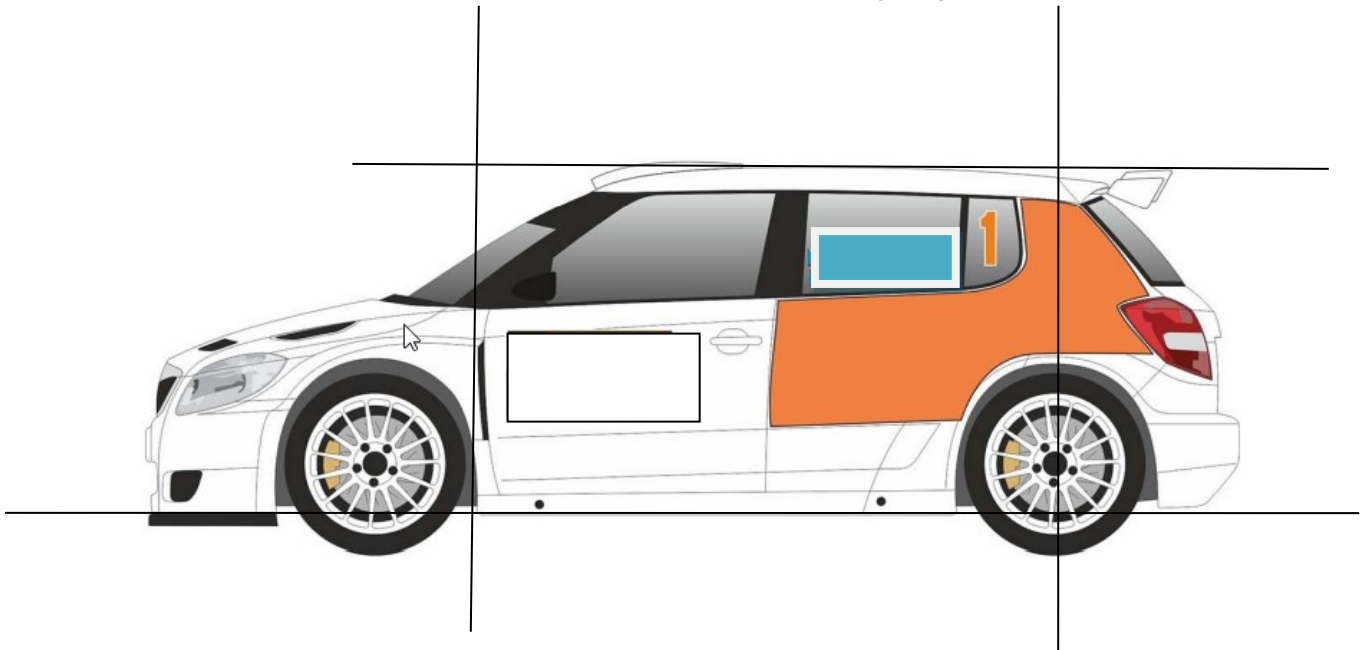


## CENTRÁLNÍ PROSTOR (CP)



### Volba typu vyztužení šasi: TYP1, TYP2, TYP3, TYP4

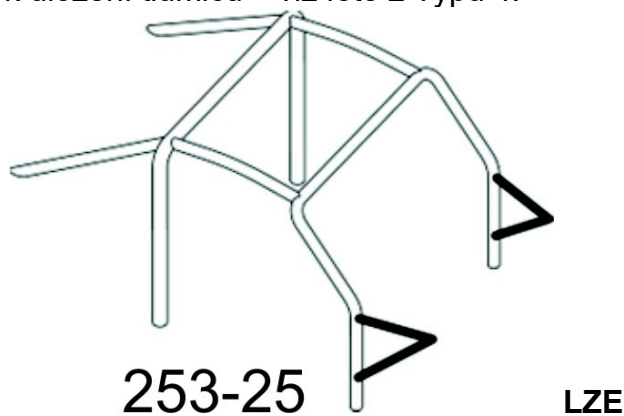
Na Typy vyztužení **nemá vliv** použití přídavných ráků pro uložení nápravnice, ať už v provedení seriovém (továrním) nebo individuálním (viz obr.).



**Náhrada lisovaných ramen zavěšení za ramena trubková je povolena bez vlivu na Typy vyztužení.**

**Typ 1** = základní vyztužení tak, jak je definováno v čl. 258-1-16.1 Přílohy J FIA resp. v čl. 253.8 Př. J FIA tzn., že v CP jsou použity pouze a jenom výztuhy z Přílohy J FIA čl. 253. Respektovány pro Typ 1 jsou i tzv. „nosy“ tedy výztuhy z předního oblouku směrem k uložení předních tlumičů pérování (dvojitý nebo jednoduchý „nos“ v provedení dle obr. 253-25) a dále dodatečná propojení ochranné konstrukce se

skeletem pomocí propojovacích plechů. Do Typu 1 **nelze** zařadit vodorovné provedení propojení k uložení tlumičů – viz foto z Typu 4.



**Typ 2** = základní vyztužení (Typ 1) s přidáním jednoduchých výztuh mezi uložení tlumičů pérování, jedné nebo obou náprav bez dalších propojení.



## TYPE 2

Za vyztužení zadní nápravy se považuje vyztužení, které propojuje přímo uložení zadních tlumičů pérování. Za vyztužení pro Typ 2 se nepovažuje příčná výztuha, která je součástí ochranné konstrukce – to je výztuha, kterou čl. 253 Př. J FIA zná = patří do Typu 1.

**Typ 3** = konstrukce vyztužení šasi popsaná v Typu 1 nebo Typu 2 s dodatečnými výztuhami v centrálním vyztužném prostoru (CP), tzn. CP je doplněn výztuhami, které nejsou uvedeny v Př. J FIA (čl. 253). Vesměs se jedná o homologované ochranné konstrukce.



## TYPE 3

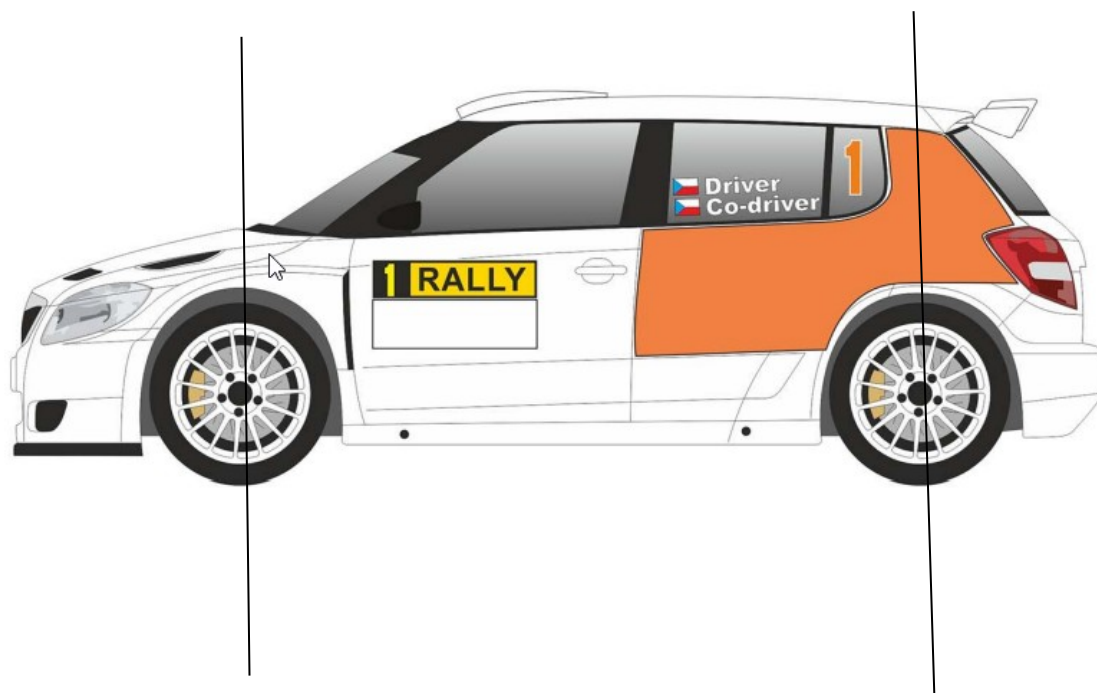
**Typ 4** = vyztužení, kdy jsou dodatečné výztuhy použity mimo centrální prostor. Jde o různé kříže (svislé i vodorovné apod.) nebo vyztužení dle obr. níže. CP je pro tento Typ 4 rozšířen na prostor „osa předních kol – osa zadních kol“. Typ 4 je automaticky povinné použít pro dvoumístný vůz.



**TYPE 4**

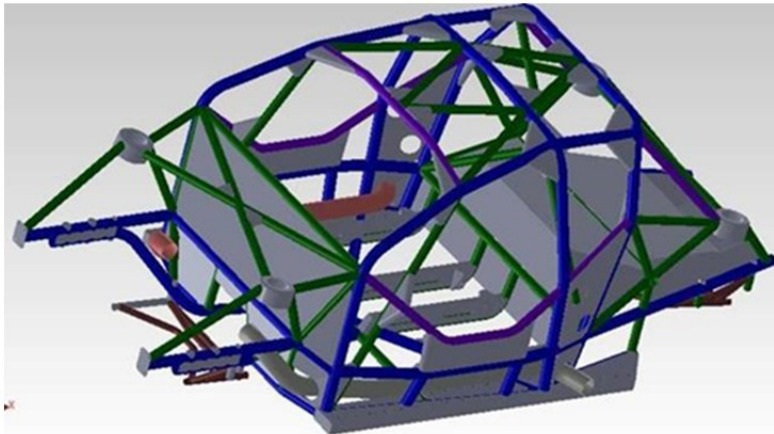
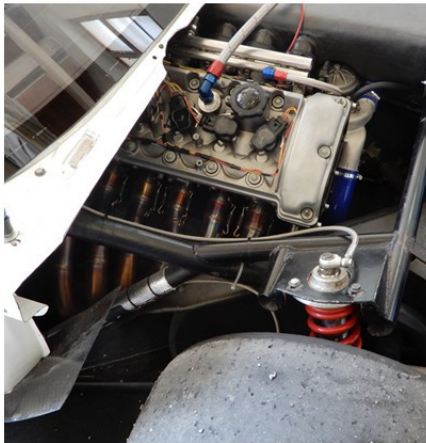
## **Typ konstrukce šasi – volba Typ 1 / Typ 2 / Typ 3**

Volba, která hodnotí typ struktury šasi mezi osami předních a zadních kol.

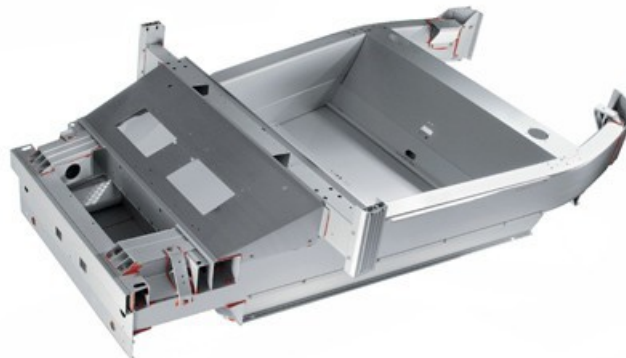


**Typ 1** = klasický lisovaný plechový kovový skelet = samonosná karoserie/skelet, může být upravena dodatečným plechem.

**Typ 2** = prostorový rám (trubkový, jeklový) a/nebo kompozit sendvičové konstrukce s kovovým pláštěm (celým nebo částečným), který může obsahovat části šasi Typu 1. Příkladem Typu 2 jsou starší vozy DTM, Renault Megane Cup, NASCAR, Lotus/Opel (s kovovým rámem předního skla).



**Type 2**



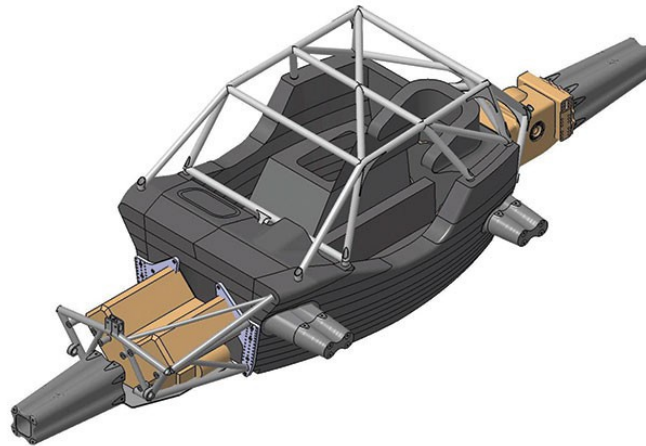
**Typ 3** = základní konstrukce šasi je vyrobena z vlákniny (obvykle uhlíkovými /carbonovými) vyztuženého plastového/polymerního kompozitního materiálu = materiál FRP (vlákniny vyztužený polymer/plast, neboli laminát.. Patří sem i šasi, kombinující kovové prvky s materiálem vlákniny vyztuženým polymerními materiály ke zvýšení tuhosti celé struktury. Příklady Typu 3 jsou vozy Audi R8, Lamborghini, KTM, Alfa Romeo C4, některé BMW, Lotus (s kompozitovým rámem čelního skla), novější DTM, moderní GT vozy.

#### **Výjimky dílů bez vlivu na typ šasi:**

- povrchové díly karoserie,
- kompletní struktura otevíracích dveří a kapot,
- ochrana palivové nádrže, která nemá žádnou jinou mechanickou funkci.
- FRP panel proti průrazu/vniku připevněný k ochranné konstrukci pouze třecím uložením nebo plastovým paskem.

(\*) Jakýkoli díl z FRP (vlákny vyztužený polymer/plast), mající následující charakteristiky:

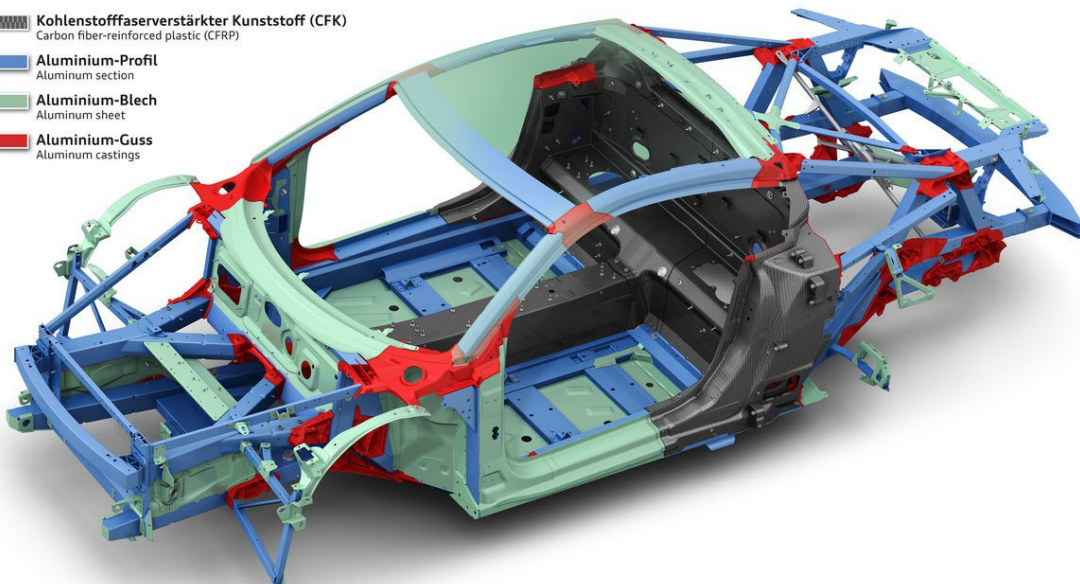
- maximální tloušťka **2 mm**,
- je spojený s kovovou strukturou pouze v centrálním prostoru,
- objem dílu se musí vejít do rozměrů, jehož rozměry jsou v mezích, že součet délky + šířky + výšky je menší než **1500 mm**. Takový díl bude pokládán za dekorativní a nebude mít dopad na definici typu šasi. V případě dílů s většími rozměry nebo spojených s jinými panely z FRP je šasi automaticky zařazeno do Typu 3. Není formulována žádná hypotéza, týkající se strukturální účinnosti dílu. Tedy nepředpokládá se konstrukční účinnost součásti.



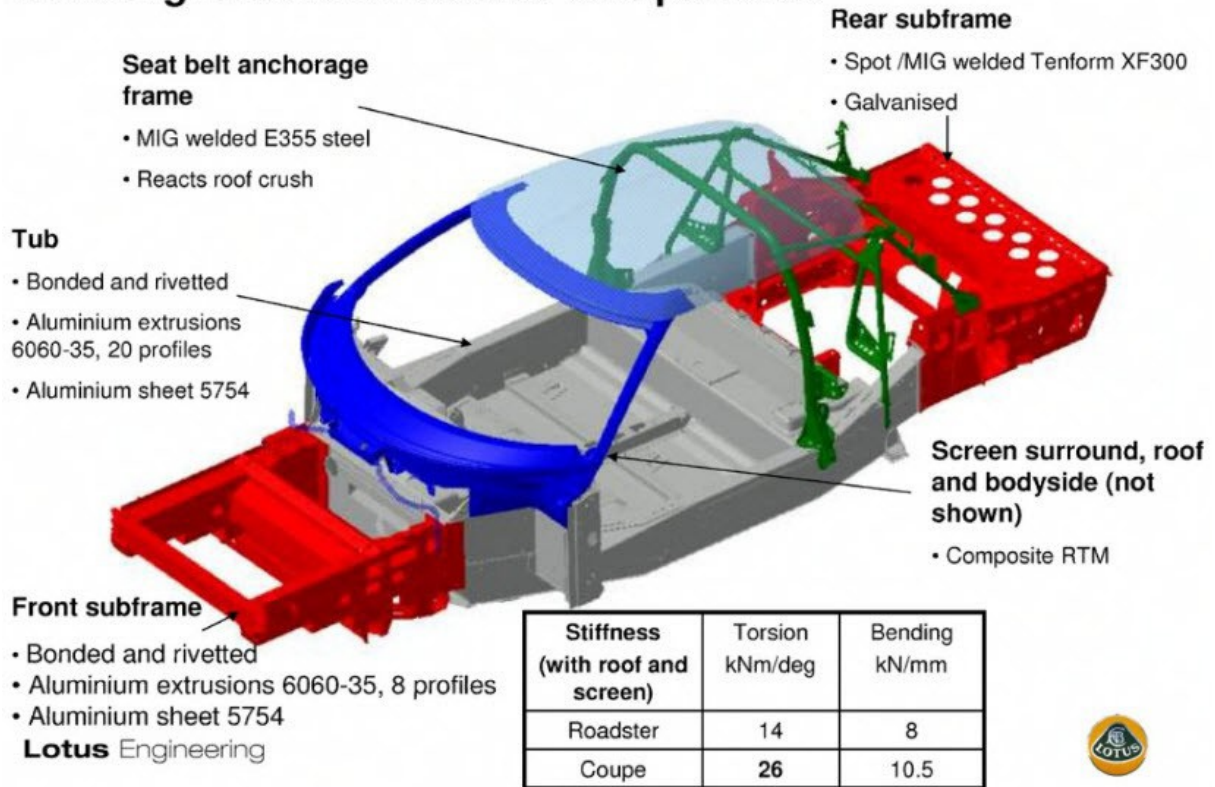
## Audi R8 Coupé V10

Audi Space Frame in Multimaterialbauweise  
Audi space frame in multimaterial construction  
11/18

-  Kohlenstoffaserverstärkter Kunststoff (CFK)  
Carbon fiber-reinforced plastic (CFRP)
-  Aluminium-Profil  
Aluminum section
-  Aluminium-Blech  
Aluminum sheet
-  Aluminium-Guss  
Aluminum castings

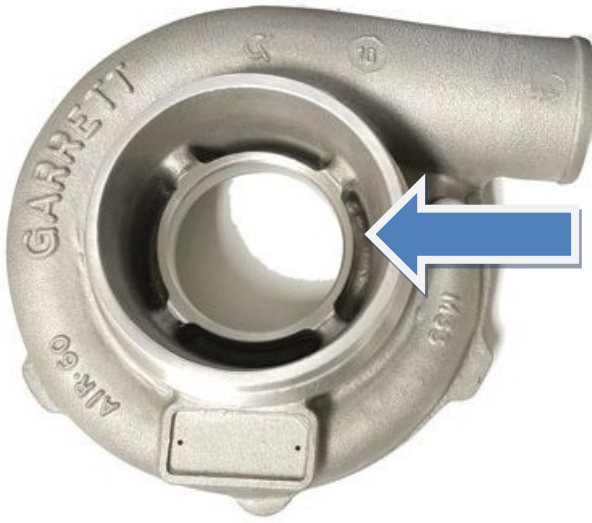
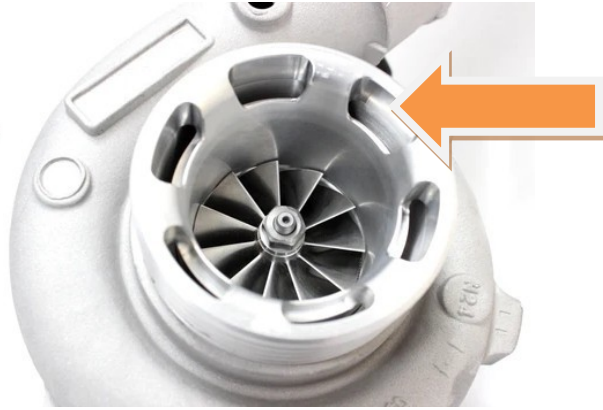
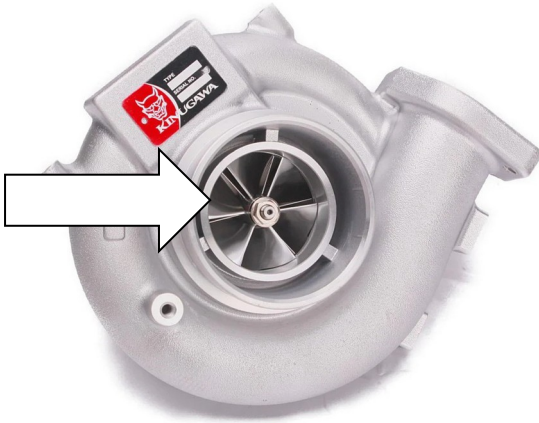


## Evora Significant Structural Components



## Obtokové kanály skříně kompresoru "Ported Shroud" nebo "Surge Control" – volba Yes / No

Volba YES/NO upřesňuje, zda má skříně kompresoru kanál, který umožňuje vzduchu obcházet deklarovaný průměr restriktoru. Yes (ano má) / No (ne nemá). Ported Shroud nebo Surge Control je definován jako malé vzduchové průchody, které usměrní vzduch s vyšším tlakem zpět do vstupu proti proudu externě k deklarovanému průměru induktoru skříně kompresoru. (viz čl. 258-1-16.5.16 Přílohy J FIA)



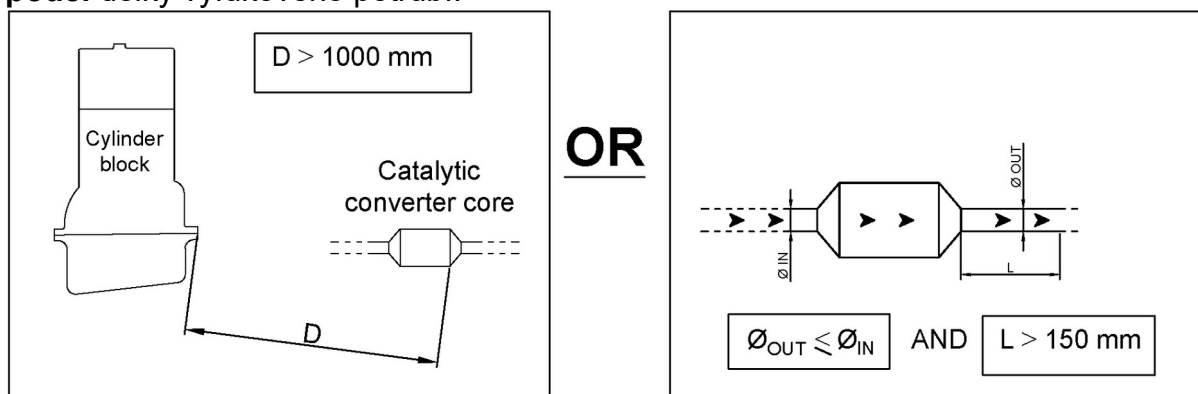
**Katalyzátor výfukových plynů – volba Yes / No**

Volba Yes (Ano) / No (Ne) určuje, zda je vozidlo vybaveno katalytickým systémem proti znečišťování ovzduší nebo nikoli.

**Volba Yes (Ano), bude pokud:**

- kompletní jádro katu je do **1000 mm** od bloku válců.
- výfukový systém za katalyzátorem má v minimální délce **150 mm** stejný nebo menší průřez, než před katalyzátorem.

Poznámka: tato vzdálenost se měří přímo mezi jádrem katu a blokem válců, **nikoli podél** délky výfukového potrubí.



## Průměr kol - uveden v palcích 9 - 25

Průměr kola (průměr ráfku) bez pneumatiky v palcích (přepočít 1" = 25,4 mm).

Zadejte rozměr kola/ráfku pro **suchý** závod. Pokud jsou používány různé průměry vpředu a vzadu, zadejte ten **větší**.