

# *Club Alfa Romeo Svezia* **CHALLENGE**

## **Appendix till Club Alfa Romeo Challenge Reglemente 2023–2025**

### ***Syfte***

Detta dokument är tänkt att vara ett stöd till nuvarande reglemente för att hjälpa till med tolkningen av detsamma. Dokumentet fastställer ett antal begränsningar som tid eller mått vilka kan komma att justeras inför och under pågående säsong, därutöver är dokumentet enbart rådgivande och inte att betrakta som en ändring av nuvarande reglemente.

### ***Gemensamma dokument***

Följande dokument har använts som referens för paragrafhänvisningar och liknande:  
SBF gemensamma\_regler\_2022-2024.pdf, SBF gemensamma\_regler\_2022-2024\_-\_bulletin.pdf, SBF tavlingsregler-ra-2023-slutligt.pdf, SBF tr\_tekniska\_regler-2023\_final-2.pdf samt kalkyl för klasstillhörighet Klassningskalkyl\_2023-2025\_01.xls.

### ***CAR Challenge***

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

Ett tävlingstillfälle består vanligtvis av:

Två fria träningspass.

Ett tidkvalificeringspass.

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

Vid deltagande på andra arrangörers evenemang kan tävlingstillfället ha ett annat upplägg, t.ex. på Svenskt Sportvagnsmeeting där tävlingstillfället sprids ut över flera dagar.

### **Poängberäkning**

Den förare som erövrar flest poäng oavsett klass tilldelas CAR Challenge vandringspris. Vid lika poängantal tilldelas vandringspriset den förare som har flest vunna 1:a, 2:a, 3:e platser och så vidare. Därefter bestäms antal poäng under sista tävlingsdagen och vid lika antal poäng, placering sista tävling.

### **Tillåtna bilar**

Med rena tävlingsbilar avses inte så kallade cup, grupp N eller andra enhetsklasser från biltillverkaren.

### **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/spjäll/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 teknisk chef). 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 och/eller plenum är tillåtet. Det är även tillåtet att bearbeta kanaler och insug 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. Förändras topplock, insugningsrör eller plenum mot original ges effekttillägg enligt kalkylark.
- Kamaxel, kolvar, insug, plenum och andra ingående motordelar kan kombineras från en förekommande motormodell med den tillhörande motorns effekt som bas, det är inte tillåtet att montera delar från flera olika motormodeller. T.ex. det ok att enbart montera QV kamaxlar eller insugrör på en i övrigt standard Busso V6 men effekten i kalkylarket räknas istället som en standard QV, däremot är det inte ok att samtidigt kombinera med stakar eller vevaxel från en V6 2.0.
- 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, vevan 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 eftermarknadsstysystem är tillåtet mot effekttillägg enligt kalkylark. Det är då tillåtet att byta till kompatibla sensorer och givare.
- Med bränslesystem avses spridare och bränsletrycksregulator vilka är tillåtet att byta mot effekttillägg enligt kalkylark. Bensinpump, filter, rör och slang är fritt enligt reglemente.
- Byte av LMM mot MAP, förändra gasspjäll, eget plenum och/eller individuella spjällhus är tillåtet mot effekttillägg enligt kalkylark. Vid ej original motorstysystem tillåts byte av elektroniskt spjällhus mot mekaniskt spjällhus i samma storlek på ursprunglig position och/eller byte till/från LMM/MAP utan påslag.
- Kamaxel måste vara standard för motormodellen eller motsvarande eftermarknadskamaxel med standardvärden.

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.

Används standard motor från Alfa 75 Turbo skall grundeffekt anges till 165 hk.

### ***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.

Exv. får en Alfa Romeo 156 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 hålbörning eller kapa bort plåt mellan profiler och förstärka med rör är oftast tillåtet. Egna bärarmar i original infästningspunkter är tillåtet. Flytta eller helt ersätta infästningspunkter med egna rör eller fackverkskonstruktioner ger troligen effekttillägg. Vid tveksamhet kontakta teknisk chef för bedömning.

### ***Utvändiga dimensioner***

Klass III bilars maximala bredd får ökas med 40mm mot bredd definierad av transportstyrelsen för bilmodellen under stycket Mått och vikt. Bilen mäts på bredaste punkt, t.ex. vid nedre del av framhjulen så begränsningen inkluderar t.ex. bilens hjulvinklar. Saknar bilen svenskt registreringsnummer används registreringsnummer av motsvarande modell.

Saknas uppgift om bredd för enhetsklassad tävlingsbil likt Abarth Assetto Corse, Alfa 147 Cup används bredd definierad av tillverkaren, det är upp till föraren att inkomma med dessa uppgifter.

För klass I och II mäts bilen vid bredaste parti, inklusive hjulvinklar, aerodynamik osv.

För samtliga klasser är maximal bredd exklusive backspeglar.

Vid tveksamhet kontakta teknisk chef 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 är 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.

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

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

Enhetsklassad motor med officiella dokument där effekt samt oktantal tydligt framgår tillåts använda motsvarande oktantal men fortfarande klassa motor samt bränsle som Standard. Uppgiven 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 HJÄLPMEDEL**

Sekventiella växellådor, dubbelkopplingsväxellådor och andra typer av robotiserade och/eller paddelstyrda växellådor samt manuell växellåda i dogringsutförande tillåts mot effekttillägg enligt kalkylark. Utväxling är fritt att ändra.

### **Förtydligande gällande AERODYNAMIK**

Frontspoiler som inte överskrider bilens ursprungliga mått framåt, saknar utstick från plan undersida och har en lägsta höjd på 75mm får användas utan tillägg. Tex original eller originalliknande kopior av te.x Alfa Romeo GTV, 75 TS, 75 evoluzione, 147 GTA eller Sud Sprint. Det är tillåtet att komplettera med plan undersida men inte längre utstick.

Frontspoiler framtaget för tävlingssammanhang som te.x på Abarth Assetto Corse eller 147 Cup ger tillägg oavsett utförande.

Original diffuser/venturi med avsaknad av utstick vilka kan anses vara mer av kosmetisk karaktär tillåts utan påslag, t.ex. utförande på Abarth Assetto Corse och Giulietta.

Original eller originalliknande kopior på bakspoiler utan luftgenomsläpp tillåts utan påslag, t.ex. Alfa Romeo 75 TS, 147 (takspoiler) eller Sud TI medan utförande liknande den på Alfa Romeo 75 IMSA ger påslag enligt kalkylark.

(revision 01)

Original vinge monterade på t.ex. Abarth Assetto Corse, Alfa 147 Cup och liknande får användas även om de överstiger takets högsta punkt mot effekttillägg enligt kalkylark.

Vid tveksamhet kontakta teknisk chef för bedömning.

### ***Belysning***

Appliceras mörk film/färg på lampglas notera att lampans ljusstyrka måste anpassas så motsvarande sken som vid obehandlat lampglas erhålls.

### ***Förarplats***

Ett antal utrymningstest avses genomföras under säsong och noteras i vagndeclaration, när samtliga förare genomfört ett test påbörjas repeterande tester. En förare kommer göra testet som mest en gång per säsong, men inte alltid varje säsong.

Utrymning genom förardörr ska ske inom 9 sekunder och passagerardörr inom 12 sekunder. När en förare har båda fötterna på marken anses denne ha lämnat fordonet.

Förare med fysiska handikapp kan tillsammans med SBF, säkerhetspersonal eller motsvarande ta fram och påvisa rimliga tider vilka kan presenteras och därefter beviljas som undantag av tävlingsledaren, beviljat undantag noteras i vagndeclaration.

### ***Rutor***

Toning av framruta och sidorutor tillåts om ljusgenomsläpp är enligt reglemente, detta för att säkerställa sikt genom bilen både för andra förare, funktionärer och säkerhetspersonal. Övre del av framrutan utanför siktområdet kan tonas fritt.

Framrutans skick kommer att bedömas gällande stenskott, sprickor samt repor, vid anmärkning behöver föraren åtgärda rutan inom en definierad tidsram, vanligtvis till nästa tävling.

### ***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	ZZ-R
Bridgestone	Potenza RE-11S RE540S RE55S
Dunlop	Direzza 03G Direzza 02G Formula-R D01J Super Sport Race
Falken	Azenis Sport RT 215
Hankook	Ventus TD Z211 Ventus R-S3 Z222 Ventus Z211
Kumho	Ecsta V70A

(revision 01)

Maxsport	RB4 RB5
Michelin	Pilot Sport Cup Pilot Sport Cup+ Pilot Sport Cup 2 Pilot Sport Cup 2R
Nankang	AR-1
Pirelli	PZero-C PZero Corsa Pzero Trofeo Pzero TrofeoR
Silverstone	FTZ TYPE RR
Toyo	Proxes R888R Proxes R888 Trampio R881 Trampio R1R Trampio RA-1
Yokohama	A048 A032R A052

***Undantagna, ej godkända däck***

Maxxis	RC1
--------	-----