

FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DO AUTOMÓVEL

ANEXO «J» AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL (1965) *

* Copyright FIA 1965

REGULAMENTO INTERNACIONAL DAS VIATURAS DE TURISMO E DE GRANDE TURISMO

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

251 – Aplicação do Regulamento

Este regulamento define as viaturas construídas em grandes ou pequenas séries e homologadas pela FIA numa ou noutra das categorias de *Turismo* ou de *Grande Turismo*, em conformidade com as prescrições do Art. 254 que segue.

Será obrigatoriamente aplicado em todas as provas inscritas no Calendário Desportivo Internacional (de velocidade ou de regularidade) ou no Calendário de Corridas Nacionais com Participação Estrangeira Autorizada, nas quais participem viaturas de série das categorias do Turismo e de Grande Turismo.

252 – Categorias e grupos das viaturas

As viaturas designadas no artigo anterior dividir-se-ão nas categorias e grupos seguintes:

A – Categoria «Turismo»:

Grupo 1 – Viaturas de Turismo de Série

Grupo 2 – Viaturas de Turismo melhorados

B – Categoria «Grande Turismo»:

Grupo 3 – Viaturas de Grande Turismo

Este grupo inclui também as viaturas de turismo de série modificadas em relação a carroçaria, bem como as viaturas pertencentes ao antigo grupo das «viaturas do turismo especiais».

As provas abertas às viaturas das categorias de «Turismo» e ou de «Grande Turismo» poderão admitir igualmente viaturas da categoria «Sport». Neste caso, as viaturas desta categoria, não definida neste Regulamento, formarão o:

C – Grupo 4 – Viaturas de Sport

em que serão admitidas todas as viaturas que estejam conformes com a regulamentação especial do Anexo «C» do Código Desportivo Internacional, assim como as viaturas de Turismo e de Grande Turismo de modelos homologados pela FIA mas que por virtude de transformações que tenham sofrido não se possam qualificar num dos três grupos precedentes (ver Art. 275 que segue).

Os organizadores têm liberdade de escolha do ou dos grupos que pretendam fazer figurar nos seus Regulamentos Particulares.

Salvo determinações em contrário impostas pela FIA para determinada categoria de provas, fica autorizada a junção de diversos grupos consecutivos.

Considerando que a ordem dos grupos acima indicada constitui uma sucessão lógica, um veículo qualificado para participar num grupo qualquer não previsto no regulamento particular de uma prova fica automaticamente qualificado para concorrer num grupo superior.

253 – Escala de Classes

As viaturas dividir-se-ão consoante a sua cilindrada – motor, nas 15 classes seguintes:

CLASSE	CILINDRADA			
	1	inferior ou igual a	400 cc	
2	superior a	400 cc	inferior ou igual a	500 cc
3	superior a	500 cc	inferior ou igual a	600 cc
4	superior a	600 cc	inferior ou igual a	700 cc
5	superior a	700 cc	inferior ou igual a	850 cc
6	superior a	850 cc	inferior ou igual a	1000 cc
7	superior a	1000 cc	inferior ou igual a	1150 cc
8	superior a	1150 cc	inferior ou igual a	1300 cc
9	superior a	1300 cc	inferior ou igual a	1600 cc
10	superior a	1600 cc	inferior ou igual a	2000 cc
11	superior a	2000 cc	inferior ou igual a	2500 cc
12	superior a	2500 cc	inferior ou igual a	3000 cc
13	superior a	3000 cc	inferior ou igual a	5000 cc
14	superior a	4000 cc	inferior ou igual a	5000 cc
15	superior a	5000 cc		

A classificação que antecede aplica-se a viaturas de motor não sobrealimentado.

As viaturas cujos motores comportem qualquer dispositivo de sobrealimentação previsto na série pelos seus construtores, poderão ser homologados pela FIA mas numa das classes superiores àquela a que pertencem pela sua cilindrada nominal.

Salvo disposições em contrário, eventualmente impostas pela FIA para determinada categoria de provas, os organizadores não são obrigados a fazer figurar todas as classes nos regulamentos particulares, antes sim têm liberdade de reunir duas ou mais classes consecutivas, segundo as circunstâncias peculiares das suas provas.

254 – Homologação dos modelos construídos em série

Para que uma viatura construída em série seja admitida numa competição, numa ou noutra das duas categorias de «Turismo» ou de «Grande Turismo», é indispensável que seja do um modelo previamente homologado pela FIA na categoria de «Turismo» ou de «Grande Turismo».

A homologação de cada modelo de «Turismo» ou de «Grande Turismo» deve ser solicitada pelo Automóvel Clube Nacional do país de construção do referido modelo, competindo a essa entidade certificar que o mínimo de fabricação requerido foi efectivamente atingido e deve fornecer uma ficha de homologação (ver Art. 255) que permita identificar sem equívoco o modelo em questão.

A homologação será concedida pela FIA, mediante parecer favorável de uma Subcomissão nomeada pela CSI e denominada «Subcomissão das Homologações» e divulgada no mais curto prazo pelo Secretariado da CSI.

Qualquer alteração introduzida definitivamente em série na construção dum modelo existente deverá ser objecto de nota descritiva definindo a natureza exacta dessa alteração. Esta nota será remetida à Subcomissão que deverá esclarecer sobre de qual dos três casos seguintes se trata:

1.º Caso – Introdução dum novo modelo

A ou as modificações introduzidas a título definitivo que melhorem de forma apreciável as «performances» do modelo em que se apliquem ou afectem as suas características essenciais.

Trata-se, pois, dum novo modelo para o qual será exigida a construção da série mínima requerida para a categoria considerada, o que implica obrigatoriamente a emissão de uma nova ficha de homologação.

2.º Caso – Evolução normal do tipo

A ou as modificações em questão são introduzidas a título definitivo (abandono do fabrico do antigo modelo) mas não afectam de forma sensível as «performances» ou as características essenciais do modelo ao qual se aplicam.

O modelo modificado continuará a beneficiar da homologação inicial sem que se torne necessário o construtor produzir uma nova série mínima, mas as modificações deverão ser objecto quer dum adicional à ficha de homologação de base, quer do estabelecimento duma nova ficha de homologação.

3.º Caso – Variante

Se se tratar de uma ou varias modificações que alterem de forma sensível quer as «performances» do veículo, quer as suas características essenciais, mas introduzidas apenas numa parte da série do construtor, sem que o fabrico do modelo precedente tenha sido no entanto abandonado, tais modificações serão consideradas como introdutoras de uma «variante». Esta variante será aceite ao mesmo tempo que o modelo original, a partir do momento em que a série mínima requerida para esta categoria de viaturas tenha sido construída em doze meses. Implicará a emissão quer de uma ficha de homologação diferente, quer de uma ficha complementar da ficha base.

Todavia, quando se trate de modificações que impliquem uma inegável diminuição da «performance», tais como as utilizadas para adaptar uma viatura a aplicações utilitárias em detrimento do rendimento mecânico, a ou as variantes em questão serão admitidas, sem que o construtor tenha obrigação de produzir a série mínima prévia, sob condição de:

a) que as peças substituíveis sejam mencionadas na ficha de homologação respeitante ao modelo em questão.

b) que a substituição, reduzindo embora o rendimento geral, não venha melhorar certas «performances» secundárias que representem especial interesse na prova em que o veículo se encontra inscrito (por exemplo: montagem de um carburador de tipo económico para uma prova de consumo).

A ou as variantes poderão contudo ser aceites sem que se imponha uma série mínima base, quando se trate de um equipamento especial, climático ou outro, destinado a adaptar o veículo a um clima ártico ou tropical, ou a um terreno de evolução especial (como o deserto ou a selva), sob condição expressa de que o veículo não seja utilizado senão nas competições que se realizem nas condições especiais acima mencionadas.

255 – Fichas de homologação

Todos os automóveis de «Turismo» e de «Grande Turismo» homologados pela FIA serão objecto de uma ficha descritiva denominada «Ficha de homologação» na qual serão mencionadas as características que permitam identificar cada modelo.

Os modelos de ficha de homologação assim como das fichas adicionais de «evolução normal do tipo» e «variante» estabelecidos pela FIA serão os únicos utilizáveis para este efeito por todos os ACN.

As fichas serão preenchidas ao cuidado do ACN do país em que for construída a viatura e submetidas por esse ACN a apreciação da Subcomissão das Homologações.

Compete ao concorrente obter, junto do ACN do país de construção da viatura, a ficha de homologação e a ficha complementar, quando for caso disso, relativas à sua viatura.

A apresentação das fichas no controle de verificação e ou de partida, poderá ser exigida pelos organizadores, que têm o direito de recusar a participação do concorrente no caso da não apresentação.

256 – Carburante

O carburante deverá ser de tipo comercial cujo fornecimento é normalmente assegurado pelas estações de serviço estradais do país ou dos países percorridos pela prova.

Se se tratar dum país onde o carburante comercial de melhor definição for de rendimento inferior ao do carburante com mais fraco índice de octana num dos três países seguintes: França, Grã-Bretanha e Itália, poderá ser consentida aos organizadores uma derrogação especial com o acordo da CSI.

Fica autorizado o emprego de lubrificantes para topos de cilindros ou para motores a dois tempos, sob a reserva de que a sua adição ao carburante não aumente o índice de octana deste.

CAPÍTULO II

Grupo 1 – VIATURAS DE TURISMO DE SÉRIE

257 – Definição – Mínimo de fabrico

As viaturas de «Turismo de série» são viaturas destinadas ao transporte de passageiros e para as quais os construtores procuraram obter as melhores condições de uso normal.

Devem ser homologadas pela FIA na categoria «Turismo».

Para poder beneficiar de tal homologação estas viaturas devem estar conformes com um modelo bem definido em catálogo e ser notoriamente destinados a utilização normal para passeio ou negócios.

Devem ser oferecidos à clientela pelos serviços habituais de venda dos construtores.

Devem ser de modelo cuja construção esteja em curso ou que não tenha sido abandonada de forma definitiva há mais de quatro anos. Devem ter sido fabricados em série a cadência mínima de 1.000 unidades em 12 meses consecutivos idênticas quer em relação a mecânica quer a carroçaria.

Por «idênticas» entende-se que a forma exterior e os materiais constitutivos das peças mecânicas, do chassis e da carroçaria deverão manter-se imutáveis.

Com excepção das alterações e montagens explicitamente autorizadas por este Regulamento, qualquer acessório ou peça mecânica só poderá ser substituída pelo mesmo acessório ou a mesma peça utilizados pelo construtor para o modelo considerado, sendo as tolerâncias de dimensões apenas as previstas oficialmente pela fábrica.

Todos os elementos da viatura deverão ser obrigatoriamente os dos modelos oficialmente homologados, quer se trate do modelo base ou duma das suas variantes igualmente homologadas (ver Art. 254), com excepção dos elementos cuja junção, supressão, modificação ou substituição sejam explicitamente autorizadas por este Regulamento (tendo em consideração o grupo a que a viatura pertence).

Todavia, nos casos resultantes da «evolução do tipo» (ver acima Art. 254, 2.º caso), quando um construtor tenha abandonado definitivamente o fabrico de certas peças de substituição, e permitido utilizar peças de substituição do modelo evoluído, sob condição de serem perfeitamente adaptáveis e não implicarem nenhuma modificação das peças de suporte.

258 – Carroçarias

As viaturas de «Turismo» de série deverão comportar uma carroçaria fechada ou uma carroçaria «transformável».

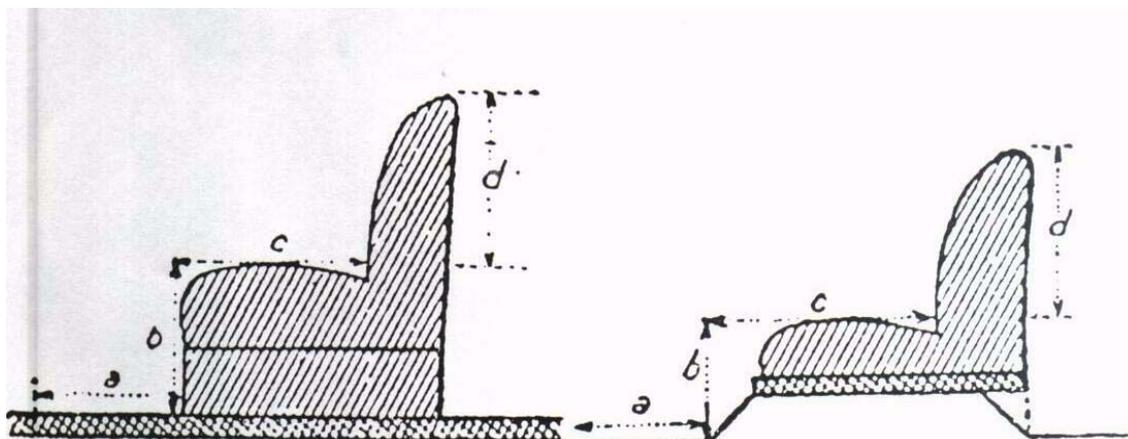
Por carroçaria entende-se todas as partes exteriores em contacto com as correntes de ar e situadas acima de um plano que passe pelo cubo das rodas.

Por carroçaria transformável entende-se uma carroçaria podendo apresentar-se quer completamente fechada, quer aberta e que comporte nomeadamente portas com vidros móveis. Ficam excluídas as carroçarias que comportam uma simples capota, que oferece uma protecção sumária contra a intempérie, mesmo que seja munida de cortinas.

A carroçaria deverá ser, em princípio, a fabricada pelo construtor do chassis. Poderá no entanto aceitar-se uma carroçaria fabricada em série por um «carrossier» acreditado pelo construtor do chassis. As viaturas assim carroçadas fora da fábrica principal deverão existir em número de 1.000 exemplares montadas em 12 meses consecutivos e serão objecto de homologação diferente.

259 — Número e dimensões dos lugares

As viaturas de Turismo de série deverão comportar o número de lugares previsto pelo fabricante. Este número deverá ser de DOIS, pelo menos, quando a cilindrada do motor for inferior ou igual a 700 cm^3 e de QUATRO, pelo menos quando a cilindrada exceder 700 cm^3 . Apenas contarão como lugares os especialmente acondicionados pelo construtor da carroçaria com vista ao transporte de passageiros, incluindo o condutor. Estes lugares deverão ter as dimensões mínimas indicadas no seguinte esquema:



(Escala 1/25)

“**a**” é sempre medido horizontalmente e paralelamente ao eixo longitudinal do quadro, entre dois planos verticais perpendiculares a este eixo longitudinal e que delimitam à frente e à *retaguarda* o espaço livre ao nível em que se toma a medida.

Para o lugar do condutor “**a**” é medido ao nível do plano de fundo, ou do fundo das cavidades se as houver, a partir da prumada do pedal mais recuado na posição de repouso.

Para o lugar do passageiro, “**a**” é medido a 20 cm acima do chão da carroçaria ou do fundo das cavidades se as houver.

No caso de bancos móveis, é proibido alterar a posição de qualquer assento durante as operações de medição.

“**b**” é medido verticalmente desde a extremidade traseira de “**a**” até o plano horizontal tangente à parte mais alta da almofada, como se indica no esquema.

“**c**” é medido no plano horizontal acima definido, desde a extremidade superior de “**b**”, paralelamente a “**a**” e ao meio de cada assento até ao plano vertical perpendicular ao eixo longitudinal do quadro e tangente à parte mais avançada do encosto.

Os encostos dos assentos deverão ter uma altura mínima de 30 cm medida verticalmente desde a extremidade traseira de “**c**”.

As carroçarias deverão ser desenhadas de tal forma que:

$$a + b + c = 1,10 \text{ mtr mínimo}$$

A largura mínima para alojamento dos pés (para cada pessoa) deverá ser de 25 cm medidos perpendicularmente ao eixo longitudinal do quadro, na prumada dos pedais.

Não serão admitidas como viaturas de quatro lugares, as que comportarem no interior da carroçaria dois lugares normais à frente e uma adaptação a *retaguarda* preparada para o transporte de cães ou de bagagens ainda que as dimensões de tal adaptação permitam eventualmente instalar nela passageiros.

A disposição normal dos lugares poderá sofrer todas as modificações destinadas a melhorar o conforto dos ocupantes da viatura (transformação dos bancos ou sua substituição por outros), sob condição de que não haja redução do número nem do conforto dos lugares previstos pelo construtor.

260 — Peso mínimo

A ficha de homologação deverá mencionar o peso oficial do modelo considerado. O peso será obtido pela média resultante da pesagem efectiva de cinco viaturas do mesmo modelo tomadas ao acaso e pesadas nas seguintes condições: com a roda sobressalente prevista pelo construtor, tendo montado um pneumático semelhante aos que equipam pelo menos duas rodas da viatura, o pleno de óleo e pleno de água — se houver —, mas sem carburante, nem ferramenta, nem bagagem ou pessoa alguma a bordo.

Quando da verificação do peso pelos Comissários Técnicos, por ocasião das provas, será concedida uma tolerância de 3 % para menos, em relação ao peso mencionado na ficha, qualquer que seja a origem da diminuição, sob condição porém que se trate sempre de um aligeiramento lícito por efeito de aplicação deste Regulamento.

261 — Alterações e montagens autorizadas

Relativamente ao que foi previsto pelo fabricante e que está descrito na ficha de homologação, uma viatura não poderá receber qualquer modificação e/ou junção de mecânica, de material ou de aparência tanto exterior como interior, que não seja uma das explicitamente autorizadas neste artigo.

Qualquer alteração e/ou junção não explicitamente autorizadas neste artigo implicará a desclassificação da viatura e — segundo a natureza e a importância das alterações e/ou junções — a sua inclusão num dos grupos imediatos definidos neste Regulamento, ou a sua exclusão da prova se o grupo em que deva ser incluído não estiver previsto no regulamento particular.

Toda e qualquer alteração e/ou junção não explicitamente autorizadas a seguir deverão ser objecto duma declaração escrita do concorrente, que a juntará ao pedido de inscrição, sob pena de exclusão da prova ou — no caso de fraude caracterizada — duma penalidade mais severa.

As alterações e/ou junções autorizadas são as seguintes:

1) Aparelhos de iluminação: é livre a marca e quantidade, sob condição de que estejam conformes com as determinações da Convenção Internacional sobre circulação em estrada.

2) Radiadores e depósitos de carburante: pode ser utilizado qualquer radiador ou depósito previsto pelo construtor para o modelo considerado e mencionado no manual de instruções e na ficha de homologação.

A utilização de radiadores de capacidade superior à do ou dos radiadores previstos pelo construtor pode ser autorizada pelo ACN com o acordo da FIA, quando se trate de provas organizadas em condições geográficas anormais (travessia de desertos, por exemplo).

É autorizada a montagem de uma cortina de radiador, fixa ou móvel, comandada por qualquer processo.

São livres o tipo e colocação do orifício do enchimento do depósito, ainda que a mudança de tipo ou de colocação implique uma nova abertura na carroçaria. Neste caso, porém, o número de orifícios não deverá ser aumentado e deverão situar-se sempre no exterior da carroçaria. Compete aos Comissários Desportivos das provas impedir a partida a todo e qualquer automóvel que, sob o ponto de vista da segurança, lhes não dê inteira satisfação deste capítulo.

Além disto, a capacidade total dos depósitos principais e auxiliares previstos pelo fabricante para o modelo considerado e declarado na ficha de homologação não deverá, em caso algum, exceder os seguintes limites:

Viaturas	até 700 cc	de cilindrada - motor	60 litros
Viaturas	de 700 a 1000 cc	de cilindrada - motor	70 litros
Viaturas	de 1000 a 1300 cc	de cilindrada - motor	85 litros
Viaturas	de 1300 a 1600 cc	de cilindrada - motor	100 litros
Viaturas	de 1600 a 2000 cc	de cilindrada - motor	110 litros
Viaturas	de 2000 a 2500 cc	de cilindrada - motor	120 litros
Viaturas	de 2500 a 3000 cc	de cilindrada - motor	130 litros
Viaturas	de 3000 a 5000 cc	de cilindrada - motor	140 litros
Viaturas	mais de 5000 cc	de cilindrada - motor	160 litros

Estas continências máximas devem em todo o caso ser respeitadas no caso excepcional previsto acima na segunda alínea deste artigo.

3) Filtro de ar: pode ser substituído ou suprimido.

4) Carburadores: O carburador ou carburadores normalmente previstos para o modelo homologado e mencionados na ficha de homologação não devem ser mudados nem modificados. É no entanto consentido mudar os gigueurs e substituir o comando automático do starter por comando manual (ou vice-versa).

5) Bateria e Gerador: A tensão (voltagem) da instalação eléctrica não deve ser modificada. A marca, o tipo e a capacidade (amperagem) da bateria e do gerador são livres assim como o processo de fixação, sob condição de se manter imutável o dispositivo de movimento do gerador e a colocação da bateria. Por colocação da bateria entende-se o compartimento da carroçaria onde é montada na origem.

É autorizada a substituição do dínamo por um alternador sob condição de se manterem imutáveis o processo de fixação ao motor e o suporte de origem.

6) Bobine de ignição, condensador, distribuidor: São livres sob reserva de que o sistema de ignição se mantenha o previsto pelo fabricante para o modelo considerado.

É autorizada a montagem de uma bobine ou condensador de sobressalente em qualquer sítio, sob condição de que a actuação destes órgãos não possa ser comandada de dentro do automóvel.

A substituição dum comando automático do avanço da ignição por um comando manual (ou vice-versa) é autorizada.

A ignição transistorizada só é consentida se tiver sido admitida na homologação e mencionada na ficha.

7) Velas: São livres a marca e o tipo, mas deve manter-se o número de velas por cilindro imposto pelo fabricante.

8) Bomba de gasolina: Um comando mecânico pode ser substituído por um comando eléctrico e vice-versa.

Não pode ser aumentado o número de bombas que funcionem simultaneamente.

9) Mandrilagem: É autorizada sob condição de que a nova cota de mandrilagem não ultrapasse de + 0,6 mm a cota de origem. Além disso o aumento de cilindrada não deve dar lugar à passagem do automóvel para a classe imediatamente superior.

É livre a marca dos êmbolos assim como o seu material de fabrico, mas deverão ser idênticos (salvo no que respeita as nervuras interiores) aos êmbolos fornecidos pelo fabricante para o modelo considerado devendo ter, pelo menos, o mesmo peso.

Em especial, a forma da cabeça, a colocação do eixo, o número e o tipo dos segmentos não poderão ser modificados. O tipo dos segmentos é definido pela função para que foi concebido: estanque, raspador, de óleo.

Quando o motor comportar camisas amovíveis, fica autorizada a mudança dos êmbolos nas mesmas condições acima mencionadas e também a mudança das camisas, sob reserva porém de que estas sejam idênticas às originais e, nomeadamente, que o seu material de fabrico seja o mesmo.

Além disso os motores de camisas amovíveis beneficiarão da mesma tolerância de mandrilagem que os motores não encamisados.

10) Silencioso: são livres a marca e o tipo sob condição de que não seja diminuída a eficiência de insonorização e que não seja modificado o colector de origem, em especial o seu orifício de saída.

Por colector compreende-se o recipiente que recolhe os gases à saída dos tubos unitários.

11) Transmissão: Pode ser utilizada qualquer caixa de velocidades, manual ou automática, e qualquer «rapport» de diferencial previsto e fornecidos pelo fabricante para o modelo considerado e admitidos à homologação e mencionados na ficha de homologação.

É autorizada a substituição do comando de embraiagem de pedal por um comando automático, qualquer que seja o seu princípio de funcionamento.

12) Amortecedores: Livres a marca e o tipo, sob condição de não alterar o seu número, nem o sistema de funcionamento, nem o suporte de fixação de origem.

Por sistema de funcionamento entende-se: amortecedor hidráulico ou de fricção, telescópico ou de braços, quaisquer que sejam as resultantes mecânicas destes diferentes princípios, como por exemplo um amortecedor de duplo ou simples efeito — e no caso do amortecedor hidráulico — que haja ou não junção de câmara de gás.

13) Rodas e jantes: Devem ser dum tipo previsto pelo construtor e mencionado na ficha de homologação. Uma mesma série de base pode compreender rodas de tipo diferente (rodas cheias, com orifícios, com raios, etc.) e de jantes diferentes. Mas, ainda que a ficha de homologação mencione essas diferenças, as quatro rodas e jantes do automóvel deverão sempre ter o mesmo diâmetro.

Quando o fabricante previr uma roda de sobressalente, deverá esta, munida de um pneumático idêntico aos montados nas rodas da viatura, estar a bordo da viatura durante todo o tempo da competição, convenientemente alojada no lugar previsto pelo fabricante, nas melhores condições de segurança.

As rodas podem ser equilibradas.

14) Pneumáticos: São livres a marca e tipo, mas devem poder sempre aplicar-se sobre as rodas ou jantes de origem sem qualquer modificação nestas e sem emprego de elementos intermediários.

15) Travões: É autorizada a montagem de uma bomba dupla ou de qualquer dispositivo que permita assegurar ao mesmo tempo uma acção simultânea nas 4 rodas e uma acção distribuída pelas rodas da frente e rodas traseiras. São livres a marca e o sistema de fixação dos calços, mas não é autorizada qualquer outra modificação.

Em especial, deverão manter-se imutáveis as dimensões das superfícies de fricção.

16) Acessórios suplementares: São autorizados e todos os susceptíveis de melhorar as condições de emprego da viatura, o conforto dos passageiros ou a segurança, sob condição de não terem qualquer influência no rendimento mecânico do motor, das transmissões, da estabilidade na estrada e da travagem (salvas as autorizações explicitamente previstas neste artigo).

Não deverá ser suprimido nenhum dos acessórios normalmente montados pelo fabricante para o modelo considerado.

17) Elementos de carroçarias: Os únicos elementos da carroçaria que podem ser substituídos são os seguintes: pára-brisas, vidros das portas, de custódia e óculo traseiro, assentos frente, volante. No caso de substituição de vidros previstos pelo fabricante, somente poderão utilizar-se vidros de segurança, com exclusão de qualquer material plástico.

Além disso o processo de comando da abertura dos vidros e o seu funcionamento deverão ser mantidos tal como foram previstos pelo fabricante.

Nenhum outro elemento da carroçaria pode ser substituído ou suprimido, com excepção do que se determina a seguir no § 18.

18) Pára-choques, tampões das rodas, calandra: Todas as viaturas para as quais o fabricante tenha normalmente previsto pára-choques deverão obrigatoriamente conservá-los quando tomarem parte em competições em estrada aberta.

Para as corridas de velocidade em circuitos ou em rampas, os regulamentos particulares deverão determinar se a desmontagem dos pára-choques é autorizada ou obrigatória, sem o que os pára-choques deverão conservar-se no seu lugar.

Os tampões de rodas e todos os elementos decorativos exteriores da carroçaria poderão ser suprimidos com excepção da calandra e dos encaixes de faróis, sob a condição de tais desmontagens não provocarem o aparecimento de ângulos vivos e asperezas perigosas.

É proibida a junção de qualquer placa de protecção sob a viatura, a não ser que se trate de um elemento devidamente mencionado na ficha de homologação ou ainda que se trate de uma autorização explícita ou de uma obrigação inscrita no regulamento particular da prova.

CAPÍTULO III

Grupo 2 — VIATURAS DE TURISMO MELHORADAS

262 — Disposições Gerais

Todas as disposições do Capítulo II relativas às Viaturas de Turismo de Série são aplicáveis por semelhança às Viaturas de Turismo Melhorados, com excepção da cláusula do Art. 257, respeitante aos automóveis cujo fabrico tenha sido abandonado há mais de quatro anos.

263 — Alterações e montagens autorizadas

Além das 18 latitudes concedidas para as viaturas do Grupo 1, são concedidas as seguintes autorizações para as viaturas do Grupo 2.

Qualquer alteração e/ou montagem não explicitamente autorizada tornará a viatura inapta à classificação no Grupo 2 e implicará a sua assimilação num dos Grupos seguintes previstos neste Regulamento ou a sua exclusão da prova se nenhum dos Grupos seguintes estiver previsto no regulamento particular.

Qualquer alteração ou montagem não explicitamente autorizada neste Regulamento deverá ser objecto de declaração escrita, que será junta pelo concorrente ao seu boletim de inscrição sob pena de exclusão da prova, sem prejuízo de sanções mais severas no caso de fraude caracterizada.

As modificações e montagens autorizadas são as seguintes:

19) Rodas: Podem ser de tipo diferente do ou dos previstos pelo construtor sob condição de que se mantenha imutável o eixo e de que sejam respeitadas as dimensões de jante e de via previstas e declaradas pelo construtor.

As rodas, incluindo o seu sistema de fixação, podem ser reforçadas, ainda que tal consolidação implique uma alteração do sistema de fixação cujo tipo deverá contudo manter-se.

20) Mandrilagem: É autorizada nas mesmas condições determinadas para as viaturas do Grupo 1 (ver Art. 261, § 9), mas com a tolerância máxima porém de + 1,2 mm.

21) Estabilizador: É autorizada a montagem de um estabilizador de venda corrente ao público.

22) Filtro de óleo e radiador de óleo: Podem aplicar-se um filtro de óleo e/ou um radiador, quando o modelo do fabricante os não comporte.

23) Carburador: Podem mudar-se o ou os carburadores previstos pelo fabricante substituindo-os por um ou outros de diâmetro diferente, sob condição de:

a) o número seja o mesmo previsto pelo fabricante;

b) que seja ou sejam da mesma marca e principio de funcionamento em todos os seus detalhes que os do ou dos carburadores declarados na ficha de homologação (número de borboletas, de cones, de gicleurs, de bombas, etc.);

c) que possa ou possam montar-se directamente na tubagem de admissão do motor, sem intervenção de nenhuma peça intermediária e utilizando os elementos de fixação de origem.

24) Molas: (válvulas, embraiagem, suspensão, etc.) podem ser substituídas por outras de qualquer proveniência, mas sem alteração do número previsto pelo fabricante e sob condição de poderem ser montadas sem implicar modificação dos suportes de origem.

25) Êmbolos e veios de excêntricos: É concedida toda a liberdade no que se refere aos êmbolos que poderão ser aligeirados, modificados na sua forma ou substituídos por outros fornecidos ou não pelo fabricante.

O veio ou veios de excêntricos poderão igualmente ser modificados ou substituídos por outros fornecidos ou não pelo fabricante, sob reserva de que o ponto de elevação máximo das válvulas não exceda o previsto pelo fabricante e declarado na ficha de homologação do modelo considerado.

26) Afinação, acabamento: São autorizadas quaisquer operações de afinação por acabamento ou raspagem das peças origem, mas não a substituição destas, salvo no que respeita às molas, êmbolos veio ou veios de excêntricos, como acima indicado nos parágrafos 24) e 25).

Por outras palavras, sob condição de que seja sempre possível verificar indiscutivelmente a origem da peça de série, poderá esta ser rectificada, equilibrada, aligeirada, reduzida ou modificada na forma, por trabalho de oficina que exclua qualquer adição de material, qualquer extensão mecânica ou tratamento que implique a modificação das características da estrutura molecular ou da superfície do metal.

É autorizado o aumento da taxa de compressão por raspagem do bloco ou da culaça (ou pelo emprego de uma junta de culaça fina ou supressão da própria junta).

27) Travagem: Poderá ser aumentado o poder de travagem, sob condição de se conservar o princípio de funcionamento previsto pelo fabricante (freios de tambores ou freios de discos) e o uso dos suportes de origem.

Por suportes de origem entendem-se as peças nas quais são montadas as partes móveis (tambores ou discos) bem como o sistema de fixação dos elementos que suportam as peças de fricção (maxilas ou patins).

28) Guarnição interior suplementar: É autorizada uma guarnição ou qualquer elemento suplementar instalado no interior da carroçaria de origem e destinado a garantir a segurança do condutor em caso de acidente, nas seguintes condições:

a) que não impeça de qualquer modo o acesso aos assentos e a sua ocupação normal;

b) que não colida com o espaço ocupado pelo condutor ou nenhum dos passageiros;

c) que não constitua pela sua concepção, um reforço da rigidez estrutural do veículo que possa influenciar a estabilidade;

d) o peso exacto deste dispositivo deve ser objecto de declaração do concorrente que acompanhará o boletim de inscrição.

264 — Distância do solo

A distância do solo mínima é de 10 cm., verificada como segue:

A viatura em ordem de marcha, pronta a tomar a partida para a prova, com o piloto a bordo e pleno o depósito de carburante, deverá poder passar um gabarito de 80 cm de comprimento por 80 cm de largura e 10 cm de altura.

As viaturas de Grande Turismo de carroçaria aberta que participam em provas de velocidade em circuitos, deverão comportar um aro de segurança.

CAPÍTULO IV

Grupo 3 — VIATURAS DE GRANDE TURISMO

265 — Definição

As viaturas de «Grande Turismo» são viaturas construídas em pequenas séries para uso de uma clientela que pretende as melhores «performances» e ou o máximo conforto sem preocupação especial de economia.

Estas viaturas deverão ser conformes com um modelo bem definido em catálogo e ser oferecidos a clientela pelos serviços de venda habituais do seu construtor.

Devem ser homologadas pela FIA de conformidade com as disposições do Art. 266 que segue.

Serão, por outro lado, classificadas no Grupo 3 (viaturas de «Grande Turismo») as viaturas homologadas na categoria de «Turismo» compostas por elementos mecânicos de série, que não tenham sofrido quaisquer alterações ou montagens além das autorizadas pelos Art. 261 e 263, mas que sejam equipados com uma carroçaria especial.

Por carroçaria especial compreende-se:

a) quer uma carroçaria de origem, tal como e definida no Art. 258 e que tenha sofrido uma modificação qualquer de forma ou de aspecto (além das que resultam das latitudes concedidas nos Art. 261 e 263) ou de modificação do material empregado pelo construtor;

b) quer uma carroçaria sem qualquer relação com a carroçaria de origem e fabricada especialmente para satisfazer a um pedido particular, por um fabricante de carroçarias independente ou pelo construtor.

Neste caso haverá que destacar as duas eventualidades seguintes:

1.º – Se se tratar de quadro usual, deve ser conservado e pode ser reforçado, mas não pode ser aliviado nem truncado:

2.º – se não se tratar de quadro usual, quer dizer que a viatura não tenha quadro, ou que comporte um quadro parcial ou insuficientemente suporte, a carroçaria poderá ser modificada no seu conjunto, mas deverá, na sua nova forma, utilizar obrigatoriamente os pontos de fixação de origem nos órgãos de série, da suspensão, da propulsão e da direcção.

Serão igualmente classificadas no Grupo 3 as viaturas de «Turismo» equipadas com carroçaria de série mas que tenham sido objecto de modificações ou montagens não autorizadas pelos Art. 261 e 263 e cujas limitações se especificam adiante no Art. 274, *b*).

Todavia, estas viaturas — antigamente denominadas viaturas de turismo especiais — não são assimiláveis senão às viaturas de grande turismo e os organizadores que desejaram constituir um grupo homogêneo de viaturas de grande turismo conservam o direito de recusar a sua participação.

266 — Mínimo de fabrico — Homologação

Para beneficiar de homologação na categoria de «Grande Turismo» as viaturas deverão ter sido fabricados a cadência mínima de 100 unidades idênticas em relação à carroçaria e à mecânica em 12 meses consecutivos. Deverão ser de um modelo cujo fabrico esteja em curso ou não tenha sido abandonado há mais de 4 anos.

A palavra «idêntica» é interpretada no mesmo sentido da definição do Art. 257, alínea 4). Todavia, poderá uma mesma série mínima de 100 unidades comportar dois equipamentos diferentes de carburadores, em número ou em dimensões. Compreende-se por «equipamento» o conjunto carburadores e tubagens.

As viaturas de «Grande Turismo» deverão ainda estar conformes com as prescrições dos Art.º 267 a 270 que seguem.

267 — Raio de viragem

O raio de viragem deverá ser dum máximo de 6,75 m., isto é, a viatura deve poder virar completamente nos dois sentidos sem que as rodas ultrapassem duas linhas paralelas traçadas no chão e distanciadas de 13,5 metros.

268 — Motor de arranque

As viaturas de «Grande Turismo» deverão estar obrigatoriamente munidos de um motor de arranque accionado pelo condutor do seu lugar na viatura.

269 — Depósitos de carburante

As viaturas de «Grande Turismo» deverão comportar um dos depósitos de carburante previstos pelo construtor e cujas capacidades deverão ter sido mencionadas na ficha de homologação.

No entanto a capacidade total dos depósitos de carburante (principais e auxiliares, quando os houver) não poderá exceder os limites estabelecidos acima no artigo 261-2).

270 — Carroçarias — Largura mínima — Numero de lugares

As viaturas de «Grande Turismo» deverão apresentar carroçarias susceptíveis dum utilização turística normal, nomeadamente no que respeita ao conforto, habitabilidade e protecção contra, as intempéries. Deverão apresentar-se completamente acabados e não comportar qualquer elemento provisório.

Devem compreender pelo menos dois lugares, distribuídos dum e outro lado do eixo longitudinal do veículo e ao mesmo nível sem prejuízo das regras normais de adaptação à estatura do condutor.

A largura mínima interior deve ser de pelo menos 100 cm nas viaturas de cilindrada inferior ou igual a 1.000 cm³ e de 110 cm nos de cilindrada superior.

Esta largura medida perpendicularmente ao eixo longitudinal do veículo deve ser respeitada numa altura mínima de 25 cm e numa profundidade mínima do 30 cm, situada entre o plano vertical tangente à retaguarda do volante e às costas do assento (quer dizer aos pontos normais de deslocação dos cotovelos do condutor).

O lugar do passageiro deve manter-se utilizável durante toda a duração da prova.

Não pode ser coberto total ou parcialmente e deve apresentar as mesmas características de conforto, habitabilidade e protecção que o lugar do condutor.

Todavia, o lugar do passageiro poderá cobrir-se com uma tela ou outro material macio similar, que seja rapidamente desmontável à mão sem necessidade de ferramenta.

Os bancos não poderão em caso algum servir de apoio a uma roda sobressalente, nem serem combinados com o ou os depósitos de carburante. Estes serão colocados fora do habitáculo de maneira que os ocupantes da viatura fiquem ao abrigo das emanações de gases e das projecções directas do carburante.

Os órgãos da transmissão (veios e juntas de cardan) deverão passar debaixo do chão ou no interior de protecções ou túneis. O chão, as protecções ou túneis não podem apresentar aspecto provisório, mas devem ser convenientemente ligados entre si e fixados à carroçaria ou ao quadro.

No que respeita à posição em relação aos pedais, os bancos devem obedecer às cotas mínimas fixadas no Art. 259 para as Viaturas de Turismo. A altura vertical sob o tejadilho ou sob a capota, medida na prumada do condutor desde a parte mais baixa do alto do assento utilizada em competição deve ter um mínimo de 85 cm.

Pára-brisas — Limpa-vidros — Altura protegida

O pára-brisas é obrigatório. Deve ficar simetricamente disposto em relação ao eixo da viatura e deve estar munida de pelo menos um limpador automático colocado diante do condutor e actuando numa superfície suficiente para que este possa do seu lugar ver distintamente a estrada.

Além disso, nas viaturas de carroçaria aberta ou transformável, o pára-brisas deverá satisfazer as seguintes exigências:

Largura mínima medida à corda:

90 cm nas viaturas de cilindrada-motor inferior ou igual a 1.000 cm³.

100 cm nas viaturas de cilindrada-motor superior a 1.000 cm³.

Altura mínima: 25 cm medidos na vertical e mantidos ao longo de toda a largura mínima.

Em todos os pontos da largura mínima acima determinada, a distância entre a aresta superior do pára-brisas e o ponto mais baixo da face superior das almofadas dos bancos da frente deve ser de 80 cm, pelo menos, medidos na vertical.

As viaturas munidas de tejadilho rígido amovível são consideradas como viaturas de carroçaria aberta.

Guarda-lamas

Os guarda-lamas das viaturas não poderão apresentar nenhum aspecto provisório e deverão ser solidamente fixados.

Serão colocados exactamente por cima das rodas, devendo cobri-las eficientemente contornando pelo menos um terço da sua circunferência.

A largura deve ser tal que qualquer parte do pneumático não exceda os bordos laterais dos guarda-lamas, com as rodas não viradas.

No caso em que os guarda-lamas sejam cobertos no todo ou em parte pela carroçaria, o conjunto guarda-lamas carroçaria ou só esta deverão em todos os casos satisfazer as condições de protecção estipuladas acima.

As extremidades traseiras dos guarda-lamas da frente e da retaguarda deverão descer pelo menos até ao plano horizontal que passe pelos cubos das rodas.

Ficam proibidos os guarda-lamas que girem simultaneamente com as rodas. Aqueles devem ser solidários com a carroçaria e não apresentar nenhuma solução de continuidade.

Capotas

As viaturas abertas ou transformáveis deverão ser munidas de uma capota que se ajuste directamente sobre o pára-brisas, os vidros das portas ou os painéis laterais e a parte traseira da carroçaria, sem utilização de qualquer peça intermediária.

Em caso nenhum a capota poderá dificultar o movimento das portas. Deverá comportar um óculo traseiro com as dimensões mínimas adiante especificadas neste artigo.

Deve ser susceptível de utilização temporária ou permanente durante a prova se o regulamento particular o prever.

A capota pode ser substituída por um tejadilho rígido amovível, mas quando das formalidades de verificação as viaturas deverão apresentar-se com um ou outro dos dispositivos no seu lugar.

Portas

Todas as viaturas deverão possuir pelo menos uma porta rígida de cada lado com dispositivo de fecho e charneiras, que dêem acesso directamente aos assentos. Abertas, as portas deverão apresentar um espaço que permita a passagem frontal de um rectângulo de 50 cm. X 30 cm.

As viaturas de porta frontal ou à retaguarda poderão dispor de uma única porta.

Nas viaturas de carroçaria fechada ou transformável, as portas deverão estar munidas de vidros manejáveis de segurança ou de material plástico rígido e transparente, que permitam o arejamento e que apresentem, por cada janela, uma largura mínima de 40 cm. e uma altura mínima de 25 cm.

Janela traseira

Deverá dar passagem à luz numa largura mínima de 50 cm. e altura mínima vertical de 10 cm mantida a toda a largura mínima.

Alojamento de bagagens

Deverá ser previsto um espaço, coberto e que faça parte integrante da carroçaria mas exterior ao utilizado para os bancos da frente e susceptível de conter pelo menos um paralelepípedo de 65 cm. X 40 cm. X 20 cm., excluída a roda sobressalente, o ferramental e a capota desmontada.

271 – Carroçarias especiais

As carroçarias especiais abertas ou fechadas fabricadas como suplemento daquelas que serviram para a homologação da viatura nos termos do Art. 265, serão admitidas sob condição de obedecerem às especificações dos Art.º 264 a) e b) e 270, e de que o peso da viatura se conserve igual pelo menos à da viatura homologada correspondente, com a tolerância de menos 3 % (não acumulável).

A partir do momento em que exista um fabrico de série de 100 exemplares em 12 meses consecutivos munido da carroçaria de série e devidamente homologado não será exigido nunca nenhum mínimo de fabrico para a carroçaria especial quer ela seja montada pelo construtor ou pelo concorrente.

272 – Peso mínimo

O peso de cada viatura de «Grande Turismo» deverá ser mencionado na ficha de homologação do modelo considerado.

Verificar-se-á nas condições determinadas no Art. 260, incluindo a tolerância de 3 % para menos em relação ao peso mencionado na ficha de homologação.

273 – Modificações autorizadas

São autorizadas nas Viaturas de Grande Turismo (grupo 3) todas as montagens e modificações autorizadas para as viaturas de Turismo de série (grupo 1) e melhorados (grupo 2) e em especial as previstas nos Art.º 261 e 263.

Qualquer viatura de Grande Turismo que tenha sido objecto de uma montagem ou modificação não explicitamente autorizada só poderá tomar parte numa competição no Grupo 4 definido Art. 275 que segue, desde que o organizador tenha previsto o dito grupo no seu regulamento particular.

N. B. — *Qualquer alteração ou junção não explicitamente prevista acima tornará o veículo inapto à classificação no Grupo 3 e implicará a sua assimilação no Grupo 4 deste regulamento (ver Art. 275).*

Qualquer alteração ou junção não prevista acima e que não tenha sido objecto de declaração prévia escrita pelo concorrente implicará sanções que poderão ir até à desclassificação sem prejuízo de sanções mais severas no caso de fraude caracterizada.

274 – Viaturas de Turismo assimilados ao Grande Turismo

a) Viaturas de Turismo de carroçaria especial.

As viaturas de «Turismo» de modelo homologado pela FIA, equipadas com carroçaria especial (ver Art. 265) obedecendo às prescrições do Art. 270, e conforme quanto a mecânica com o modelo de série sob reserva das modificações e montagens autorizadas pelos Art.º261 e 263, serão assimiladas às viaturas de «Grande Turismo» e poderão participar nas competições no Grupo 3.

Se as ditas viaturas contiverem modificações e montagens que excedam as limitações previstas nos Art.º 261 e 263, não serão admitidos a participar nas competições senão no Grupo 4 (Viaturas de Sport) (ver Art. 275).

b) Viaturas de Turismo com carroçaria de série e mecânica especial (antigamente denominadas «Viaturas de Turismo especiais»).

Serão igualmente assimilados às viaturas de «Grande Turismo», as viaturas de «Turismo» de modelo homologado pela FIA, equipadas com a carroçaria de origem, mas que comportem outras modificações e montagens além das autorizadas pelos Art.º 261 e 263 e que tenham sido executadas quer pelo construtor, quer pelo concorrente, no intuito de aumentar o «rendimento» e melhorar as condições de uso do veículo.

Tais modificações ou junções poderão afectar os órgãos mecânicos do motor, da transmissão, da direcção, da suspensão, do número de carburadores, do sistema de admissão e de escape e o sistema de travagem.

A mandrilagem do motor, quer seja de camisas ou não, fica autorizada até ao limite da classe a que pertença a viatura por efeito da sua cilindrada de origem.

Além disso, e tendo em consideração o sentido da evolução técnica e a necessidade de aumentar a segurança em viaturas cujos elevados «rendimentos» não foram inicialmente previstos pelos construtores, poderá procurar-se uma melhoria da travagem sem obrigação de conservar o sistema de origem.

Consequentemente, os freios de tambores poderão substituir-se por freios de discos.

No entanto, a concepção e a arquitectura geral da viatura, do motor e outros elementos mecânicos deverão manter-se os da viatura de série correspondente.

A carroçaria de série não poderá modificar-se, o quadro poderá ser reforçado, mas não aligeirado ou truncado. A distância entre eixos e a via deverão conservar-se as mesmas. A suspensão e ponte traseira deverão manter o mesmo tipo. Deverão conservar-se sem modificação todos os carters e blocos que envolvam peças mecânicas, com excepção dos seguintes:

1 — Culaça

2 — Cárter de óleo

3 — Dispositivo de travagem

4 — Carters das caixas de velocidade e da ponte traseira, que poderão sofrer modificações mínimas para permitir, quer a modificação do número de rapports da caixa, quer a montagem de uma velocidade sobremultiplicada.

O peso mínimo deverá ser o mencionado na ficha de homologação do modelo de série correspondente, mas será concedida no momento da verificação uma tolerância de menos 10 % (em vez de menos 3 %).

A junção de compressores, sopradores ou quaisquer dispositivos de sobrealimentação não previstos na série e não mencionados na ficha de homologação fica proibida a todos os automóveis deste Grupo.

Todas as modificações ou montagens não autorizadas pelos Art.º 261 e 263 deverão constar obrigatoriamente duma declaração escrita pelo concorrente, a qual acompanhará o boletim de inscrição a enviar aos organizadores.

N. B — *Qualquer omissão ou falsa indicação mencionada na declaração referida implicará uma sanção que poderá ir até a desclassificação da viatura, sem prejuízo de sanções mais severas em relação ao concorrente no caso de fraude caracterizada.*

CAPÍTULO V

VIATURAS NÃO CONFORMES COM AS DETERMINAÇÕES QUE ANTECEDEM

275 — Grupo 4 — Viaturas de Sport e similares

Se os organizadores duma prova desejarem aceitar a participação de outras viaturas além dos conformes com as especificações enunciadas para os Grupos 1, 2 e 3 que ficam definidos, é-lhes permitido estabelecer um 4.º Grupo que compreenderá:

1) Todas as viaturas de Turismo e de Grande Turismo homologadas pela FIA, mas não conformes com as especificações exigidas para serem qualificados num dos Grupos 1 a 3. Neste caso deverão corresponder pelo menos ao exigido nos Art.º 267 a 270.

Não ficam todavia sujeitos às determinações do Art. 267 (raio do viragem máximo), as viaturas derivantes de um modelo homologado na categoria Turismo mas assimilados às viaturas de Sport por efeito de modificações que excedam os limites compatíveis com uma classificação num dos três grupos precedentes, quando os ditos automóveis participarem em provas de regularidade.

2) Todas as viaturas de um modelo não homologado mas conformes no entanto com as especificações do Anexo C do Código Desportivo Internacional.

276 – Viaturas que não pertencem a nenhuma das categorias ou grupos precedentes

Os organizadores têm liberdade de admitir a participação na mesma prova de viaturas de qualquer tipo não correspondente a nenhuma das categorias ou grupos que ficam especificados, como por exemplo: viaturas militares, autocarros, camiões, modelos experimentais não conformes com o Anexo C nem com o Anexo J, etc.

Não deverão, porém, incluir nenhuma dessas viaturas em qualquer dos quatro Grupos definidos no Art. 252.

ADITAMENTO

de prescrições estabelecidas pela FIA relativamente à aplicação do «Anexo J»:

1 – Homologação das viaturas: A Subcomissão das Homologações fica habilitada a recorrer a todos os meios de verificação que julgue necessários para controlar a exactidão de qualquer declaração do construtor relativa à produção mínima.

2 – Aparelhos de iluminação: É autorizada a instalação de faróis suplementares (desde que sejam legalmente autorizados), se necessário por meio de implantação na chapa da carroçaria ou na calandra; mas, as aberturas que forem praticadas neste intuito não devem ter outro destino que não seja o de permitir tal instalação, quer dizer: essas aberturas deverão ser completamente obturadas pelos faróis adicionais.

3 – Pedais e alavancas: Devem ser os normalmente previstos pelo construtor para o modelo considerado. É concedida inteira liberdade no que respeita às guarnições que podem ser substituídas ou reforçadas por uma capa mais espessa ou mais larga. A alavanca das mudanças de velocidade não pode ser substituída, mas pode ser vergada, encurtada ou acrescentada por um prolongamento.

4 – Conduitas e cabos: É permitido alterar a disposição prevista pelo construtor para todas as condutas de elementos fluidos e condutas de climatização, assim como para os cabos dos circuitos eléctricos.

5 – Ventilador eléctrico: É permitida a montagem suplementar de um ventilador com motor eléctrico, se este acessório for normalmente fornecido pelo construtor para o modelo de série e mencionado na ficha de homologação como equipamento «de opção».

6 – Montagem de alternador: É autorizada a montagem deste acessório em substituição do dínamo, sob condição de que a posição e o sistema de fixação ao motor se conservem imutáveis, mas sem obrigação de conservar o suporte de origem.

7 – Carroçarias especiais de viaturas de Grande Turismo:

As carroçarias especiais deverão apresentar características de acabamento normal tanto no exterior como no interior. Se no modelo de série homologado correspondente existirem pára-choques montados, estes deverão igualmente existir na viatura de carroçaria especial, excepto quando a sua desmontagem seja prescrita ou autorizada nos termos do Art. 268 § 18.