

BIJZONDER REGLEMENT 2CV-CROSS

Art. 1 DEELNEMING

De Nederlandse 2CV Cross Vereniging valt officiëel onder de sectie rallyracing. Het betreffende reglement in het KNAF jaarboek is van toepassing.

Daarnaast worden wedstrijden verreden op circuits die vallen onder andere secties, zoals autospeedway, ovalracing en autocross. Tijdens die wedstrijden zijn de reglementen van die betreffende secties van toepassing.

De in Nederland gehouden 2CV-CROSS wedstrijden staan open voor die rijders en rijdsters, die in het bezit zijn van een Nationale Rallycross-licentie, uitgegeven door de KNAF of door een door de FIA daartoe gerechtigde buitenlandse automobielfclub. Voor de deelneming aan de 2CV-CROSS wedstrijden tellend voor het Nederlands Kampioenschap is het daadwerkelijk hebben van een Nationale Rallycross licentie vereist.

Art. 2 AANVANGSTIJDEN

Het tijdschema zal voor iedere wedstrijd via e.mail of via de website worden doorgegeven.

Art. 3 CIRCUIT

De algemene eisen met betrekking tot circuits zullen door de KNAF of door haar vertegenwoordigers kunnen worden aangepast, voorafgaande aan de door de KNAF af te geven baanlicentie, zoals genoemd in navolgend artikel 4.

Art. 4 BAANLICENTIES EN DE VEREISTEN DAARVOOR

In de baanlicentie kunnen de eisen worden aangegeven ten aanzien van de volgende punten:

- a. baanbeveiliging;
- b. medische verzorging;
- c. brandbeveiliging;
- d. openbare orde van beveiliging publiek;
- e. aantal tot een rit toe te laten wagens.

Art. 5 WEDSTRIJDVERLOOP

De 2CV-CROSS begint reglementair met een administratieve controle, gevolgd door een technische controle van de wagens. De technische keuring wordt uitgevoerd door, en onder verantwoordelijkheid van de circuitorganisatie, met ondersteuning van de leden van de technische commissie van de 2CV-CROSS. De wedstrijdleiding berust bij de circuitorganisatie van het desbetreffende circuit. De behaalde punten tijdens alle manches, te verrijden in een crosseizoen tellen mee voor het Nederlandse Kampioenschap 2CV-CROSS.

De puntenverdeling van alle manches is als volgt:

1e plaats = 30 pnt.
2e plaats = 27 pnt.
3e plaats = 24 pnt.
4e plaats = 22 pnt.
5e plaats = 20 pnt.
6e plaats = 18 pnt.
7e plaats = 16 pnt.
8e plaats = 14 pnt.
9e plaats = 12 pnt.
10e plaats = 10 pnt.
11e plaats = 8 pnt.
12e plaats = 6 pnt.
13e plaats t/m 24 plaats = 5 pnt.
Uitval = 0 punten.

Als een deelnemer wel aanwezig is geweest maar door uitval geen enkele punt heeft gescoord wordt in de einduitslag voor die wedstrijddag 1 punt toegekend. Als een wedstrijd afgelast wordt ook 1 punt toegekend aan de deelnemer(s) die zich voor die wedstrijddag hebben ingeschreven. Het totaal van op een wedstrijddag behaalde punten bepaalt het dagklassement. Dit dagklassement bepaalt de verdeling van de voor die dag beschikbare prijzen. Bij meerdere gelijkgeëindigde, voor zowel het dagklassement als het kampioenschap, telt het aantal behaalde overwinningen in de manches, daarna 2e plaatsen enz. Als dit geen uitkomst biedt wordt gekeken naar de 1e manche waarvan de punten het hoogst zijn. Bijv. 30/24/22 staat hoger dan 24/30/22.

Bij overmacht door weersomstandigheden/tijdschema zullen die manches tellen, die op de betreffende wedstrijddag verreden zijn. Een weekend telt als een wedstrijddag.

Art. 5.1 RODE VLAG SITUATIE

Indien door een rode vlag de wedstrijd wordt stilgelegd zal deze worden herstart conform de startopstelling van die manche indien de helft of minder van het aantal ronden verreden is. Wanneer er meer dan de helft van het aantal ronden gereden zijn telt de uitslag zoals de laatste doorkomst over start/finish was. Indien er zich situaties voordoen die niet duidelijk zijn of anderszins zal de wedstrijdleiding van het organiserende circuit beslissen wat er met die manche gebeurt.

Als bij code rood 2 of meer rijders zich niet meer melden bij de herstart zal telefonisch contact plaatsvinden met het rennerskwartier, als dit om wat voor reden niet mogelijk is wordt iedereen teruggestuurd naar het rennerskwartier in afwachting van een evt herstart op een later te bepalen tijdstip die racedag.

- het opzettelijk veroorzaken van een code rood wordt minimaal bestraft met uitsluiting van de eerstvolgende heat.

- Als de code rood in de 5e en tevens extra heat op het Eurocircuit plaatsvindt is het gelijk einde wedstrijd,

Art. 5.2

- De beslissingen van onze wedstrijdleider zullen niet meer met de deelnemers overlegd worden, uitsluitend medegedeeld, protesten kunnen via de reguliere weg worden ingediend.

Art. 6 PRIJZEN

Per wedstrijd worden aan de eerste drie of zes van het dagklassement een beker uitgereikt of zoveel als er door het organiserende circuit beschikbaar worden gesteld. Bij meerdere gelijkgeëindigde telt, in aflopende volgorde, het puntentotaal van de wedstrijden die meetellen voor deze gelijke stand, het hoogste totaal aantal punten en het hoogste aantal punten per wedstrijddag. Voor het Nederlands Kampioenschap worden 10 trofeeën beschikbaar gesteld.

Art. 7 INSCHRIJFTERMIJN EN MAXIMUM AANTAL DEELNEMERS

De inschrijvingen zullen in volgorde van binnenkomst worden geaccepteerd, tot een per wedstrijd vast te stellen maximum aantal. Zulks ter beoordeling van het organiserende circuit of het bestuur van de Nederlandse 2CV-CROSS Vereniging.

Art. 8 INSCHRIJFGELD

Het inschrijfgeld per 2CV-CROSS bedraagt € 25,00 Eurocircuit / Glosso Wanneer alleen aan de wedstrijden op het glosso circuit wordt deelgenomen zal € 40,- verschuldigd zijn

Art. 9 PLAATS VAN INSCHRIJVING

Inschrijvingen voor alle 2CV-CROSS wedstrijden moeten worden gedaan bij het secretariaat van de Nederlandse 2CV-CROSS Vereniging, uiterlijk 1 uur voor aanvang van elke wedstrijd, elke deelnemer is verplicht minimaal 24 uur voor aanvang zich af te melden bij verhindering bij de voorzitter.

Art. 10 UITSLAG

De uitslag zal op de wedstrijddag bekend gemaakt worden. Protesten kunnen worden ingediend volgens de regels gesteld in het KNAF jaarboek.

Art. 11 TRAINING

Deelnemers die niet trainen op de aangegeven tijd, kunnen uitgesloten worden van verdere deelname. De auto's worden één voor één gestart, waarbij het totaal aantal toegelaten wagens en te rijden ronden door de wedstrijdleiding van het circuit, naar omstandigheden wordt vastgesteld.

Art. 12 START

Voor alle manches wordt de startopstelling bepaald door loting tijdens de inschrijving voor de wedstrijd. Er wordt minimaal 1 lot getrokken, afhankelijk van het aantal te verrijden manches. De startopstelling zal worden gemaakt, waarbij de gemiddelde opstelling voor een ieder

gelijkwaardig is. De start vindt plaats zodra de rood/wit/blauwe vlag wordt neergelaten of het groene lichtsignaal wordt aangaat.

Art. 12a STARTVELD

Indien door calamiteiten onverhoopt een deelnemer niet kan starten zal op het Eurocircuit de betreffende startplaats "leeg" blijven. Bij de overige circuits zal een "lege" plaats worden opgevuld door het doorschuiven van de achterstaande rijders. Alleen als er op de 1^e rij een deelnemer ontbreekt zal deze plaats niet worden opgevuld.

Art. 12b STARTNUMMERS

Het recht op de startnummers 1 tot en met 10 wordt verkregen door eindklassering in het jaar ervoor. Startnummers 11 tot en met 99 zijn vrij te verdelen. Andere startnummers zijn niet toegestaan.

Art. 13 RONDEN

Overmacht voorbehouden, zullen er minimaal 5 ronden per wedstrijd verreden worden. Het definitieve aantal ronden wordt uiterlijk tijdens de wedstrijdbriefing medegedeeld.

Art. 14 STRAFFEN EN UITSLUITING

Het passeren bij een gele vlag, bewogen of niet bewogen, wordt bestraft met zwart, dus uitsluiting voor die manche.
Dit geldt voor alle circuits!

Het met vier wielen buiten de baan geraken wordt bestraft met uitsluiting.

Het veroorzaken van een valse start levert een officiële waarschuwing op. Twee waarschuwingen betekent uitsluiting voor de hele dag.

Het negeren van aanwijzingen door het bestuur van de Nederlandse 2CV Cross Vereniging of het organiserende circuit wordt bestraft met uitsluiting voor 1 wedstrijddag.

Indien meegereisde supporters van een bepaalde deelnemer zich misdragen zal de desbetreffende deelnemer worden geroyeerd.

Art. 15 LICENTIES

Alle rijders moeten zich bij aankomst bij het wedstrijdsecretariaat melden met hun licentie. Tevens moeten zij een geldig Nederlands rijbewijs kunnen tonen. Of men dient een rijbewijs te hebben uit het land van herkomst mits binnen de EG.

Noot

De landelijke ASN, in casu de KNAF, is volgens de vereisten gesteld door de FIA, verantwoordelijk voor een adequate P.O.-verzekering van haar licentiehouders. De verzekering zal door tussenkomst van de KNAF worden

gesloten waarna in combinatie daarmee eerst een licentie zal kunnen worden afgegeven. De kosten van de licentie dienen aan de KNAF te worden voldaan en de licenties door de KNAF te worden afgegeven. Als gemeld: KNAF Federatiebureau, Lekstraat 88, 2314 VJ Leiden, Tel. : 071-589 26 01.

Art. 16 VERBODEN KLEDING

Buiten het gestelde in het Algemeen Reglement geldt dat het verboden is een nylon jack aan te hebben, tenzij vervaardigd van een onbrandbare pure nylon als Nomex.

Art. 17 REKLAME

Volgens het gestelde in het KNAF jaarboek. Daarnaast is elke rijder verplicht de reclame van de club en clubsponsors te voeren, op de daartoe aangewezen plaatsen.

Wim Struyk - Voorportieren + Dak

GAM Cuyk - Onder de voorruit (plaats waar de luchtklep zit)

CCNL - Op de dakspoiler, ter hoogte van de middenspijl

Johans L&L - Op de driehoek tussen schutbord en voorportieren

Art. 18 ONVOORZIEN

In alle gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist de technische commissie, bestuur, wedstrijdleiding en/of het daartoe bevoegde college van officials.

**ALLES WAT IN DIT
REGLEMENT NIET IS
TOEGESTAAN,**

IS VERBODEN

TECHNISCH REGLEMENT 2CV-CROSS

De technische controle is zeer streng.
Dientengevolge vragen wij uw buitengewone aandacht voor het volgende:
Het spreekt vanzelf dat alles wat niet duidelijk in het reglement is toegestaan, **VERBODEN** is.

Art. 1 BESCHERMING VAN DE BESTUURDER

1. een veiligheidsrolkooi (stalen pijp)
2. versterkt dak (plaatstaal)
3. 4-puntsgordel
4. een niet-lekkende benzinedop op de benzinetank en middels een veiligheidsdraad bevestigd aan de carrosserie tegen verliezen bij gebruik van een benzinedop met slot vervalt de veiligheidsdraad
5. een gelaagde voorruit of bij ontbreken daarvan deugdelijk gaas wat goed is vastgelast aan de carrosserie (geen kippengaas)
6. hoofdbeschermer (stalen pijp)
7. de hoeveelheid benzine in de tank mag ter bescherming van de rijder nimmer meer dan 5 liter bedragen.

Iedere deelnemerrijder moet:

- a. een goedgekeurde helm dragen (ASN-goedkeuring);
- b. een ééndelige brandvertragende, FIA gehomologiseerde overall dragen, welke is voorzien van goed afsluitende mouwen en pijpen;
- c. wollen of brandvrije sokken en wollen of brandvrij ondergoed dragen;
- d. leren of brandvrije handschoenen en schoenen zonder gaten dragen;

- e. een bril of vizier dragen in die gevallen, dat zijn automobiel van een voorruit is voorzien, waarin zich een opening bevindt;
- f. goed in zijn stoel verankerd zijn d.m.v. zijn 4-puntsveiligheidsharnas;
- g. de zijruit aan de bestuurderszijde gesloten houden;
- h. een geldig medisch certificaat hebben of uit een land komen, waar het hebben van een licentie automatisch een medische goedkeuring inhoudt;
- i. een zgn. balaclava is verplicht.
- j. een zgn. nekband dragen is verplicht bij speedway, ovalracing, autocross en rallyracing.

1.1 VEILIGHEIDS-ROLBEUGELKONSTRUKTIE

De 2CV-CROSS eend dient te worden uitgerust met een kooivormige beugelconstructie, waarvan 5 punten aan het chassis zijn bevestigd. Deze "rolkooi" moet bij de Nederlandse 2CV Cross Vereniging worden aangeschaft. Wel mogen de deelnemers deze zelf aanbrengen. De lassen, bochten en verbindingen tussen de pijpen moeten deugdelijk gemaakt zijn. Teneinde voldoende effectieve bescherming van de bestuurder te waarborgen, dient de diameter van de pijp 45 mm buitenwerks te zijn met een wanddikte van 2,5 mm. Materiaal: koudgetrokken naadloze precisiebuis NKB, St 35, DIN 2391-1981, afm. 45 x 2,5 mm.

Volgens tekening "rolkooi, dd 300695, nr. PFM001."

De hoofdbeschermer dient van dezelfde maat stalen buis te worden gemaakt als de rolkooi. Hoogste afstelling is afhankelijk van de lengte van de bestuurder. Indien een z.g. racestoel wordt gebruikt met ingebouwde hoofdsteen, is bovenvermelde hoofdbeschermer niet nodig. Iedere rolbeugel waarvan de buitendiameter minder dan 45 mm bedraagt, wordt geweigerd. Profielen van een rechthoekige of driehoekige doorsnede zijn verboden. De platen en de steunplaten om de beugel op het chassis te bevestigen moeten minimaal een oppervlakte van 120 cm² hebben. Deze platen worden geleverd bij de rolkooi, en moeten vervaardigd zijn van 'staal 37' 3mm dikte. Tussen de voet van beide voorpoten en achterpoten dient, strak op de bodem, dwars over het chassis, een versteviging aangebracht te zijn van hoekstaal 30x30x3 mm.

1.2. VERSTERKT DAK

Een stevig plaatijzeren dak moet met de veiligheidsrolbeugel een onwrikbaar geheel vormen. Deze staalplaat van minimaal 1,5 mm dikte, moet de gehele oppervlakte tussen de vier pijpen van minstens 45 mm diameter, waarop deze plaat moet rusten, bedekken. Het is verplicht de plaat direct, zonder tussenstuk, op 4 buizen te lassen. Een en ander moet deugdelijk zijn gelast d.m.v. een ononderbroken las. Het hoofd van de bestuurder moet in ieder geval beschermd zijn door dit stevige dak.

1.2.1. ALUMINIUM DAKPLAAT

Het is naast de stalen dakplaat die aan de rolkooi is vastgelast ook verplicht het dak dicht te maken met een aluminium dakplaat zodat het geheel netjes is afgewerkt. Deze dakplaat mag ook vervaardigd zijn van staalplaat, mits goed bevestigd. Op deze dakplaat wordt het startnummer voorzien. De aluminium dakplaat loopt vanaf de voorruit tot aan de middelste dwarsstijl.

1.3. VEILIGHEIDSGORDEL

De op vier punten bevestigde veiligheidsgordel, type harnas, is verplicht.

1.4. BENZINEDOP

Ter voorkoming van aanrijdschade en lekkage, moet de vulopening van de tank tot boven het achterspatbord verplaatst worden en moet zich buiten de carrosserie bevinden.

De buis naar de tank mag in dit geval, deugdelijk bevestigd en afgeschermd, aan de binnenzijde van de wielkast naar de tank gevoerd worden. Een standaard benzinedop zonder beluchting toepassen. De benzinedop moet worden voorzien van een veiligheidsdraad tegen verliezen.

1.5. DE RUITEN

De voorruit moet bestaan uit gelaagd glas. In dit geval is montage van een elektrische ruitenwisser toegestaan, evenals een ruitensproeierinstallatie. Het is verboden het sproeiereservoir in het interieur aan te brengen. Het reservoir dient in het motorcompartiment aangebracht te worden. Het ontbreken van de voorruit is evenwel toelaatbaar, op voorwaarde, dat deze is vervangen door een beschermd traliewerk. Het is verplicht om de ruiten van de voorportieren en de derde ruit te verwijderen, en te vervangen, tenminste voor het portier van de bestuurder, door een beschermend traliewerk. De mazen van dit beschermend traliewerk moeten 20 mm bij 20 mm bedragen of kleiner en voldoende stevig zijn (staaldraad van minstens 1,5 mm dikte). Kippengaas, vliegenkastgaas of plastic gaas zijn verboden, ook het gebruik van plexiglas als voorruit is verboden.

Indien een gelaagde voorruit is geplaatst, wordt geadviseerd deze met metalen strips extra te verzekeren tegen uit de carrosserie klappen.

In plaats van het voorgeschreven gaas mag voor uitsluitend de zijruiten splintervrij kunststof (Lexan), van minimaal 5 mm dik worden toegepast. Het is toegestaan om naast een voorruit van gaas ook een extra gelaagde voorruit toe te passen, mits deugdelijk vastgemaakt.

Art. 2 KARROSSERIE

Aan de start van iedere wedstrijd moet de auto zijn zoals omschreven in dit reglement. Het is verboden om stukken te snijden uit vloer, de resterende portieren, de motorkap (met uitzondering van de oude kap, zoals hieronder omschreven), of de motorkap te veranderen voor luchttoevoer en de beide buiten- en binnenschermen aan de motorkap vast te zetten. Het verwijderen van de achterportieren en de linnen kap is verplicht. Daar tegenover moeten de voorportieren, de bagageklep, de spatborden en de motorkap gehandhaafd blijven en op de originele wijze zijn bevestigd. Het is niet toegestaan de bagageklep open te zetten.

De carrosserie mag geen deuken hebben en moet correct gespoten zijn.

2.1 DE SPATBORDEN

Een uitsnijding van de voor- en achterspatborden is verplicht en moeten omgezette randen van 2 cm. hebben om scherpe randen te vermijden. Versterkingen binnen de ombuiging zijn verboden.

VOOR:

Deze uitsnijding voor de voorspatborden van de 2 CV mag niet verder gaan dan de lijn die getrokken kan worden vanaf een punt, dat loodrecht boven het middelpunt van het wiel ligt, tot het punt waar de zijkant van de motorkap de bumper raakt (scherpe kanten omzetten).

De voorspatborden kunnen met elkaar verbonden worden door een dwarspijp van maximaal 21 mm doorsnede buitenwerks. Zij kunnen worden vastgezet aan

de twee pijpen, die de ventilatorbescherming verbinden met het schutbord (zie paragraaf 3). Het wegnemen van de zijdelen van de spatschermen (een demontabel deel in driehoekige vorm tussen het voorspatbord en de motorkap) is toegestaan op de 2 CV met nieuwe motorkap. De zijdelen van de Dyane en de 2 CV met oude motorkap kunnen tot aan het schutbord worden verwijderd (scherpe kanten omzetten).

ACHTER:

De achterschermen moeten in de ronding van het wiel uitgesneden worden, met een straal van maximaal 370 mm. In dit geval dient de voorzijde van het achterscherm tot aan de laatste bevestiging bij de onderdorpel aanwezig te blijven. Een combinatie van uitsnijdingen met die van het andere model is niet toegestaan.

2.2 DE MOTORKAP

De vorm van de motorkap mag niet worden gewijzigd. Het is verboden gebruik te maken van extra ijzerdraad of riemen dwars over de motorkap gespannen. De aanwezigheid van de grille is vrijblijvend. Wanneer deze verwijderd wordt (wenselijk) mag deze worden vervangen door gaas vastgehecht aan de binnenzijde van de motorkap. De mazen van dit gaas mogen niet groter zijn dan 20 bij 20 mm. De luchtinlaat boven op de motorkap van de Dyane mag worden verwijderd. Twee vergrendelingen met split- of veerpennen met een 2 mm volgplaat moeten de motorkap gesloten houden. De splitpennen moeten voorzien zijn van een veiligheidsdraad of ketting. De originele sluiting moet verwijderd worden. Rubberen snelsluitingen zijn niet toegestaan. De vrije ruimte tussen de motorkap en voorspatbord mag niet meer zijn dan 2 cm.

2.3 DE DEUREN

De beide voorportieren moeten geopend kunnen worden en het is verplicht deze in gesloten stand extra vast te zetten met tenminste één stevige vaste leren riem met gesp. Wanneer het slot verwijderd wordt, dient men de deur vast te zetten met twee leren riemen met gesp. De klep van de koffer moet op zijn oorspronkelijke plaats blijven en gesloten zijn. De klep mag ook vastgezet worden (gelast of geschroefd). Het is verboden gebruik te maken van extra ijzerdraad of snelbinders. Het is niet toegestaan om de originele metalen verstevigingprofielen aan binnenzijde van de deuren en kofferklep te verwijderen.

2.4 KARROSSERIE

De ventilatieklep (luchtklep onder de voorruit) mag niet worden verwijderd. De gaten die gemaakt zijn na aflevering van de auto door de fabriek, in schutbord en bodem, moeten zorgvuldig met staalplaat worden dichtgemaakt. Aan de vorm van de voorruit mag niets worden veranderd. Er mogen geen kunststof onderdelen worden gebruikt. De bodemplaten, reservewielbak en de ruimte voor de achterlichten en kentekenverlichting mogen vervangen worden door niet originele onderdelen met die verstande dat, ze vervangen worden door minimaal dezelfde kwaliteit of, door 2,5 mm aluminium mits deugdelijk bevestigd.

2.5 BUMPERS

De voor- en achterbumpers moeten worden verwijderd. Alle andere voorzieningen zijn verboden. Het is verboden de originele plaats, waar de bumper gemonteerd zat, te versterken met buis-, hoek- of andere versterkingsprofielen. Toegestaan is om de achterzijde van de carrosserie te beschermen door een ronde stalen buis, 34 mm, wanddikte max. 2,5 mm., max. lengte 1100 mm.

De uiteinden moeten worden afgerond zonder scherpe kanten. Deze buis moet direct aan de twee uitstekende chassispoten worden bevestigd. Tevens mag een stalen plaat, dikte max. 2 mm. verticaal ten hoogte van de achterlichten worden vastgemaakt. Deze plaat mag niet groter zijn dan de ruimte waar de achterlichten en kentekenplaat behoren. Andere bumperconstructies zijn niet toegestaan.

2.6. SPIEGELS

Het is verplicht een binnenspiegel te monteren. Merk, type en plaats is vrij. Het is wel verplicht een originele (2CV/Dyane) linker buitenspiegel te monteren. De montage beugel mag worden ingekort.

Art. 3 BESCHERMING VAN DE VENTILATOR

Dit is toegestaan, als niets buiten de gesloten motorkap uitsteekt. De steun hiervoor mag niet in de cabine uitkomen en niet verbonden zijn met de veiligheidsrolbeugel. Deze bescherming, gemaakt van pijp van maximum 21 mm doorsnede en een wanddikte van max. 2,5 mm., mag verbonden zijn aan het schutbord of aan het chassis door 2 extra pijpen van dezelfde diameter. Deze twee pijpen mogen worden vastgezet op het schutbord, met moffen (maximaal 10 cm lang). Geen versterking (vierkant profiel of hoekijzer, etc.) mag uitsteken buiten het uiteinde van het chassis. Alleen de pijp met een diameter van 21 mm mag uitsteken, onder voorwaarde, dat zij evenwel onder de motorkap blijft. De beschermplaat onder de motor mag omgeslagen zijn aan de voorzijde van de twee langsliggers, onder voorwaarde dat deze niet uitsteekt buiten de motorkap. Om het duwen te verminderen mogen max. vier verticale buizen, doorsnede 21 mm., wanddikte max. 2,5 mm. gemonteerd worden. Deze buizen mogen licht gebogen worden, in dezelfde vorm als de motorkap.

De bovenzijde van deze vier buizen moet open zijn om controle op de wanddikte mogelijk te maken. De constructie van deze vier verticale buizen mag demontabel zijn zodat deze snel verwisseld kunnen worden. Het is niet toegestaan de vier verticale buizen onderling met horizontale buizen te verbinden. Het is toegestaan om gaas te gebruiken tegen opspattend grind. Draaddikte max. 2 mm. Of geperforeerd plaat, max. 1 mm dik. De bevestiging van de voorspatborden moet op de originele plaats zitten. Het is toegestaan de spatborden aan ventilatorbeschermer te monteren. Het is toegestaan om over het luchtfilter een buis aan te brengen van dezelfde maat dikte 21 mm. wanddikte max. 2,5 mm.

Art. 4 BINNENINRICHTING

De binneninrichting is vrij, onder voorwaarde dat geen instrument of voorwerp uitsteekt. De montage van kamera's, fototoestellen of radio zend- en ontvangstapparatuur is verboden, evenals de aanwezigheid van alle andere voorwerpen. Het ontbreken van de stoelen is toegestaan, met uitzondering van die van de bestuurder, welke stevig bevestigd moet zijn. Een brandblusser is niet verplicht.

Art. 5 MOTOR

De keuze van de motoronderdelen en de accessoires is vrij, onder

nadrukkelijke voorwaarde dat het standaardonderdelen van Citroen moeten zijn uit de 2 CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie, en deze onderdelen mogen geen enkele verandering ondergaan. Bijvoorbeeld: machinale bewerking, boren, polijsten, lassen, montage van een tussenstuk, etc. zijn verboden. Alle kunstgrepen om meer vermogen te verkrijgen zijn verboden. Bijvoorbeeld: montage van een compressor, polijsten van de in- en uitlaatspruitstukken, het lichter maken van het aandrijfaggregaat, opnieuw uitboren, vergroten van de diameter van de kleppen, het verhogen van de compressie, het wijzigen van de kleptiming en kleplichthoogte, etc.

De cilinderkoppen moeten origineel zijn en rechtstreeks van de fabriek. De luchtfilterkeuze is vrij. De motor moet compleet zijn met zijn beplating. Alleen de onderdelen die voor de verwarming dienen, kunnen worden weggenomen (monden en luchtslangen). Het aanbrengen van een beschermplaat onder de motor is toegestaan.

5.1UITLAAT

In verband met de geluidseis van 85 dB(A), op 10m. afstand in het verlengde van de uitlaatpijp, met de motor draaiende op 4000 toeren/ min, moet het eerste gedeelte van de uitlaat, tot en met de dwarsdemper onder de versnellingsbak, origineel en gasdicht aangebracht zijn. Overtreding kan tot gevolg hebben dat men uit de wedstrijd wordt genomen.

Art. 6 BENZINETOEVOER

De benzinetank moet standaard zijn en gemonteerd op de originele plaats. Het benzinetoevoersysteem van de motor, tussen de tank en de benzinepomp, en tussen benzinepomp en carburateur, moet eveneens origineel zijn. De toevoerleiding mag niet door de cabine lopen en minimaal 10 cm van de uitlaat verwijderd zijn. Er mag geen benzine op de uitlaat lekken. Deze leiding mag beschermd worden. Het is toegestaan een extra benzine filter te plaatsen tussen de benzinepomp en carburateur.

De wedstrijdleiding zal, indien zij dit voor het wedstrijdverloop nodig acht, voor een aantal rijders benzine verstrekken. De benzine die men dan verstrekt krijgt, is van hetzelfde merk als wat men op het wedstrijdformulier heeft opgegeven. Het toevoegen van loodvervanger is toegestaan andere toevoegingen zijn verboden. Het niet opvolgen heeft het niet starten tot gevolg in de desbetreffende rit.

Art. 7 KOPPELING - VERSNELLING - AANDRIJFASSEN

De keus van deze delen is vrij, onder uitdrukkelijke voorwaarde dat deze standaard onderdelen zijn uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie, en deze onderdelen omwille van de montage geen enkele verandering ondergaan. Het is verboden het vliegwiel lichter te maken.

De verhouding tussen de tandwielen en het kroonwiel en pignion van de gekozen versnellingsbak moeten dezelfde zijn als die van een versnellingsbak van de voertuigen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie, dat wil zeggen, dat de overbrenging van de tandwielen en het kroonwiel en pignion van één versnellingsbak naar de andere, is verboden. De montage van een versnellingsbak met een kroonwiel en pignion van het type 7x31 is uitdrukkelijk verboden. De werking van de versnellingshandle mag niet worden gewijzigd, wel mag deze worden verlengd, in de cabine om zo een betere bereikbaarheid te krijgen voor de bestuurder. Een versterking van de achterste elastische steun van de versnellingsbak, alsook van hun bevestigingen, is toegestaan. Het is

toegestaan om trommelremmen of schijfremmen toe te passen op de versnellingsbak. Het is niet toegestaan een sper toe te passen.

Art. 8 STUURINRICHTING

De stuurinrichting, stuurkolom en het stuurwiel zijn vrij, onder voorwaarde echter dat het Citroen onderdelen zijn, en alleen van het type 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. Versterking van de stuurstangen is toegestaan, alsook van hun bevestigingen. Het is verplicht in de stuurstang minimaal 1 kruiskoppeling toe te passen.

Art. 9 CHASSIS-VERING

Het chassis, de armen, de anti-galuprubbers van de vering en de voor- en achteraslichamen moeten standaard zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. Het is toegestaan om een gegalvaniseerd imitatie chassis te gebruiken. Versterking van deze delen is toegestaan evenals van de versnellingsbaksteun aan het vooraslichaam. De verandering van de vering en de voor- en achteraslichamen is toegestaan, onder voorwaarde dat de vervangen of aangebrachte elementen Citroen onderdelen zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie.

De montage van wrijvingsschokbrekers gecombineerd met telescoop-schokbrekers is verboden, dat wil zeggen dat men of een wrijvingsschokbreker of een telescoop schokdemper voor iedere arm moet monteren. Het is verboden, achter, een stabilisatorstang te monteren. Vóór is een stabilisatorstang toegestaan. Zowel aan de voor- als achterzijde van de auto moeten twee sleepogen aan het chassis bevestigd zijn, deze mogen niet buiten de carrosserie steken. De ogen moeten rood geverfd zijn, de plaats moet op de bovenliggende carrosserie met een rode pijl van 10cm lengte aangegeven zijn.

Art. 10 REMSYSTEEM

Het functioneren van de handrem is niet verplicht. De rest van het remsysteem moet origineel en standaard blijven.

Art. 11 WIELEN EN BANDEN

De wielen moeten origineel zijn en alleen uit de 2CV, Dyane, Méhari, AMI 6, AMI 8, bestelwagens 2CV en 3CV serie. De maten 125x15 en 135x15 zijn toegestaan. Grofprofielbanden zoals M&S banden zijn toegestaan. Het is toegestaan om deze banden op te snijden mits het karkas van de opgesneden band niet wordt beschadigd. Verboden zijn: dubbelluchtbanden, tractorbanden, 1 of meerrijige noppenbanden, slicks en thuiskomertjes. Alleen voor de wedstrijden die plaats vinden op sneeuw of ijs zijn spijkerbanden toegestaan wanneer de organisatoren daarmee instemmen. Onder een wiel wordt verstaan de combinatie van een band met een velg. De velgen moeten origineel zijn, zoals omschreven in het Technische Reglement.

In verband met de steeds beperkter wordende bandenkeus, mogen naast de omschreven bandtypen en -maten, de originele Michelin ZX of XZX banden 145-15 en banden van het merk Firestone maat 145-15, gebruikt worden. Elk ander type, model of merk band van de maat 145-15 of groter blijft uitgesloten.

Art. 12 ELEKTRICITEIT

De dynamo of wisselstroomdynamo moet gehandhaafd worden met de V-snaar en de draden moeten zichtbaar aangesloten zijn. Er mag een schakelaar voorzien worden om de verbinding tussen dynamo en accu te onderbreken. De koplampen, knipperlichten en achterlichten moeten verwijderd zijn. Alle extra lampen zijn verboden. De accu moet een zelfde vloeistof accu zijn met gelijke capaciteit en afmetingen als origineel voor de 2CV en dient solide te zijn bevestigd met de originele bevestiging en met 2 stalen versterking beugels op zijn originele plaats.

De beide polen dienen te worden afgeschermd met plastic of rubber kappen die 'vast' zijn aangebracht. De bovenzijde van de gehele accu moet worden afgeschermd met een rubberen kap.

De aanwezigheid van 2 goedwerkende remlichten van 21 watt zijn verplicht. Deze dienen rechts en links aan de onderzijde van de bovenste dwarsstijl te worden gemonteerd. Afmetingen van deze remlichten zijn 12 x 5 cm en rood van kleur. Tussen de 2 remlichten dient een gele lamp geplaatst te worden, deze lamp moet ten alle tijden kunnen branden, dus ook wanneer de hoofdstroom schakelaar uit staat, deze lamp dient te worden aangeschaft bij de Nederlandse 2 CV CROSS vereniging.

De spanningsregelaar dient op de originele plaats te zitten in het motorcompartiment. De bedrading van en naar de dynamo moet zichtbaar. Het is toegestaan een aan/uit schakelaar te voorzien.

12.1 HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

Er moet een hoofdstroomschakelaar duidelijk zichtbaar gemonteerd zijn in het passagierscompartiment onder handbereik van de bestuurder. Op de grond rechts naast de bestuurders stoel of in het dashboard. De plaats van bediening moet duidelijk zijn aangegeven door middel van een blauwe driehoek van 15x15 cm. In deze driehoek behoort een rode bliksemschicht. De in- en uitstand dient duidelijk te zijn aangegeven. De montage dient te geschieden volgens het bij het Technische Reglement behorende schema en op de daarbij voorgeschreven plaats rechts naast de bestuurdersstoel, of in het dashboard.

Tevens dient aan de buitenzijde onder de voorruit in het midden een rood gekleurd rond trekoog, diameter 5 cm. gemonteerd te zijn, waarmee de hoofdstroomschakelaar in geval van calamiteiten uitgeschakeld kan worden. Ook hier dient een blauwe driehoek met rode bliksemschicht te zijn voorzien.

INSTALLATIEVOORSCHRIFT:

De plaats van de schakelaar moet duidelijk worden aangegeven door middel van een blauwe driehoek met bliksemschicht, afmetingen 15x15 cm. Het is duidelijk dat de bedoeling van de hoofdstroomschakelaar is bij een eventueel ongeval in één beweging het elektrisch systeem van de auto buiten werking kan worden gesteld om zodoende vooral het brandgevaar te beperken. Het is dus zonder meer ook de opzet van het geheel dat, wanneer de hoofdstroomschakelaar wordt omgedraaid, de motor onmiddellijk stopt en niet op de dynamospanning blijft doordraaien.

Installeer volgens het schema waarbij de motor met uitgeschakelde hoofdstroomschakelaar ook inderdaad stopt, zonder dat een eventueel aanwezige wisselstroomdynamo hiervan schade ondervindt, daar het laadstroomcircuit niet onderbroken wordt. Bij de meeste wagens kan dit bereikt worden door de draad die loopt van de + van de dynamo naar het startmotorrelais te monteren aan de + pool van de accu of aan de + kant van hoofdstroomschakelaar. Wordt dan bij draaiende motor de schakelaar omgedraaid, dan stopt de motor onmiddellijk en wordt het gehele elektrische circuit uitgeschakeld van de verbinding + pool accu tot dynamo. Bij een wisselstroomdynamo blijft de accuspanning aanwezig tot aan de diodes; bij een gelijkstroomdynamo tot de automatische schakelaar van de spanningsregelaar.

Art. 13 KONFORMITEIT VAN DE VOERTUIGEN

Na de technische controle mag alleen na schriftelijke toestemming van de technische commissie de motor of versnellingsbak worden vervangen of een motorreparatie worden uitgevoerd waarbij vitale delen worden vervangen zoals cilinderkop, krukas, zuigers en cilinders etc. Gedurende de wedstrijd van de 2CV-CROSS behouden de organisatoren zich het recht voor op ieder moment de juiste nakoming van het reglement te controleren, de combinatie motorversnellingsbak of ongeacht welk onderdeel. Alleen de deelnemer of een door de organisatoren geaccepteerde vertegenwoordiger zal mogen assisteren bij deze controle. Bij het goed bevinden loopt de bestuurder het risico, dat het gehele voertuig of een gedeelte hiervan, op last van de organisator voor onderzoek en vergelijking wordt gedemonteerd. In het geval van opnieuw monteren van motorversnellingsbak en de verschillende bijstellingen aan het voertuig zal dit voor rekening van de bestuurder komen, zoals ook het vervoer van de verschillende onderdelen of het voertuig.

Art. 14 TECHNISCHE COMMISSIE

De leden van de technische commissie worden tijdens de jaarvergadering door de leden gekozen. Zij hebben de bevoegdheid de inhoud van dit reglement te controleren. Aanwijzingen, in welke vorm dan ook, dienen direct te worden opgevolgd. Het negeren van deze aanwijzingen zal worden bestraft met uitsluiting van één wedstrijddag.

Belangrijk: Elke overtreding, hoe klein ook, en om welk motief ook, van het huidige reglement, zal onherroepelijk diskwalificatie tot gevolg hebben, van die of alle 2CV-CROSS wedstrijden, volgens de beslissing van de organisatoren, onverminderd de strafmaatregelen, die zouden kunnen worden genomen door de sportautoriteiten. Alles wat niet genoemd is in het huidige reglement moet onveranderd blijven. Alleen de originele Citroen standaardonderdelen die in de handel zijn en niet de experimentele of aangepaste onderdelen zijn toegestaan.