

Tävlings - och tekniskt reglemente för Club Alfa Romeo Challenge

Fastställt: 2013-04-11

CAR Challenge

Giltigt 2013 - 2015

TECKENFÖRKLARING

I - III. Klass; 1-3 skrivs med romerska siffror

Minimum = min

Maximum = max

Hästkraft = hk

Kilowatt = kW

Kilogram = kg

Millimeter = mm

Kilogram dividerat med hästkraft = kg/hk

Decibel A = dBA

Varvtal, varv/min = rpm

Modifierad mjukvara i original motorstyrning = chiptrimning

Exempel = Ex.

Poäng = p

1. TILLÅTNA BILAR:

Alla bilmärken med ursprung från Italien (exempelvis Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Maserati, De Tomaso, Lamborghini) försedd med valfri motor ursprungligen levererad av biltillverkaren. Undantag kan ges av tävlingsledare och chefstekniker, vilket ej kan bestridas.

Rena racerbilar som aldrig varit avsedda för gatbruk och enbart byggts för racing och byggts i mycket begränsad serie tillåts ej. Vissa undantag för amatörbyggda bilar med Alfa Romeo motor och till största del Alfa Romeo mekanik kan tillåtas. Bilen skall då likna en Italiensk bil som är eller har varit i produktion (Siluett kaross.) Bedömning sker av tävlingsledare och chefstekniker, vilken ej kan bestridas.

Bilen skall vara utrustad med startnummerdekaler och klassdekaler enligt fastställd "Challengeprofil". Vid beslut om gemensam sponsor för serien så skall definierad plats på bilen upplåtas för sponsordekaler.

För att få delta i CAR Challenge krävs att man är medlem i Club Alfa Romeo.

2. POÄNGBERÄKNING:

En deltagarpoäng per tävlingsdag utdelas till samtliga deltagare som har fått en kvalificeringstid eller som fått minst en varvtid registrerad under tävling 1 eller 2. De deltagare som genomfört samtliga tävlingar (målgång enligt RA 5.17.4) under en säsong får två extra deltagarpoäng. "Teamåkning" är tillåtet, d.v.s. två förare delar på en bil. Max två förare per bil och säsong. Vid poängberäkning räknas båda förarnas sammanlagda poäng ihop. Deltagarpoäng räknas per bil.

Förutom dessa deltagarpoäng delas poäng ut i fallande skala enligt följande:

1:a plats = 10 p, 2:a plats = 8 p, 3:e plats = 6 p, 4:e plats = 5 p, 5:e plats = 4 p, 6:e plats = 3 p, 7:e plats = 2 p, 8:e plats = 1 p.

Klassvinnare = Flest poäng från samtliga tävlingar inklusive bonuspoäng i sin klass vid säsongens slut. Vid lika poängantal vinner den förare som har flest vunna deltävlingar. Har man lika många vunna deltävlingar delas det på vinsten.

Prisutdelning till första-, andra- och tredjeplats i respektive klass sker på Club Alfa Romeos årsmöte. En förare kan endast delta i en klass per tävling

3. STARTMETOD:

Startförfarande samt startsignal enligt SBF RA 5.13 och 5.14. Stående start alternativt rullande start samt startsignal med flagga eller ljussignal. Tävlingsledningen beslutar startmetod och startsignal inför varje tävlingsdag. De 6 första bilarna i tävling 1 startar i omvänd ordning i tävling 2. (oavsett klasstillhörighet)

4. TEKNISKT REGLEMENTE:

SBF Tekniska Regler (TR) med följande ändringar:

MARKFRIGÅNG

Min 50mm, kontrolleras med likare. Bil + förare rullas över likare på plant underlag.

KATALYSATOR

Samtliga bilar skall ha godkänd katalysator från SBF (Svenska Bilsportförbundet) eller FIA, alternativt originalkatalysator om bilen är inregistrerad (skattad) och besiktigad hos ackrediterat besiktningsorgan.

BRÄNSLE

Tillåtna bränslen: Handelsbensin max 99 oktan eller E85. För dieselbil krävs dispens från tävlingsledning. I vilken klass dieselbil skall köra i bestäms av tävlingsledningen.

DÄCK:

Se lista med tillåtna däck i Appendix.

Skära däck för att få mer mönster är tillåtet, dock ej djupare skårar än originaldäcket har.

Vid teknisk besiktning på varje tävlingsdag före första träningspass så skall slitageklackar på alla 4 däck vara opåverkade, dvs. inget slitage på klackarna är tillåtet. Enstaka "bromsplattor" är OK.

Chefstekniker avgör vad som är OK.

KYLSYSTEM:

Kylare och dess placering behöver ej vara original. Glykol ej tillåtet som kylmedel. Ersättningsmedel såsom Redline Water Wetter eller Motul MoCool är tillåtet.

BROMS

Fritt, dock måste bromsskivor vara av stål och bromsok av stål alt. aluminium. Undantaget är bilar som i sitt ursprungliga utförande levererades med skivor och bromsok i annat material.

FÄLG, UTVÄXLING, HJULUPPHÄNGNING, MOTORTRIMNING, AERODYNAMIK CHASSIE, KAROSS:

Modifieringar är tillåtna, men ger i vissa fall effekttillägg enligt kalkylark för klassberäkning.

Bilens bärande struktur skall vara original dock är "lättning" tillåtet så länge det sker med återhållsamhet. Limmad bakruta och sidorutor räknas ej som bärande struktur. Att förstärka bilens bärande struktur är OK så länge originalstrukturen finns kvar. Ersätts originalstruktur med förstärkningsprofiler/rör räknas det som rörramsbygge och ger effekttillägg. Bedömning sker av tävlingsledare och chefstekniker, vilken ej kan bestridas.

GRUNDEFFEKT:

För standard motor anges den effekt som är angiven i registreringspapperen från Bilregistret för den aktuella motorn. Om effekten är angiven i kW multipliceras den med 1,36 till hk. Undantagen är motor från Alfa 75 Turbo vars grundeffekt skall anges till 165 hk. För trimmad motor beräknas grundeffekten med hjälp av kalkylarket för klassberäkning.

STANDARD MOTOR:

På standard motor är insugssidan fram till spjällhus samt avgassystem exkl. avgasgrenrör, fritt att modifiera.

Portning av topplock och insug är tillåten. Ventiler, kolvar, stakar, vevaxel, kamaxlar, spjällhus, plenum och insug skall vara original. Samtliga givare, spridare och tändspolar är fritt.

Smärre modifieringar på standardmotor är tillåtna men drar då med sig effekttillägg enligt kalkylark för klassberäkning. Standardmotorer anses endast kunna köras på bränsle som motorn är avsedd för enligt bruksanvisning/handbok. Förändringar som påverkar motorns uteffekt, uppåt eller nedåt, och som inte nämnts här ovan, i Appendix eller i kalkylarket för klassberäkning är ej tillåtna.

Viss modifiering av motorn kan tillåtas för montering i annan biltyp än den ursprungligen varit avsedd för men skall då utföras så likt originalet som möjligt och godkännas av chefstekniker. För bilar som är besiktigade och godkända av ackrediterat besiktningsorgan, så är det förarens ansvar att motoreffekten i stort överensstämmer med angiven effekt i registreringsbeviset.

TILLÄGG, MODIFIERAD STANDARDMOTOR:

Eventuella tillägg skall göras efter avdrag.

Planad topp mer än 1 mm +5%

Större halsringar i standard förgasare +5%

Trimchip +6%

Ej original motorstyrsystem ("Eftermarknadssprut") +6%

Förändrad tändkurva (ej om trimchip/ej original motorstyrsystem) +3%

Ej original avgasgrenrör +5%

Trimchip turbomotor * +25%

Ombyggd intercooler +20%

*Grenrör/avgasrör standard till framvagnsbalk. Endast chip får bytas, standard spridare och intercooler.

AVDRAG, MODIFIERAD STANDARDMOTOR:

Eventuella avdrag skall göras på grundeffekten.

Monterad katalysator på bil utan standardmonterad katalysator -3%

Ändrad motordel kan komma att jämföras mot standard originaldel eller motsvarande värde angivet i bilens rep. handbok. Skall godkännas av chefstekniker.

TRIMMAD MOTOR:

Motorer som modifierats mer än vad som tillåts för *STANDARD MOTOR* ovan räknas som trimmad. Grundeffekten räknas ut m h a kalkylarket för klassberäkning.

TILLÄGG, TRIMMAD MOTOR:

E85 sugmotor +2%

E85 överladdad motor +5%

AVDRAG SAMTLIGA:

Eventuella avdrag skall göras på grundeffekten.

Ej diffbroms/spärr -5%

Däcksbredd mindre än grundbredd Avdrag enligt kalkylark för klassberäkning.

TILLÄGG, SAMTLIGA:

Eventuella tillägg skall göras efter avdrag

ABS +5%

Bakspoiler eller vinge kortare än 18 cm +3%

Vinge längre än 18 cm/flera vingelement +8%

Rörramschassi* (t.ex. hembygge med siluettkaross) +10%

"Snabbväxlingslåda", sekventiell låda eller liknande: +5%

Däck bredare än grundbredd Tillägg enligt kalkylark för klassberäkning.

* d.v.s. bilens bärande struktur helt eller delvis byggd av hopsvetsade rör/stålprofiler.

TÄVLINGSEFFEKT

Den effekt som kvarstår efter eventuella avdrag samt tillägg. Gäller både standard och trimmad motor.

BALLAST

Ballastning är tillåten med max 50 kg. Vikter får vara max 25 kg/enhet och ska vara väl fastsatt i chassit med skruv eller svetsförband. Vikterna ska vara fastsatta i kupeutrymmet.

Ej krav på möjlighet till plombering

TÄVLINGSVIKT:

Enligt TR1.10

Observera att vid vägning kommer vågens indikerade vikt användas utan tolerans, eventuell felvisning på våg måste enskild förare räkna med och kompensera för *innan* invägning.

Bil som vid kontrollvägning visar sig vara för lätt för sin klass diskvalificeras från tävlingen.

KLASSTILLHÖRIGHET

Klassningen består av klass I till III och bygger på förhållande vikt/effekt.

Vilken klass bilen tillhör räknas ut genom att dividera bilens tävlingsvikt med beräknad tävlingseffekt.

Klass I 2,5 – 4,24 kg/hk

Klass II 4,25 – 5,99 kg/hk

Klass III 6,00 kg/hk och uppåt

HISTORISK KLASS "CLASSICO"

För historisk klass i Alfa Challenge ingår klassningsperioderna E,F,G1,G2,H1,I,J1 och J2.

Deltagande bilar ska uppfylla det historiska reglementet Appendix K. Svenska deltagare skall ha HTP vagnbok. För utländska deltagare kan det räcka med nationell vagnbok, dock skall det visas att bilen har deltagit i historiska racingtävlingar.

Däck: Enligt Appendix K, dock ej slicks.

Bur: Enligt Appendix K

Ej krav på katalysator

Länk till app K. <http://www.fia.com/en-GB/sport/regulations/Pages/InternationalSportingCodeA.aspx>

5. GEMENSAMMA REGLER

Övergripande gäller SBF Gemensamma regler (G), SBF Tävlingsregler, Racing (RA), SBF Tekniska Regler (TR) samt TR HANS Guide. Dessa finns på SBF hemsida. www.sbf.se.

VAGNBOK

Vagnbok skall uppvisas vid besiktning. Bil som saknar vagnbok tillåts ej delta. Anmärkning från en tidigare tävling som noterats i vagnbok skall åtgärdas före ny tävling. Chefstekniker signerar att felet åtgärdats genom att skriva (texta) namn, datum och arrangör. Detta skall dessutom kvitteras med stämpel. Deltagare skall uppvisa giltig förarlicens i racing samt gällande medlemsbevis i klubb där licensen är utfärdad.

BESTRAFFNING

Enligt RA 10, undantag kan göras utav tävlingsledningen.

6. SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Enligt TR 5

SKYDDSBÅGE/BUR

Samtliga bilar enligt TR 5.8.

Undantag för klass 3 som är skattade och besiktigade bilar för bruk på allmän väg. Bilens chassi- eller tillverkningsnummer skall framgå av registreringsbeviset. För dessa gäller (min krav).

Bil utan helbilsgodkännande:

Grundutförande enligt TR 5.8.3.1.

Diagonalsträva enligt TR 5.8.3.2.1.1. (skiss 253-4)

Dörrsträvor enligt TR 5.8.3.2.1.2. (skiss 253-8)

Tvärgående stag enligt TR 5.8.3.2.2.5. (skiss 253-30)

Dvs. en s.k. ekonomibur.

Bil med helbilsgodkännande:

Huvudbåge enligt TR 5.8.2.3.

Bakåsträvor enligt TR 5.8.3.1

D.v.s. en s.k. halvbur

NB! Det är alltid den enskildes ansvar då helbilsgodkänd bil modifieras, d.v.s. bilen avviker från sitt respektive helbilsgodkännande.

LJUS

Bilen skall vara utrustad med 2 baklampor och 2 framlampor. Placering skall vara original eller nära original. Baklampor behöver ej vara original men skenet per lampa skall minst motsvara 5W glödlampa. Framlampor är fritt, "varselljus", "dimljus" eller "DRL, Day Running Light lampor" är godkänt. Brytare skall finnas i kupén för fram- och baklampor.

Bilen skall ha 3 st bromsljus varav ett skall vara placerat i mitten och högre än de två övriga. Bromsljusen skall ha funktion när tändning är på. Skenet från varje bromsljuslampa skall minst motsvara 20W glödlampa.

Bilen skall ha blinkers bak (höger och vänster sida).

BÄLTEN FÖRARSTOL OCH STOLSFASTSÄTTNING

Enligt TR 5.6 och TR 5.16. Notera krav för helbilsgodkända bilar.

RUTOR

Sido- och bakrutor får ersättas med polykarbonat (PC) med tjocklek på minst 3mm. Glasrutor skall följa TR 5.11. Notera krav för helbilsgodkända bilar.

FÖNSTERNÄT

Krävs ej. Om fönsternät används skall det utformas enligt TR 5.20

FAST SLÄCKNINGSSYSTEM

Krävs ej. Om fast släckningssystem används skall det utformas enligt TR 5.7.2

HANDBRANDSLÄCKARE

Krävs ej. Om handbrandsläckare används skall det utformas enligt TR 5.7.3

BATTERI

Får placeras i förarutrymme om TR 5.21 följs.

SMÖRJSYSTEM OCH LEDNINGAR

Enligt TR 5.3. Dessutom tillåts rillade anslutningar med slangklämmor.

BRANDVÄGG

Enligt TR 5.15

KARDANRING

Om stålgolv saknas och bilen är utrustad med längsgående kardanstång så skall det finnas ett skydd (360grader) inom 150mm från den främre kardanknuten.

BRÄNSLETANK

Enligt TR 5.14. Placering av tanken är fri, dock ej i sittutrymme eller motorrum. Om tanken inklusive "catchtank" rymmer 30 liter eller mindre får tank av egen konstruktion monteras. I sådant fall ska tanken vara monterad så den skyddas av original kaross. Original tank godkänns i original position.

KAMERAFAST

Enligt TR 5.23 med undantag att kamera alltid tillåtet om tävlingsledning ej anger annat.

7. PERSONLIG SÄKERHETSUTRUSTNING

Enligt TR 6

FLAMSÄKER OVERALL

Enligt TR 6.1

Fram till 2014-12-31 tillåts även personlig säkerhetsutrustning enligt FIA norm 1986.

HJÄLM

Enligt TR 6.5

SIS märkta Peltor G6 (Bilsporthjälm) får slutanvändas nationellt t.o.m. 2014-12-31

Om FHR-skydd används ska hjälmen vara godkänd för detta.

FHR (Front Head Restraint)

Krävs ej (jfr även Förbundsstyrelsens beslut av 2013-03-26). Dock rekommenderas FHR starkt enligt TR 6.6.