

Club Alfa Romeo Svezia

CHALLENGE

Ända sedan Club Alfa Romeo Svezia startades 1956 har organiserad körning på bana varit en central aktivitet. Tävlingsmoment har förekommit i olika former genom åren, accelerationsprov, konbanekörning och banracing. CAR Challenge i nuvarande form startade som CAR Corsa 2002, deltagarantalet har varierat från år till år men det är inte ovanligt med mer än 20 bilar till start. Målet är förstås fullt startfält vilket betyder runt 30 bilar på de flesta banorna.

Dagens CAR Challenge tävlar i samband med Club Alfa Romeo Svezias banmöten där gatbilskörning är huvudaktiviteten och det är vanligen 5 gånger per år. Två race per banmöte, totalt 10 tävlingar per säsong.

Regler

CAR Challenge är organiserad under Svenska Bilsportförbundet SBF och följer det gemensamma regelverk som gäller för all racing oavsett klass. De gemensamma reglerna innehåller framför allt säkerhetskrav som hur skyddsburen skall se ut, krav på säkerhetsbälten, stolar och inte minst personlig utrustning. Även miljökrav och tävlingsorganisationen på plats beskrivs i SBFs regelverk.



Startgrid Kinnekulle. Omvänd startordning i andra racet ger ofta bilar från klass II eller III i pole position.

Förutom gemensamma regler finns det specifika regler som styr i detalj hur just CAR Challenge ser ut och fungerar. Reglementet godkänns av SBF och gäller tre säsonger i taget. Uppdateringar gör Comitato Challenge som är förar- och funktionärsföringen för serien. Vi strävar efter att ha tät men juste racing och proffsiga funktionärer som gör att fler vill delta, antingen som förare eller som blivande spindel i funktionärsnätet.

Klassindelning

Här följer en kort beskrivning av vad CAR Challenge tekniskt är för något. CAR Challenge är öppen för alla italienska bilmärken även om Alfa Romeo givetvis dominerar.

Det finns fyra klasser, Classico för bilar homologerade för Historisk Racing och klass I, II och III som är baserade på bilens vikt/effekt-förhållande. För att bestämma om bilen hamnar i klass I, II eller III används Klassningskalkylen där bilens teoretiska effekt bestäms. Inga effekt-mätningar alltså.



Starten har just gått för säsongsavslutningen 2014 på Knutstorp. Det är stor spännvidd i antalet bilmodeller.

Hur ser jag bilens klass?

För att enkelt kunna se vilken klass en bil tillhör har vindrutestreamern en specifik färg; Classico är svart, klass I är gul, klass II är blå och klass III är grön. Allt för att underlätta för åskådarna.

Klass I:	2,50 – 4,24 kg/hk
Klass II:	4,25 – 5,99 kg/hk
Klass III:	6,00 och uppåt
Classico:	Historisk Racing

Teknik och Klassningskalkylen

Klassningskalkylen har två delar, Trimmat och Modifierad Standard.

Modifierad Standard bygger på effekten hos en standardmotor och vissa ändringar är tillåtna. Ändringarna ger i sin tur ett procentpåslag på standardeffekten. Tillåtna ändringar är alltid "utanför" motorn, t.ex. större förgasare, ändrad motorstyrning eller extraktorgrenrör. Både sugmotorer och turbomotorer kan rymmas inom Modifierad Standard.

Web

www.alfaromeo.org

Facebook

[carchallenge](https://www.facebook.com/carchallenge)

Instagram

[@carchallenge.se](https://www.instagram.com/carchallenge)

Twitter

[@carchallengese](https://twitter.com/carchallengese)

Live Timing

www.amigoo.se

Club Alfa Romeo Svezia

CHALLENGE



Henrik Ahnfeldt i 155 TS 16v med standardmotor landar i klass III.

Trimmat innebär att något är ändrat på insidan. Det kan vara byte av kamaxlar, större ventiler eller högkompkolvlar. Om kompressor eller turbo monteras eller byts ut hamnar man också i Trimmat. Effekten beräknas, igen teoretiskt, efter slagvolym och antal ventiler. En trimmad 2000 Nordmotor med förgasare får teoretiskt 186,4 hästkrafter enligt kalkylen, inte helt enkelt att nå i verkligheten.



Jens Roos' turboTS i nr 72. Hög effekt i klass I. Det har hänt att växellådan går sönder av det höga vridmomentet.

För att beräkna den teoretiska effekten tas dessutom hänsyn till däckbredd, ej original vinge och snabbväxlingslåda. När sedan bilens vikt (utan förare) delas med den teoretiska effekten fås klassningssiffran som får vara lägst 2,5 kilogram per hästkraft. Det betyder att en bil som väger 900 kg och har klassningssiffran 2,5 har 360 teoretiska hästkrafter. Om den fortfarande väger 900 kg och har klassningssiffran 7 så sitter det troligen en standard Nordmotor på 128 hästkrafter under huven.

Vem vinner?

För att vara framgångsrik i tävlingsserien räcker det inte att ha den snabbaste bilen. Den ska vara tillförlitlig och sist och slutligen hänger det förstås på föraren.

I 2014 års serie var det tre bilar som tog poäng i samtliga tävlingar. De vann klass I, II respektive III.



Claes Hoffsten, Alfa 156 1,6 Turbo och Niclas Rosengren, Alfa 75 3.0 duellerar på Kinnekulle. Båda kör klass I.

Vad kostar det att tävla då? Ingen vet, för ingen har vågat summera. Men det är definitivt värt det!

Kontaktpersoner

För blivande tävlingsförare:

Henrik Ahnfeldt – 0708-373 373

Sune Svensson – 072-531 5920

För blivande funktionärer:

Jonas Klang – 070-318 6807

"Alla möjliga frågor" ställs till Serieföreningen, Comitato Challenge:

Mats Forssén – 070-923 0792

Dan-Erik Hansson – 070-512 6191

Aris Stamos – 070-497 2645

e-mail: challenge@alfaromeo.org

Eller kom bara fram och prata med någon av oss förare eller funktionärer på ett banmöte. Kul är det och trevliga typer är vi!



Challengegänget samlat inför säsongsfinalen på Ring Knutstorp 2014

Web

www.alfaromeo.org

Facebook

[carchallenge](https://www.facebook.com/carchallenge)

Instagram

[@carchallenge.se](https://www.instagram.com/carchallenge)

Twitter

[@carchallengese](https://twitter.com/carchallengese)

Live Timing

www.amigoo.se