

## Appendix till Club Alfa Romeo Challenge Reglemente 2019-2021

### **Syfte**

Detta dokument är tänkt att vara ett stöd till nuvarande reglemente för att hjälpa till med tolkningen av detsamma. Dokumentet är enbart rådgivande och inte att betrakta som en ändring av nuvarande reglemente.

### **CAR Challenge**

CAR Challenge är en banracingserie som innefattar 4 till 5 tävlingsdagar per säsong.

En tävlingsdag består vanligtvis av:

Två fria träningspass.

Ett tidkvalificeringspass.

Två deltävlingar i sprintformat om ca 15 min med stående eller rullande start.

### **POÄNGBERÄKNING**

Totalsegrare med flest poäng oavsett klass tilldelas CAR Challenge vandringspris.

### **Standard Motor**

Motorn definieras som komplett block + topp utan hjälppaggregatsystem. Inkluderat i definitionen motor är också komplett insugningsrör och komplett avgasgrenrör inklusive eventuell downpipe.

Insugningsrör räknas från luftmätare/förgasare/turbo. Om det finns flera av ovanstående så räknas den detalj som ligger längst ifrån insugningsventilen. Exempelvis LMM på en 75 turbomotor eller turbon på en 155 Q4 motor. Vissa delar får modifieras men ger då effekttillägg enligt kalkylark.

Avgasgrenrör räknas från delningsplanet mellan topplock och avgasrör till första skarv i original avgasrör under bilen (i tveksamma fall avgör tävlingsledning). Får modifieras men ger effekttillägg enligt kalkylark.

Exempel; downpipen på en turbomotor ingår i grenröret och även andra byxröret ingår på en fyra eller sexa.

Motor får ändras enligt följande:

- Portmatchning och bearbetning av gjutresten i topplock, insugningsrör eller plenum är tillåtet utan effekttillägg enligt kalkylark. Det är fritt att bearbeta både kanaler och insug både gällande dimension, yta och matchning mot insug och avgasgrenrör. Fräsning av ventilsåten och ändra/lägga till vinklar/skarv på ventilsåte/ventil är tillåtet. Ventiler med smala skaft och låga tallrikar får monteras men standard ventilstorlek måste användas. Kamaxel måste fortfarande vara av standardmodell.
- Kamaxel, kolvar, insug, plenum och andra ingående motordelar kan bytas inom samma motorfamilj med den tillhörande motors effekt som bas. T.ex. monterar man endast QV kamaxlar på en i övrigt standard V6 räknas effekten i kalkylarket istället som en standard QV.
- Vevstakarna får balanseras och viktas mot den lättaste obearbetade vevstaken samt lämnas in för kulpening, detta får göras utan tillägg.
- Balansering är tillåtet men ej lättning. Tolkning: man får lätta kolvarna så att dessa väger lika mycket som den lättaste obearbetade kolven väger, veven får balanseras men inte yx-slipas osv. Detaljer skall bearbetas på icke aktiv yta, man får inte lätta kolven på kolvtoppen i förbränningsrummet t ex. Balansering får göras utan tillägg.
- Byte till trimchip eller eftermarknadsstyrsystem är tillåtet mot effekttillägg enligt kalkylark. Det är då fritt att byta samtliga givare och spridare samt att byta från LMM till MAP.
- Byte till eftermarknadskamaxel är tillåtet mot effekttillägg enligt kalkylark. Det är tillåtet att ta bort material ur topp och kolvar så att kamaxel och ventiler får erforderlig frigång.

Vid byte av komponenter som omfattas av Standard Motor, skall original eller motsvarande eftermarknadsdelar med likvärdiga prestanda användas. Vid tveksamheter gällande eftermarknadsdelar är det upp till föraren att påvisa att dessa är likvärdiga original, några officiella dokument behövs inte men dimension och specifikation ska i stort vara densamma som den ursprungliga detaljen.

### ***Förtydligande gällande GRUNDEFFEKT***

Motor ursprungligen från Alfa 156 Challenge Grupp N kan klassas som Standard istället för Trimmad, grundeffekten skall då anges till 190hk. Därutöver får samtliga modifieringar tillåtna enligt kalkylark utföras mot tillhörande effekttillägg. Vid tveksamheter är det upp till föraren att påvisa motorns identitet för teknisk kommitté men några officiella dokument behövs normalt inte. Avsaknad av balansaxlar men i övrigt likt en standardmotor utvändigt är typiska kännetecken för denna motorfamilj. Andra motorer som avses är enhetsmotorer tillhörande Abarth Assetto Corse i dess olika plomberade utföranden med angiven effekt enligt officiellt organ.

### ***Hjälpaggregat***

Hjälpaggregatsystem definieras som följande:

- Generator med rem
- Servopump med rem
- AC-kompressor med rem
- Remskiva för ovanstående
- Startmotor
- Svänghjul
- Tändspole
- Tändkablar
- Tändstift

Hjälpaggregat får modifieras fritt/bytas ut/flyttas/demonteras.

### ***Teamåkning***

Man kan anmäla sig som ett team om två personer. I resultatlistor kommer anmälan att visas med de båda deltagarnas efternamn. Det är upp till förarna att disponera körtiden på respektive pass.

### ***Tillåtna motorer***

Motor bestående av bottendel och topplock som har suttit original i det aktuella bilmärket. Det anses önskvärt att motorn rent utseendemässigt identifierar sig i någon grad med märket i fråga.

Tex. En Alfa Romeo 156 får ha motorblock och topplock som funnits i produktion till Alfa Romeo och motorn bör se ut som en Alfamotor.

### ***Chassie och Kaross***

Limmade sidorutor och bakruta räknas inte som bärande utan kan bytas ut mot plast och skruvas fast. Det är tillåtet att förstärka, lätta och bygga om bilens bärande struktur men kan tillföra effekttillägg enligt kalkylark. Att lätta genom hålboring eller kapa bort plåt mellan profiler och förstärka med rör är oftast tillåtet. Egna bärramar i original infästningspunkter är tillåtet. Flytta eller helt ersätta infästningspunkter med egna rör eller fackverkskonstruktioner ger troligen effekttillägg. Vid tveksamhet kontakta tävlingsledare för bedömning.

## **Tävlingsvikt**

Vikt **inklusive förare** såsom ekipaget inkommer i depå efter målflagg vid något tillfälle. I kalkylarket används denna vikt för klassbestämning, Har ekipaget flera förare görs beräkning på lättaste föraren, det inte tillåtet att justera eventuell viktning under ett och samma tävlingstillfälle.

## **Drivmedel**

Diesel, högoktanig bensin samt E85 kan användas till både "trimmad" och "standard" motor. Har ett specificerat bränsle använts vid bromsning av plomberad motor skall "Bränsle Standard" anges i kalkylark oavsett vilket bränsle som använts. Reglementsgruppen kommer följa hur pass väl respektive påslag fungerar och dessa kan komma att justeras inför respektive säsong.

Med högoktanig bensin avses bensin med oktantal högre än 99 men med högsta oktantalet RON 102 / MON 90 enligt FIAs internationella regler t.ex. Aspen R 102.

## **Förtydligande gällande BRÄNSLE – Bensin Standard**

Enhetsklassad motor med officiella dokument där effekt samt oktantal tydligt framgår tillåts använda motsvarande oktantal men fortfarande klassa motorerna samt bränsle som Standard. Uppgiften effekt anges i kalkylark samt något tillägg/avdrag för val av bränsle görs inte. Motorer som avses här är t.ex. Abarth Assetto Corse och de olika Alfa 147 Cup motorerna.

## **Förtydligande gällande TILLÄGG**

Med "Snabbväxlingslåda" avses sekventiella växellådor, dubbelkopplingsväxellådor och andra typer av robotiserade och/eller paddelstyrda växellådor. Manuell växellåda omfattas ej, oavsett om denna har en tätstegad drevsats eller är av dogringsutförande.

## **Gemensamma Regler**

Notera införandet av krav FIA godkänd stoppning enligt TR 5.8.4 samt upphörande av undantag för den så kallade "Bilsportshjälmen" och andra hjälmar enligt TR 6.4.

## **Backspeglar**

Innerbackspegel av vidvinkelmodell eller motsvarande rekommenderas för bättre sikt bakåt.

## **Challengeprofil**

Challengeprofilens utformning skall vara av tävlingsledningens framtagna storlek och format.

Dekaler anbringas på tävlingsekipage på följande positioner:

- Klasstillhörighet och startnummer på vindrutans ovankant.
- Startnummer med bakgrund på dörrens sida, båda dörrarna.
- Klasstillhörighet bakrutans ovankant alt. bakstammen väl synligt bakifrån.
- Förarnamn på bilens sida (valfritt).

## **Sponsorprofil**

Plats skall upplåtas på ekipaget för ev. sponsorprofil. Dekaler anbringas enligt gällande Tävlings PM.

### **Undantag och avsteg från profil**

Avsteg från ovan angiven profil beivras.

- Avsaknad av korrekt Challenge-profil, 500kr per tävlingsdag.
- Avsaknad av korrekt Sponsor-profil, 500kr per tävlingsdag.

Inbjudna förare behöver inte använda seriens Challenge eller Sponsorprofil, dock måste klasstillhörighet (färg) anbringas på vindrutans ovankant.

### **Godkända däck** (Anslås i god tid före och gäller därefter under hela säsongen.)

Alla E-märkta däck som inte är undantagna nedan samt därutöver följande:

|             |                                                                            |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Avon        | ACB10<br>CR500<br>ZZ-R                                                     |
| Bridgestone | RE540S<br>RE55S                                                            |
| Dunlop      | Direzza 02G<br>Formula-R D01J<br>Super Sport Race                          |
| Falken      | Azenis Sport RT 215                                                        |
| Hankook     | Ventus Z211                                                                |
| Kumho       | Ecsta V700 Victoracer<br>Ecsta V70A<br>Ecsta MX                            |
| Maxsport    | RB4<br>RB5                                                                 |
| Michelin    | Pilot Sport Cup                                                            |
| Pirelli     | PZero-C<br>PZero Corsa                                                     |
| Silverstone | FTZ TYPE RR                                                                |
| Toyo        | Proxes R888R<br>Proxes R888<br>Trampio R881<br>Trampio R1R<br>Trampio RA-1 |
| Yokohama    | A048<br>A032R                                                              |

### **Undantagna, ej godkända däck**

2019-02-16  
v3.0

Maxxis RC1