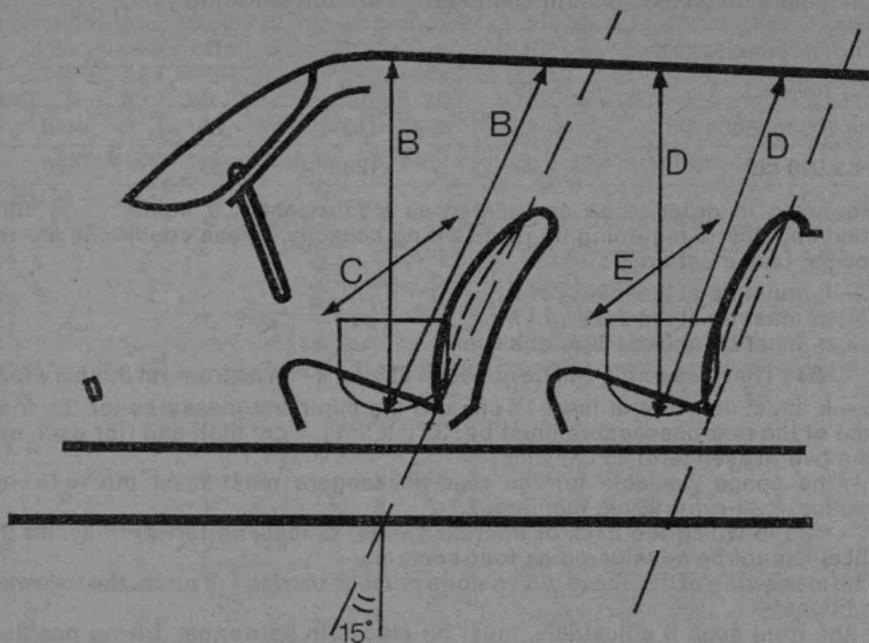
— K est mesuré horizontalement de la pédale du frein (en position libre) jusqu'au point le plus avancé du siège AV; k est mesuré horizontalement (à une hauteur égale à l) entre le dossier du siège AV et le point le plus avancé du siège AR.

L (l) sont mesurés verticalement du point le plus haut du coussin du siège jusqu'au plancher de la voiture. A l'avant L doit être mesuré à l'endroit où reposent normalement les talons du conducteur.

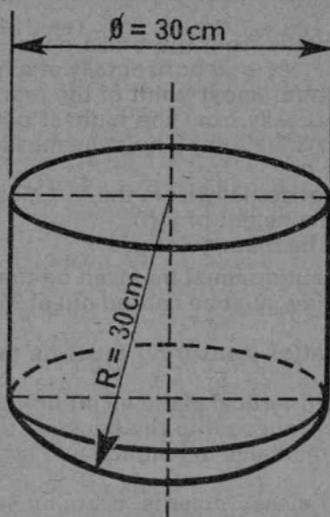
M (m) sont mesurés horizontalement du point le plus avancé du siège jusqu'au dossier à mesurer à la hauteur L (l).

Il convient de distinguer deux cas spécifiques:

- 1) siège en forme de baquet: la mensuration est à effectuer sur l'axe longitudinal de chaque siège;
- 2) siège en forme de banquette: la mensuration est à effectuer à 25 cm de l'axe longitudinal du véhicule.

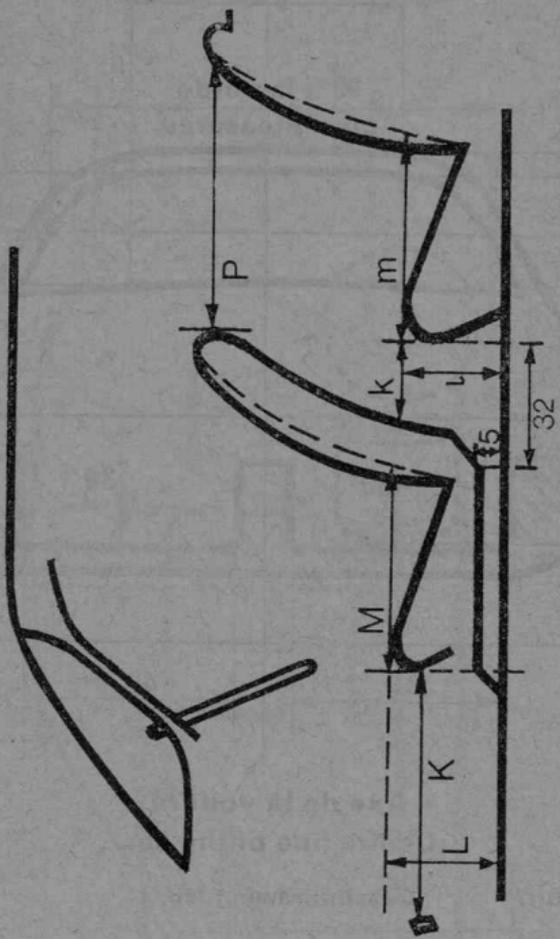


Dessin/drawing No. 1



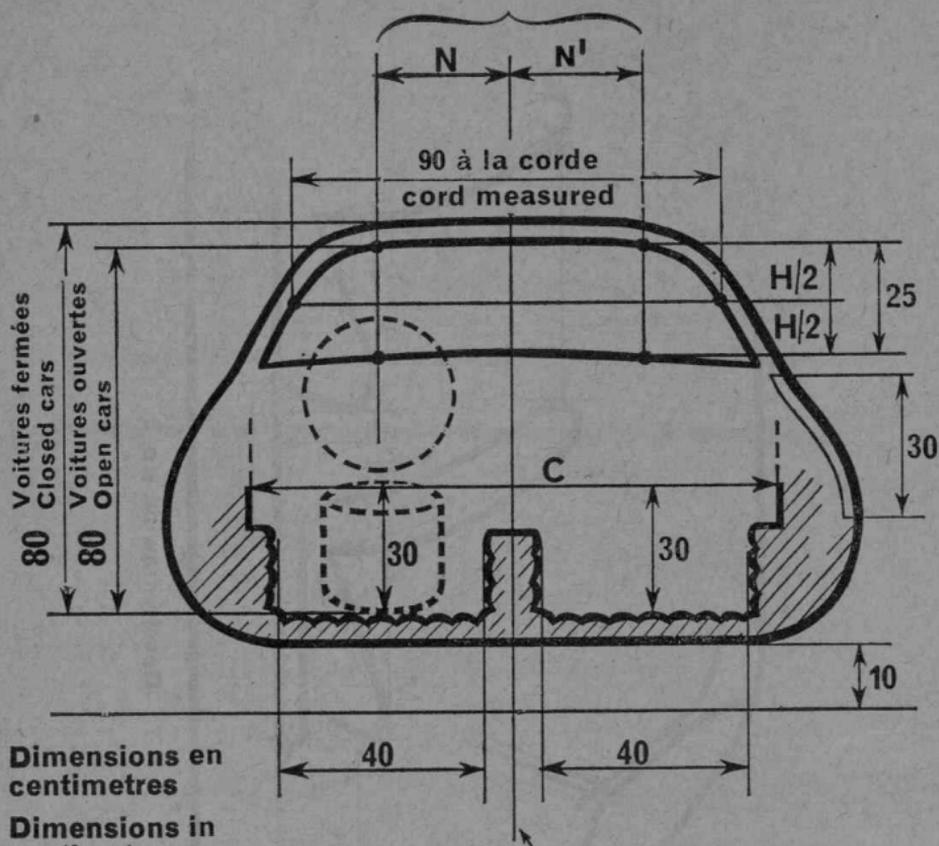
Weight/tare = 60 kgs \pm 200 grms.

Dessin/drawing No. 2



Dessin/drawing No. 3

Largeur sur laquelle la "hauteur protégée" doit être maintenue
Width where the "protected height" must be maintained



Dimensions en centimetres

Dimensions in centimetres

$$N = N'$$

$$N + N' = 45 \text{ cm min}$$

Dessin/drawing No. 4

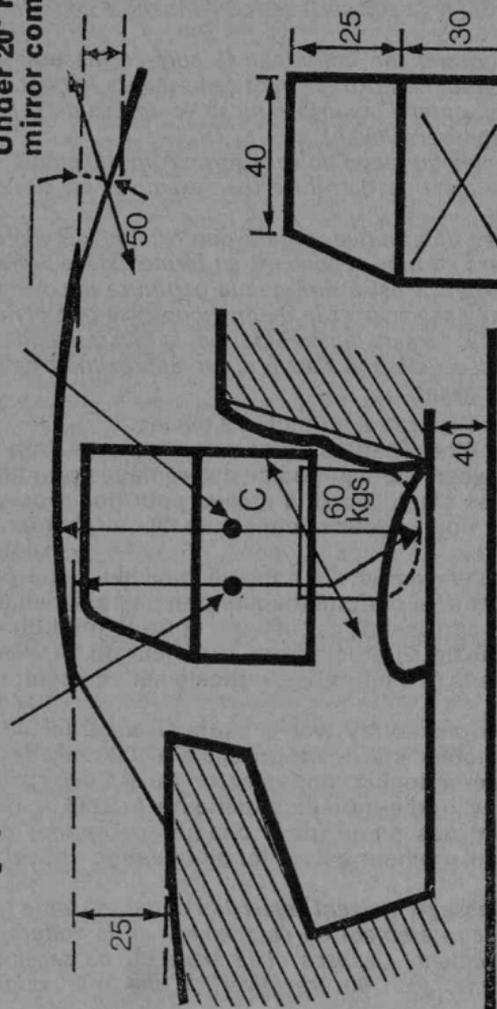
| | 0-700 cc | 700- 2,000 cc | 2,000+ cc |
|---|-------------|---------------------|--------------|
| C | 100 | 110 | 120 |

En dessous de 20° rétro-
viseur extérieur
obligatoire

Under 20° rear view
mirror compulsory

80 Voitures ouvertes
80_Open cars

80 Voitures fermées
80_Closed cars



Dimensions en
centimètres

Dimensions in
centimètres

Dimensions portière
Door dimensions

Dessin/drawing No. 5

Toutefois, pour le (ou les) siège(s) arrière, a mensuration doit être faite dans le même plan vertical que pour les sièges AV.

p est mesuré (dans le même plan vertical que m) horizontalement du point extrême arrière du dossier du siège AV jusqu'au dossier du siège AR.

— le coussin de siège, s'il est réglable en hauteur doit être fixé dans sa position moyenne.

— pour les mensurations ci-dessus mentionnées, les sièges doivent être libres.

Définition du terme "siège"

— par siège, il faut entendre les deux surfaces constituant le coussin de siège et le dos de siège ou dossier.

— par dos de siège ou dossier, on comprend la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale d'une personne normalement assise, vers le haut.

— par coussin de siège on entend la surface mesurée du bas de la colonne vertébrale de cette même personne, vers l'avant.

Ces deux parties principales du siège doivent former un ensemble homogène et être entièrement couvertes par une garniture (par exemple, en tissus naturel ou synthétique).

En examinant une voiture déterminée, on ne pourra considérer l'emplacement arrière réservé aux passagers comme répondant au terme "siège" que s'il offre un confort similaire au siège avant, c'est-à-dire que la garniture le couvrant doit avoir approximativement la même épaisseur et la même souplesse que celles des sièges avant, ou en termes pratiques: lors de la mensuration, la masse standard (60kg) doit s'enfoncer dans le coussin de siège à l'arrière sur approximativement la même distance que sur les sièges avant.

2e cas: (voir fig. 4 et 5). Voitures à au moins 2 places.

Les deux places devront être réparties de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et de même niveau, sans préjudice des réglages normaux d'adaptation à la taille du pilote. Les emplacements prévus pour poser ou encastrer les 2 sièges AV doivent avoir une largeur minimale de 40 cm maintenue sur toute la profondeur du siège.

La "hauteur protégée" sera de 80 cm entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir fig. 2) et le plafond (le capitonnage, s'il y en a, étant comprimé) pour les voitures à carrosserie fermée, ou entre le fond du siège écrasé par la masse standard (voir fig. 2) et le rebord supérieur du pare-brise pour les voitures à carrosserie ouverte (mesure prise verticalement au centre de la masse standard).

La largeur intérieure aux places AV (voir mesure C) sera de 100 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 700 cm³, de 110 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur comprise entre 700 et 2.000 cm³ et de 120 cm pour les voitures d'une cylindrée-moteur supérieure à 2.000 cm³. La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

L'espace et le siège du passager doivent rester libres durant toute la compétition et n'être encombrés par aucun élément ou équipement de la voiture, sauf lorsque l'Annexe J le spécifie autrement. L'espace et le siège du passager d'une voiture ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts d'une toile souple de quelque type que ce soit.

NB: A partir du 1/1/1972 le paragraphe supplémentaire suivant entrera en vigueur:

La distance entre les deux axes longitudinaux des deux sièges de la voiture ne

doit pas être inférieure à 50 cm. Au cas où les deux axes ne seraient pas parallèles, la mensuration doit être effectuée au creux des deux sièges.

c) Pare-brise—Essuie-glace: Un pare-brise constitué par un verre de sécurité est obligatoire. Pour les voitures de production il devra être du matériau prévu à l'origine par le constructeur.

Il devra être muni d'au moins un essuie-glace automatique balayant une surface suffisante pour que le conducteur puisse, de son siège, voir distinctement la route.

Le pare-brise devra répondre aux exigences suivantes:

- 1) être disposé symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture;
- 2) avoir une hauteur minimale de 25 cm, maintenue entre deux points situés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture dont l'un est déterminé par la verticale passant par le milieu du volant. Ces deux points doivent, de toute façon, être écartés l'un de l'autre d'au moins 45 cm (mesure portée à 60 cm à partir du 1/1/1972);
- 3) avoir une largeur d'au moins 90 cm, mesurée "à la corde" et à la mi-hauteur verticale effective (mesure portée à 100 cm à partir du 1/1/1972).

N'est considérée comme formant pare-brise, que la partie de glace à travers laquelle la vision s'exerce librement vers l'AV, sans être limitée par une protubérance opaque extérieure quelconque, exception faite pour le renflement des ailes surplombant les roues AV.

d) Ailes: Les ailes des véhicules ne devront présenter aucun caractère provisoire et devront être solidement fixées.

Les ailes devront surplomber les roues de façon à les couvrir efficacement sur au moins le tiers de leur circonférence et sur au moins toute la largeur de pneumatique. Dans le cas où les ailes seraient recouvertes en tout ou en partie par les éléments de la carrosserie, l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule devra néanmoins satisfaire à la condition de protection prévue ci-dessus.

Les ailes doivent être solidaires de la carrosserie sans aucune discontinuité entre les premières et la seconde.

e) Capote: Les voitures ouvertes ou transformables devront être munies d'une capote s'ajustant directement et sans utilisation d'une pièce intermédiaire quelconque sur le pare-brise, les glaces de portières ou les panneaux latéraux et l'arrière de la carrosserie.

La capote ne devra en aucun cas gêner l'ouverture des portières. Elle devra comporter une lunette arrière aux dimensions minimales spécifiées au présent article (voir ci-après à "rétro-vision"). Elle sera susceptible d'être utilisée partiellement ou en permanence pendant l'épreuve. Le règlement particulier devra indiquer dans quel état doivent courir les voitures à carrosserie transformable (en version fermée, en version ouverte ou l'une ou l'autre selon le choix du concurrent), mais la capote, si elle n'est pas en place, devra toujours se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. La capote peut être remplacée par un dôme amovible, dans les mêmes conditions que précisées ci-dessus pour la capote.

f) Portières: Tous les véhicules devront être munis d'au moins une portière rigide de chaque côté avec dispositif de fermeture et charnières, lesquelles ne devront être placées ni sur le montant AR ni sur le seuil de l'ouverture de portière.

Les dimensions du panneau inférieur (partie normalement opaque) devront être telles qu'il soit possible d'y inscrire un rectangle d'au moins 50 cm de large et de 30 cm de haut dont les angles pourront comporter un arrondi d'un rayon

maximum de 15 cm. Les voitures dont les portières seraient à glissière ne seront admises que si elles comportent un dispositif de sécurité permettant en cas d'accident d'évacuer rapidement et facilement les occupants de la voiture.

Pour les voitures à carrosserie fermée ou transformable, les portières doivent être munies de glaces manoeuvrables du matériau prévu par le constructeur pour le modèle considéré et pouvant s'ouvrir sur au moins un tiers de la surface minimale exigée afin de permettre l'aération et présentant, par fenêtre, une largeur minimum de 40 cm et une hauteur minimum de 25 cm.

Les portières devront en s'ouvrant donner librement accès aux sièges. Elles devront être conçues de façon à ne jamais restreindre la vision latérale du conducteur.

Par porte, il faut comprendre cette partie de la carrosserie qui s'ouvre pour donner accès aux sièges.

g) Rétro-vision: La vision vers l'arrière doit être assurée par un miroir ayant vue sur une lunette arrière, présentant une ouverture d'au moins 10 cm de hauteur verticale, maintenue sur une longueur minimale de 50 cm. Si, toutefois, la ligne droite joignant les bords supérieur et inférieur de ladite ouverture forme un angle de moins de 20° avec l'horizontale lorsque la voiture est dans les mêmes conditions que celles spécifiées pour la mesure de la garde-au-sol (voir ci-dessus Art. 253 a), la vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par d'autres moyens (deux rétroviseurs extérieurs ou tout autre dispositif assurant une rétro-vision d'une efficacité équivalente).

h) Emplacement à bagages: Il devra être prévu un espace couvert et faisant partie intégrante de la carrosserie mais extérieur à celui utilisé pour les sièges prévus à l'intention des passagers.

Cet emplacement devra être tel qu'il soit possible d'y placer sans difficulté spéciale, à l'abri des intempéries et des souillures, un nombre de valises, variable en fonction de la cylindrée du moteur équipant la voiture (voir ci-après) qui comportent les dimensions minimales suivantes: 60 cm x 40 cm x 20 cm.
Cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2.000 cm³: 1 valise.
Cylindrée-moteur supérieure à 2.000 cm³: 2 valises.

Toutefois, lorsqu'une voiture a des dimensions intérieures inférieures aux minima spécifiés à l'article 253 b pour être considérée comme ayant 4 places, mais comporte cependant derrière les sièges AV un emplacement pouvant recevoir des passagers, cet espace pourra être considéré comme emplacement à bagages partiel ou total, qu'il soit aménagé ou non à cet effet mais sans qu'il soit permis d'en modifier aucun élément d'origine.

i) Mise en marche: Les voitures devront obligatoirement comporter un dispositif de mise en marche automatique du moteur avec source d'énergie et pouvant être actionné par le pilote assis à son volant.

j) Réservoirs de carburant: La capacité des réservoirs de carburant (réservoirs principaux et auxiliaires) ne doit pas excéder les limites suivantes:

| | | |
|-----------------------|-----------------------------|--------|
| Voitures jusqu'à | 700 cc de cylindrée-moteur: | 60 l. |
| Voitures de | 700 cc à 1.000 cc | 70 l. |
| „ | 1.000 cc à 1.300 cc | 80 l. |
| „ | 1.300 cc à 1.600 cc | 90 l. |
| „ | 1.600 cc à 2.000 cc | 100 l. |
| „ | 2.000 cc à 2.500 cc | 110 l. |
| Voitures au-dessus de | 2.500 cc | 120 l. |

Est considéré comme réservoir toute capacité contenant du carburant qui soit susceptible de s'écouler par un moyen quelconque soit vers le réservoir principal, soit vers le moteur.

Le ou les orifices de remplissage (et les reniflards) de tous les réservoirs doivent toujours se trouver à l'extérieur de l'habitacle et présenter toute garantie contre des fuites de carburant.

Réservoirs d'essence de sécurité

La FIA a suivi avec grand intérêt l'introduction sur le marché des accessoires automobiles de réservoirs d'essence d'un type de sécurité, généralement sous la forme d'un réservoir normal en tôle d'acier avec une couche de caoutchouc à l'intérieur ou parfois même entièrement conçus en matière synthétique.

Dans le souci de promouvoir l'utilisation de ces réservoirs qui constituent une amélioration certaine de la sécurité pour les conducteurs, et afin d'éviter toute sorte de complications administratives (conformité des voitures avec leurs fiches d'homologation, etc. . .) il sera permis, et même recommandé, d'utiliser les réservoirs d'essence de sécurité pour tous les groupes de voitures de l'Annexe J dans toute compétition automobile.

Cependant pour les voitures des groupes 1 et 3 de l'Annexe J le montage d'un tel réservoir n'est permis que s'il s'agit d'un type de réservoir reconnu par le constructeur de la voiture et ne dépassant pas la capacité du réservoir d'origine mentionné sur la fiche d'homologation

Emplacement du réservoir d'essence: *L'emplacement prévu par le constructeur pour le (ou les) réservoir(s) de carburant et leur système d'écoulement vers le moteur constitue l'un des éléments de la construction en série, ce qui implique qu'aucun changement ne doit y être apporté à moins d'une autorisation explicitement mentionnée dans l'Annexe J.*

Toutefois, une dérogation pourra être apportée à la règle ci-dessus pour les voitures dont le réservoir est placé par le constructeur à l'intérieur même de l'habitacle, et à proximité immédiate des occupants.

Dans ce cas déterminé, et par souci de sécurité, il sera permis quelque soit le groupe de voitures, soit de monter une protection étanche entre le réservoir et les occupants de la voiture, soit de modifier l'emplacement du réservoir et si besoin est, de ses accessoires annexes (orifice de remplissage, pompe à essence, tubulure d'écoulement).

k) Roue de secours: Les voitures devront comporter au moins une roue de secours garnie, disposée en un emplacement spécialement prévu à cet effet et n'empiétant pas sur l'espace minimal exigé pour abriter les bagages.

La roue devra être garnie d'un pneumatique de mêmes dimensions que ceux équipant au moins deux roues de la voiture.

l) Silencieux et tuyauterie d'échappement: Même lorsque les prescriptions particulières à un groupe autorisent le remplacement du silencieux d'origine, les voitures participant à une épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement conforme aux règlements de police du ou des pays parcourus au cours de l'épreuve.

Pour les épreuves courues uniquement en circuit fermé, le règlement particulier pourra autoriser la modification, le remplacement ou la suppression du silencieux d'échappement.

La tuyauterie d'échappement devra être orientée soit vers l'AR, soit latéralement.

Dans le cas d'une sortie vers l'AR, les orifices des tuyaux d'échappement devront être situés à une hauteur maximale de 45 cm et minimale de 10 cm, et ils ne devront pas dépasser de plus de 15 cm la longueur hors-tout du véhicule. Dans le cas d'une sortie latérale, celle-ci sera limitée vers l'avant par une ligne verticale passant par le milieu de l'empattement et elle ne devra en aucun point

faire saillie par rapport à la tôle de la carrosserie. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer des brûlures.

m) Dispositifs de sécurité: pour toute voiture participant à une épreuve automobile inscrite au Calendrier Sportif de la FIA:

- une fixation supplémentaire pour le capot moteur, le couvercle du coffre à bagages, et autres objets importants transportés à bord du véhicule (tel que roue de secours, trousse à outils, etc);
- une protection supplémentaire des tuyauteries d'essence et des canalisations du système de freinage, à l'extérieur de la coque contre tout risque de détérioration (pierres, corrosion, bris de pièces mécaniques, etc) et à l'intérieur de l'habitacle contre tout risque d'incendie (tuyaux de carburant uniquement);
- les points d'attache pour la ceinture de sécurité;
- le montage d'un pare-brise en verre feuilleté;
- pendant l'épreuve la voiture doit être munie d'un extincteur à produit chimique non liquide d'une capacité minimale de 1 kg. Cet extincteur devra être solidement fixé. Il peut se trouver dans l'espace prévu pour le passager.
- le montage d'un arceau ou armature de sécurité conformément aux prescriptions suivantes:

Voitures des Groupes 1 à 4

Le montage d'un arceau ou d'une armature de sécurité est obligatoire pour toutes les épreuves de vitesse (circuit ou course de côte).

Pour les épreuves de régularité (rallyes), montage obligatoire pour les voitures spéciales (Groupes 2 et 4) et facultatif pour les voitures de série (Groupes 1 et 3). Cependant, si les organisateurs d'un rallye estiment que les conditions de conduite lors de leur épreuve sont comparables à celles d'une épreuve de vitesse ils ont le droit de rendre obligatoire le montage d'un arceau ou d'une armature de sécurité, même pour les voitures des Groupes 1 et 3.

Cette obligation doit alors être explicitement mentionnée dans le Règlement Supplémentaire de l'épreuve.

L'attention des conducteurs est attirée sur le fait qu'un arceau de sécurité n'est efficace que si le conducteur du véhicule est maintenu dans son siège par un harnais de sécurité. Dans le cas contraire, l'arceau de sécurité, au lieu de protéger le conducteur, constitue un dangereux obstacle à l'intérieur du compartiment passager.

Le poids exact de cette armature doit faire l'objet d'une déclaration du concurrent accompagnant le bulletin d'engagement. Ce poids doit venir en supplément à celui donné pour le véhicule sur la fiche d'homologation.

Voitures fermées

En règle générale, l'armature de sécurité devra être constituée de deux arceaux principaux, un derrière les sièges AV et un épousant les montants du pare-brise. Cependant, pour des raisons pratiques, il n'est fait obligation de monter une telle armature que sur les voitures d'un poids déclaré sur la fiche d'homologation supérieur à 1200 kg. Pour les moins de 1200 kg, l'arceau du pare-brise est facultatif. La conception générale de l'armature ou de l'arceau doit être conforme aux dessins 6 et 7.

Le ou les arceaux principaux doivent être conçus de telle façon qu'ils ne gênent pas l'accès aux sièges AV et n'empiètent pas sur l'espace prévu pour le conducteur et le passager AV. Par contre, il est permis que des éléments de l'arceau ou de l'armature empiètent sur l'espace des passagers AR, traversent la garniture ou le ou les sièges AR.

Le ou les arceaux principaux doivent être placés le plus près possible du pavillon de façon à limiter son écrasement en cas de capotage.

Implantation des arceaux sur la caisse

Les points d'attache des montants du ou des arceaux principaux sur la caisse doivent être renforcés au moyen d'une plaque en acier d'au moins 2 mm d'épaisseur soudée sur la coque, avec une prolongation épousant un montant vertical de la caisse (par exemple: montant de porte—Voir dessin 8). La surface totale de cette plaque doit être au moins de 35 cm², dont un tiers au moins assure la liaison avec le montant de caisse verticale. La fixation des montants de l'arceau devra se faire avec au moins 3 boulons et écrous à tête hexagonale de 8 mm de diamètre minimum. La plaque de fixation intégrée aux montants de l'arceau devra avoir la même épaisseur que la paroi du tube sur lequel elle est fixée.

Lorsque l'arceau prend appui sur un caisson, celui-ci devra être localement renforcé par une structure constituée soit de boulons soudés, soit de bouts de tubes soudés, (voir dessin 9).

Connexions amovibles

Au cas où des connexions amovibles seraient utilisées dans la construction de l'arceau, elles doivent être conformes à un type approuvé par la FIA. Sont approuvées jusqu'à présent, une connexion à manchon conique, une connexion à double chape avec axe travaillant au double cisaillement et une connexion à manchon, conformes aux dessins 10, 11 et 12.

La connexion à double chape ne peut cependant être utilisée que pour les jambes de force longitudinales et non pas pour le cadre principal du ou des arceau(x).

Dérogation

Si par suite d'une conception originale de la voiture il n'est pas possible de monter un arceau de sécurité avec l'implantation et la structure réglementaires, le constructeur pourra indiquer une variante sur la fiche d'homologation et la soumettre à la CSI pour approbation.

Voitures ouvertes

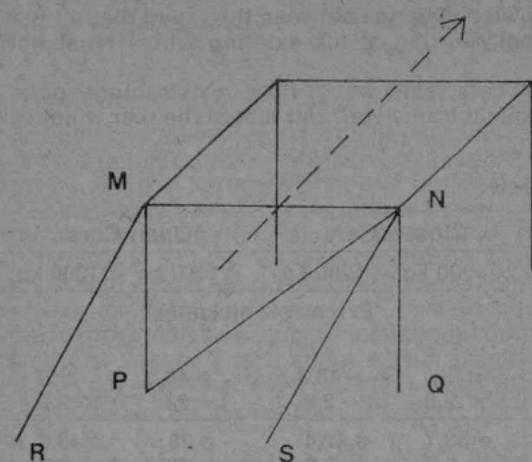
Conception et réalisation identiques aux voitures fermées. En outre, l'arceau principal derrière les sièges AV doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture et répondre aux dimensions suivantes (voir dessin 14):

Hauteur: le sommet de l'arceau doit dépasser de 5 cm au moins le casque du pilote assis normalement à son volant.

Largeur: mesurée à l'intérieur des montants verticaux de l'arceau, il doit y avoir au moins 20 cm mesurés à 60 cm au-dessus des sièges du pilote et du passager (sur la ligne perpendiculaire à la colonne vertébrale) depuis l'axe longitudinal du siège vers l'extérieur.

Emplacement longitudinal: la distance longitudinal entre le sommet de l'arceau et le casque du pilote assis normalement à son volant, ne doit pas dépasser 25 cm.

Seront également considérées comme voitures ouvertes, les voitures qui ne possèdent pas une structure portante entre le haut des montants du pare-brise et ceux de la lunette AR, si prévue.



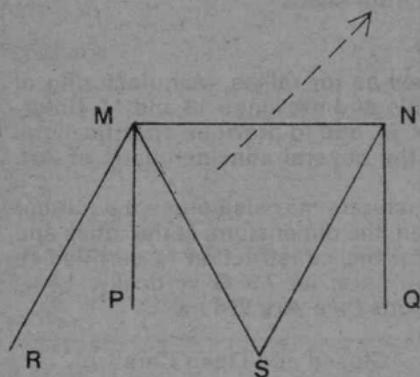
Dessin/drawing No. 6

Groupes 1 à 4

Le montage d'un renfort diagonal est obligatoire. Les différentes variantes autorisées sont: MQ, MS, NP, NR. (NP est indiqué sur le dessin no 6 comme un exemple.)

Groups 1 to 4

Fitting of a diagonal strut is compulsory. The various authorized alternatives are: MQ, MS, NP, NR. (NP is shown on drawing 6 as an example.)



Dessin/drawing No. 7

Groupes 1 à 4

Le montage d'un renfort diagonal est obligatoire. Les différentes variantes autorisées sont: MQ, MS, NP, NR. (MS est indiqué sur le dessin no 7 comme un exemple.)

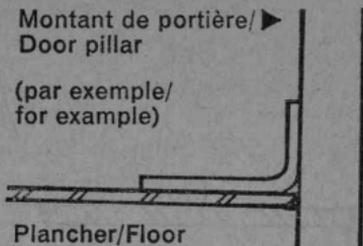
Groups 1 to 4

Fitting of a diagonal strut is compulsory. The various authorized alternatives are: MQ, MS, NP, NR. (MS is shown on drawing 7 as an example.)

Montant de portière/▶
Door pillar

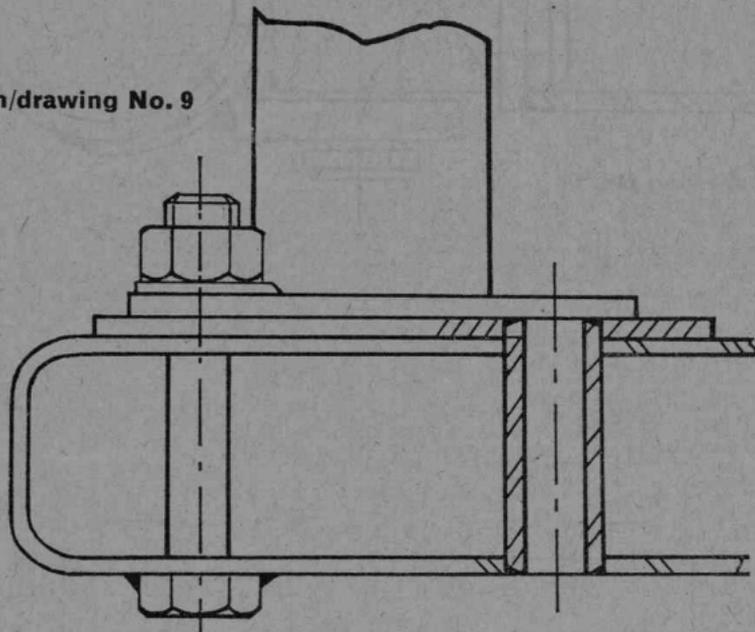
(par exemple/
for example)

Plancher/Floor

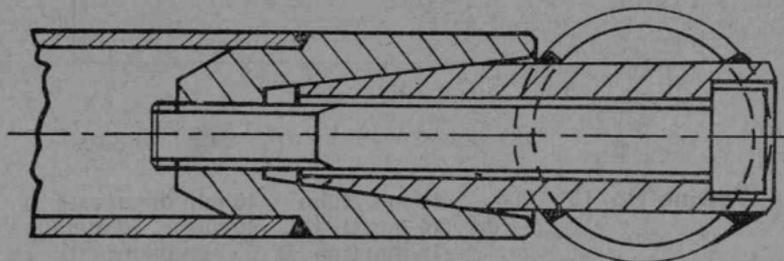


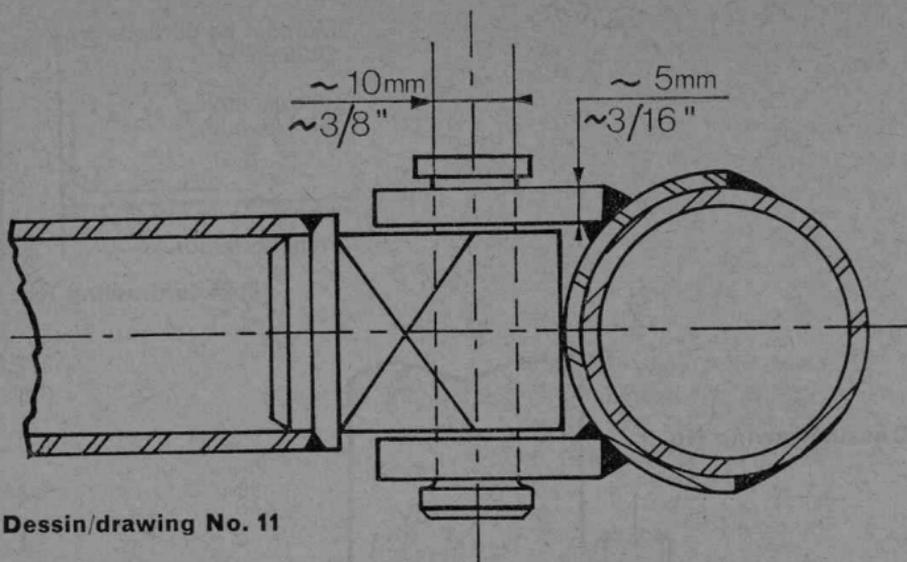
Dessin/drawing No. 8

Dessin/drawing No. 9

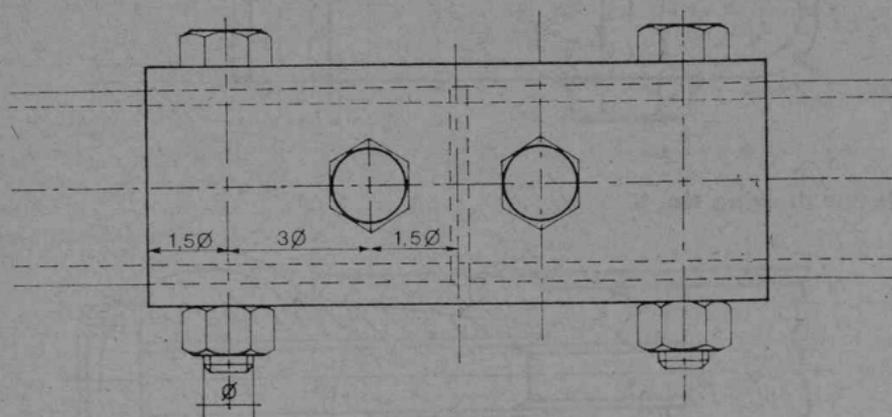


Dessin/drawing No. 10



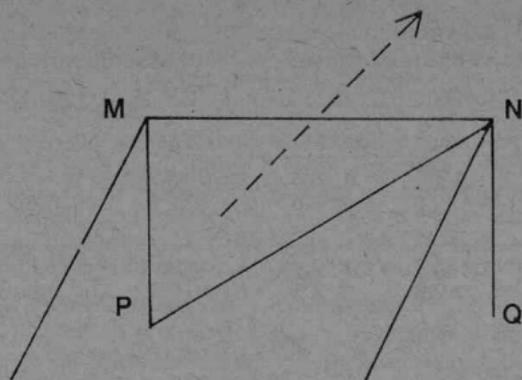


Dessin/drawing No. 11



Dessin/drawing No. 12

$\phi = 12\text{ mm}$ (tube $< 40\text{ mm}$ diam. ext)
 $\phi = 14\text{ mm}$ (tube $\geq 40\text{ mm} < 50\text{ mm}$ diam. ext)
 $\phi = 16\text{ mm}$ (tube $\geq 50\text{ mm}$ diam. ext)



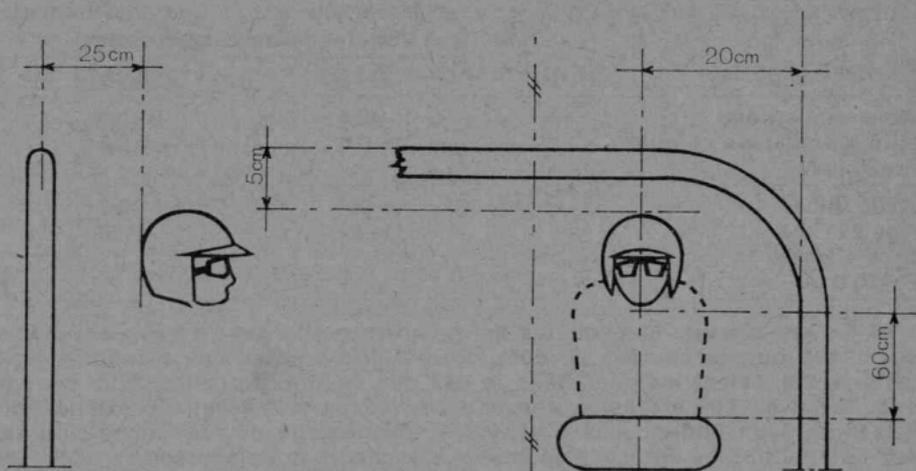
Dessin/drawing No. 13

Groupes 5 et 6

Le montage d'un renfort diagonal est obligatoire. Les 2 variantes autorisées sont MQ et NP. (NP est indiqué sur le dessin no 13 comme un exemple.)

Groups 5 and 6

Fitting of a diagonal strut is compulsory. The 2 authorized alternatives are MQ and NP. (NP is shown on drawing 13 as an example.)



Dessin/drawing No. 14

Spécifications des tubes utilisés

| | Voitures fermées | | Voitures ouvertes | |
|------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | <1200 kg | ≥ 1200 kg | <1200 kg | ≥ 1200 kg |
| | ø Ext. × Epaisseur | | | |
| Acier au carbone étiré à froid sans soudure E~30 daN | ø 38 × 2,6 | ø 48,3 × 2,6 | ø 44,5 × 2,6 | ø 57 × 2,9 |
| Acier Allié type 25 CD4 SAE 4125 etc E~50 daN | ø 33,7 × 2,3 | ø 42,4 × 2,6 | ø 38 × 2,6 | ø 48,3 × 2,6 |

Ces dimensions en mm représentent les minima admissibles et correspondent à des tubes standardisés (Normes internationales ISO R 64).

Dans le cas des voitures de plus de 1200 kg, on peut utiliser les dimensions prescrites pour les voitures de moins de 1200 kg, pour les éléments tubulaires autres que l'arceau principal situé derrière les sièges AV.

Voitures des Groupes 5 & 6 (ouvertes et fermées)

Montage obligatoire, aussi bien pour une épreuve de vitesse que pour une épreuve de régularité. Réalisation de l'arceau conformément aux dessins 13 et 14, au tableau ci-après (Normes Internationales ISO R 64 sauf ø 35 × 2), aux spécifications précédentes concernant les connexions amovibles et aux remarques générales de l'article 296 n.

Cependant, des constructeurs reconnus et traditionnels pourront également présenter un arceau de conception libre en ce qui concerne le matériau employé, les dimensions des tubes et l'implantation des jambes de force, à condition qu'ils soient en mesure de certifier que la construction résiste au minimum donné pour les voitures de formule, c'est-à-dire, 7,5 G verticalement, 1,5 G latéralement et 5,5 G longitudinalement dans les deux directions (voir art. 296 n).

| | Voitures fermées et ouvertes | |
|------------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------|
| | <700 kg | ≥ 700 kg |
| Acier au carbone étiré à froid sans soudure E~30 daN | ø 42,4 × 2,6 | ø 48,3 × 2,6 |
| Acier Allié type 25 CD4 SAE 4125 etc E~50 daN | ø 35 × 2 | ø 42,4 × 2,6 |

n) Coupe-circuit: Les voitures qui prennent part à des courses de vitesse sur circuit ou des courses de côte, doivent être équipées d'un coupe-circuit général, clairement indiqué. Dans le cas des voitures fermées, deux coupe-circuits doivent être prévus, le premier dans l'habitacle, le second à l'extérieur de la voiture à un endroit aisé à atteindre. Le montage de ces coupe-circuits, obligatoire pour les épreuves de vitesse sur circuit et les courses de côte, est autorisé et même recommandé pour les épreuves de régularité.

o) Récupérateur d'huile: Toute voiture participant à une compétition inscrite au Calendrier Sportif de la FIA et dont le système de lubrification prévoit une mise à l'air libre, devra être équipée de telle manière que les remontées d'huile ne puissent s'écouler librement. Le récipient récupérateur devra avoir une capacité minimale de 2 litres pour les voitures d'une cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2.000 cm³ et de 3 litres pour les voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³.

p) Equipement lumineux minimum

— Pour toutes les épreuves automobiles, les voitures doivent être équipées d'au moins deux feux "stop".

Pour les épreuves de nuit, les voitures doivent être munies en outre d'au moins deux phares d'une puissance égale à celle des phares équipant habituellement les voitures de Tourisme ou de Grand Tourisme homologuées par la FIA et de deux clignotants montés à l'AR.

— Pour les épreuves sur route ouverte (rallyes), les voitures doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve, les voitures étrangères à ce pays devant être en règle sous ce rapport avec la Convention Internationale sur la circulation routière.

q) Limite des modifications autorisées: Certaines modifications aux éléments d'origine, certaines adjonctions et/ou suppressions d'accessoires montés normalement par le constructeur sur le modèle considéré sont explicitement autorisées par le présent règlement. Les limites de ces modifications sont indiquées avec précision pour chacun des 6 groupes des catégories A et B. Toutes celles non formellement indiquées comme licites pour le groupe dans lequel la voiture prétend être classée et qui affectent, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la transmission, la tenue de route ou le freinage rendront la voiture inapte au classement dans le groupe demandé.

Si ces modifications ou adjonctions ont fait l'objet d'une déclaration préalable du concurrent, la voiture pourra prendre part à l'épreuve dans l'un des autres groupes éventuellement prévus au règlement particulier et avec les prescriptions duquel elle se trouve en conformité.

Si toutefois l'intention frauduleuse du concurrent était patente, le concurrent ne devrait pas être admis au départ de l'épreuve ou devrait en être exclu s'il avait déjà pris le départ, avec demande à l'ACN compétent d'une pénalité d'au moins 12 mois de suspension.

r) Carburant: pour les courses de vitesse sur circuit et courses de côte: celui défini à l'art. 298 ci-après.

Pour les rallyes: un carburant commercial librement vendu dans le ou les pays parcourus par l'épreuve. S'il s'agit d'un pays où le carburant commercial de la meilleure définition est d'un rendement inférieur au carburant ayant le plus faible indice d'octane dans l'un des 3 pays suivants: France, Grande-Bretagne, Italie, une dérogation spéciale pourra être consentie aux organisateurs avec l'accord de la CSI. Les lubrifiants pour hauts de cylindres ou pour moteurs deux-temps sont autorisés, sous réserve que leur adjonction au carburant n'augmente pas son indice d'octane.

s) Application des prescriptions générales: Les prescriptions générales doivent être observées au cas où les spécifications du groupe de voitures des catégories A et B n'en font pas mention ou ne prévoient aucune prescription plus stricte.

Art. 254.—Modalités de changements de groupes et regroupements autorisés: Les voitures appartenant originellement à un groupe déterminé mais ayant été l'objet de modifications ou d'adjonctions dûment déclarées et qui excèdent les limites prévues pour le groupe en question peuvent passer dans celui des groupes supérieurs prévus au règlement particulier de l'épreuve avec les prescriptions duquel elles se trouvent en conformité et dans les conditions suivantes:

| | | | | | |
|---------------------|--|--|--|--|--|
| Groupe 1 | | | | | |
| Groupe 2 | | | | | |
| Groupe 3 | | | | | |
| Groupe 4 (ou 3+4) | | | | | |
| Groupe 5 (ou 3+4+5) | | | | | |

TITRE III

VOITURES DE TOURISME DE SERIE (Groupe 1)

Art. 255.—Définition: Voitures de tourisme fabriquées en grande série. Ces voitures doivent participer aux compétitions sans avoir subi une préparation quelconque destinée à en améliorer les performances ou les conditions d'emploi. Les seuls travaux qui peuvent être effectués sur la voiture sont ceux nécessaires à son entretien normal ou au remplacement des pièces détériorées par usure ou par accident. Les limites des modifications et montages autorisés sont spécifiées ci-après à l'article 257. En dehors de ces autorisations, toute pièce détériorée par usure ou par accident ne peut être remplacée que par une pièce d'origine rigoureusement identique à celle dont elle prend la place.

Art. 256.—Fabrication minimale et nombre de places: Les voitures de tourisme de série devront avoir été fabriquées à au moins 5.000 exemplaires identiques en 12 mois consécutifs et comporter au moins 4 places, sauf lorsque leur cylindrée-moteur est inférieure ou égale à 700 cm³, auquel cas leur constructeur peut les livrer en version 2 places.

Art. 257.—Montages et modifications autorisés:

a) Appareils d'éclairage: tous les appareils d'éclairage et de signalisation doivent être conformes aux règlements administratifs du pays de l'épreuve, les voitures étrangères à ce pays devant être en règle sous ce rapport avec la Convention Internationale sur la circulation routière.

Les appareils d'éclairage faisant partie de l'équipement normal doivent être ceux prévus par le constructeur et doivent rester conformes quant à leur fonctionnement à ce qu'a prévu le constructeur pour le modèle considéré. Ainsi lorsque le passage de l'état "feux de route" à l'état "feu de croisement" est obtenu par une simple modification de l'angle du faisceau à l'intérieur d'un même réflecteur, ce système ne pourra pas être changé

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le verre de protection du phare, le réflecteur et les ampoules.

Est autorisé le montage de phares supplémentaires à condition de ne pas dépasser un total de six phares (non compris les lanternes ou feux de position). Ils pourront au besoin être montés par encastrement dans l'avant de la carrosserie ou dans la calandre, mais les ouvertures qui y seraient pratiquées à cet effet devraient être complètement obturées par les phares.

Est considéré comme phare tout optique dont le foyer lumineux crée un faisceau de profondeur dirigé vers l'avant (phare route-code, phare longue-portée, phare anti-brouillard).

Le montage d'un phare de recul est autorisé, au besoin par encastrement dans la carrosserie, mais à la condition qu'il ne puisse être utilisé que lorsque le levier de changement de vitesse est sur la position "marche AR", et sous réserve de l'observation des règlements de police à ce sujet.

Le montage des phares de toit ou autres phares orientables est interdit.

Des dérogations pourront être apportées aux prescriptions ci-dessus à condition qu'elles soient explicitement prévues dans le règlement particulier de l'épreuve.

Pour se conformer aux règlements de police de certains pays, il est permis d'adapter le logement des feux de signalisation AV en sorte qu'ils contiennent à la fois les clignotants et les feux de position.

La marque des appareils d'éclairage est libre.

b) Réservoirs de carburant et de lubrifiant: doivent être ceux normalement montés par le constructeur sur le modèle considéré et dont la capacité est mentionnée sur la fiche d'homologation.

Si pour ledit modèle il est normalement prévu des réservoirs de capacités différentes, ne seront admis que ceux équipant au moins le nombre de voitures dudit modèle qui est nécessaire à l'homologation.

Le type et l'emplacement de l'orifice de remplissage du ou des réservoirs de carburant ne devront pas être changés.

L'utilisation d'un réservoir de carburant de capacité accrue pourra être autorisée par l'ACN avec accord de la FIA pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales (parcours en pays désertique ou tropical par exemple).

c) Circuit de refroidissement: si pour ledit modèle, il est normalement prévu des radiateurs de capacités différentes, ne seront admis que ceux équipant au moins le nombre de voitures dudit modèle qui est nécessaire à l'homologation.

Le montage d'un rideau de radiateur est autorisé.

L'utilisation d'un radiateur de capacité accrue pourra être autorisée par l'ACN, avec l'accord de la FIA pour des épreuves organisées dans des conditions géographiques spéciales.

La marque et le type du thermostat sont libres, mais celui-ci ne peut être ni supprimé, ni changé de place.

Le rideau de radiateur peut être constitué par une plaque rigide fixée derrière la calandre.

d) Alimentation: le(s) carburateur(s) ou pompe(s) à injection normalement monté(s) sur le modèle homologué et inscrit(s) sur la fiche d'homologation ne doivent pas être changé(s) ni modifié(s).

Il est cependant permis d'en changer les éléments qui règlent le dosage de la quantité de carburant admise au moteur, mais non celle de l'air.

e) Système électrique: la tension (voltage) du système électrique ne doit pas être changée.

La marque et la capacité (ampérage) de la batterie et du générateur sont libres. Le constructeur pourra cependant prévoir pour une même série minimale l'emploi d'une dynamo ou celui d'un alternateur à condition de le préciser sur la fiche d'homologation du nouveau modèle ou sur une fiche annexe pour "variante". La batterie d'origine pourra être remplacée—au gré du constructeur ou du concurrent—par une batterie de plus grande capacité mais à condition de respecter l'emplacement d'origine. Par emplacement de la batterie est entendu le compartiment de carrosserie où elle est montée à l'origine.

La bobine d'allumage, le condensateur, le distributeur et le régulateur de tension sont libres sous réserve que le système d'allumage reste le même que celui prévu par le constructeur pour le modèle considéré, et que le remplacement desdits accessoires n'entraîne aucune modification du système de montage prévu par le constructeur pour le modèle considéré.

Bougies : marque et type libres.

Dans le cas d'un circuit électrique alimenté sous 12 volts, cette tension peut être obtenue indifféremment par une batterie de 12 volts ou deux batteries de 6 volts montées en série à condition que les batteries soient maintenues dans leur emplacement d'origine et qu'il n'y ait aucun gain de poids par rapport au système utilisé normalement par le constructeur.

f) Transmission : pour une même série de 5.000 voitures est autorisé ce qui suit, à la condition expresse qu'il s'agisse de possibilités différentes de la fabrication de série et de la vente normale à la clientèle et que mention en soit faite sur la fiche d'homologation.

— boîte de vitesses :

— soit 2 échelonnements de rapports différents sans obligation de production minimale;

— soit 2 boîtes de vitesses différentes à la fois par l'échelonnement et le nombre, à la condition que chacune de ces 2 boîtes différentes équipe 50% du nombre minimum de voitures exigé.

L'adaptation d'un dispositif de surmultiplication extérieur à la boîte est autorisée.

— pont AR: deux rapports différents.

Si un constructeur a prévu un nombre plus considérable de boîtes de vitesses différentes soit par l'échelonnement, soit par le nombre de vitesses et/ou de ponts AR, il faudra pour que l'emploi de ceux-ci soit permis qu'il justifie avoir construit autant de fois la série minimale imposée qu'il y aura de fois 2 combinaisons de boîtes et 2 rapports de pont-moteur différents.

L'existence d'une boîte de vitesses automatique n'entre pas en considération. L'emploi de celle-ci et du rapport de pont moteur correspondant sera toujours permis en supplément des 2 boîtes de vitesses à contrôle manuel autorisées.

Le levier de commande de la boîte de vitesses devra occuper l'emplacement ou les emplacements prévus par le constructeur et mentionnés sur la fiche d'homologation. Sa forme et sa longueur sont libres.

L'emploi d'une boîte automatique est autorisé mais à la condition que cette boîte soit prévue par le constructeur et mentionnée sur la fiche d'homologation. Aucune condition de production minimale n'est requise.

Il est rappelé que dans une série de base de 5000 exemplaires, un constructeur peut faire homologuer 2 boîtes de vitesses et 2 rapports de couple.

Pour chaque série supplémentaire de 5000 voitures, le constructeur pourra solliciter l'homologation de 2 nouvelles boîtes et de 2 rapports de couples s'il peut certifier que, dans chacune de ces séries, les voitures ont effectivement été livrées avec l'équipement, objet de l'homologation, en nombre suffisant.

g) Amortisseurs : la marque et le type sont libres. Toutefois, aucun élément quelconque ne pourra y être ajouté, et il n'est pas permis de changer quoi que ce soit à leur destination originale prévue par le constructeur, à leur nombre et à leur principe de fonctionnement. Par principe de fonctionnement, on doit entendre: amortisseur hydraulique ou à friction, télescopique ou à bras. Les supports originaux ne devront subir aucun changement.

h) Roues et pneumatiques: les roues doivent être celles prévues par le constructeur pour le modèle considéré. Elles sont définies par leur diamètre, leur largeur de jante et la voie qu'elles déterminent. Des roues différentes par leur forme ou leurs dimensions peuvent bénéficier d'une extension d'homologation aux conditions suivantes:

- qu'il existe des voitures du modèle considéré équipées de ces roues en nombre suffisant pour justifier l'homologation;
- qu'elles soient montées en respectant les dispositions du paragraphe "Ailes" de l'article 253.

En tout cas les quatre roues d'une voiture doivent toujours appartenir à un même jeu de roues bénéficiant d'une homologation.

Les pneumatiques sont libres (marque et type) à condition qu'il s'agisse de pneumatiques prévus par leur fabricant pour pouvoir être montés sans pièce intermédiaire sur les roues. Sont autorisés tous les dispositifs spéciaux ou additionnels anti-dérapant, pour neige ou glace.

i) Freins: doivent être ceux prévus par le constructeur. Le remplacement des garnitures usées est autorisé et leur mode de fixation est libre, mais à condition qu'il n'y ait aucune augmentation des surfaces de frottement. Les freins assistés ne sont permis que s'ils sont couverts par l'homologation en raison de leur utilisation sur une série d'égale importance à celle requise pour l'homologation.

Il est permis de monter un double circuit de freinage à condition que ce système provienne du même fabricant que celui du maître-cylindre hydraulique d'origine, ou soit fourni par le constructeur du véhicule.

Le matériau des garnitures de frein est libre, sous réserve que les nouvelles garnitures présentent les mêmes dimensions de surface de frottement que celles d'origine.

Il en est de même en ce qui concerne la garniture de l'embrayage.

Si un système de freinage assisté est normalement prévu sur une voiture, le dispositif d'assistance ne peut être déconnecté.

Un répartiteur de la pression de freinage entre freins AV et AV ne peut pas être ajouté si le constructeur n'a pas prévu son montage en production de série.

j) Accessoires supplémentaires non couverts par l'homologation: sont autorisés sans restriction tous ceux qui sont sans effet aucun sur le comportement du véhicule, tels ceux concernant l'esthétique ou le confort intérieur (éclairage, chauffage, radio, etc.) ou permettant une conduite plus sûre (compteur de moyenne, lave-glace, etc.) à la condition expresse qu'ils n'affectent pas, même de façon secondaire, le rendement mécanique du moteur, la direction, la transmission, le freinage ou la tenue de route.

Toutes les commandes doivent rester celles prévues par le constructeur y compris leur rôle, mais il est permis de les aménager pour les rendre mieux utilisables ou plus accessibles: par exemple adjonction d'une rallonge de la commande de frein à main, d'une semelle supplémentaire sur la pédale de frein, etc.

La position du volant peut être indifféremment à gauche ou à droite à condition qu'il s'agisse d'une simple inversion du système de commande des roues AV prévue et fournie par le constructeur sans autre modification mécanique (tuyauterie, etc.)

Est permis ce qui suit:

- 1) *Le pare-brise d'origine peut être remplacé par un pare-brise de même matière mais avec chauffage-dégivrage incorporé.*
- 2) *L'appareil de chauffage d'origine peut être remplacé par tout autre prévu par le constructeur et mentionné dans son catalogue comme livrable sur demande.*

- 3) *Un thermomètre d'eau électrique peut être remplacé par un thermomètre capillaire et un manomètre de type courant par un autre de haute précision.*
- 4) *On peut changer l'avertisseur, ou en ajouter un supplémentaire, éventuellement à la disposition du passager.*
- 5) *Le mécanisme du levier du frein à main peut être adapté afin d'obtenir un déblocage instantané (fly-off handbrake). Les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination, leur position ou—en cas de montage d'accessoires supplémentaires—leur nombre.*
- 6) *Il est permis d'ajouter des relais ou des fusibles au circuit électrique, d'allonger les câbles de batterie, de protéger les canalisations du circuit de freinage par une gaine métallique ou autre, de remplacer le câble de commande de l'accélérateur par un autre, provenant ou non du constructeur.*
- 7) *On peut remplacer un compteur de vitesse d'origine par un autre à condition que le second s'encastre exactement dans le logement d'origine du premier.*
- 8) *On peut modifier les supports des sièges et on peut ajouter toute sorte de couvre-sièges, y compris ceux formant siège-baquet.*
- 9) *On peut renforcer les points d'appui du cric, les changer de place ou en ajouter d'autres.*
- 10) *On peut monter des protège-phares qui n'aient d'autre but que de couvrir le verre du phare, sans influencer sur l'aérodynamisme de la voiture.*
- 11) *Toute liberté est laissée en ce qui concerne l'emplacement et le système de présentation des plaques d'immatriculation en raison de la diversité d'un pays à l'autre des règlements de police à cet égard.*
- 12) *Il est permis d'ajouter des fixations de sécurité (par exemple des courroies) pour le capot du moteur ou du coffre à bagages et d'aménager celui-ci pour un meilleur logement des objets transportés (courroies de fixation d'un coffre à outil, protection d'un réservoir d'essence de réserve, d'une roue de secours supplémentaire etc). Le système d'attache de la roue de secours normale peut être modifié à condition de ne pas changer cette dernière de place.*
- 13) *Il est permis d'ajouter des compartiments supplémentaires à la boîte à gants et des poches supplémentaires aux portières.*
- 14) *Des plaques de matériau isolant peuvent être ajoutées en tous lieux nécessaires pour protéger les occupants de la voiture contre un risque d'incendie.*
- 15) *On peut monter un récupérateur d'huile ou d'eau de radiateur.*
- 16) *On peut prévoir tout système de verrouillage du bouchon de radiateur.*

k) Carrosserie: aucun élément normal de carrosserie (tableau de bord, toutes garnitures quel que soit leur emplacement) ne peut être supprimé ou changé, aucun des accessoires normalement montés par le constructeur sur le modèle homologué dans sa version la plus économique ne peut être supprimé.

Sont cependant permis les travaux d'adaptation nécessaires au montage des accessoires supplémentaires autorisés au paragraphe précédent, tels ceux qu'implique l'adjonction d'un lave-glace (perçement du capot) ou d'un compteurs (encastrement dans le tableau de bord), etc.

Il peut être prévu pour une même série minimale plusieurs matériaux différents pour les sièges et capitonnages intérieurs (drap, cuir, matière plastique, etc.). Il pourra être prévu pour une même série minimale deux types de sièges AV (banquette unique ou sièges séparés). Ces variantes devront être mentionnées sur la fiche d'homologation et en particulier les différents poids totaux résultant de l'emploi de sièges AV différents.

Toutes les parties transparentes doivent, en cas de détérioration être remplacées par d'autres du même type de matériau que celui utilisé à l'origine et mentionné sur la fiche d'homologation. Elles doivent être interchangeables

avec celles montées à l'origine. Elles doivent être montées sur les supports originaux et conserver leur système de manoeuvre original.

Les boulons et écrous peuvent être remplacés librement et comporter un blocage par goupille ou enroulement de fil.

On peut supprimer les "bananes" de pare-chocs.

Lorsque le règlement particulier d'une épreuve permet le montage d'un carénage de protection, la protection par tout moyen des tuyauteries d'essence et du système de freinage est également autorisée.

Par contre les modifications et aménagement suivants sont interdits :

- 1) changer l'angle d'inclinaison de la colonne de direction,*
- 2) enlever des couvre-roues constituant des éléments de carrosserie,*
- 3) ajouter un verrouillage supplémentaire aux portières,*
- 4) ajouter des feux de position supplémentaires,*
- 5) changer l'emplacement du levier d'ouverture du capot moteur,*
- 6) remplacer les boulons de fixation de la calandre par d'autres assurant un desserrage instantané (quick-release buttons).*

I) Pare-chocs, enjoliveurs, carénage: les voitures pour lesquelles le constructeur a normalement prévu des pare-chocs doivent les conserver. Les enjoliveurs de roues peuvent être enlevés. L'adjonction de toute plaque de protection sous la voiture est interdite à moins qu'il ne s'agisse d'un élément dûment mentionné sur la fiche d'homologation ou encore qu'il s'agisse d'une autorisation explicite ou d'une obligation inscrite dans le règlement particulier de l'épreuve.

Pour les courses de vitesse en circuit ou pour les courses de côte, les règlements particuliers devront spécifier si le démontage des pare-chocs est autorisé, faute de quoi les pare-chocs devront rester en place. Pour les rallyes, toute voiture normalement équipée de pare-chocs et dont la fiche d'homologation montre un tel équipement, devra les conserver.

TITRE IV

VOITURES DE TOURISME SPECIALES (Groupe 2)

Art. 258.—Définition: Voitures fabriquées en série limitée et pouvant faire l'objet d'aménagements destinés à les rendre plus aptes à la compétition sportive. La liste des modifications et adjonctions autorisées est donnée ci-après à l'article 260. Ce groupe recueille en outre les voitures du groupe 1 qui ont été l'objet de modifications ou d'adjonctions excédant les limites autorisées pour le groupe 1. Ces voitures bénéficient alors de toutes les autorisations accordées pour le présent groupe 2.

Art. 259.—Fabrication minimale et nombre de places: Les voitures de tourisme devront avoir été construites à au moins 1.000 exemplaires et comporter au moins 4 places, sauf si leur cylindrée-moteur est égale ou inférieure à 700 cm³ auquel cas le constructeur peut les livrer en version "deux places".

Art. 260.—Modifications et adjonctions autorisées: Toutes celles autorisées pour les voitures du groupe 1 plus les suivantes.

a) Modifications des pièces mécaniques d'origine: les pièces mécaniques d'origine ayant subi toutes les phases de la fabrication, prévues par le constructeur pour la production de série, à l'exception de celles pour lesquelles le présent article prévoit une liberté de changement, peuvent faire l'objet de toutes

les opérations de mise au point par finissage ou grattage, mais non de remplacement. En d'autres termes, sous réserve qu'il soit toujours possible d'établir indiscutablement l'origine de la pièce de série, celle-ci pourra être rectifiée, équilibrée, ajustée, réduite ou changée de forme par usinage, à l'exclusion de toute adjonction de matière, de toute extension mécanique ou de tout traitement entraînant la modification des caractéristiques de la structure moléculaire ou de la surface du métal.

b) Moteur—culasses et soupapes : outre les travaux qui peuvent être effectués sur la culasse comme spécifié au paragraphe a) toute liberté est laissée pour les soupapes, les guides de soupape et les sièges de soupape.

Le nombre de soupapes par cylindre ne peut pas être modifié.

Une culasse à double allumage nécessitant une nouvelle pièce de fonderie ne peut être homologuée que sous les conditions énumérées à l'Art. 260 aa).

Toutefois s'il est possible d'équiper d'une seconde bougie chaque chambre de combustion, sur une culasse d'origine ayant subi toutes les phases de fabrication prévues par le constructeur pour la construction en série, en toute conformité avec l'Art. 260 a), le double allumage est évidemment autorisé.

Il est permis d'ajouter des rondelles aux ressorts de soupapes.

c) Moteur—système d'alimentation et ses éléments : le système d'alimentation est libre. Cependant l'injection directe ne pourra être utilisée que sur un moteur pour lequel le montage d'un système d'injection directe est prévu à l'origine dans la production de série. (Idem pour compresseur de suralimentation)

Par le terme "prévu à l'origine dans la production de série" il faut entendre : normalement monté sur les voitures livrées à la clientèle et mentionné dans la fiche d'homologation ou le catalogue du constructeur.

d) Moteur—réalésage : le réalésage ou le rechemisage du moteur est autorisé jusqu'à la limite de la classe de cylindrée à laquelle appartient le modèle.

e) Moteur—collecteurs, tubulures et pots d'échappement : libres. Cependant pour les épreuves sur routes ouvertes, l'efficacité d'insonorisation doit rester, en tout cas, dans les limites prévues par le règlement de police du pays de l'épreuve.

f) Moteur—paliers : les coussinets lisses ou roulements peuvent être remplacés par d'autres du même type, à condition que le vilebrequin, ainsi que les chapeaux des paliers homologués soient conservés.

g) Joints d'étanchéité : les joints d'étanchéité peuvent être remplacés par d'autres ou être supprimés.

h) Moteur—système de graissage : le carter d'huile peut être modifié ou remplacé par un autre de forme et de capacité différentes. La pompe à huile peut être modifiée ou remplacée par une autre. Cependant le nombre de pompes à huile prévu à l'origine ne peut être changé. Aucune restriction quant aux filtres à huile et aux radiateurs d'huile (type, nombre et volume).

Le montage d'un radiateur d'huile à l'extérieur de la carrosserie est seulement autorisé en dessous du plan horizontal passant par le moyeu des roues. En tout cas le montage du radiateur d'huile de cette façon ne peut donner lieu à l'addition d'une structure enveloppante aérodynamique.

i) Moteur—arbres à cames et système de distribution : libres. Cependant la position, le nombre et le système d'entraînement du ou des arbres à cames ne peuvent être changés. Les ressorts des soupapes ne subissent aucune restriction en ce qui concerne leur nombre et leur type, à condition que les modifica-

tions nécessaires aux pièces mécaniques ne dépassent pas celles prévues aux paragraphes précédents.

j) Piston, axe et segments : libres.

k) Moteur—autres éléments : Aucune restriction pour les supports. Le ventilateur et la pompe à eau peuvent être modifiés, remplacés ou supprimés.

La pompe à essence ne subit aucune restriction en ce qui concerne le nombre prévu, le type, l'emplacement et la capacité. Elle ne peut cependant jamais être placée à l'intérieur de l'habitacle.

L'interrupteur de la pompe à essence électrique (si prévue) peut être à l'intérieur de l'habitacle.

L'inclinaison et la position du moteur à l'intérieur du compartiment moteur sont libres à condition toutefois que les modifications que cela implique n'aillent pas au-delà de ce qui est permis à l'Art. 260 a), k), l) et m).

l) Transmission—boîte de vitesses : Aucune restriction pour les supports. Le nombre de rapports de la boîte de vitesses ne peut pas être changé. L'échelonnement est libre. L'emplacement et le type du levier de commande de la boîte de vitesses sont libres.

La liberté pour l'échelonnement des rapports de boîte implique la faculté de changer les arbres primaires et secondaires ainsi que la pignonnerie et les roulements.

m) Transmission—différentiel : Aucune restriction pour les supports. Le rapport au couple conique est libre. Un différentiel à action limitée, mais non de blocage constant et complet, peut être monté à condition qu'il puisse se loger dans le carter sans modification au-delà de ce qui est permis au paragraphe a).

L'arbre de transmission entre la boîte de vitesses et le différentiel est libre.

n) Suspension : il est autorisé de modifier les pièces d'origine de la suspension selon les spécifications de l'Article 260 a). L'addition d'un stabilisateur est autorisée, ou celui d'origine peut être remplacé par un autre.

Pour une suspension arrière à essieu rigide, il est permis d'ajouter des éléments de guidage et leurs points d'ancrage.

Le montage d'articulations et de points d'attache d'un type ou de matériau différent de ceux d'origine est autorisé.

Le remplacement d'un stabilisateur est autorisé même si ce stabilisateur remplit d'autres fonctions dans la suspension.

Il est également permis d'augmenter le nombre de stabilisateurs par suspension.

o) Suspension—ressorts et amortisseurs : Toute liberté est laissée pour les ressorts à condition que le type de ressort principal ne soit pas changé. Cependant le montage ne peut résulter en la modification des pièces mécaniques au-delà des limites de l'Article 260 a) ou d'un changement ou d'une modification de la carrosserie ou du châssis. Il est permis d'ajouter des ressorts auxiliaires. Selon les définitions du châssis et de la carrosserie données à l'Article 252, il est autorisé de modifier les parties non visibles de la carrosserie.

Toute liberté est également laissée en ce qui concerne leur nombre, leur type et leur montage, à condition qu'aucune pièce mécanique ne soit modifiée au-delà des limites de l'Article 260 a). Des points d'ancrage peuvent cependant être ajoutés au châssis et aux éléments de suspension.

p) Direction : Le rapport de direction est libre à condition que le boîtier d'origine soit conservé.

q) Roues et jantes : libres, à condition que leur montage puisse s'effectuer en toute conformité avec l'article 253 d).

En outre, les quatre roues d'une voiture doivent toujours avoir le même diamètre.

Par roue il faut entendre flasque + jante donc non compris le pneu.

Cependant en ce qui concerne l'Art. 253 d)—ailes—il est rappelé que l'article en question précise la mensuration de la roue équipée de son pneumatique.

L'emplacement de la roue de secours est libre à condition qu'elle ne soit pas placée à l'intérieur de l'habitable et que l'aspect extérieur de la carrosserie ne soit pas modifié.

Garanties de robustesse

L'attention de la FIA a été attirée sur de nombreux accidents dûs à une défaillance des roues utilisées. La liberté totale laissée, surtout en Groupes 2 et 4, a donné lieu trop souvent à une construction artisanale de jantes ne possédant pas une qualité de fabrication ou une résistance à la fatigue adéquate.

Par conséquent, il est recommandé à chaque Autorité Sportive Nationale de dresser une liste des constructeurs de roues de son pays, dont la fabrication présente les garanties de sécurité nécessaires.

Toute Autorité Sportive Nationale ayant procédé ainsi sur le plan national, sera autorisée à exiger des concurrents qu'ils utilisent des roues fabriquées par un des constructeurs agréés par elle ou par un fabricant ayant obtenu l'agrément d'une autre Autorité Sportive Nationale.

r) Système électrique—appareils d'éclairage: libres. Cependant pour les courses sur routes ouvertes le véhicule doit être conforme au règlement de police du pays de l'épreuve ou à la Convention Internationale sur la circulation routière. L'emplacement de la batterie est libre; elle ne doit pas, toutefois, être disposée dans l'habitacle.

La liberté laissée pour les appareils d'éclairage concerne leur remplacement ou leur modification, mais n'autorise pas la suppression pure et simple de ces appareils. Le nombre de phares est libre.

Au cas où la batterie est placée à l'intérieur de l'habitacle d'une voiture dans la production normale, elle peut y rester.

s) Système électrique—accessoires du moteur: il est permis de remplacer une dynamo par un alternateur. Les points de fixation et la poulie du vilebrequin sont libres. Aucune restriction pour le système d'allumage, pour autant que les modifications que cela entraînerait, soient autorisées par l'article 260 a).

La génératrice peut être mise hors d'usage ou enlevée. Cependant l'équipement lumineux minimum doit rester en état de fonctionnement normal pendant toute la durée de la course. En outre il est rappelé que dans la quasi totalité des courses automobiles la mise en marche du moteur doit s'effectuer sans aide extérieure.

t) Réservoirs de carburant et radiateurs d'eau: la capacité des réservoirs de carburant est libre jusqu'à la limite spécifiée à l'Art. 253 j). L'emplacement et la dimension de l'orifice de remplissage ainsi que du bouchon de fermeture peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre une fuite de carburant vers un des compartiments intérieurs de la voiture.

Au cas où le réservoir et son orifice de remplissage seraient montés dans le coffre un orifice d'évacuation d'essence, éventuellement répandue dans ce compartiment, doit être prévu.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne le radiateur d'eau, y compris sa capacité. Son emplacement peut être changé, à condition qu'aucune modification ne soit apportée à l'extérieur ou à l'intérieur (habitacle) de la carrosserie.

u) Système de freinage: le montage d'une double pompe ou d'un dispositif

quelconque permettant d'assurer à la fois une action simultanée sur les quatre roues et une action divisée sur deux roues est autorisé.

Les disques et tambours peuvent être remplacés par d'autres à condition que les dimensions de la surface de frottement ne soient pas changées. Les garnitures de freins sont libres. Les flasques de support peuvent être modifiés et pourvus d'ouvertures de ventilation. Les plaques de protection peuvent être modifiées ou supprimées. Des prises d'air pour refroidissement peuvent être ajoutées à condition de ne pas modifier la carrosserie.

L'addition d'un servo-frein est autorisé.

Il est interdit de remplacer des freins à tambours par des freins à disques et vice-versa, sauf si cette modification est dûment homologuée en conformité avec l'Art. 260 bb).

v) Conduits et canalisations: il est permis d'apporter toutes modifications à la disposition, aux emplacements et au matériau de tous les tuyaux et conduits permettant le passage d'éléments fluides (air, eau, carburant, courant électrique, y compris le système de suspension).

w) Ressorts: tout ressort que l'on peut trouver sur une voiture peut être modifié ou remplacé par un autre.

x) Eléments de carrosserie: le volant et les sièges avant pourront être remplacés, sous réserve que les sièges de substitution aient au moins le même poids que ceux d'origine.

En cas de changement des sièges d'origine, les deux nouveaux sièges doivent avoir un poids total au moins égal à celui indiqué sur la fiche d'homologation pour les sièges d'origine, mais ils ne doivent pas nécessairement avoir chacun le même poids.

Les parties non visibles des portières, du capot moteur et du coffre peuvent être enlevées ou allégées.

Par parties visibles de la carrosserie il faut entendre tous les éléments non structurés léchés par les filets d'air et situés au-dessus du plan horizontal passant par le moyeu des roues ainsi que les parties visibles de l'habitacle.

Du matériau d'insonorisation non visible peut être enlevé.

Les garnitures de l'habitacle, panneaux de portières, couvercle de la boîte à gants, etc, normalement prévus sur une voiture dans la production de série ne peuvent pas être enlevés.

y) Options—définition: une variante de la production de série. Accessoires ou équipements livrés à la demande expresse du client. Par option, on comprend par conséquent tout équipement fourni en supplément ou en remplacement du modèle de base livrable sur demande même si cet équipement est normalement monté en série sur certaines voitures comme c'est le cas, par exemple, pour les voitures destinées à l'exportation.

z) Homologation d'une option: l'homologation ne sera accordée à une option que si l'équipement optionnel est disponible sans discrimination auprès du constructeur ou de ses concessionnaires pour toute personne désirant l'acheter. Il doit figurer dans le catalogue de pièces détachées du constructeur pour le modèle considéré.

aa) Equipements optionnels pouvant être homologués avec un minimum de production annuelle de 100 ensembles pouvant équiper 100 voitures:

— Elements de suspension renforcés à condition qu'ils soient entièrement interchangeables avec la pièce d'origine, et que les axes de pivotage restent à leur place initiale.

Un essieu rigide AR est considéré comme faisant partie de la suspension. Par conséquent, un essieu renforcé peut être homologué comme variante sur la base d'une production annuelle de cette pièce de 100 exemplaires au moins.

— Châssis auxiliaires renforcés.

Il est précisé que par châssis auxiliaire il faut entendre :

a) *Tout élément de châssis fixé par boulons ou rivets au châssis ou à la coque et qui, par conséquent, peut être enlevé et remplacé par un élément renforcé sans découpage ou soudure.*

b) *Tout élément de renfort additionnel fixé au châssis ou à la coque quel qu'en soit le mode de fixation (soudure, boulons, etc) mais sans qu'il soit nécessaire d'enlever par découpage toute partie intégrante du châssis ou de la coque d'origine.*

— Boîtes de vitesses y compris celles comportant un nombre de rapports différent.

— Systèmes de surmultiplication.

— Boîtiers de direction différents.

— Arbres et demi-arbres de transmission différents avec joints.

— Bielles mais non celles d'un matériau différent de celui d'origine.

— Embrayage différent et volant moteur différents—type et dimensions—à condition que le montage soit possible dans le cadre de l'article 260 a).

— Carters de cloche d'embrayage, de différentiel et de boîte de vitesses (y compris sa partie AR) d'un matériau différent.

— Culasse de forme et/ou de matériau différents, à condition que la position et le nombre d'arbres à cames, ainsi que le nombre de soupapes par cylindre demeurent inchangés.

— Vilebrequin d'un même matériau à condition que le type et les dimensions des paliers restent ceux indiqués sur la fiche d'homologation. Cependant ce vilebrequin optionnel doit toujours conserver la course d'origine.

— Chapeaux de paliers différents.

— Équipements pour carter sec.

— Éléments de carrosserie allégés, tels que portières en aluminium, vitres latérales en plexiglass, capots moteurs en fibre de verre, etc. . . . Cependant le poids de base de la voiture, mentionné sur la fiche d'homologation ne pourra être changé. L'homologation d'éléments allégés n'est destinée qu'à compenser les tolérances de fabrication et le montage de certains équipements optionnels qui augmentent le poids de base.

bb) Equipements optionnels pouvant être homologués sans minimum de production :

— Tableaux de bord différents.

— Tôles de protection sous la voiture sans toutefois améliorer la résistance aérodynamique de façon notable.

— Des extensions aux ailes d'une esthétique acceptable à condition qu'elles n'entraînent pas une augmentation de la largeur des ailes de plus de 5 cm de chaque côté de la voiture. Pour le relevé de cette cote, on se référera à la verticale passant par l'axe des moyeux de roue.

— Des freins de type et/ou de dimensions différents, éventuellement avec porte moyeu approprié.

cc) Toute autre option qui affecte d'une façon directe ou indirecte le rendement mécanique de la voiture ne peut être homologuée que si au moins mille voitures identiques, équipées de cette option, ont été fabriquées en douze mois consécutifs.

Au cas où cet Article serait appliqué dans le cadre du Groupe 4 (GT Spécial), le minimum de fabrication serait naturellement de 500 voitures et non pas de 1000.

NB : En raison des modifications importantes apportées en 1970, aux prescriptions du présent groupe 2, les Commissaires Techniques sont priés de ne plus prendre en considération la note "Important" contenue dans la fiche d'homologation Internationale et indiquant quels numéros sont à retenir pour la vérification technique.

TITRE V

VOITURES DE GRAND TOURISME DE SERIE (Groupe 3)

Art. 261.—Définition : Voitures construites en série limitée à l'usage d'une clientèle qui recherche les meilleures performances et/ou le maximum de confort sans souci spécial d'économie.

Art. 262.—Fabrication minimale et nombre de places : les voitures de grand tourisme doivent avoir été fabriquées à au moins 1.000 exemplaires identiques en tous points (sauf autorisations données ci-après à l'art. 263) et comporter au moins 2 places.

Art. 263.—Modifications et/ou adjonctions autorisées : Elles sont exactement les mêmes que celles autorisées pour le groupe 1 (voir ci-dessus art. 257).

TITRE VI

VOITURES DE GRAND TOURISME SPECIALES (Groupe 4)

Art. 264.—Définition : voitures à au moins deux places construites en petite série et pouvant faire l'objet d'aménagements destinés à les adapter plus spécialement à la compétition sportive. Ce groupe recueille en outre les voitures dérivées de celles homologuées en groupe 3 (GT de Série) et dont les modifications dépassent les limites autorisées dans le Groupe 3.

Art. 265.—Fabrication minimale et nombre de places : les voitures de GT Spéciales devront avoir été construites à un minimum de 500 exemplaires et comporter au moins 2 places.

Art. 266.—Modifications autorisées : exactement les mêmes que celles du Groupe 2—Voitures de Tourisme Spéciales (voir art. 260).

TITRE VII

VOITURES DE SPORT (Groupe 5)

Art. 267.—Définition : voitures de haute performance mais qui doivent comporter tous les éléments normalement prévus et légalement exigés pour les véhicules circulant sur les voies publiques.

Art. 268.—Fabrication : 25 ex/an minimum—nombre de places : 2 minimum.

NB : En 1971, les organisateurs devront admettre dans les épreuves ouvertes au Gr 5, les voitures répondant aux spécifications techniques ci-dessous, même si elles ne bénéficient pas d'une homologation FIA, sur la base de 25 ex/an.

Art. 269.—Conditions requises pour l'homologation : les voitures devront être identiques en ce qui concerne les points suivants :

a) Carrosserie : ligne générale, matériaux employés, forme des ailes et du capot, nombre de portières. Sont permis les travaux d'adaptation qui seraient nécessaires, soit pour les différents usages de la voiture (épreuves en circuit ou épreuves sur route) soit pour le montage d'équipements supplémentaires que le règlement autorise.

b) Chassis : empattement et voie.

Il est entendu que les 25 voitures identiques nécessaires pour l'homologation en groupe 5, doivent toutes avoir la même dimension de voie avec un jeu de roues de dimensions spécifiques. Cependant lors de la vérification technique d'une épreuve, il faut prendre en considération les modifications de voie qui résulteraient d'un échange de roues ou d'une modification de la suspension et/ou des freins, dûment autorisées pour ce groupe de voitures.

Le nombre de phares montés sur une voiture des groupes 5 et 6 est libre.

c) Moteur: culasse, bloc-moteur, nombre de cylindres, alésage, course, nombre et disposition des paliers de vilebrequin, nature des roulements et de toutes les pièces rotatives, nombre, position et système de commande des arbres à cames.

Nombre et système de commande des soupapes.

Nombre et emplacement des orifices d'admission et d'échappement (libre: allumage, y compris le nombre de bougies, alimentation, échappement, carburateur, filtres, tubulures).

Le réalésage est autorisé jusqu'à la limite de la classe de cylindrée à laquelle appartient le modèle.

d) Transmission: autorisé, un seul nombre de vitesses plus éventuellement une boîte de vitesse automatique. Liberté pour tous les rapports de boîte de vitesses et de pont AR.

e) Suspension: son principe de fonctionnement et le rôle de ses organes.

Il faut distinguer 4 types de suspensions **indépendantes**:

a) système McPherson.

b) système indépendant à triangles (deux triangles ouverts superposés ou 1 triangle fermé et 1 triangle ouvert superposés).

c) suspension indépendante à bras de guidage unique pour chaque roue ("trailing arm"), la caractéristique principale étant la longueur variable de l'axe d'entraînement et l'existence de deux joints universels pour chacun des deux axes, (exemple susp. AR BMW 1600).

d) suspension indépendante à axe oscillant avec les roues fixées sur l'axe d'entraînement ("swing-axe"). Exemple suspension AR Renault Gordini R 1135.

f) Système de freinage: le système de freinage (tambours, disques ou tambours et disques) devra être le même pour toutes les voitures de la série minimale requise pour l'homologation. Le système de freinage devra être conçu de telle sorte que l'action de la pédale de frein s'exerce normalement sur les 4 roues.

Dans le cas d'une fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque sur un point de la transmission de freinage, l'action de la pédale de frein doit continuer à s'exercer sur au moins 2 roues.

g) Poids minimum: les voitures de sport devront peser au moins le poids indiqué par leur constructeur sur la fiche d'homologation du modèle concerné, aucune diminution n'étant tolérée. Ce poids devra être au moins égal aux limites inférieures ci-dessous indiquées:

| | | |
|----------------------------------------|--------------------------------------|----------|
| cylindrée-moteur inférieure ou égale à | 500 cm ³ : | 450 kg |
| " " | de 500 à 600 cm ³ : | 460 kg |
| " " | de 600 à 700 cm ³ : | 470 kg |
| " " | de 700 à 850 cm ³ : | 480 kg |
| " " | de 850 à 1.000 cm ³ : | 500 kg |
| " " | de 1.000 à 1.150 cm ³ : | 510 kg |
| " " | de 1.150 à 1.300 cm ³ : | 525 kg |
| " " | de 1.300 à 1.600 cm ³ : | 550 kg |
| " " | de 1.600 à 2.000 cm ³ : | 575 kg |
| " " | de 2.000 à 2.500 cm ³ : | 600 kg |
| " " | de 2.500 à 3.000 cm ³ : | 650 kg |
| " " | de 3.000 à 4.000 cm ³ : | 725 kg |
| " " | de 4.000 à 5.000 cm ³ : | 800 kg |
| " " | de 5.000 à 6.000 cm ³ : | 875 kg |
| " " | de 6.000 à 7.000 cm ³ : | 950 kg |
| " " | au-dessus de 7.000 cm ³ : | 1.000 kg |

Art. 270.—Modifications et adjonctions autorisées :

a) Carrosserie

Modifications par les concurrents eux-mêmes : partant de la voiture telle qu'elle est homologuée sur la fiche de base, les concurrents pourront apporter à la carrosserie toutes modifications nécessaires aux différents usages, telles que :

- Adoption de dispositifs aérodynamiques en conformité avec Art. 271, ci-après
- modification des ailes pour permettre le logement de roues plus larges,
- ouvertures dans la carrosserie, ayant pour but un meilleur refroidissement des freins, des radiateurs, etc.
- modifications ayant pour but l'encastrement de phares supplémentaires.

Homologation de variantes de carrosserie : une même série de base de 25 voitures peut comporter des voitures ouvertes et des voitures fermées. Dans ce cas, la fiche d'homologation doit comprendre les deux variantes.

Au cas où l'homologation de base ne comprend qu'une des deux variantes mentionnées ci-avant, l'autre peut être homologuée ultérieurement comme simple option.

b) Moteur

Un constructeur peut faire homologuer des culasses optionnelles à condition que le nombre de culasses produites soit suffisant pour équiper au moins 25 voitures et à condition que la conception de la culasse ne soit pas modifiée, c'est à dire : nombre de soupapes, type de la chambre de combustion. L'adoption d'un système de double allumage n'est pas considérée comme un changement de la conception de la culasse.

c) Boîte de vitesse

Une boîte de vitesse optionnelle, avec un nombre de rapports différent de celui de la boîte homologuée sur la fiche de base, peut être homologuée comme simple variante, à condition qu'elle soit en vente libre.

Art. 271.—Prescriptions supplémentaires concernant l'emploi de dispositifs aérodynamiques : la partie supérieure de tout passage d'air dans la carrosserie définissant une ouverture vers l'avant ne peut être située au-dessus d'un plan horizontal se trouvant à 80 cms au-dessus du point le plus bas de la partie entièrement suspendue de la voiture.

La largeur maximale de la carrosserie ne devra pas dépasser de plus de 20 cms la largeur maximale mesurée entre les deux plans verticaux tangents à la face extérieure des roues AV ou AR.

Art. 272.—Réservoirs d'essence de sécurité : les voitures participant à des courses de vitesse sur circuit doivent être équipées d'un réservoir d'essence de sécurité conformes à un des trois ensembles de spécifications approuvés par la FIA (voir Art. 297).

Les réservoirs doivent être remplis de mousse de sécurité conforme aux spécifications militaires américaines Mil-B-83054 (Baffle material).

NB : A partir du 1/1/1972 les voitures d'une cylindrée supérieure à 2000 cm³ qui participent à des courses de vitesse sur circuit d'une ou plusieurs manches de 100 km chacune, doivent être munies de réservoirs conformes aux normes FIA/Spec/FT3 (voir Art. 297).

A partir du 1/1/1973 la règle énoncée ci-dessus rentrera en vigueur pour les voitures d'une cylindrée inférieure ou égale à 2000 cm³.

Art. 273.—Extincteurs: Les voitures doivent être munies d'un système d'extinction d'incendie d'une capacité d'extinction minimale de 5 kg.

Ce système doit pouvoir être déclenché manuellement aussi bien par le pilote se trouvant à bord que de l'extérieur par toute personne portant secours. Le dispositif de déclenchement doit être clairement signalé par une lettre capitale E sur rond rouge.

La direction du ou des sortie(s) du système d'extinction est laissé à l'appréciation du concurrent.

TITRE VIII

VOITURES DE SPORT PROTOTYPES (Groupe 6)

Art. 281—Définition: voitures de compétition expérimentales à au moins 2 places, construites spécialement pour les courses de vitesse ou d'endurance sur circuit fermé. Leur utilisation sur route ouverte pourra cependant être prévue, et dans ce cas, les voitures devront comporter tous les éléments normalement prévus et légalement exigés pour les véhicules circulant sur la voie publique.

Art. 282.—Spécifications: ces voitures devront répondre aux prescriptions générales concernant les voitures des catégories A et B (voir art. 253), sauf en ce qui concerne les points suivants:

- a) La hauteur protégée de 80 cm minimum est facultative (art. 253 b 2ème cas),
- b) Le pare-brise est facultatif (art. 253 c), mais s'il est prévu ses dimensions sont libres,
- c) La capote est facultative (art. 253 e),
- d) L'emplacement pour les bagages est facultatif (art. 253 h),
- e) La roue de secours est facultative (art. 253 k),

En outre les voitures de sport-prototype doivent être équipées d'un double circuit de freinage, tel qu'il est prévu à l'art. 269 f, de réservoirs d'essence de sécurité d'un type approuvé par la FIA (art. 272), ainsi que d'un système d'extinction conforme à l'art. 273.

Elles doivent également respecter les prescriptions supplémentaires concernant l'emploi de dispositifs aérodynamiques données à l'art. 271.

En ce qui concerne les voitures ouvertes, les prescriptions spécifiques suivantes sont à observer:

- Si la hauteur du pare-brise est réduite au point que le conducteur regarde par-dessus plutôt qu'à travers, il peut être considéré comme un simple saute-vent. Dans ce cas, il peut être en plastique transparent et les essuie-glaces sont facultatifs.
- Une visibilité vers l'arrière libre de toute protubérance opaque doit être assurée (par ex. un rétro-viseur de chaque côté du véhicule).

NB: FUSION DES GROUPES 5 ET 6

Les Groupes 5 et 6 seront fusionnés à partir du 1er Janvier 1972 en un seul groupe dénommé: **Voitures de Sport, Groupe 5**, (sans minimum de production).

Définition: Voitures de compétition construites spécialement pour les courses de vitesse ou d'endurance sur circuit fermé. Leur utilisation sur route ouverte pourra cependant être prévue et, dans ce cas, les voitures devront comporter tous les éléments normalement prévus et légalement exigés pour les véhicules circulant sur la voie publique.

Spécifications générales: Ces voitures devront répondre aux prescriptions générales concernant les voitures des catégories A et B (voir Art. 253), sauf en ce qui concerne les points suivants:

- a) L'emplacement pour les bagages est facultatif (art. 253 h).
- b) La roue de secours est facultative (art. 253 k).
- c) La capote est facultative (art. 253 e).
- d) Dans le cas d'une voiture ouverte, le pare-brise ainsi que les parties transparentes des portes sont facultatives. Cependant s'ils sont prévus, leurs dimensions sont libres.

Si aucun pare-brise n'est prévu, les essuie-glaces ne sont pas obligatoires.

- e) Dans le cas d'une voiture ouverte, l'ouverture délimitant l'habitacle doit être symétrique par rapport à l'axe longitudinal de la voiture.

Il est précisé en outre que l'Annexe J ne distingue qu'une voiture entièrement ouverte, c'est-à-dire le siège du passager et celui du conducteur non couverts, et des voitures entièrement fermées.

L'échelle des poids minima sera modifiée comme suit à partir de la classe de cylindrée 3000 à 4000 cm³.

cylindrée-moteur de 3000 à 4000 cm³: 700 kg

" " " 4000 à 5000 cm³: 750 kg

" " " 5000 à 6000 cm³: 775 kg

" " supérieure à 6000 cm³: 800 kg

Mesures de sécurité: voir Art. 253, 272 et 273.

Ces prescriptions deviennent valables à partir du 1er Janvier 1972. Cependant, les voitures de l'ancien Groupe 5 qui bénéficient d'une homologation peuvent continuer de courir même si elles ne sont pas conformes aux nouvelles cotes minimales d'habitabilité (voir art. 253).

TITRE IX

VEHICULES NON DEFINIS

Art. 283.—Disposition spéciale pour les rallyes: un organisateur conserve le droit d'admettre dans son épreuve des véhicules d'une autre nature que ceux définis pour les groupes 1 à 6, tels par exemple: véhicules militaires ou utilitaires, camions, autobus, etc. Mais dans ce cas, ces véhicules non définis devront faire l'objet d'un classement séparé et ne devront en aucun cas être confondus avec les autres dans le classement général de l'épreuve.

TITRE X

VOITURES DE COURSE BI-PLACES (Groupe 7)

Art. 284.—Définition: ce sont des voitures de compétition à deux places et construites uniquement pour des épreuves de vitesse en circuit fermé.

Art. 285.—Classes de cylindrée: la classification de ces voitures par série de classes d'après la cylindrée-moteur est la suivante:

1er série: jusqu'à 850 cm³

2ème série: de 850 à 1.150 cm³

3ème série: de 1.150 à 1.600 cm³

4ème série: de 1.600 à 2.000 cm³

5ème série: de 2.000 à 3.000 cm³

6ème série: de 3.000 à 5.000 cm³

7ème série: au-dessus de 5.000 cm³

L'organisateur peut prévoir dans son règlement particulier le regroupement de deux ou plusieurs séries de classes successives.

Art. 286.—Carburant: seul pourra être employé le carburant commercial défini par la FIA (voir ci-après la définition de ce "carburant commercial").

Art. 287.—Démarreur: la mise en marche devra obligatoirement être effectuée par le pilote assis au volant au moyen d'un démarreur avec source d'énergie se trouvant à bord.

Art. 288.—Sécurité de freinage: les voitures devront être équipées d'un système de freins dédoublé à commande unique. En cas de fuite ou de défaillance d'une section quelconque des canalisations, l'action du frein devra continuer à s'exercer sur au moins 2 roues. Un frein à main (frein auxiliaire) distinct n'est pas obligatoire.

Art. 289.—Carrosserie: la carrosserie sera conçue de manière à fournir confort et sécurité au conducteur et au passager. Tous les éléments de la carrosserie devront être complètement et soigneusement finis, sans pièces provisoires ni de fortune. La carrosserie recouvrira toutes les composantes mécaniques; seuls pourront dépasser les tuyauteries d'échappement ou d'admission.

Tous les éléments essentiels de la carrosserie, à savoir capots AV et AR, ailes, portières et pare-brise doivent rester en position normale pendant le déroulement de l'épreuve.

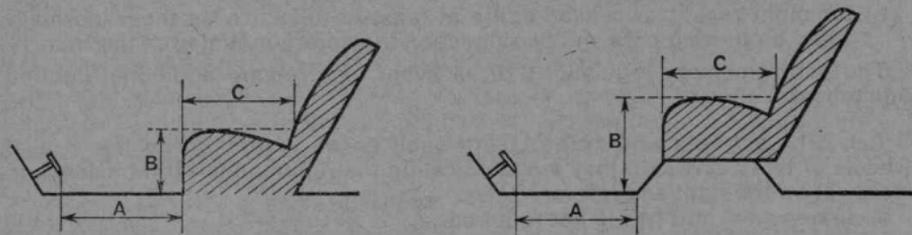
a) Habitacle et sièges: les sièges prévus pour le conducteur et le passager doivent être de dimensions égales et offrir un confort identique. Ils doivent être disposés symétriquement de part et d'autre de l'axe longitudinal de la voiture et solidement fixés à la voiture. Ils peuvent cependant être ajustables individuellement.

L'espace et le siège prévus pour le passager doivent rester libres pendant la compétition et n'être encombrés par aucun élément de voiture ni d'outillage, sauf ceux prévus au présent règlement.

L'espace et le siège prévus pour le passager d'une voiture à carrosserie ouverte ne doivent en aucune façon être recouverts. L'espace prévu pour le conducteur et le passager devra satisfaire aux dimensions minimales suivantes:

— la largeur minimum intérieure du compartiment devra être de 100 cm juste à l'arrière de l'axe du volant et perpendiculairement à l'axe longitudinal de la voiture. Elle devra être dégagée et maintenue verticalement sur au moins 25 cm.

Les sièges devront répondre aux dimensions minimales suivantes:



(A) est toujours mesuré horizontalement et parallèlement à l'axe longitudinal du châssis, entre deux plans verticaux perpendiculaires à cet axe longitudinal et délimitant d'avant en arrière l'espace libre au niveau où se prend la mesure. Pour la place du conducteur (A) est mesuré au niveau du plancher ou au fond des caves s'il y a lieu, depuis l'aplomb de la pédale la plus reculée dans sa position de repos. Pour la place du passager, (A) est mesuré à 20 cm au-dessus du plancher ou au fond des caves s'il y a lieu.

Dans le cas de sièges ajustables, il est interdit de modifier la position d'aucun siège pendant les opérations de mensuration.

(B) est mesuré verticalement depuis l'extrémité arrière de (A) jusqu'au plan horizontal tangent à la partie la plus haute du coussin, comme indiqué sur les croquis.

(C) est mesuré dans le plan horizontal ci-dessus défini depuis l'extrémité supérieure de (B) parallèlement à (A) et au milieu de chaque siège jusqu'au plan vertical perpendiculaire à l'axe longitudinal du châssis et tangent à la partie la plus avancée du dossier.

Les carrosseries doivent être établies de telle façon que:

$$A+B+C=110 \text{ cm au minimum.}$$

La largeur minimale pour le logement des pieds (pour chaque personne) devra être de 25 cm, mesurée perpendiculairement à l'axe longitudinal du châssis, à l'aplomb des pédales.

b) Visibilité: la carrosserie doit assurer au conducteur et au passager une visibilité frontale et latérale répondant aux conditions de course. Les rétroviseurs doivent assurer au conducteur une visibilité arrière de part et d'autre de la voiture.

c) Portières: la carrosserie doit comporter au minimum deux portières rigides permettant un accès direct à chaque siège. Dans chaque porte devra pouvoir s'inscrire verticalement un rectangle d'au moins 50 cm par 30 cm. Dans ces dimensions n'entreront aucune des parties situées au-dessus d'un plan horizontal déterminé par le haut de la carrosserie et des panneaux des portières. L'ouverture des portières ne doit être gênée en aucune façon. Le mécanisme d'ouverture doit pouvoir être commandé à la fois de l'intérieur et de l'extérieur de la voiture.

Pour les voitures à carrosserie fermée, les portières devront être telles que si la voiture se renversait ou se retournait, une des portières au moins soit en mesure de s'ouvrir; si ce n'était pas le cas, il faudrait prévoir un moyen de sortie autre que la portière.

d) Ailes: les ailes devront être solidement fixées à la carrosserie sans discontinuité entre les premières et la seconde. Elles doivent être placées au-dessus des pneus et doivent les couvrir efficacement en entourant au moins un tiers de leur circonférence. La largeur des ailes devra déborder le côté des pneus quand les roues sont parallèles à l'axe longitudinal de la voiture.

Dans le cas où les ailes font partie de la carrosserie ou sont recouvertes en partie par des éléments de la carrosserie l'ensemble des ailes et de la carrosserie ou la carrosserie seule doit satisfaire les conditions spécifiées ci-dessus.

e) Dispositifs aérodynamiques: l'emploi de dispositifs aérodynamiques est autorisé à condition d'observer l'art. 252 m (prescriptions générales) et l'art. 271 (prescriptions supplémentaires pour voitures à 2 places).

Art. 290.—Équipement lumineux:

a) au moins 2 feux "Stop".

b) pour les épreuves de nuit, au moins deux phares d'une puissance égale à celle des phares équipant habituellement les voitures de tourisme, et deux feux de signalisation montés à l'AR. Des dispositions plus exigeantes en matière d'éclairage et/ou de signalisation pourront être prévues au règlement particulier.

Art. 291.—Jantes et pneumatiques: Les dimensions des jantes ou des pneumatiques ne sont pas spécifiées. Elles doivent seulement être identiques pour les moyeux AV gauche et droit ainsi que pour les moyeux AR, G et D.

Jante et pneu de secours ne sont pas obligatoires.

Art. 292.—Matériel de sécurité :

a) Extincteur : pendant l'épreuve toutes les voitures doivent être munies d'un extincteur à produit chimique non liquide d'une capacité minimum de 1 kg. Cet extincteur devra être solidement fixé. Il peut se trouver dans l'espace prévu pour le passager.

b) Plaque de protection : il est obligatoire de prévoir une plaque de protection dans les voitures où une défaillance de l'embrayage ou du volant du moteur pourrait, vu leur emplacement, être une source de danger pour le conducteur. En outre, aucun des éléments mobiles de la transmission ne doit passer à découvert dans le compartiment du conducteur et du passager. Ils doivent être placés sous le plancher ou être montés sous des tunnels ou des blindages solidement fixés sur le plancher ou les entretoises du châssis.

c) Arceau de sécurité : les voitures doivent être équipées d'un arceau de sécurité ou d'un dispositif destiné à protéger le conducteur au cas où la voiture se retournerait. Ce dispositif sera solidement fixé sur le cadre du châssis et d'une robustesse suffisante pour résister à la pression engendrée par le poids de la voiture ainsi qu'aux poussées horizontales d'avant vers l'arrière ou réciproquement.

d) Ceintures de sécurité : la voiture doit comporter une ceinture de sécurité d'un type pouvant se dégrafer rapidement. Cette ceinture, destinée à maintenir le conducteur dans son siège, doit être fixée au cadre du châssis.

e) Système d'échappement : le système d'échappement doit déboucher en arrière des sièges du conducteur et du passager.

f) Paroi anti-feu, plancher : les voitures doivent comporter un pare-flamme destiné à empêcher le feu de se propager du compartiment moteur ou du dessous de la voiture vers l'habitacle. Les ouvertures du pare-flamme destinées au passage des pédales des câbles métalliques et des conduites doivent être aussi restreintes que possible.

Le plancher de l'habitacle doit être conçu de façon à protéger le conducteur contre tout gravier, huile, eau et débris provenant de la route ou du moteur. Les panneaux-planchers ou frontaux doivent permettre un système d'écoulement pour empêcher l'accumulation de liquides.

g) Cloisons et réservoirs : aucune partie des réservoirs à liquides (carburant, huile ou eau) ne doit donner directement sur l'emplacement réservé au pilote ou au passager. Les réservoirs à carburant devront être ventilés de façon à prévenir l'accumulation de vapeurs toxiques ou à empêcher ces vapeurs d'envahir le compartiment du conducteur ou celui du moteur.

Les réservoirs à carburant doivent être isolés au moyen de cloisons empêchant toute infiltration de carburant dans le compartiment du conducteur ou dans celui du moteur ou tout contact avec la tuyauterie d'échappement, en cas d'écoulement, de fuite ou d'accident survenant au réservoir.

Les batteries doivent être entièrement gainées.

h) Voitures fermées : une ventilation adéquate devra être prévue pour empêcher l'accumulation de vapeurs toxiques à l'intérieur de la voiture.

i) Réservoirs de sécurité : les mêmes prescriptions que celles s'appliquant au groupe 5 (voir art. 272).

TITRE XI

VOITURES DE COURSES MONO-PLACES DE FORMULE INTERNATIONALE (Groupe 8)

Art. 293.—Formule internationale no 1.

Validité: du 1er janvier 1966 au 31 décembre 1972.

Moteurs à pistons alternatifs:

- a) cylindrée-moteur sans suralimentation: inférieure ou égale à 3.000 cm³;
- b) cylindrée-moteur avec suralimentation: inférieure ou égale à 1.500 cm³.

Poids minimum, sans lest: 530 kg.

NB: La F1 est prolongée au-delà du 31/12/1972. Cependant, à partir du 1/1/1972 le nombre de cylindres sera limité à 12 maximum.

Art. 294.—Formule internationale no 2.

Validité: du 1er janvier 1967 au 31 décembre 1971.

Moteurs à pistons alternatifs: cylindrée-moteur supérieure à 1.300 cm³ et inférieure ou égale à 1.600 cm³.

Poids minimum, sans lest: 450 kg.

Le bloc-moteur devra obligatoirement être prélevé sur une voiture de production homologuée et fabriquée à raison d'au moins 500 exemplaires en douze mois consécutifs. La cylindrée pourra être obtenue par modification de l'alésage et/ou de la course.

Sur le bloc-moteur, entièrement terminé, seront admises les modifications ayant pour but d'assurer la fixation et/ou l'étanchéité de la culasse, des commandes d'arbres à cames, d'allumeur, de pompes (pompe à eau, à combustible, à injection) et autres accessoires dont la position ou la forme originale aura été modifiée.

Le type de cylindre (chemisé ou non-chemisé) devra être celui du moteur d'origine, de même que le principe de friction des paliers de bielles et de vilebrequin.

Le nombre d'arbres à cames est libre.

Alimentation: le système d'alimentation du moteur est libre (par carburateur, par injection directe ou indirecte) mais sans adjonction d'aucun appareil provoquant la suralimentation.

Le moteur: ne devra pas comporter plus de 6 cylindres mais la CSI se réserve le droit de revenir sur cette spécification à partir du moment où la FIA aura homologué dans l'un des 3 premiers groupes de l'Annexe "J" au moins 3 modèles de voitures de marques différentes avec moteur de plus de 6 cylindres et d'une cylindrée-moteur n'excédant pas 2.000 cm³. La décision de modification ne deviendrait cependant effective qu'à partir du 1er janvier suivant.

Système de refroidissement: celui d'origine (par air, par eau) doit être conservé.

La propulsion ne pourra être assurée que par 2 roues au maximum.

Boîte de vitesse à 5 rapports au maximum, compte non tenu de la marche AR.

NB: A partir du 1/1/1972 les prescriptions suivantes rentreront en vigueur pour la Formule 2.

Validité: du 1/1/1972 au 31/12/1975.

Moteurs à pistons alternatifs non-suralimentés: cylindrée-moteur inférieure ou égale à 2000 cm³.

Poids minimum sans lest:

voitures équipées d'un moteur à 4 cylindres: 450 kg
" " " " " 6 " : 475 kg
" " " " " de plus de 6 cylindres: 500 kg

Le moteur (y compris le bloc et la culasse) doit être dérivé d'un moteur équipant un modèle de voiture dont la FIA a constaté la production en série d'au moins 1000 exemplaires.

Les modifications autorisées sur les pièces d'origine du moteur sont celles prévues pour le Groupe 2 (Voitures de Tourisme Spéciales). Cependant toute liberté est laissée pour le vilebrequin et les bielles. La cylindrée maximale autorisée de 2000 cm³ pourra être obtenue par modification de l'alésage et/ou de la course d'origine.

Boîte de vitesses à 5 rapports maximum, compte non-tenu de la marche AR.

La propulsion ne pourra être assurée que par 2 roues au maximum.

Art. 295.—Formule internationale no 3.

Validité: du 1er Janvier 1971 au 31 Décembre 1974 - Moteur à pistons alternatifs seulement.

Cylindrée maximale: 1.600 cm³

La cylindrée maximale pourra être obtenue par accroissement ou réduction soit de l'alésage, soit de la course, soit de ces deux dimensions.

Nombre maximal de cylindres: 4

Les pièces de fonderie constituant le bloc-moteur et la culasse, usinage terminé, doivent être ceux d'un moteur de voiture fabriquée en série à raison d'au moins 5.000 exemplaires en 12 mois consécutifs d'un modèle homologué par la FIA.

Le bloc-moteur et la culasse d'origine pourront être modifiés librement par retrait de matière à l'exclusion de toute adjonction de matière.

Le type de paliers de vilebrequin ne pourra pas être modifié, (est interdit par conséquent le remplacement d'un roulement lisse par un roulement à éléments mobiles).

Le système d'alimentation est libre, mais il doit être obligatoirement muni d'une bride délimitant un orifice cylindrique d'un diamètre de 20 mm sur une longueur de 3 mm dont les génératrices sont perpendiculaires aux faces du diaphragme. Par cette bride devra obligatoirement passer la totalité d'air alimentant le moteur.

La bride d'étranglement doit obligatoirement être conçue en métal ou alliage métallique.

Le matériau de la boîte à air est libre à condition qu'il ne soit pas poreux.

La CSI se réserve le droit, à la suite des expériences pratiques obtenues avec cette nouvelle Formule 3, de modifier les dimensions de la bride d'étranglement avec un préavis inférieur aux deux ans réglementaires.

Aucun système de suralimentation n'est autorisé même s'il en existait un monté en série sur le moteur d'origine.

Les autres organes d'origine du moteur pourront être remplacés ou modifiés librement.

Autres éléments mécaniques: les carters de la boîte de vitesse et du différentiel devront être ceux d'une voiture fabriquée en raison d'au moins 5.000 exemplaires en 12 mois consécutifs, d'un modèle homologué par la FIA mais ils

ne devront pas nécessairement être ceux du modèle dont provient le moteur. La boîte de vitesses ne devra pas comporter plus de cinq rapports de marche AV, plus une marche AR.

Toute liberté est laissée en ce qui concerne l'échelonnement des rapports et du différentiel. Un système d'auto-blocage est autorisé.

Dimensions : Empattement minimal 200 cm
Voie minimale 120 cm

Poids minimal, sans lest : 440 kg.

Certificat d'origine : toute voiture de la formule no 3 présentée au départ d'une épreuve devra être munie d'un certificat établi par le constructeur et confirmé par l'Automobile Club National, spécifiant l'origine des éléments de base de la voiture.

Art. 296.—Prescriptions et définitions applicables aux voitures de course des 3 formules internationales :

a) Poids minimum : le poids minimum est celui de la voiture en ordre de marche, c'est-à-dire avec tous liquides lubrifiants et refroidissants, mais sans carburant.

Par lest interdit, il faut entendre un lest amovible. Il est donc permis de parfaire le poids de la voiture par un ou plusieurs lests incorporés aux matériaux de la voiture à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outil et offrant la possibilité d'apposer des sceaux si les commissaires le jugent nécessaire.

b) La construction de la voiture doit être symétrique en ce sens que celle-ci étant soulevée latéralement et pesée, le demi-poids doit être de part et d'autre la moitié du poids total, étant toléré dans chaque cas un écart maximum de plus ou moins 5% dudit demi-poids.

Le pesage pour la vérification doit être effectué avec tous les réservoirs (carburant, eau, huile) pleins et un pilote pesant au moins 75 kg assis normalement au volant (ou un lest de même poids occupant la même place).

c) Marche arrière : toutes les voitures devront avoir une boîte de vitesses comportant obligatoirement un rapport de marche AR, en état de fonctionnement lorsque la voiture prend le départ d'une épreuve, et pouvant être engagé par le pilote assis à son volant.

d) Démarreur automatique obligatoire, avec source d'énergie électrique ou autre à bord et devant être actionné par le pilote assis à son volant.

e) Protection contre incendie : outre la protection déjà prévue à l'article 125 du Code sportif international, la voiture devra être équipée d'un coupe-circuit électrique général, pouvant être actionné par le pilote assis à son volant (ou à fonctionnement automatique).

f) Siège du conducteur conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'un panneau quelconque. Le pilote devra être assis à son volant face à la route.

g) Système d'attache pour ceinture de sécurité, l'emploi de celle-ci étant facultatif.

h) Carrosserie : aucun élément de la carrosserie, à l'exception de l'arceau de sécurité, ne peut dépasser en hauteur un plan horizontal situé à 80 cms au-dessus du point le plus bas de la structure entièrement suspendue de la voiture.

Formules 1 et 2

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 110 cms (toutefois, l'exception prévue ci-après pour les réservoirs de carburant latéraux reste valide).

La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 150 cms au total.

Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV, d'une largeur totale de plus de 110 cms, ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Formule 3

Derrière les roues AV la carrosserie ne peut dépasser une largeur maximale de 95 cms (toutefois, l'exception actuelle prévue par l'Annexe J pour les réservoirs de carburant latéraux reste valide).

La carrosserie en avant des roues AV peut être prolongée jusqu'à une largeur maximale de 135 cms au total.

Toutefois, toute partie de la carrosserie en avant des roues AV d'une largeur totale de plus de 95 cms ne pourra dépasser en hauteur celle des jantes des roues AV.

Pour toutes les Formules : les roues doivent être extérieures à la carrosserie.

Le montage de réservoirs latéraux est autorisé à condition qu'ils ne dépassent pas en largeur le plan vertical passant par la ligne médiane des pneus.

L'ouverture dans la carrosserie donnant accès à l'habitacle doit présenter les dimensions minimales suivantes :

Longueur : 60 cm

Largeur : 45 cm, maintenus sur 30 cm dans un plan horizontal du point le plus reculé du siège vers l'avant.

En outre, l'habitacle doit être conçu de telle sorte que le temps maximum nécessaire pour l'entrée ou la sortie du pilote ne dépasse pas 5".

Date d'application des dimensions minimales de l'ouverture : 1/1/1971 pour la F3 et 1/1/1972 pour la F1 et F2.

i) Sécurité de freinage comportant obligatoirement un double circuit commandé par la même pédale et défini comme suit :

L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur les 4 roues. En cas de fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur 2 roues.

j) Orifice du réservoir de carburant :

— l'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie ;

— leur ouverture doit être d'un diamètre suffisant pour permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et le cas échéant l'évent de communication avec l'atmosphère doit être conçu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche.

k) Récupérateur d'huile : est obligatoire le montage d'un réservoir ou d'un dispositif destiné à recueillir toute remontée d'huile par l'orifice de remplissage du carter. Ce dispositif devra pouvoir recueillir au minimum 3 litres pour les voitures de la formule no 1 et celles de formule libre d'une cylindrée excédant 2.000 cm³ et au minimum 2 litres pour les voitures des formules 2 et 3, et celles de formule libre d'une cylindrée inférieure ou égale à 2.000 cm³.

l) Tuyaux d'échappement : les orifices de sortie des tuyaux d'échappement s'ils sont dirigés horizontalement vers l'arrière, devront être placés à une hauteur comprise entre 30 et 60 cm au dessus-du sol. S'ils ne sont pas entièrement masqués par un élément de carrosserie, ils ne devront en aucun cas dépasser de plus de 25 cm la longueur hors-tout du véhicule.

m) Aucun ravitaillement en huile n'est autorisé pendant toute la durée des épreuves.

Tous les orifices de remplissage des réservoirs d'huile et radiateurs devront être prévus de façon à en permettre le scellement par apposition de plombs.

Les plombs scellant l'orifice ou les orifices de remplissage des réservoirs de lubrifiant devront rester en place pendant toute la durée des épreuves.

Celui ou ceux scellant l'orifice ou les orifices de remplissage du ou des radiateurs devront être en place au départ mais pourront être enlevés lors d'un arrêt au stand de ravitaillement.

n) Dispositifs de sécurité: les dispositifs ou mesures de sécurité doivent être prévus sur les voitures de formules de course internationales et deviennent obligatoires à partir des dates indiquées.

Arceaux de sécurité :

Remarques générales

1 — Le premier but de ces dispositifs est de protéger le conducteur en cas de tonneau ou d'accident grave. Il ne faut pas perdre de vue ce but.

2 — Lorsque des boulons et des écrous sont utilisés, les boulons doivent avoir un diamètre minimal suffisant en fonction du nombre utilisé. Ils doivent être de la meilleure qualité possible (de préférence type avion). Il est déconseillé d'utiliser des boulons ou des écrous à tête carrée.

3 — Pour la structure principale, il faudra utiliser des tubes d'un seul tenant, avec des courbes régulières et de rayon constant, ne présentant aucun signe de gaufrage ou de défectuosité des parois.

4 — Toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale. (De préférence soudure à l'arc ou à l'hélium). Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas forcément la qualité du joint, les soudures ayant une mauvaise apparence ne sont jamais le signe d'un bon travail.

5 — Les entretoises doivent avoir de préférence le même diamètre que les tubes de la structure principale.

6 — Pour des châssis tubulaires, il est important que l'arceau de sécurité soit fixé à la voiture de manière à répartir les forces sur la plus grande surface possible. Il ne suffit pas de fixer simplement l'arceau à un seul tube ou à une jonction de tubes. L'arceau de sécurité doit être conçu de manière à être un prolongement du châssis lui-même et non simplement une pièce rapportée. Il faut apporter un soin tout particulier au renforcement indispensable de la structure du châssis, par exemple en ajoutant des entretoises ou des plaques de renfort, afin de répartir les forces de façon adéquate.

7 — Pour les châssis monocoques, il faut adopter de préférence un arceau de sécurité complètement fermé dont la partie inférieure épouse le profil intérieur de la coque, tenu par des plaques de fixation adéquates. Ce type d'arceau de sécurité devient donc une partie intégrante du châssis.

Dimensions: les dimensions des arceaux de sécurité doivent être les suivantes: la hauteur minimale doit être d'au moins 92 cms (36 pouces) mesurée le long d'une ligne suivant la colonne vertébrale du pilote, depuis la coque en métal du siège jusqu'au sommet de l'arceau. Le sommet de l'arceau doit également dépasser le casque du pilote assis normalement à son volant d'au moins 5 cms.

La largeur doit être d'au moins 38 cms mesurée à l'intérieur de l'arceau entre les deux montants verticaux formant les côtés. Elle doit être mesurée à 60 cms au-dessus de la coque de métal du siège sur la perpendiculaire à la ligne suivant la colonne vertébrale du pilote.

Robustesse: afin d'obtenir une robustesse suffisante de l'arceau, deux possibilités sont laissées aux constructeurs:

- a) Le poids étant celui de la voiture au départ (conducteur à bord, réservoirs pleins), l'arceau de sécurité doit être capable de supporter trois forces exercées simultanément. Ces forces sont:
- 1,5 G latéralement,
 - 5,5 G longitudinalement dans les deux directions,
 - 7,5 G verticalement,
- étant entendu que les forces provoquées sont dirigées sur la structure principale du châssis.

Un certificat, signé par un technicien qualifié, doit pouvoir être soumis aux commissaires techniques d'une épreuve. Il doit être accompagné d'un dessin ou photo de l'arceau considéré, et déclarer que cet arceau possède la résistance à l'écrasement mentionnée ci-dessus.

- b) Le tube et la ou les entretoise(s) doivent être d'un diamètre minimal de 3,5 cms ($1\frac{3}{8}$ pouce) et d'une épaisseur de paroi minimale de 2 mm (0,090 pouce). Le matériau étant du chrome molybdène SAE 4130 ou SAE 4125 (ou équivalent en NF, DIN, etc).

Il doit y avoir au moins une entretoise du sommet de l'arceau vers l'AR et ne dépassant pas un angle de 60° avec l'horizontale. Le diamètre et le matériau de l'entretoise doivent être les mêmes que ceux de l'arceau proprement dit.

Dans le cas de deux entretoises, le diamètre de chacune peut être ramené à 20/26 mm.

Des connections amovibles entre l'arceau principal et l'entretoise doivent être conformes aux dessins n° 10 et 11 de l'Article 253 ou à un autre type approuvé par la FIA.

NB—A titre indicatif, les conseils suivants sont donnés pour la soudure de l'acier type SAE 4125 (25 CD 4, etc).

Cet acier peut être soudé au chalumeau oxyacétylénique. Il faut utiliser un fil d'apport en acier A 50 (spécification aéronautique française, règlement AIR 9114) lorsqu'aucun traitement thermique n'est exécuté après soudage.

En ce qui concerne le soudage à l'arc avec électrodes enrobées, il est nécessaire d'utiliser des électrodes de type basique ayant été préalablement étuvées à 350° pendant deux heures. Le métal déposé par ces électrodes peut être soit de l'acier au carbone de caractéristiques suffisantes (par exemple électrode E 444 B de la norme française A 81 309: norme britannique 639-1719: norme de soudure américaine A 23364—E 60/E70), ou bien un acier type 25 CD 4 (électrode conforme à la spécification aéronautique AIR 9114: électrode AIR 85: R=75, E=60, A=13%—Résilience 107.000 psi—limite de l'élasticité 85500 minimum, élongation 13%—basique).

Dans tous les cas les opérateurs doivent être préalablement qualifiés et le contrôle après soudage doit être fait par ressuage ou magnétoscopie.

Conduits, canalisations et équipements électriques: Sauf si les conduits, canalisations et équipements électriques tels que batteries, pompes à essence, etc. sont en conformité avec les prescriptions de l'aviation en ce qui concerne leur emplacement, leurs matériaux et leurs raccordements, ils doivent être placés ou installés de telle façon qu'une fuite quelconque ne puisse résulter en:

- une accumulation de liquide,
- l'entrée de liquide dans l'habitacle du pilote,
- le contact entre liquide et une canalisation ou un équipement électrique quelconque.

Dans le cas où les conduits, canalisations ou équipements électriques passeraient par, ou seraient installés dans l'habitacle du pilote, ils doivent être isolés de l'habitacle par une couverture supplémentaire d'un matériau étanche et non-inflammable.

Réservoirs d'essence de sécurité : Les voitures des formules internationales No 1, 2 et 3 doivent être équipées de réservoirs de sécurité conformes à un des 3 ensembles de spécifications donnés ci-après à l'art 297. Les réservoirs doivent en outre être remplis de mousse de sécurité conforme aux spécifications militaires américaines Mil-B-83054 (Baffle material).

N.B. A partir du 1/1/1972 seuls les réservoirs conformes aux normes FIA/Spec/FT3 pourront être utilisés pour équiper les voitures de F1. Pour les voitures de F2 les réservoirs FIA/Spec/FT3 deviendront obligatoires à partir du 1/1/1973.

Orifices de remplissage et reniflards : Il est rappelé que sur les voitures de formule les orifices de remplissage et leurs bouchons ne doivent pas faire saillie de la carrosserie.

Le bouchon doit être conçu de manière à assurer un blocage effectif réduisant les risques d'ouverture accidentelle par suite d'un choc violent ou d'une fausse manoeuvre en le fermant.

Les orifices de remplissage doivent être situés à l'écart d'endroits qui sont vulnérables en cas de heurt. Les reniflards doivent être situés au moins à 25 cm à l'arrière de l'habitacle.

Coupe-circuits électriques : Il est rappelé que depuis le 1er janvier 1969, le montage d'un coupe-circuit électrique, clairement indiqué, est obligatoire sur toutes les voitures participant à des courses automobiles.

Pour les voitures de formule, ce coupe-circuit doit être signalé par un éclair dans un triangle bleu, et être accessible tant de l'intérieur que de l'extérieur de la voiture.

Système d'extinction : Toutes les voitures de Formule de Course Internationale doivent être munies d'un système d'extinction conforme à l'art. 273.

o) Conditions imposées aux épreuves de Formules Internationales

Les limites suivantes des distances sont obligatoires pour toutes les courses de formules internationales.

Les limites supérieures sont valables pour toutes les épreuves admettant les voitures de formules de courses internationales.

Les limites inférieures ne sont obligatoires que pour les épreuves comptant pour un Championnat, Coupe ou Trophée de la FIA.

| | Distance d'1 manche | | Distance totale de l'épreuve | Epreuve courue en 1 seule manche | |
|----|---------------------|-----|------------------------------|----------------------------------|-----|
| | Min | Max | Max | Min | Max |
| F1 | 150 | 250 | 450 | 250 | 325 |
| F2 | 100 | 175 | 325 | 200 | 250 |
| F3 | 75 | 100 | 200 | 100 | 175 |

Art. 297.—Réservoirs de Sécurité Approuvés par la FIA

1—Généralités

Les réservoirs de sécurité sont constitués d'une peau en élastomère renforcé et conçus pour être insérés dans une structure enveloppante de surface lisse.

2—Spécifications Techniques

Trois ensembles de spécifications ont jusqu'à présent obtenu l'homologation

de la FIA. La FIA se réserve le droit d'approuver tout autre ensemble de spécifications techniques après étude du dossier fourni par le ou les fabricants intéressé(s).

A—Spécifications FIA/Spec/FT1

1—Matériau

La peau du réservoir souple doit être composée d'un tissu en polyamide, polyester ou équivalent, imprégné d'un élastomère résistant au carburant.

2—Propriétés physiques minimales de la peau du réservoir

- Tension: 400 lbs min. Spéc. Mil-CCC-T-191b, méthode 5102
- Déchirure: 25 lbs min. Spéc. Mil-CCC-T-191b, méthode 5134
- Perforation: 25 lbs min. Spéc. Mil-T-6396 Article 4.5.17.

Ces propriétés physiques doivent être maintenues en tout endroit de la peau du réservoir fini, donc y compris les soudures, joints et raccordements.

B—Spécifications FIA/Spec/FT2

1—Matériau

La peau du réservoir souple doit être composée d'un élastomère résistant au carburant, renforcée sur l'extérieur par un tissu en polyamide, polyester ou équivalent.

2—Propriétés physiques minimales de la peau du réservoir

- Tension: 90 lbs min.
- Elongation minimale après rupture tissu Test: 400% min.: Spéc. Mil-CCC-T-192b, méthode 5102
- Déchirure: test simple pantalon: 20 lbs min.: Spéc. Mil-CCC-T-191b, méthode 5134
- Perforation Test: 25 lbs min.: Mil-T-6396-C, Article 4.5.17.

Ces propriétés physiques doivent être maintenues en tout endroit de la peau du réservoir fini, donc y compris les soudures, joints et raccordements.

- Epaisseur de la peau: 0.030" min.

C—Spécifications FIA/Spec/FT3

1—Matériau

La peau du réservoir souple doit être composée d'un tissu en polyamide, polyester ou équivalent, imprégné d'un élastomère résistant au carburant.

2—Propriétés physiques minimales de la peau du réservoir

- Tension: 450 lbs min. Spéc. CCC-T-191b, méthode 5102
- Déchirure: 50 lbs min. Spéc. CCC-T-191b, méthode 5134
- Perforation: 175 lbs min. Spéc. Mil-T-6396, Article 4.5.17.

Ces propriétés physiques doivent être maintenues en tout endroit de la peau du réservoir fini, donc y compris les soudures, joints et raccordements.

3—Remarques générales concernant les accessoires et raccordements

Tous les accessoires en élastomère devront être vulcanisés sur la peau et par conséquent en faire partie intégrante. Les accessoires métalliques pourront être:

- soit enrobés d'élastomère et vulcanisés sur la peau,
- soit intégrés à la peau, à chaud, sous pression,
- soit liés mécaniquement à la peau par un système d'anneau et contre-anneau, l'étanchéité étant assurée soit par un joint plat, soit par un joint torique.

Dans tous les cas, s'il y a liaison par vis, il est recommandé de munir les plaques d'alliage léger d'inserts en acier.

- Les raccordements entre canalisations et manchons souples avec collier de serrage doivent être recouverts soit de tissu, soit d'anneaux de protec-

tion, afin d'éviter des déformations excessives sous la pression des colliers de serrage.

4—Constructeurs de réservoirs agréés par la FIA

Les concurrents doivent utiliser des réservoirs de sécurité provenant d'un constructeur agréé par la FIA.

Afin d'obtenir l'agrément de la FIA, un constructeur doit avoir fait la preuve de la qualité constante de son produit et de sa conformité avec les spécifications approuvées par la FIA.

Les constructeurs de réservoirs agréés par la FIA s'engagent à ne livrer à leurs clients que des réservoirs correspondant aux normes approuvées. A cette fin, sur chaque réservoir livré doit être imprimé un code indiquant le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit (FIA/Spéc/FT1, FT2 ou FT3) et la date de fabrication.

5—Vieillesse des réservoirs de sécurité

Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de 5 ans une diminution notable des propriétés physiques.

Par conséquent, tout réservoir doit être remplacé par un réservoir neuf au plus tard 5 années après la date de fabrication indiquée sur le réservoir.

Les réservoirs ne comprenant aucun code permettant de déterminer la date de fabrication seront considérés comme ayant été construits avant le 1.1.1970.

6—Liste de constructeurs agréés

Etats-Unis

Aero Tec Laboratories, 20 Beldon Place, Norwood, New Jersey 07648
Donn Allen Inc, 5730 Bankfield Drive, Culver City, California 90230
Firestone Coated Fabrics Co, 1200 Firestone Parkway, Akron, Ohio 44301
Goodyear Fuel Cell Labs, The Goodyear Tire & Rubber Company,
Akron, Ohio 44316

France

Kléber-Colombes-division Marston, BP 22,
4 rue Lesage Maille, 76-Caudebec-les-Elboeuf
Superflexit SA, 45 Rue des Minimes, 92 Courbevoie

Grande-Bretagne

FPT Industries Ltd, The Airport, Portsmouth, Hants
Marston Excelsior Ltd, Wobaston Rd, Wolverhampton, Staffs

Italie

Pirelli, Viale Rodi 15, Milano

Art. 298.—Carburant commercial :

a) Carburant pour tous moteurs à piston (alternatif ou rotatif).

Par l'expression "carburant commercial" à employer dans les courses de vitesse automobiles, la Fédération Internationale de l'Automobile entend désigner un carburant "auto" fabriqué par une compagnie pétrolière et distribué couramment par les stations de service d'un même pays.

Pourront donc être utilisés dans toutes les épreuves de vitesse pour lesquelles est prescrit l'emploi obligatoire du "carburant commercial", tous les carburants commerciaux du pays où se déroule l'épreuve, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle n'augmentant pas l'indice d'octane, ou d'eau.

Pourront être également utilisés, dans les mêmes conditions celui ou ceux des carburants commerciaux qui—en Allemagne, France, Italie, Grande-Bretagne—présenteront l'indice d'octane le plus élevé (déterminé par la Research Method).

A défaut de pouvoir être facilement importé dans le pays où se déroule l'épreuve, ce dernier carburant pourra être remplacé par un autre de qualité

similaire ayant le même indice d'octane (RM)—avec tolérance de + 1 — spécialement fabriqué par une compagnie pétrolière.

Lors de l'introduction sur le marché, en Allemagne, France, Italie ou Grande-Bretagne, d'un nouveau carburant commercial à indice d'octane plus élevé que ceux existant précédemment, la compagnie pétrolière productrice devra en aviser la FIA par lettre recommandée et ce nouveau carburant commercial (ou son équivalent somme il est dit ci-dessus) pourra être utilisé dans les courses à partir du 30^e jour qui suivra la date d'envoi de la lettre recommandée.

Les compagnies pétrolières fournissant directement du carburant aux concurrents d'une course devront faire parvenir aux organisateurs les caractéristiques et un échantillon du carburant fourni en quantité suffisante pour procéder aux analyses nécessaires, ainsi qu'une attestation spécifiant que ce carburant est conforme aux prescriptions ci-dessus.

b) Carburant pour véhicules propulsés par un moteur à turbine : kérosène utilisé par les compagnies d'aviation commerciales pour les moteurs à turbo-propulseurs ou réacteur ou l'essence utilisée par les voitures à moteur classique et correspondant à la définition du "carburant commercial" donnée ci-dessus.

TITRE XII

VOITURES DE COURSE DE FORMULE LIBRE (Groupe 9)

Art. 299.—Il est permis d'organiser des compétitions sportives ouvertes à d'autres voitures que celles définies dans un des précédents groupes de l'Annexe J.

Toutes les prescriptions concernant les voitures, et en particulier toute limitation de cylindrée-moteur sont alors à la discrétion des organisateurs et il leur appartient de les faire figurer le plus explicitement possible dans le règlement particulier de l'épreuve, lequel doit en tout état de cause être approuvé par l'Autorité sportive nationale responsable devant la FIA.

Toutefois, les voitures de course ne répondant à aucune des formules internationales devront pour des raisons de sécurité, répondre aux prescriptions générales portant les lettres: e), i), j), k), l), m), n).

NB : L'introduction de mousse de sécurité dans les réservoirs de sécurité est seulement obligatoire, si l'on utilise du carburant commercial.



Liste d'homologation 1971

Par suite de la modification des groupes, la seule référence à considérer sur les fiches d'homologation précédemment éditées, est le numéro d'homologation—et non le numéro de groupe.

Homologation list 1971

Further to the modification of the groups, the only reference to be considered for the recognition forms previously issued, is the recognition number—not the group number.

Homologierungs-Liste 1971

Bei Änderungen oder Umgruppierung von Fahrzeugen soll stets auf die Homologierungs-nummer verwiesen werden und nicht auf die Nummer der FIA-Gruppe.

Lista delle omologazioni 1971

A seguito delle modifiche dei gruppi, l'unico riferimento da considerare sulle schede di omologazione precedentemente emesse é il numero di omologazione e non quello del gruppo.

Liste générale des modèles homologués pour l'année 1971

General list of recognized cars for 1971

Liste der homologierten Fahrzeuge 1971

Lista generale dei modelli omologati per l'anno 1971

La présente Liste Générale des Modèles Homologués pour l'année 1971 est arrêtée au 31 décembre 1970. Les addenda périodiques à cette liste, qui paraîtront au cours de l'année 1971, seront publiés dans le Bulletin Sportif mensuel de la FIA.

This general list of recognized cars for 1971 has been established on 31st December 1970. Periodical addenda to this list, published during 1971, may be found in the monthly FIA Motorsport Bulletin.

Die vorliegende Liste der homologierten Fahrzeuge 1971 ist am 31. Dezember 1970 aufgestellt worden. Periodische Nachträge zu der im Jahre 1971 veröffentlichten allgemeinen Liste sind in den monatlichen FIA—Autosport—Mitteilungen zu finden.

Questa lista generale di modelli omologati per l'anno 1971 é aggiornata al 31 dicembre 1970. Aggiornamenti periodici saranno pubblicati sul Bollettino Sportivo mensile della FIA.

Groupe I—Voitures de Tourisme de Série (Homol No 5000 et suite)

Group I—Series Production Touring Cars (Homol No 5000 and onwards)

Gruppe I—Serien-Tourenwagen (Homol Nr 5000 usw)

Gruppo I—Vetture Turismo di Serie (Dal nr Omol 5000 in su)

(CS)

5294 Audi 100 (1760)

5307 Audi 60 (1496)

SKODA

5109 1000 MB 1966 (988)

5171 1000 MBG (988)

5229 S 1100 MB (1107)

5311 S 100 (988)

5312 S 110 L (1107)

BMW

5001 1800 TI (1773)

5117 1600—2 (1573)

5120 2000 (1990)

5141 2000 TI (1990)

5144 2000 CS (1990)

5217 1600 TI (1573)

5258 2002 (1990)

5267 1800/68 (1766)

5268 2500 (2494)

5308 2800 (2780)

5331 2002 TI (1990) 920 kg

(D)

AUTO UNION

5065 Audi (1696)

5143 Audi 80 (1696)

5150 Audi Super 90 (1760)

5187 Audi 68 (1696)

DAIMLER BENZ

| | |
|------|------------------------|
| 5051 | Mercedes 200 (1988) |
| 5052 | Mercedes 200 D (1988) |
| 5053 | Mercedes 230 (2306) |
| 5054 | Mercedes 230 S (2306) |
| 5066 | Mercedes 250 S (2496) |
| 5067 | Mercedes 250 SE (2496) |
| 5218 | 200 (1988) |
| 5219 | 220 (2197) |
| 5220 | 230 (2292) |
| 5221 | 280 S (2778) |
| 5222 | 220 D (2197) |
| 5223 | 200 D (1988) |
| 5224 | 250 (2496) |
| 5225 | 280 SE (2778) |
| 5352 | 250 CE (2496) |

FORD (KÖLN)

| | |
|------|--------------------------|
| 5238 | P7/17M (1699) |
| 5239 | P7/17M (1498) |
| 5240 | P7/20M (1998) 1100 kg |
| 5241 | P7/20M (2293) 1100 kg |
| 5269 | P6/15M-15MTS (1699) |
| 5295 | Capri 1.3L (1298) |
| 5296 | Capri 1.5L (1498) |
| 5297 | Capri 1.7L (1699) |
| 5298 | Capri 2.3L (2293) 950 kg |

NSU

| | |
|------|---------------------------|
| 5002 | Prinz 1000 L/S (996) |
| 5055 | Sport Prinz Type 41 (598) |
| 5056 | Prinz 4/Type 47 (598) |
| 5068 | Type 110 (1085) |
| 5114 | 1000 TT (1085) |

| | |
|------|-----------------|
| 5127 | 110/S-SC (1177) |
| 5226 | TT 1200 (1177) |

OPEL

| | |
|------|---------------------------------------------|
| 5008 | Kadett (1078) |
| 5009 | Kadett Coupé (1078) |
| 5118 | Rekord (1492) |
| 5121 | Rekord 1700/1900/1900 "S" (1698 ou 1897) |
| 5145 | Rallye-Kadett (1078) |
| 5169 | Rekord Coupé (1698 ou 1897) |
| 5170 | Commodore (2490 ou 2239) |
| 5188 | Rekord/Rekord L (2239) |
| 5209 | Rallye Kadett LS (1897) |
| 5210 | Rallye Kadett LS (1078) |
| 5242 | Commodore GS/GSE (2490) |
| 5243 | Rekord Sprint (1897) |
| 5244 | Kadett-B-Coupé F Rallye (1897) |
| 5362 | Kadett 1900 (1897) |

VOLKSWAGEN

| | |
|------|-------------------------------------|
| 5010 | 1600 TL (1584) |
| 5064 | 1300 (1285) |
| 5076 | 1600 Karmann Ghia Type 34 (1584) |
| 5119 | 1500 Type 1 (1493) |
| 5146 | 1200 (1192) |
| 5189 | 1200 modèle 1968 (1192) |
| 5190 | 1300 modèle 1968 (1285) |
| 5191 | 1500 modèle 1968 (1493) |
| 5192 | 1600 modèle 1968 TL (1584) |
| 5200 | 1600 modèle 1968 EL (1584) |
| 5257 | 411 (1679) |
| 5330 | 411 E (1679) |

NB: Le premier numéro donne la référence d'homologation FIA. Le nombre entre parenthèses indique la cylindrée du véhicule. Le poids, éventuellement mentionné, annule et remplace le poids indiqué sur la fiche d'homologation FIA à la rubrique No 9.

The first figure is the FIA recognition reference number. The figure between brackets indicates the engine capacity of the vehicle. The weight, if mentioned, cancels and replaces the weight given on the FIA recognition form under No 9.

Die erste Ziffer ist die Homologationsnummer der FIA. Die in Klammern angegebene Ziffer gibt den Hubraum des Fahrzeugs an. Falls ein Gewicht angegeben ist, so annulliert und ersetzt es das auf dem FIA Homologationsblatt unter No 9 angegebene Gewicht.

Il primo numero é quello dell'omologazione FIA. Il numero tra parentesi indica la cilindrata del motore. Il peso, se indicato, annulla e sostituisce quello segnato sulla scheda di omologazione FIA all'articolo 9.

5332 181 (1493)
5363 1302 (1285)
5364 1302 S (1584)

AWE EISENACH

5078 Wartburg 312 (992)
5116 353 (992)

SACHSENRING

5142 Trabant P 601 (594)

(E)

AUTHI-BMC

5266 Morris 1100 (1098)

FASA RENAULT

5079 R8 (956)

SEAT

5080 1500 (1481)
5081 600 D (767)
5180 850 Coupé (843)
5270 124 (1197)
5271 850 Berlina S (843)
5328 124-5 puertas (1197)
5329 1430 (1438)
5334 850 Sport Coupé (903)

SIMCA-BARREIROS

5245 1000 (944)

(F)

CITROEN

5030 DS 21 (2175)
5033 2CV AZ (424)
5034 Ami 6 (602)
5130 DS 19 A (1985)
5131 ID 19 Série B (1985)
5181 Dyane (424)
5259 ID 20 (1985)
5277 Ami 6 (602)
5278 Dyane 4 (435)
5279 Dyane 6 (602)
5299 DS 20 (1985)
5325 D Special (1985)
5338 DS 21 Injection (2175)

PANHARD

5029 24 CT (848)

PEUGEOT

5039 404 Carburateur (1618)
5040 204 (1130)
5041 404 Injection (1618)
5082 404 Diesel (1948)
5083 204 Break (1130)
5153 204 Coupé (1130)

5182 404/8 (1468)
5260 504 (1796)
5280 504 Injection (1796)
5326 304 (1288)
5353 204 Break Diesel (1255)

RENAULT

5084 R 1095 Dauphine Gordini (845)
5085 R 1120 R 4 Luxe (747)
5086 R 1123 R 4 Export (845)
5087 R 1130 R 8 (956)
5088 R 1132 R 8 Major (1108)
5089 R 1133 Caravelle (1108)
5090 R 1150 R 16 (1470)
5091 R 1190 R 10 (1108)
5175 R 8 Gordini (1255)
5227 R 16 TS (1565)
5261 R 6 (845)
5281 R 1136 R 8S (1108)

SIMCA

5037 1000 Type SD (944)
5122 1301 (1290)
5123 1501 (1475)
5183 1100 Type DB (1118)
5262 1000 Type EB (944)
5263 1000 Special (1118)
5264 1501 Special (1475)
5282 SIM'4 Type EA (777)
5283 1100 LS (944)
5327 1100 Break (1118)
5365 1100 Special (1204)

(GB)

AUSTIN

5021 1800 (1798)
5027 Mini (848)

BLMC

5284 Mini 1000 (998)
5324 Austin Maxi (1485)
5333 Triumph 2.5 PI (2498)
5335 1300 GT (1275)

COOPER (BMC)

5013 Mini Cooper (998)
5028 Mini Cooper "S" (1275)

FORD MOTOR CO

5024 Cortina GT (1499)
5112 Zodiac Mk IV (2994)
5132 Cortina modèle 1967 (1297)
5133 Cortina GT modèle 1967 (1499)
5147 Corsair 2000 E (2000)
5176 Lotus Cortina 1967 (1558)
835 kg

- 5184 Cortina 1600 E (1599)
- 5185 Cortina 1600 GT (1599)
- 5211 Escort GT (1297) 770 kg
- 5213 Escort Super (1297)
- 5214 Escort de Luxe (1098)
- 5256 Escort (940)
- 5300 Capri 1300 (1298)
- 5301 Capri Super 1600 (1599)
- 5302 Capri Super 2000 (1996)
920 kg
- 5336 Capri 3 litre (2994)

HILLMAN

- 5016 Mk II Imp de Luxe/Super Imp
(875)
- 5134 Hunter Saloon (1724)

HILLMAN/SINGER

- 5160 Californian/Chamois Coupé
(875)
- 5231 Minx/Gazelle (1496)

HUMBER

- 5230 Sceptre (1724)

JAGUAR

- 5017 3.8 "S" Type Saloon (3781)
- 5019 3.8 Mk II Saloon (3781)

MG

- 5020 1100 (1098)

MORRIS

- 5026 Mini Minor (848)
- 5162 1800 (1798)

ROVER

- 5014 2000 (1980)
- 5092 3 Litre (2995)
- 5135 2000 TC (1980)
- 5285 P5B 3.5 Litre (3531)
- 5286 3500 (3531)

SINGER

- 5022 Chamois Mk II (875)
- 5136 Vogue (1724)

STANDARD TRIUMPH

- 5015 T 2000 (1998)
- 5093 Herald 12/50 (1147)
- 5094 Vitesse 1600 (1596)
- 5113 1300 (1296)

SUNBEAM/SINGER

- 5161 Chamois Sport (875)

VAUXHALL

- 5096 Cresta/Cresta de Luxe (3294)
- 5097 Victor VX 4/90 1966 (1595)
- 5137 Viva/Epic "SL 90" modèle
1967 (1159)

- 5138 Viva/Epic de Luxe modèle
1967 (1159)
- 5186 Victor 2000 modèle 1968
(1975)
- 5212 Victor 1968 (1599)
- 5233 Ventora (3294)
- 5303 Viva/Epic de Luxe 90 (1159)

(I)

ALFA ROMEO

- 5046 Giulia Super (1570)
- 5047 Giulia 1300 (1290)
- 5048 Giulia Sprint GT (1570)
- 5050 Giulia 1600 TI (1570)
- 5098 1300 TI (1290)
- 5126 Giulia Sprint GT Veloce (1570)
- 5148 Giulia GT 1300 Junior (1290)
- 5215 1750 Berlina (1779)
- 5287 Giulia 1600S (1570)

AUTOBIANCHI

- 5099 Primula 109 (1221)
- 5237 Primula 109 C (1197)
- 5309 A.111.A (1438)
- 5340 A.112 (903)

FIAT

- 5057 500 Type 110 F (499)
- 5058 600 D (767)
- 5059 850 Berline (843)
- 5060 850 Coupé (843)
- 5061 1500 Berline (1481)
- 5100 1100R (1089)
- 5102 2300 (2279)
- 5110 124 (1197)
- 5165 124 Coupé Sport (1438)
- 5166 125 (1608)
- 5216 850 Special (843)
- 5232 850 Sport Coupé (903)
- 5254 125 Special (1608)
- 5255 124 Special (1438)
- 5304 128 (1116)
- 5341 124 Coupé 1600 (1608)

INNOCENTI

- 5103 Mini Minor (848)
- 5164 Mini Cooper (998)
- 5291 Mini Minor Mk II (848)
- 5292 Mini Cooper Mk II (998)

LANCIA

- 5043 Flavia Coupé (1800)
- 5044 Fulvia 2 C (1091)
- 5168 Fulvia GT (1216)

(J)**DIAHATSU KOGYO K.K.**

5354 Fellow Max L38 (356)

FUJI

5178 A 12 Subaru 1000 (977)

5305 FF1 A14 (1088)

5315 Subaru R2 (356)

5370 A15 Subaru (1267)

HINO

5062 Contessa 1300 (1251)

HONDA

5063 S 600 (606)

5179 N 360 (354)

5234 N 600 (598)

ISUZU

5149 PR 20—Bellet 1500 (1471)

5235 PA 20 Florian (1584)

MITSUBISHI

5155 A-81—Colt 1000 F (997)

5156 A-21—Colt 1100 (1088)

5342 Minica A100 (359)

5343 Minica A 101 (359)

5344 Minica A 101 GSS (359)

5345 Colt Galant A 51 (1289)

5346 Colt Galant A 52 (1499)

5347 Colt Galant A 52 GS (1499)

5351 Colt 11 S A 82 SS (1088)

NISSAN

5104 Cedric P 130 (1973)

5265 Datsun P 510 (1595)

5355 Datsun P 510-1600 SSS (1595)

5356 Sunny B 110-1200 (1171)

TOYO-KOGYO5316 Mazda 1800 Luce (1796)
1025 kg

5348 Mazda 1200 MTK (1169)

5349 Mazda 1200 STA (1169)
755 kg**TOYOTA**

5115 UP 20 Publica (790)

5124 Corona RT 40 (1490)

5157 KE 10 Corolla (1077)

5236 Corolla Sprinter KE 15 (1077)

5288 Corona RT 72 S (1858)

5306 Corolla KE 15 S (1077)

5317 Publica KP 30 (993)

5318 Corolla KE 11 (1166)

5319 Corolla Sprinter KE 17 (1166)

5320 Corona Mk II SL RT 60 S
(1591)5321 Corona Mk II SL-Hard Top
RT 70 S (1591)5322 Corona Mk II 1900 RT 62 K
(1858)5323 Corona Mk II 1900-Hard Top
RT 72 K (1858)

5357 Corona 1600 SL RT 82 S (1591)

5358 Corona 1500 RT 80 DK (1490)

5359 Corolla Coupé SL KE 25 S
(1166)

5360 Corolla KE 20/KE 25 (1166)

5366 Corona RT 61 DK/61 S (1707)

5367 Corona RT 71 K/71 S (1707)

(NL)**DAF**

5105 Daffodil 1966 (746)

5228 55 (1108)

(PL)**F.S.O.**

5154 Syrena 104 (842)

5246 Polski Fiat 125P (1294)

5361 Polski Fiat 125P (1481)

(S)**SAAB**

5106 96 Sedan 1966 (842)

5125 Sedan V4 (1498)

VOLVO

5012 122 S—2 portes (1778)

5151 144 S (1778)

5152 123 GT (1778)

5208 142 S (1778)

5289 142 S (1986)

5290 122 S (1986)

5313 122 S B20 (1986)

5314 142 S B20 (1986)

(SU)**MOSKVIH**

5111 408 (1360)

5350 412 (1478)

ZAPOROJETZ

5247 ZAZ 965 A (887)

(USA)**CHEVROLET**

5158 Camaro 12437 (5735)

5201 Camaro 12437 (6492)

5293 Camaro Z28 (4956)

5310 Camaro 70-350 (5772) 1520 kg
5368 Véga Sedan (2995)
5369 Véga Coupé (2995)

CHRYSLER PLYMOUTH

5159 Barracuda (6286)
5337 Cuda 340/426/440
(5558-6976-7208)

FORD

5128 1967 Mustang Hardtop (4740)
5129 1967 Mustang Hardtop (6393)
5205 Mustang 302 (4949)
5206 Mustang 390 (6384)
5207 Mustang 427 (6982)
5248 Mustang F/back 69 302 (4949)
1450 kg
5249 Mustang F/back 69 351 (5771)
1485 kg

5250 Mustang F/back 69 428 (7003)
1565 kg
5251 Mustang H/top 69 302 (4949)
1345 kg
5252 Mustang H/top 69 351 (5771)
1485 kg
5253 Mustang H/top 69 428 (7003)
1565 kg
5272 Torino Fastback 69 428 (7003)
5273 Mustang Boss 69 302 (4949)
1450 kg

LINCOLN-MERCURY

5202 Cougar 302 (4949)
5203 Cougar 390 (6384)
5204 Cougar 427 (6983)
5274 Cougar 351 (5771) 1525 kg
5275 Cougar 428 (7003)
5276 Cyclone 428 (7003)

Groupe II—Voitures de Tourisme Spéciales
(Homol No 1000 et suite)

Group II—Special Touring Cars
(Homol No 1000 and onwards)

Gruppe II—Spezial-Tourenwagen (Homol Nr 1000 usw)

Gruppo II—Vetture Turismo Speciale (Dal nr Omol 1000 in su)

(A)

STEYR-PUCH

1200 500 D/500 DL (493)
1259 650 T (643)
1289 650 TR (659)

(AUS)

AUSTIN AUSTRALIA

1160 Freeway (2433)

FORD AUSTRALIA

1123 Falcon de Luxe Sedan (2366)

HOLDEN

1246 Série EH (2930)
1401 Série HD (2440) ou (2930)

MORRIS AUSTRALIA

1161 Major Elite (1622)

WOLSELEY AUSTRALIA

1162 24/80 (2433)

(B)

VOLGA

1210 Volga Diesel (2286)

(BR)

SIMCA DO BRASIL

1211 Vedette Rallye Especial (2432)
1361 Chambord (2414)
1362 Tufao Rallye (2505)

(CS)

SKODA

1254 Octavia 1963 (1089)
1255 Octavia Super 1963 (1221)
1256 Octavia TS 1200 (1221)
1328 1202 STW (1221)
1498 1100 MB (1107)

TATRA

1219 T 2 603 (2474)

(D)

AUTO UNION

1284 DKW F 102 (1175)
1285 DKW F 94 P (980)
(Vémag-Brésil)

BMW

- 1233 1800 (1773)
- 1347 1600 (1573)
- 1448 2000 CA (1990)
- 1558 2800 CS Autom. (2788)
- 1585 2800 CS (2788)

DAIMLER-BENZ

- 1436 300 SE modèle 1966 (2996)
- 1559 300 SEL 6.3 (6289)

FORD (KÖLN)

- 1234 Taunus 12 M P 4 (50CV)
(1498)
- 1383 Taunus 17 M P 5 (1498)
- 1384 Taunus 17 M P 5 (1696)
- 1385 Taunus 20 M P 5 (1998)
- 1441 Taunus P 6/15 M (1498)
- 1500 P 7 (2300 S) (2293)
- 1567 Capri 2 Litres (1998)
- 1584 P 7 2600 S (2551)

HANS GLAS

- 1392 1700-112 (1682)
- 1433 1304 TS (1300)

NECKAR

- 1339 116 1500 TS Limousine (1481)

NSU

- 1313 Prinz 1000 L (996)
- 1488 1000 TTS (996)

OPEL

- 1271 Rekord Coupé (1680)
- 1378 Diplomat V8 (4638)
- 1568 Rekord C-L6 (2239)
- 1596 Kadett B 1500 (1498)
- 1597 Commodore 2800 (2784)

VOLKSWAGEN

- 1398 1300 (1285)

A.W.E. (Automobil Werk Eisenach)

- 1213 311 (992)

**AUTOMOBILWERKE ZWICKAU
VEB**

- 1212 P 60 Trabant (594)

(E)**AUTHI-BMC**

- 1553 MG 1300 (1275)
- 1554 MG 1100 (1098)
- 1555 Morris Mini (1275)
- 1556 Morris 1300 (1275)

FASA RENAULT

- 1560 R 8 S (1108)

SEAT

- 1463 850 (843)

(F)**CITROEN**

- 1564 Mehari (602)

PEUGEOT

- 1291 404C Coupé à injection (1618)
- 1293 404 L Familiale (1618)
- 1294 404 U 6 D Commerciale (1815)
- 1295 404 U 6 Commerciale (1468)
- 1296 404 L D Familiale Grand Luxe
Diesel (1815)
- 1601 504 Coupé (1796)
- 1602 504 Cabriolet (1796)

RENAULT

- 1367 R 8 Gordini (1108)

SIMCA

- 1276 SB 1000 Coupé (944)

(GB)**AUSTIN**

- 1096 A 110 Westminster (2912)
- 1064 Seven Countryman (848)
- 1119 A 60 Cambridge (1622)
- 1178 A 40 Mk II (1098)
- 1238 1100 (1098)

BLMC

- 1587 Mini 1275 GT (1275)

FORD MOTOR CO

- 1218 New Anglia (997)
- 1524 Escort Twin Cam (1558)
- 1605 Escort R S 1600 (1601)

HUMBER

- 1387 Super Snipe V (2965)

JAGUAR

- 1010 2.4 litres Mk II (2483)
- 1011 3.4 litres Mk II (3442)

MG

- 1125 Magnette Mk IV (1622)
- 1134 MG 1100 (1098)
- 1523 MG 1300 (1275)

MORRIS

- 1094 Oxford Mk VI (1622)
- 1135 1100 (1098)
- 1197 Minor 1000 (1098)

RILEY

- 1114 4-72 (1622)

ROOTES

- 1588 Hillman GT Saloon (1724)

ROVER

- 1113 Land Rover 88 et 109 2½ L Diesel (2286)

STANDARD TRIUMPH

- 1468 Vitesse 2 litre (1998)

SUNBEAM

- 1458 Rapier Series V (1724)
- 1490 Stiletto Sport Coupé (875)
- 1518 Rapier (1724)

VAUXHALL

- 1371 Victor 101 (1595)
- 1533 Viva GT (1975) 930 kg
- 1534 Viva 1600 SL (1599)
- 1569 Viva 1600 De Luxe (1599)

VANDEN PLAS

- 1118 Princess Mk II (2912)

WOLSELEY

- 1112 16/60 (1622)
- 1120 6/110 (2912)

(I)**ABARTH**

- 1469 Fiat Abarth 695 SS (690)
- 1470 Fiat Abarth 595 (594)
- 1486 Fiat Abarth 1000 Berlina (982)
- 1487 Fiat Abarth 850 TC (847)

ALFA ROMEO

- 1146 2600 Sprint (2584)
- 1267 Giulia TI Super (1570)
- 1557 1300 GTA (1290)
- 1565 1750 GT Veloce (1779)
- 1576 1750 GT Am. (1779)

AUTOBIANCHI

- 1459 Primula Coupé (1221)
- 1545 Primula Coupé 109C (1438)

FIAT

- 1145 2300 S Coupé (2279)
- 1227 2300 Lusso (2279)
- 1491 Dino Coupé (1986)

GIANNINI

- 1504 Fiat Giannini 500 TV (499)
- 1548 590 GT (586)

INNOCENTI

- 1372 I 4 (1098)

LANCIA

- 1187 Flavia (1500)
- 1242 Flavia Berlina 1800 (1800)
- 1301 Flaminia Pininfarina (2775)
- 1302 Flavia Pininfarina (1800)
- 1303 Flavia Zagato (1800)
- 1471 Flavia Sport (1800)

(J)**DIAHATSU KOGYO K.K.**

- 1382 Compagno Berlina (797)
- 1426 F40 Compagno Berlina 1000 (958)
- 1442 F 402—Compagno Berlina 1000 (959)

FUJI

- 1316 Subaru 360 (356)
- 1443 Subaru 1000 (977)
- 1529 Subaru 1000 Sport Sedan (977)
- 1570 Subaru A14Z Sports Sedan (1088)

HINO

- 1413 Contessa 1300 Coupé (1251)
- 1416 Contessa 1300 S (1251)
- 1444 Contessa 1300 Coupé L (1251)

HONDA

- 1374 S 500 (531)
- 1404 S 600 Coupé (606)
- 1577 H 1300 (1298)
- 1603 H 1300 Coupé (1298)

ISUZU

- 1417 Bellet 1600 GT (1579)
- 1427 PR 20 S Bellet S (1471)
- 1474 PR 20 S—Bellet 1500 Sport modèle 1967 (1471)
- 1475 PR 91—Bellet 1600 GT (1584)
- 1592 Florian TS PA 20 SD (1584)

- 1593 Bellet 1600 PR 50 SD (1584)
- 1594 Bellet 1600 GT PR 91 (1584)
- 1595 Bellet 1600 OHC 50 SD (1584)
- 1604 Bellet 1600 GTR PR 91 W (1584)

MITSUBISHI

- 1312 Colt 1000 (997)
- 1445 Colt 1500 (1498)
- 1483 A-21 ES—Colt 1100 Sporty de Luxe (1088)
- 1484 A-22—Colt 1500 Sports Sedan (1498)
- 1535 A23 Colt (1189)
- 1536 A82 Colt (1088)
- 1537 A27 Colt (1498)

NISSAN

- 1405 Bluebird Sports Sedan (1299)
- 1406 Datsun Bluebird 1300 (1299)
- 1429 R 411 Datsun Bluebird (1595)
- 1430 H 130 Cedric (1998)
- 1446 Datsun Bluebird R (L) 411 (1595)
- 1476 S 54 B—3 (1988)
- 1477 Datsun Bluebird P (L) 411 TK (1299)
- 1485 Datsun Bluebird R (L) 411 (1595)
- 1493 Datsun Bluebird P 510 (1595)
- 1494 Datsun Bluebird 510 (1296)
- 1495 Datsun Sunny B (L) 10 (988)
- 1538 Datsun Sunny KB (L) 10 (988)
- 1539 C (L) 10 Skyline (1483)

PRINCE MOTORS

- 1402 Skyline GT (1988)
- 1431 S 54 1-2 Skyline GT (1988)

SUZUKI

- 1323 Suzulight Fronte (356)
- 1496 Fronte 360 LC-10 (U) (356)

TOYO KOGYO CO

- 1304 Mazda Carol 360 PD (358)
- 1305 Mazda Carol 360 PD (20 PS) (358)
- 1307 Mazda Carol R 360 Coupé (358)
- 1308 Mazda Carol 600 (586)
- 1397 Mazda Familia SS (782)
- 1428 Mazda Familia "S" (782)
- 1439 Mazda Familia Coupé (985)
- 1531 Mazda SPB Familia Sedan (987)
- 1541 M10A Familia Rotary Coupé (2x 491)

TOYOTA

- 1381 Toyopet Corona (1491)
- 1418 Toyopet Corona Hardtop S (1587)
- 1419 Toyopet Corona Hardtop (1490)
- 1420 Toyopet Corona 1600 S (1587)
- 1421 Toyopet Crown de Luxe (1988)
- 1514 RT 55—1600 GT (1587)
- 1543 Corolla KE 10 (1077)
- 1544 Corona Hardtop S (RT54) (1591)
- 1571 Publica SL KP 30 S (1077)
- 1579 Publica SL KP 31 S (1166)
- 1580 Corolla SL KE 11 S (1166)
- 1581 Corolla Sprinter SL KE 17-S (1166)
- 1582 Corona Mk II Hardtop GSS-RT 75 M (1858)

(NL)

DAF

- 1461 44 (844)

(PL)

USINE DE VARSOVIE (FSO)

- 1260 Syrena 103-S (992)

(RA)

AUTO UNION (Santé Fé)

- 1403 AU 1000 S (980)

CHEVROLET ARGENTINA

- 1437 Super 1966 (3769)
- 1480 Super 1967 (3769)
- 1598 Chevy SS (4097)

CHRYSLER FEVRE

- 1438 Valiant III (3687)
- 1479 Valiant IV (3687)
- 1574 Dodge GT (3687)

FIAT CONCORD

- 1400 Berlina 1500 C (1481)
- 1481 Berlina 1500 (1481)
- 1482 Coupé 1500 (1481)

FORD ARGENTINA

- 1346 Nuevo Falcon (2786)
- 1546 Falcon (3064)
- 1575 Fairlane (4785)
- 1599 Falcon 70 (3081)
- 1600 Fairlane 70 (4785)

KAISER

- 1489 Torino PF 622 (3770)

1520 Torino 380 W (3770)

1521 Torino 300 S (2996)

PEUGEOT SAFRAR

1341 403 (1467)

1522 404 (1618)

1578 504 (1657)

RENAULT IKA

1334 Gordini IKA (845)

(S)

SAAB

1432 Special (841)

VOLVO

1092 122—4 portes—(1778)

(SU)

USINE DE MOSCOU

1282 Moskvich 403 (1360)

USINE DE GORKI

1281 Volga M21 M (2445)

1547 Volga M24 (2445)

(TR)

OTOSAN

1572 Anadol A1 (1298)

(USA)

AMERICAN MOTORS

1465 Rambler-American (4753)

1505 1968 Javelin (4753)

1586 Javelin 304 (4982)

CHEVROLET

1353 Corvaire Corsa (2687)

1415 1966 Chevy II (4637)

1449 Camaro (4956)

CHRYSLER

1249 Valiant VV 2 (4340)

1331 Barracuda (4481)

1453 Barracuda 1967 (4481)

1526 Barracuda 340 S (5567)

DODGE

1332 Dart (4481)

1452 Dart modèle 1967 (4481)

1527 Dart 340 S (5567)

FORD

1509 Mustang 289 (4740)

1512 Fairlane 1967 (6982)

1513 Torino 1968 (6982)

1561 Talladega 428 (7003)

1562 Mustang Boss 302 Gr. II (4949)

1589 Boss 302 70 (4949)

1590 Boss 429 70 (7031)

1591 Cleveland 351 (5752)

LINCOLN-MERCURY

1354 Comet Cyclone 2 doors hardtop (4737)

1455 Cougar (4737)

1506 Cougar 289 (4740)

1563 Eliminator 302 (4949)

PONTIAC

1379 Tempest Le Mans GTO (6373)

1528 Firebird 22337 (4956)

Groupe III—Voitures de Grand Tourisme de Série
(Homol No 3000 et suite)

Group III—Series Production Grand Touring Cars
(Homol No 3000 and onwards)

Gruppe III—Serien-Grand-Tourisme-Wagen
(Homol Nr 3000 usw)

Gruppo III—Vetture Gran Turismo di Serie
(Dal nr Omol 3000 in su)

(D)

OPEL

3012 GT 1900 (1897)

3013 GT 1100 (1078)

PORSCHE

3003 912 (1582)

3011 911 E/911T (2195)

3025 911 S (2195)

VOLKSWAGEN

3004 914/4 (1679)

(F)**ALPINE**

3035 A110-1600 (1565)

PEUGEOT

3032 304 Coupé (1288)

3033 304 Cabriolet (1288)

SIMCA

3018 1200 S Coupé (1204)

(GB)**BLMC**

3010 Triumph TR6 (2498)

3014 Midget Mk III (1275)

3015 Sprite (1275)

3016 MGB (1798)

3017 MGB GT (1798)

LOTUS

3026 Elan+2 (1558)

3027 Elan (1558)

3028 Europa (1470)

(I)**ALFA ROMEO**

3008 Spider 1300 (1290)

3009 1750 Spider Veloce (1779)

3034 JZ 1300 (1290)

FIAT

3007 124 Sport Spider (1436)

3019 850 Sport Spider (903)

3029 124 Spider 1600 (1608)

FRANCIS LOMBARDI

3030 850 Grand Prix (843)

LANCIA

3001 Fulvia Coupé (1216)

3002 Fulvia Rallye 1.3 (1298)

3006 Fulvia 1.6 HF (1584)

3020 Fulvia 1.3 S (1298)

3024 Fulvia 1.3 HF (1298)

3031 Fulvia Sport 1.3 (1298)

(J)**ISUZU**

3021 117 Coupé PA 90 (1584)

NISSAN

3022 Fairlady ZS 30 (1998)

3023 Datsun Sport H(L) S30 (2394)

Groupe IV—Voitures de Grand Tourisme Spéciales
(Homol No 500 et suite)

Group IV—Special Grand Touring Cars
(Homol No 500 and onwards)

Gruppe IV—Spezial-Grand-Tourisme-Wagen
(Homol Nr 500 usw)

Gruppo IV—Vetture Gran Turismo Speciale
(Dal nr Omol 500 in su)

(D)**BMW**

596 1600 GT (1573)

DAIMLER BENZ

536 Mercedes 230 SL (2306)

570 Mercedes 250 SL (2496)

597 Mercedes 280 SL (2778)

HANS GLAS

521 1300 GT (1300)

NSU

522 56 Spider (2×497,5)

PORSCHE

503 911 65 (1991)

547 911 S (1991)

577 911 T (1991)

578 911 S Targa (1991)

579 911 L Targa (1991)

580 912 Targa (1582)

606 912 69 (1582)

607 911 T 69 (1991)

608 911 S 69 (1991)

609 911 E 69 (1991)

626 914/6 (1991)

VOLKSWAGEN

- 537 1300 Karmann Ghia Type 14 (1285)
 548 1500 Karmann Ghia Type 1 (1493)
 581 VW 1500 Karmann Ghia (1493)

(F)**ALPINE**

- 546 A 110-1100 (1108)
 585 A 110-1300 (1296)

MATRA-SPORTS

- 510 MB 8 Djet 5 (1108)
 556 Djet 5 S (1108)
 574 Djet 6 MB 8 SS (1255)

PEUGEOT

- 558 204 Cabriolet (1130)

(GB)**AUSTIN-HEALEY**

- 524 Sprite Mk III (1098)
 525 3000 Mk III (2912)

ASTON MARTIN

- 559 DB 6 (3995)

HILLMAN

- 526 Imp/Chamois 998 (998)

JAGUAR

- 506 4.2 E Type (4235)
 545 4.2 E Type 2+2 (4235)
 618 4.2 E Type 2+2 S II (4235)
 619 4.2 E Type S II (4235)

MG

- 505 Midget Mk II (1098)
 589 MGC-GT (2912)

SUNBEAM

- 509 Tiger (4261)
 555 Alpine V et GT (1724)

TRIUMPH

- 528 TR 4A (susp. AR indép.) (1998 ou 2138)
 529 TR 4A (essieu AR rigide) (1998 ou 2138)
 530 Spitfire Mk II (1147)
 553 GT 6 (1998)
 561 Spitfire Mk III (1296)
 575 TR 250 (2498)
 576 TR 5 (2498)
 605 GT 6 Mk II (1998)

(I)**ABARTH**

- 539 Fiat Abarth 1000 OTS Coupé (982)

ALFA ROMEO

- 512 Giulietta Sprint (1290)
 543 Giulia Spyder (1570)
 625 Giulia Sprint GTA (1570)

BERTONE

- 604 850 Sport Racer Berlinetta (903)

FERRARI

- 518 330 GT (3967)
 519 275 GTB (3286)

FIAT

- 540 850 Spider (843)
 563 Fiat-Dino Spider (1986)

ISO

- 587 Iso Rivolta 300 Coupé (5338)

VIGNALE

- 595 124 Coupé Vignale (1197)

(J)**DIAHATSU KOGYO**

- 541 F 40 K Compagno Spyder (958)

HONDA

- 542 S 800 (791)
 549 S 800 A (791)
 564 S 800 CA (791)

NISSAN

- 531 Datsun Sports 1600 (1595)
 566 Datsun Sport SR (L) 311 (1982)
 567 Datsun Sport SP (L) 311 (1595)

TOYOTA

- 533 Publica Sports 800 (790)

(S)**VOLVO**

- 544 1800 S (1778)

SAAB

- 598 Sonett V4 (1498)

(USA)

AMERICAN MOTORS

- 602 AMX 2 Hardtop (4752)
- 603 AMX 2 Hardtop (6391)

CHEVROLET

- 523 Corvette 19437 Coupé (6997)
- 582 Camaro 396 (6492)
- 583 Corvette Sting Ray (6997)
- 586 Corvette 327 (5359)

- 610 Camaro 427 (6997)

CHRYSLER-PLYMOUTH

- 535 Barracuda GT (5211)

SHELBY AMERICAN

- 504 GT 350 (4727)
- 551 1967 GT 350 (4740)
- 552 1967 GT 500 (6987)
- 612 Cobra GT 350-302 (4949)
- 613 Cobra GT 350-351 (5771)
- 614 Cobra GT 350-428 (7008)

Groupe V—Voitures de Sport (Homol No 000 et suite)

Group V—Sports Cars (Homol No 000 and onwards)

Gruppe V—Sportwagen (Homol Nr 000 usw)

Gruppo V—Vetture Sport (Dal nr Omol 000 in su)

(D)

FORD (KÖLN)

- 227 Taunus P-5 Hardtop (2111)

PORSCHE

- 226 Carrera 6 (1991)
- 249 910 (1991)
- 250 917 (4494)

(F)

ALPINE

- 193 A 110-1100 L (1108)

PEUGEOT

- 140 404 C (à carburateur) moteur 5 paliers cabriolet super luxe (1618)
- 141 404 C (à injecteur) moteur 5 paliers cabriolet coupé super luxe (1618)

(GB)

CHEVRON

- 244 GT 2 litre (1990)
- 255 B 16 (1790)

FORD

- 224 GT 40 (4736)

GINETTA

- 132 G4 (997)

LAYTON (TVR)

- 206 Griffith 200 (4727)
- 237 Mk IV 1800 S (1798)

LOLA

- 240 T 70—Mk III (4965)

LOTUS

- 238 47 (1599)

MARCOS

- 242 Mini Marcos GT 1300 (1275)

MORGAN

- 128 Plus 4 super sport (1991)
- 175 4/4 (1498)

TUNEX

- 228 Diva GT (1148)

(I)

ABARTH

- 77 Abarth Simca 1300 (1288)
- 82 1000 (994)
- 95 Monomille (982)
- 151 Simca Abarth 2000 (1946)
- 229 OT 1300 (1290)
- 230 Fiat Abarth OTR 1000 Coupé (982)
- 241 Fiat Abarth 1000 SP (982)
- 252 2000 Fiat Abarth (1946)

ALFA ROMEO

- 153 Giulia TZ (1570)
- 246 33 Spider (1995)

DE TOMASO

251 Mangusta (4937)

FERRARI

225 250 LM (3285)

239 GTB-4 (3286)

247 Dino 206 GT (1987)

253 365 GTB 4 (4390)

LAMBORGHINI

235 350 GT (3464)

236 400 GT 2+2 (3929)

245 P-400 Miura (3929)

LANCIA

201 Flaminia Super Sport (2775)

(S)**SAAB**

231 Sonett II (842)

(USA)**CHRYSLER-PLYMOUTH**

189 AR 2 SS (7104)

DODGE

190 AW 2 SS (7104)

SHELBY

220 Cobra Roadster 427 (7010)