

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ E 2015**1 ΓΕΝΙΚΑ**

Η κατηγορία E αποτελείται από τρεις επιμέρους ομάδες:

- Η ομάδα EA αποτελείται από αγωνιστικά αυτοκίνητα των οποίων το δελτίο αναγνώρισης (στο εξής “Δ.Α.”), περιλαμβανομένης και της 4ετούς παράτασής του για αγώνες εκτός του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλι, έχει λήξει, και τα οποία διατηρούνται σε αυθεντική κατάσταση, σύμφωνη με τους τεχνικούς κανονισμούς και το δελτίο αναγνώρισης της ομάδας A. Τα αυτοκίνητα της ομάδας EA μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες μέχρι τη συμπλήρωση **32 ετών** από την λήξη ισχύος του Δ.Α. Τα αυτοκίνητα της ομάδας EA μπορούν να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε αγώνα ράλι, ράλι σπριντ, αναβάσεων ή ταχύτητας στις αντίστοιχες κλάσεις της ομάδας EA.
- Η ομάδα EN αποτελείται από αγωνιστικά αυτοκίνητα των οποίων το δελτίο αναγνώρισης (στο εξής “Δ.Α.”), περιλαμβανομένης και της 4ετούς παράτασής του για αγώνες εκτός του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλι, έχει λήξει, και τα οποία διατηρούνται σε αυθεντική κατάσταση, σύμφωνη με τους τεχνικούς κανονισμούς και το δελτίο αναγνώρισης της ομάδας N. Τα αυτοκίνητα της ομάδας EN μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες μέχρι τη συμπλήρωση **32 ετών** από την λήξη ισχύος του Δ.Α. Τα αυτοκίνητα της ομάδας EN μπορούν να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε αγώνα ράλι, ράλι σπριντ, αναβάσεων ή ταχύτητας στις αντίστοιχες κλάσεις της ομάδας EN.
- Η ομάδα EE είναι η μετεξέλιξη της παλαιάς ομάδας E και αποτελείται από αγωνιστικά αυτοκίνητα των οποίων το Δ.Α., περιλαμβανομένης και της 4ετούς παράτασής του για αγώνες εκτός του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Ράλι, έχει λήξει, και τα οποία έχουν υποστεί εκτενείς τροποποιήσεις, σύμφωνα με τις ελευθερίες που προβλέπονται από τον αντίστοιχο τεχνικό κανονισμό της ομάδας EE. Τα αυτοκίνητα της ομάδας EE μπορούν να συμμετέχουν σε αγώνες χωρίς εκ των προτέρων χρονικό περιορισμό, για όσο διάστημα αυτό κρίνεται εφικτό από τους τεχνικούς εφόρους, με βάση την καλή και ασφαλή για αγώνες κατάσταση του αυτοκινήτου.

Κατά συνέπεια, εντός της κατηγορίας E διατηρείται η “δομή” N-A-E, που υπήρχε παραδοσιακά.

Για να μπορεί να συμμετάσχει ένα αυτοκίνητο σε οποιαδήποτε από τις τρεις παραπάνω ομάδες, πρέπει να διαθέτει ληγμένο Δ.Α. είτε στην ομάδα A/N είτε στην ομάδα B (δηλ. το Δ.Α. να έχει έναρξη ισχύος μετά την 1 / 1 / 1983) και μάλιστα το Δ.Α. να έχει εκδοθεί από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου και να μην περιλαμβάνεται σε αυτά τα οποία μετατάχθηκαν “αυτόματα” από τις ομάδες 1 – 2 – 3 – 4 στις ομάδες A και B και τα οποία επισημαίνονται με ένα αστερίσκο στο βιβλίο της χρονιάς της FISA του 1983.

Η μετακίνηση ενός αυτοκινήτου από την ομάδα EE στις ομάδες EA και EN επιτρέπεται μόνο εφ’ όσον το αυτοκίνητο επανέλθει στην αυθεντική κατάστασή του και μόνο εφ’ όσον δεν έχει παρέλθει **32ετία** από την **λήξη** ισχύος του Δ.Α.

Η μετακίνηση ενός αυτοκινήτου από την ομάδα EE σε οποιαδήποτε ομάδα ιστορικών αγωνιστικών αυτοκινήτων επιτρέπεται μόνο εφ’ όσον το αυτοκίνητο επανέλθει στην αυθεντική κατάστασή του και έχει επίσης παρέλθει **32ετία** από την **λήξη** ισχύος του Δ.Α.

Η μετακίνηση ενός αυτοκινήτου από τις ομάδες EA και EN σε οποιαδήποτε ομάδα ιστορικών αγωνιστικών αυτοκινήτων επιβάλλεται εφ’ όσον έχει παρέλθει **32ετία** από την **λήξη** ισχύος του Δ.Α. Αυτό σημαίνει πως τα αυτοκίνητα των ομάδων EA και EN μετακινούνται υποχρεωτικά στις ομάδες των ιστορικών αυτοκινήτων **32 έτη** μετά την λήξη ισχύος του Δ.Α.

Η μετακίνηση ενός αυτοκινήτου από τις ομάδες EA και EN στην ομάδα EE δεν επιτρέπεται εφόσον αυτό έχει μεταταχθεί στην ομάδα EE μετά την 01/01/2008, περιλαμβανομένης και της 4ετους παράτασης. Αυτό σημαίνει πως αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να διατηρούνται σε αυθεντική αγωνιστική κατάσταση.

Δεν επιτρέπεται η μετακίνηση ενός αυτοκινήτου από τις ομάδες EA και EN στην ομάδα EE και αντίστροφα κατά τη διάρκεια μίας αγωνιστικής χρονιάς, δηλ. ένα αυτοκίνητο πρέπει να ανήκει στην ίδια ομάδα καθ’ όλη την αγωνιστική χρονιά.

Τα αυτοκίνητα των ομάδων EA, EN και EE μπορούν να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε αγώνα ράλι, ράλι σπριντ, αναβάσεων ή ταχύτητας.

Σε κάθε περίπτωση, σε ό,τι αφορά τα αυτοκίνητα των ομάδων EA, EN και EE, η λήξη του Δ.Α. λογίζεται περιλαμβανομένης και της 4ετούς παράτασης ισχύος μετά το πέρας της αρχικής ημερομηνίας λήξης.

Σημειώτεον πως σε ράλι και ράλι σπριντ μπορούν να συμμετέχουν αυτοκίνητα με κινητήρες που υπακούουν στους παρακάτω περιορισμούς:

- Μέγιστος αριθμός κυλίνδρων: 6
- Για αυτοκίνητα με υπερτροφοδότη, μέγιστος κυλινδρισμός 2500 cc

Όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας E πρέπει να διαθέτουν πρωτότυπο ή αντίγραφο του αρχικού Δ.Α. του αυτοκινήτου, το οποίο καθορίζει τη βασική μορφή, ενώ ο τεχνικός κανονισμός της αντίστοιχης ομάδας (EA, EN ή EE) καθορίζει τις επιτρεπόμενες ελευθερίες ή τις απαγορεύσεις. Οποιαδήποτε μετατροπή, αλλαγή, προσθήκη κλπ. δεν προβλέπεται ρητά στο προσκομιζόμενο Δ.Α. ή στον αντίστοιχο τεχνικό κανονισμό, απαγορεύεται.

Οι κλάσεις της κατηγορίας E είναι οι ακόλουθες:

E/9 = EE/9, EA/5, EN/1 (- 1400 cc)
 E/10 = EE/10, EA/6, EN/2(1400 - 1600 cc)
 E/11 = EE/11, EA/7, EN/3 (1600 - 2000 cc)
 E/12 = EE/12, EA/8, EN/4 (2000+ cc)

Για όλα τα αυτοκίνητα της κατηγορίας E ισχύουν οι όποιες παρατάσεις ισχύος συστημάτων ασφαλείας έχουν δοθεί σε εθνικό επίπεδο και περιγράφονται στο τρέχον Παράρτημα J άρθρο 253.2

2 ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΩΝ EA ΚΑΙ EN

Τα αυτοκίνητα των ομάδων EA και EN πρέπει να διατηρούνται στην αυθεντική αγωνιστική τους κατάσταση, σύμφωνα με το Δ.Α. της αντίστοιχης ομάδας A ή N και του Παραρτήματος J της χρονιάς λήξης του Δ.Α., με τις εξαιρέσεις που περιγράφονται στον παρόντα τεχνικό κανονισμό.

2.1 Συστήματα ασφαλείας

Τα αυτοκίνητα των ομάδων EA και EN πρέπει να διαθέτουν:

1. (Για τα αυτοκίνητα των οποίων έχει λήξει το Δ.Α. πριν την 1 / 1 / 2003) Κλωβό ασφαλείας, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J του 1992, σχέδια 253.6 έως 41, ή μεταγενέστερο ή οποιοδήποτε αναγνωρισμένο κλωβό ασφαλείας
2. (Για τα αυτοκίνητα των οποίων έχει λήξει το Δ.Α. μετά την 31 / 12 / 2002) Κλωβό ασφαλείας, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J του 2005 ή μεταγενέστερο ή οποιοδήποτε αναγνωρισμένο κλωβό ασφαλείας
3. Φορητό πυροσβεστήρα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.7.3 του Παραρτήματος J του 2012 για όλους τους αγώνες.
4. (Υποχρεωτικό μόνο για αγώνες ράλι, μίνι ράλι και ράλι σπριντ, προαιρετικό για άλλους αγώνες) αναγνωρισμένο από τη FIA εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με το άρθρο 253.7.2 του Παραρτήματος J του 2012
5. Ζώνες ασφαλείας 4 τουλάχιστον σημείων σε άριστη κατάσταση, με δελτίο αναγνώρισης σε ισχύ (προδιαγραφές FIA 8853 / 98 ή 8854 / 98) συν όποια παράταση έχει δοθεί σε εθνικό επίπεδο και σύμφωνες με το Παράρτημα J του 2012 άρθρο 253.6
6. Καθίσματα σε άριστη κατάσταση, με δελτίο αναγνώρισης FIA 8855 / 1999 σε ισχύ συν όποια παράταση έχει δοθεί σε εθνικό επίπεδο και σύμφωνα με το Παράρτημα J του 2012 άρθρο 253.16. Οι βάσεις των καθισμάτων πρέπει επίσης να είναι είτε αναγνωρισμένες από τον κατασκευαστή είτε σύμφωνες με το Παράρτημα J του 2012 άρθρο 253.16 είτε σύμφωνες με τα αναφερόμενα στην εγκύκλιο περί τεχνικών κανονισμών (εγκάρσιες δοκοί)
7. Παρμπρίζ από γυαλί σε φύλλα (laminated)
8. Δακτύλιο ρυμούλκησης εμπρός και πίσω.
9. Γενικό διακόπτη ηλεκτρικού κυκλώματος όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J του 2012 άρθρο 253.13.
10. Ένα εσωτερικό καθρέπτη και τουλάχιστον ένα εξωτερικό
11. Από 2 τουλάχιστον άγκιστρα για το στερέωμα καθενός από τα κατώ (εμπρόςθιο - οπίσθιο).
12. Αδιάβροχο και άφλεκτο διάφραγμα μεταξύ θαλάμου οδήγησης και χώρου αποσκευών εφόσον η δεξαμενή καυσίμου βρίσκεται εκεί.
13. Την αρχική δεξαμενή καυσίμου στην ίδια θέση. Η αντικατάστασή της επιτρέπεται μόνο με αναγνωρισμένη δεξαμενή ασφαλείας όπως περιγράφεται στο τρέχον Παράρτημα J άρθρο 253.14 και με δελτίο αναγνώρισης σε ισχύ, οπότε μπορεί να τοποθετηθεί σε άλλο σημείο, αλλά πάντως εκτός του θαλάμου επιβατών.
14. Οποιοσδήποτε σωληνώσεις υγρών (καυσίμου, λαδιού κινητήρα, υδραυλικών υγρών, νερού κοκ.) περνούν μέσα από το θάλαμο των επιβατών πρέπει να είναι αεροπορικού τύπου ή αντίστοιχης ποιότητας (με πίεση θραύσης τουλάχιστον 70 bar) και να μην διακλαδίζονται και να μην έχουν ενώσεις εντός του θαλάμου των επιβατών

2.2 Κινητήρας

Τα αυτοκίνητα με υπερτροφοδότη των ομάδων EA και EN πρέπει κατά περίπτωση να φέρουν περιοριστή στην εισαγωγή αέρα με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά και διαστάσεις:

Ομάδα	Ράλι, ράλι σπριντ	Αναβάσεις, ταχύτητες
EA	34 mm	34 mm
EN	33 mm	33 mm

Τα αυτοκίνητα κατηγορίας E με πραγματικό κυλινδρισμό μικρότερο από 1500 cc δεν υποχρεούνται να φέρουν περιοριστή εισαγωγής σε κανένα αγώνα

2.3 Τροχοί ομάδας EA

Σε ό,τι αφορά την ομάδα EA, οι μέγιστες διαστάσεις οποιοδήποτε πλήρους τροχού είναι οι ακόλουθες:

Κυλινδρισμός σε cc	Μέγιστο πλάτος σε ίντσες	
	Ράλι, ράλι σπριντ	Αναβάσεις, ταχύτητες
0 – 1149	7	7
1150 – 1399	8	8
1400 – 1599	8	8
1600 – 1999	9	9
2000 – 2499	9	9
2500 – 2999	9	9
3000 – 3499	9	10
3500 – 3999	9	10
4000 – 4499	9	11
4500 – 4999	---	11
5000 – 5499	---	12
5500 - ...	---	12

2.4 Βάρος ομάδας EA

Το ελάχιστο βάρος ανά πάσα στιγμή του αγώνα είναι το ακόλουθο:

Κυλινδρισμός σε cc	Ελάχιστο βάρος σε κιλά	
	Ράλι, ράλι σπριντ	Αναβάσεις, ταχύτητες
0 – 999	720	670
1000 – 1149	790	760
1150 – 1399	840 ή 880 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car)	760 ή 820 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car)
1400 – 1599	920 ή 960-1000 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car ή S1600 αντίστοιχα)	850 ή 920-930 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car ή S1600 αντίστοιχα)
1600 – 1999	1000 ή 1000 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car)	930 ή 1000 (αν χρησιμοποιεί Δ.Α. kit car)
2000 – 2499	1080	1030
2500 – 2999	1150	1110
3000 – 3499	1230	1200
3500 – 3999	1310	1280
4000 – 4499	1400	1370
4500 – 4999	---	1470
5000 – 5499	---	1560
5500 - ...	---	1650

Το βάρος σε αγώνες ράλι και ράλι σπριντ υπολογίζεται με μία ή και με δεύτερη ρεζέρβα.

Το βάρος των αυτοκινήτων της ομάδας EA που χρησιμοποιούν εθνικές επεκτάσεις " VR " είναι το ίδιο με την αντίστοιχη με τα κυβικά τους ομάδα A με εθνική επέκταση " VR ".

2.5 Επιπλέον ελευθερίες ομάδας EN

Σε όλους τους αγώνες:

Επιτρέπεται η χρήση οποιουδήποτε τύπου μηχανικού (δηλ. όχι τύπου σιλικόνης ή άλλου υδραυλικής λειτουργίας) διαφορικού περιορισμένης ολίσθησης (μπλοκέ), ακόμα και αν δεν προβλέπεται τέτοιο διαφορικό στο δελτίο αναγνώρισης ή σε κάποια επέκτασή του, αρκεί να διατηρούνται οι αναγνωρισμένες τελικές σχέσεις μετάδοσης.

Επίσης επιτρέπεται η ενίσχυση της κορώνας του διαφορικού με προσθήκη υλικού, κόλληση – “ράψιμο” ή βίδες. Η επέμβαση αυτή απαγορεύεται να έχει οποιαδήποτε άλλη λειτουργικότητα, πέραν της αύξησης της αντοχής του διαφορικού.

Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθισμάτων που δεν χρησιμοποιούνται, μαζί με τις βάσεις τους, και όλων των ζωνών ασφάλειας που δεν χρησιμοποιούνται.

Οι εκκεντροφόροι είναι ελεύθεροι, μόνο για τις κλάσεις EN/1 –EN/2-EN/3, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Όλα τα χαρακτηριστικά (διαστάσεις, βύθισμα, διάγραμμα κτλ.) παραμένουν όπως στο δελτίο αναγνώρισης.
- Το υλικό κατασκευής δεν αλλάζει σε σχέση με το αρχικό.
- Δεν επιτρέπονται οι κούφιοι εκκεντροφόροι

Επιτρέπεται η αφαίρεση όλων των καθισμάτων που δεν χρησιμοποιούνται, μαζί με τις βάσεις τους, και όλων των ζωνών ασφάλειας που δεν χρησιμοποιούνται.

Σε αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας:

- Επιτρέπεται η αφαίρεση του πίσω υαλοκαθαριστήρα
- Επιβάλλεται η αφαίρεση της ρεζέρβας, του γρύλλου και των εργαλείων
- Επιτρέπεται η χρήση ζαντών με τις ακόλουθες μέγιστες διαστάσεις ανά κλάση:

EN/1:	6.5x15
EN/2:	7.0x15
EN/3:	7.5x16
EN/4:	8x18

ή ό,τι αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης, αν είναι μεγαλύτερο.

Τα ύψη όλων των αυτοκινήτων της ομάδος EN δεν είναι ελεύθερα και πρέπει να ακολουθούν τα ύψη του Δ.Α.

Σε αγώνες ράλι και ράλι σπριντ επιτρέπεται η χρήση ζαντών με τις ακόλουθες μέγιστες διαστάσεις για την κλάση EN/2: 7.0x15.

Οι σύνδεσμοι και οι ντίζες του μηχανισμού επιλογής του κιβωτίου είναι ελεύθεροι.

3 ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΕ

Η ομάδα ΕΕ είναι η μετεξέλιξη της παλαιότερης ομάδας Ε, η οποία έχει πλέον μετατραπεί σε κατηγορία με τρεις ομάδες, ΕΑ, ΕΝ και ΕΕ.

3.1 Συστήματα ασφάλειας

Τα αυτοκίνητα της ομάδας ΕΕ πρέπει να διαθέτουν:

1. (Για τα αυτοκίνητα των οποίων έχει λήξει το Δ.Α. πριν την 1 / 1 / 2003) Κλωβό ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J του 1992, σχέδια 253.6 έως 41, ή μεταγενέστερο ή οποιοδήποτε αναγνωρισμένο κλωβό ασφάλειας
2. (Για τα αυτοκίνητα των οποίων έχει λήξει το Δ.Α. μετά την 31 / 12 / 2002) Κλωβό ασφάλειας, όπως αναφέρεται στο Παράρτημα J του 2005 ή μεταγενέστερο ή οποιοδήποτε αναγνωρισμένο κλωβό ασφάλειας
3. Φορητό πυροσβεστήρα, όπως προβλέπεται στο άρθρο 253.7.3 του **τρέχοντος** Παραρτήματος J για όλους τους αγώνες.
4. (Υποχρεωτικό μόνο για αγώνες ράλι και ράλι σπριντ, προαιρετικό για άλλους αγώνες) αναγνωρισμένο από τη FIA εγκατεστημένο σύστημα πυρόσβεσης σύμφωνα με το άρθρο 253.7.2 του **τρέχοντος** Παραρτήματος J
5. Ζώνες ασφάλειας 4 τουλάχιστον σημείων σε άριστη κατάσταση, με δελτίο αναγνώρισης σε ισχύ (προδιαγραφές FIA 8853 / 98 ή 8854 / 98) συν όποια παράταση έχει δοθεί σε εθνικό επίπεδο και σύμφωνα με το **τρέχον** Παράρτημα J άρθρο 253.6
6. Καθίσματα σε άριστη κατάσταση, με δελτίο αναγνώρισης FIA 8855 / 1999 σε ισχύ συν όποια παράταση έχει δοθεί σε εθνικό επίπεδο και σύμφωνα με το **τρέχον** Παράρτημα J άρθρο 253.16. Οι βάσεις των καθισμάτων πρέπει επίσης να είναι είτε αναγνωρισμένες από τον κατασκευαστή είτε σύμφωνα με το

- τρέχον** Παράρτημα J άρθρο 253.16 είτε σύμφωνες με τα αναφερόμενα στην εγκύκλιο περί τεχνικών κανονισμών (εγκάρσιες δοκοί)
7. Παρμπρίζ από γυαλί σε φύλλα (laminated)
 8. Δακτύλιο ρυμούλκησης εμπρός και πίσω.
 9. Γενικό διακόπτη ηλεκτρικού κυκλώματος όπως αναφέρεται στο **τρέχον** παράρτημα J άρθρο 253.13.
 10. Ένα εσωτερικό καθρέπτη και τουλάχιστον ένα εξωτερικό
 11. Από 2 τουλάχιστον άγκιστρα για το στερέωμα καθενός από τα κατώ (εμπρόσθιο - οπίσθιο).
 12. Αδιάβροχο και άφλεκτο διάφραγμα μεταξύ θαλάμου οδήγησης και χώρου αποσκευών εφόσον η δεξαμενή καυσίμου βρίσκεται εκεί.
 13. Την αρχική δεξαμενή καυσίμου στην ίδια θέση. Η αντικατάστασή της επιτρέπεται μόνο με αναγνωρισμένη δεξαμενή ασφαλείας **όπως περιγράφεται στο τρέχον Παράρτημα J άρθρο 253.14** και με δελτίο αναγνώρισης σε ισχύ, οπότε μπορεί να τοποθετηθεί σε άλλο σημείο, αλλά πάντως εκτός του θαλάμου επιβατών.
 14. Οποιοσδήποτε σωληνώσεις υγρών (καυσίμου, λαδιού κινητήρα, υδραυλικών υγρών, νερού κοκ.) περνούν μέσα από το θάλαμο των επιβατών πρέπει να είναι αεροπορικού τύπου ή αντίστοιχης ποιότητας (με πίεση θραύσης τουλάχιστον 70 bar) και να μην διακλαδίζονται και να μην έχουν ενώσεις εντός του θαλάμου των επιβατών. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός δοχείου ξηρού κάρτερ στο πίσω μέρος του θαλάμου των επιβατών, με την προϋπόθεση πως περικλείεται εξ' ολοκλήρου από άφλεκτο και στεγανό κάλυμα.

3.2 Κινητήρας

Οι κινητήρες είναι ελεύθεροι και μπορεί να γίνει οποιαδήποτε αλλαγή, μετατροπή κτλ. με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Η θέση και διάταξη του κινητήρα πρέπει να είναι αυτή που αναφέρεται στο δελτίο αναγνώρισης.
2. Επιτρέπεται η αλλαγή του κινητήρα με άλλον της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας, με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - Αν ο αρχικός κινητήρας είχε κυλινδρισμό μικρότερο των 2000 cc, τότε και ο νέος κινητήρας πρέπει να έχει κυλινδρισμό μικρότερο των 2000 cc
 - Αν ο αρχικός κινητήρας είχε κυλινδρισμό μεγαλύτερο από 2000 cc, δεν επιτρέπεται ο νέος κινητήρας να υπερβαίνει το 180% του αρχικού κυλινδρισμού. Σε περίπτωση που ο κινητήρας που τοποθετείται είναι πάνω από 2000 cc πρέπει να υπάρχει Δ.Α. του ίδιου ή άλλου αυτοκινήτου της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας με τον κινητήρα αυτόν.
 - Σε περίπτωση που το αρχικό μοντέλο έχει Δ.Α. με ατμοσφαιρικό κινητήρα και υπάρχει ίδιο μοντέλο σε ονομασία με κινητήρα με υπερτροφοδότηση το οποίο έχει Δ.Α. επιτρέπεται η χρήση του υπερτροφοδοτούμενου κινητήρα.
3. Απαγορεύεται η χρησιμοποίηση κινητήρων με πραγματικό κυλινδρισμό μεγαλύτερο των 3500 cc και περισσότερες από δύο βαλβίδες στον κύλινδρο, εκτός και αν αυτός είναι αναγνωρισμένος για το συγκεκριμένο αυτοκίνητο.
4. Επιτρέπεται η ύπαρξη υπερτροφοδότησης με τις εξής προϋποθέσεις:
 - i Ο πραγματικός κυλινδρισμός του αυτοκινήτου πολλαπλασιάζεται με συντελεστή 1,7 και σύμφωνα με το αποτέλεσμα το αυτοκίνητο θα συμμετέχει στην αντίστοιχη κλάση.
 - ii Το συγκεκριμένο μοντέλο διαθέτει Δ.Α. με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα. Επιτρέπεται όμως η αλλαγή του υπερτροφοδότη με άλλον από αυτόν που προβλέπεται στο Δ.Α.
5. Τα αυτοκίνητα με υπερτροφοδότη της ομάδας ΕΕ πρέπει κατά περίπτωση να φέρουν περιοριστή στην εισαγωγή αέρα με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά και διαστάσεις:

Λήξη Δ.Α.	Ράλι, ράλι σπριντ	Αναβάσεις, ταχύτητες
Τετρακίνητα	34 mm	38 mm
Δικίνητα	38 mm	Δεν απαιτείται

Τα αυτοκίνητα κατηγορίας E με πραγματικό κυλινδρισμό μικρότερο από 1500 cc δεν υποχρεούνται να φέρουν περιοριστή εισαγωγής σε κανένα αγώνα

Η μορφή, στήριξη και σφράγιση του περιοριστή πρέπει να είναι αυτή που αναφέρεται στο τρέχον Παράρτημα J άρθρο 255 και την εγκύκλιο ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ.

6. Υπάρχει δοχείο συλλογής αναθυμιάσεων λαδιού χωρητικότητας 2 λίτρων τουλάχιστον

7. Η εξάτμιση δεν εξέχει από την περίμετρο του αυτοκινήτου. Για όλους τους αγώνες πρέπει να είναι εφοδιασμένη με έναν τουλάχιστον λειτουργικό σιωπητήρα (σιλανσιέ). Όταν η εξάτμιση βγαίνει στο πλάι, η έξοδός της δεν μπορεί να είναι πιο μπροστά από τη νοητή κάθετο που περνά από το μέσον του μεταξονίου του αυτοκινήτου. Τα όρια θορύβου, που αναφέρονται στην εγκύκλιο ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ, πρέπει να τηρούνται.

3.3 Μετάδοση κίνησης

1. Η θέση του κιβωτίου ταχυτήτων και του διαφορικού και ο αριθμός των κινητήριων τροχών είναι υποχρεωτικά όπως προβλέπεται από το Δ.Α.
2. Κάθε άλλη μετατροπή ή αλλαγή σε σχέση με το σύστημα μετάδοσης, πχ. σε κιβώτιο ταχυτήτων, διαφορικό, άξονα μετάδοσης (κεντρικό άξονα), ημιαξόνια, τον συμπλέκτη και το πλάτο, είναι ελεύθερη.
3. Επίσης ελεύθερα είναι τα σημεία στήριξης και οι βάσεις του κιβωτίου ταχυτήτων και του διαφορικού.

3.4 Ανάρτηση

1. Τα σημεία της ανάρτησης στο σασί και στις πλήμνες (“μουαγιέ”) πρέπει να παραμείνουν τα ίδια. Τα συγκεκριμένα αυτά σημεία μπορούν να τροποποιηθούν χωρίς να αλλάξει η θέση τους, έτσι ώστε να γίνεται δυνατή η ρύθμιση της γεωμετρίας της ανάρτησης.
2. Οι αντιστρεπτικές δοκοί (anti-roll bars) μπορούν ν’ αφαιρεθούν, να αντικατασταθούν ή να τοποθετηθούν έστω και αν δεν προβλέπονται στο δελτίο αναγνώρισης με ελεύθερες διαστάσεις.
3. Η ενίσχυση όλων των στοιχείων της ανάρτησης με πρόσθετο υλικό είναι ελεύθερη.
4. Το υλικό και οι διαστάσεις των ελατηρίων είναι ελεύθερα αλλά τα ελατήρια αυτά δεν επιτρέπεται ν’ αφαιρεθούν.
5. Επιτρέπονται επιπρόσθετα ελατήρια με τον όρο ότι το βασικό ελατήριο παραμένει στη θέση του.
6. Τα πιατέλα των ελατηρίων μπορούν να γίνουν ρυθμιζόμενα. Τα αμορτισέρ είναι ελεύθερα όχι όμως και ο αριθμός τους.
7. Στις αναρτήσεις τύπου Mc Pherson επιτρέπεται να αντικατασταθούν οι μπουκάλες, με τον όρο ότι δεν θ’ αλλάξουν τα σημεία στήριξης στις πλήμνες και το πλαίσιο
8. Στα αυτοκίνητα με πίσω κίνηση η στήριξη του άκαμπτου άξονα είναι ελεύθερη.
9. Επιτρέπεται η χρήση πλημνών (μουαγιέ) και ακραξονίων από άλλο μοντέλο της ίδιας κατασκευάστριας εταιρείας .
10. Το ύψος είναι ελεύθερο αλλά κανένα τμήμα του αυτοκινήτου, πλην των τροχών, δεν πρέπει να ακουμπά στο έδαφος με τους τροχούς μίας πλευράς πλήρως ξεφουσκωμένους.

3.5 Τροχοί

1. (Για τα ράλι, μίνι ράλι και ράλι σπριντ) Η διάμετρος των ζαντών μπορεί να είναι μέχρι ± 3 ίντσες από αυτήν που προβλέπει το Δ.Α., όχι όμως μεγαλύτερη των 18 ιντσών.
2. (Για αναβάσεις και ταχύτητες) Η διάμετρος των ζαντών είναι ελεύθερη
3. Οι τροχοί μπορεί να είναι διαφορετικοί εμπρός και πίσω.
4. Το σύνολο του πλάτους των δυο πλήρων τροχών που βρίσκονται από την ίδια πλευρά του αυτοκινήτου (και με την προϋπόθεση ότι οι τροχοί δεν θα εξέχουν από την περίμετρο του αυτοκινήτου) πρέπει να είναι:

Κυλινδρισμός σε cc	Μέγιστο πλάτος σε ίντσες	
	Ράλι, ράλι σπριντ	Αναβάσεις, ταχύτητες
0 – 1149	14	15.5
1150 – 1399	16	17.5
1400 – 1599	16	17.5
1600 – 1999	18	19.5
2000 – 2499	18	19.5
2500 – 2999	18	19.5
3000 – 3499	18	21.5
3500 – 3999	18	21.5
4000 – 4499	18	23.5
4500 – 4999	---	23.5
5000 – 5499	---	25.5
5500 - ...	---	25.5

3.6 Φρένα

1. Τα φρένα είναι ελεύθερα αρκεί να είναι διπλού κυκλώματος και να εξασφαλίζουν ικανοποιητική πέδηση.
2. Ειδικά για τ’ αυτοκίνητα που έχουν ταμπόουρα πίσω, θα μπορούν να τ’ αντικαταστήσουν με δισκόφρενα και ν’ αλλάξουν σ’ αυτήν την περίπτωση πλήμνες
3. Το χειρόφρενο είναι ελεύθερο.

3.7 Σύστημα διεύθυνσης

1. Επιτρέπεται η αλλαγή της σχέσης του τιμονιού, η τροποποίηση σε υδραυλική ή μη υποβοήθηση καθώς και η αποσύνδεση της υδραυλικής υποβοήθησης, εάν υπάρχει.
2. Τα σημεία στήριξης του συστήματος διεύθυνσης επιτρέπεται να ενισχυθούν καθώς επίσης να προστεθούν και νέα σημεία, δεν επιτρέπεται όμως να καταργηθούν σημεία που ήδη υπάρχουν.

3.8 Αμάξωμα

1. Επιτρέπεται κάθε ενίσχυση στο αμάξωμα και στο πλαίσιο, απαγορεύεται όμως να σχηματίζονται τρύπες και κοιλότητες.
2. Επιτρέπεται κάθε αλλαγή στις βίδες και στα παξιμάδια.
3. Απαγορεύεται κάθε ελάφρωμα αμαξώματος και πλαισίου με αφαίρεση υλικού.
4. Απαγορεύεται κάθε εξωτερική μετατροπή στο σχήμα του αμαξώματος.
5. Επιτρέπεται η αντικατάστασή των πλαϊνών παραθύρων και πίσω παρμπρίζ με πλαστικά.
6. Επιτρέπεται η αντικατάσταση του εμπρός και του πίσω καπώ και του πίσω καπώ με πλαστικά της ίδιας μορφής, αλλά και της αναγκαίας μηχανικής αντοχής ώστε να μην παραμορφώνονται από τις αεροδυναμικές δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια του αγώνα και που επιπλέον να ασφαρίζονται με ικανοποιητικό τρόπο.
7. Επιτρέπεται η αλλαγή των εμπρός και των πίσω φτερών με πλαστικά με την αναγκαία μηχανική αντοχή ώστε να μην παραμορφώνονται από τις αεροδυναμικές δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά τη διάρκεια του αγώνα και επιπλέον να στηρίζονται με ασφαλή και ικανοποιητικό τρόπο. Τα φερά αυτά πρέπει να έχουν το ίδιο σχήμα με τα αρχικά αλλά επιτρέπεται να ενσωματώνουν προσθήκες (βλ. παρακάτω)
8. Σε περίπτωση χρήσης των αρχικών φτερών, αυτά επιτρέπεται να σφυρηλατηθούν όχι όμως να κοπούν ή να αφαιρεθεί υλικό από το φτερό, αλλά επιτρέπονται πλαστικές προσθήκες (βλ. παρακάτω)
9. Τόσο στην περίπτωση χρήσης πλαστικών φτερών όσο και των αρχικών φτερών, επιτρέπεται η χρήση είτε ενσωματωμένων (σε περίπτωση πλαστικών φτερών) είτε πρόσθετων μόνιμα στερεωμένων (σε περίπτωση χρήσης των αρχικών φτερών ή πλαστικών φτερών) προσθηκών, με σκοπό τη δυνατότητα χρήσης φαρδύτερων τροχών.
10. Ανά πάσα στιγμή τα φερά ή οι προσθήκες πρέπει να καλύπτουν το λιγότερο ένα τόξο 60 μοιρών στο πάνω μέρος των τροχών
11. Σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται το ολικό πλάτος του αμαξώματος να ξεπεράσει το αναγνωρισμένο στο βασικό Δ.Α. ολικό πλάτος συν 7 cm σε κάθε πλευρά, ή το πλάτος που ορίζεται σε επέκταση VK του Δ.Α. (αν υπάρχει), όποιο είναι μεγαλύτερο. Το μέγιστο σε κάθε περίπτωση και σε οποιοδήποτε σημείο (εξαιρουμένων των καθρεπτών) είναι τα 1835 mm
12. Επιτρέπεται η αφαίρεση καθισμάτων ή η αντικατάστασή τους.
13. Το ταμπλώ του αυτοκινήτου μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο ή να τροποποιηθεί, αρκεί να καλύπτει όλο το πλάτος του θαλάμου επιβατών του αυτοκινήτου.
14. Επιτρέπεται η αφαίρεση διακοσμητικών σπόιλερς, μονωτικών και εσωτερικών επενδύσεων. Οι μπροστινές πόρτες όμως πρέπει να έχουν εσωτερική επένδυση.
15. (Μόνο για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας) Επιτρέπεται η πλήρης κάλυψη των εμπρόσθιων φώτων ή η πλήρης αντικατάστασή τους με καλύματα. Δεν επιτρέπεται όμως η χρήση των ανοιγμάτων για αερισμό ή ψύξη.
16. (Μόνο για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας) Επιτρέπεται η αφαίρεση των προφυλακτήρων μαζί με τις βάσεις τους
17. Επιτρέπεται η τροποποίηση των προφυλακτήρων και της μάσκας του αυτοκινήτου με τη διάνοιξη ανοιγμάτων για αερισμό ή ψύξη μέγιστου συνολικού εμβαδού 800 cm² (πχ. διαστάσεις 20 x 40 cm).
18. Ο μηχανισμός ανοίγματος των εμπρός και πίσω καπώ μπορεί να αφαιρεθεί.
19. Επιτρέπεται η τοποθέτηση εμπροσθίου σπόιλερ
20. Η θέση που στηρίζεται ο γρύλος για την ανύψωση του αυτοκινήτου είναι ελεύθερη.
21. Επιτρέπεται η επιπλέον στήριξη του μπροστινού και πίσω παρμπρίζ.
22. Επιτρέπεται η τοποθέτηση προστατευτικής σίτας για τα φώτα.
23. Επιτρέπονται οι προστατευτικές ποδιές.
24. Επιτρέπεται η αλλαγή καλοριφέρ ή η αφαίρεσή του, αλλά πρέπει να υπάρχει εισαγωγή αέρα στο παρμπρίζ για να μη θολώνει.
25. Τα πεντάλ και ο λεβιές των ταχυτήτων είναι ελεύθερα.
26. (Μόνο για τα ράλι και μίνι ράλι) Η ρεζέρβα μπορεί να τοποθετηθεί καλά στερεωμένη οπουδήποτε, εκτός του χώρου που προβλέπεται για τον οδηγό και τον συνοδηγό
27. (Μόνο για τα ράλι και μίνι ράλι) Ο αριθμός των εμπροσθίων φώτων μπορεί να είναι μέχρι 8, μαζί με αυτά του κατασκευαστή.
28. Επιτρέπεται η διάνοιξη επιπλέον ανοιγμάτων στο εμπρόσθιο καπώ του αυτοκινήτου (αν ο κινητήρας είναι μπροστά) ή στο πίσω καπώ (αν ο κινητήρας είναι πίσω) για αερισμό ή ψύξη του κινητήρα Το μέγιστο συνολικό εμβαδόν αυτών των ανοιγμάτων είναι 800 cm² (πχ. διαστάσεις 20 x 40 cm).
29. Επιτρέπεται η τοποθέτηση πίσω αεροτομής με την προϋπόθεση το ύψος του ανώτερου σημείου της να είναι max 15 cm από το επίπεδο στο οποίο τοποθετείται ή η αλλαγή ή τροποποίηση της υπάρχουσας.

30. Επιτρέπεται η χρήση ανταλλακτικών που έχουν αναγνωρισθεί στο ίδιο δελτίο αναγνώρισης σε διαφορετικές επεκτάσεις που αφορούν το αμάξωμα (π.χ. προφυλακτήρας, αεροτομή κ.τ.λ.). Αυτό ισχύει μόνο για αυτοκίνητα που το δελτίο αναγνώρισης τους έχει λήξει πριν την 31-12-2007.

3.9 Ηλεκτρικό και ηλεκτρονικό σύστημα

1. Επιτρέπεται η αλλαγή θέσης της μπαταρίας. Επιτρέπεται να τοποθετηθεί στο θάλαμο των επιβατών, εφ' όσον φέρει αδιάβροχο και μονωτικό κάλυμα.
2. Κατά τα λοιπά, και με την προϋπόθεση ύπαρξης γενικού διακόπτη (βλ. παραπάνω 3.1.9) το ηλεκτρικό σύστημα είναι ελεύθερο

3.10 Βάρος

Το ελάχιστο βάρος ανά πάσα στιγμή του αγώνα είναι το ακόλουθο:

Κυλινδρισμός σε cc	Ελάχιστο βάρος σε κιλά	
	Κινητήρας με Turbo ή με περισσότερες από 2 βαλβίδες στον κύλινδρο	Κινητήρας με 2 βαλβίδες στον κύλινδρο
0 – 999	670	645
1000 – 1149	750	710
1150 – 1399	750	710
1400 – 1599	820	790
1600 – 1999	880	860
2000 – 2499	1000	970
2500 – 2999	1090	1055
3000 – 3499	1100 (για δίκινητα) 1180 (για τετρακίνητα)	1080
3500 – 3999	1280	1220
4000 – 4499	1370	1240
4500 – 4999	1470	1390
5000 – 5499	1560	1480
5500 – ...	1740	1650