

Tekniska regler



Nitroz AB

Version 2026 #02

Innehållsförteckning

1. Nitroz Motorsports	4
2. Tekniska definitioner	5
3. Lathund ST (SlutTid)	6
3.1. Säkerhetsindelning ST	6
3.2. Tävlings ekipagens utrustning ST	8
3.2.1. Tävlings ekipagens utrustning ST1 (6.00 – 7.49)	8
3.2.2. Tävlings ekipagens utrustning ST2 (7.50 – 8.49)	8
3.2.3. Tävlings ekipagens utrustning ST3 (8.50 – 9.49)	10
3.2.4. Tävlings ekipagens utrustning ST4 (9.50 – 10.49)	10
3.2.5. Tävlings ekipagens utrustning ST5 (10.50 – 12.99)	11
3.2.6. Tävlings ekipagens utrustning ST6 (13.00 –)	12
4. Snabbguide till krav av kläder	14
5. Tabell för SFI chassi-specifikationer	15
6. Motor	16
6.1. Ventilkåpor	16
6.2. Vevhusventilation	16
6.3. Kylvätskeöverflöd	16
6.4. Undre motorskydd/opsamlingsplåt	16
6.5. Gasreglage	16
6.6. Drivmedel	16
6.7. Bränslesystem	16
6.8. Bränsletillskott	17
6.9. Laddluftkylare	17
6.10. Överladdning	17
7. Drivlina	18
7.1. Automatisk växellåda	18
7.2. Planetväxellåda (t.ex. Lenco)	19
7.3. Koppling, svänghjul och svänghjulsskydd	19
7.3.1. Koppling	19
7.3.2. Svänghjul	19
7.3.3. Svänghjulsskydd	19
7.4. Kardanaxel	20
7.5. Bakaxel	20
8. Hjulupphängning	21
8.1. Styrning	21
8.1.1. Styrläder	21
8.2. Bromsar	21
8.3. Wheeliebars	22
9. Ram	23
9.1. Hjulbas	23
9.2. Markfrigång	23
9.3. Ballast	23
9.4. Skyddsplåt för bilar med motorn bak	23

10. Skyddsbåge	24
11. Skyddsbur.....	25
11.1. Generella krav på 8.5 bur.....	25
11.2. Sammanfogning av rördelar	25
11.3. Placering av huvudbågen	25
11.4. Infästning av buren i bilen.....	25
11.5. Bältesrör.....	25
11.6. Dörrsträvor	25
11.7. Rördimensioner	26
12. Bromsskärm(ar).....	32
13. Fälgar	34
14. Däck.....	35
14.1. Ej drivande däck.....	35
15. Förarutrymme	36
15.1. Säte/säten.....	36
15.2. Inredning	36
15.3. Fönsternät.....	37
16. Kaross	38
16.1. Brandvägg.....	38
16.2. Golv	38
16.3. Motorhuv	38
16.4. Fordon med standardkaross.....	38
16.4.1. Reklam på tävlingsekipage	38
16.4.2. Vindruta/rutor, fordon med standardkaross	38
16.4.3. Spoilers och vingar på fordon med hel kaross.....	38
16.5. Startnummer	39
17. Säkerhetsdekaler	39
18. Elsystem	40
18.1. Batteri.....	40
18.2. Tändning	40
18.3. Huvudbrytare, ström.....	40
18.4. Huvudbrytare, lustgas	42
18.5. Bakljus	42
19. Hjälpmedel	42
19.1. Dator – definition	42
19.2. Datainsamlare	42
19.3. Traction control	42
20. Brandsläckningssystem	42
21. Varmkörning	43
22. Vagnbok	44

1. Nitroz Motorsports

Nitroz Motorports hjälper privatpersoner, företag och klubbar när det gäller all motorsport i Sverige att administrera alla typer av träningar, tävlingar för bil, MC snöskoter och båt.

Nitroz Motorsports har en försäkringslösning baserad på licenshantering och regelverk för träning & tävling. Försäkringslösningen gäller för alla såsom arrangör, tävlingsdeltagare, tävlingsfunktionärer och publik.

Nitroz Motorsports är anslutet till SFIs program.

Huvudsida på nätet för administration är www.Nitroz.se

Vår e-postadress är info@nitroz.se och telefonnumret är 08-711 55 60.

Kontoret är öppet vardagar 09.00–17.00 med lunchstängt 12-13.

Nitroz AB
Annelundsvägen 14
S-141 44 Huddinge

2. Tekniska definitioner

Uttryck i detta regelverk:

Namn	Innebär	Kommentar
Lustgas	Dikväveoxid (N ₂ O)	Under högt tryck
ST	Slut-tid	Samlingsnamn för olika klasser

3. Lathund ST (SlutTid)

Grundkrav för personlig skyddsutrustning:

- Säkerhetsbälte
- Heltäckande klädsel
- Hjälms
- Handskar
- Skor

Den personliga skyddsutrustningen skall minst följa besiktningsintervall.

Vid körning med passagerare skall passagerare ha lika personlig skyddsutrustning som ställs på förarens personliga skyddsutrustning baserat på fordonets prestanda, klass och besiktningsintervall.

Alla lösa föremål i/på fordonet skall ovillkorligen lastas ur från fordonet innan tävlingsekipaget besiktigas.

Fordon med 2-punktsbälte har en säkerhetsgräns på 13,00 sekunder för 402 meter, 8,23 sekunder för 201 meter. Fordon med tvåpunktsbälte får ej använda däck avsedda för racing, oavsett DOT-märkning eller inte. Förare av fordon med tvåpunktsbälte skall använda integralhjälm.

Fordon med 3-punktsbälte och plåttak har en säkerhetsgräns på 9,50 sekunder för 402 meter och 6,01 sekunder för 201 meter.

Fordon med minst 4-punktsbälte samt bur och där förare bär racingkläder har ingen säkerhetsgräns förutsatt att det inte regleras i banlicens.

Öppna fordon, oavsett cabriolet eller hard top (plast-, metall- och/eller kompositmaterialtak), som saknar båge eller rundslagningskydd har en säkerhetsgräns på 13,00 sekunder för 402 meter och 8,23 sekunder för 201 meter. Dessa fordon får ej heller använda däck avsedda för racing, oavsett DOT-märkning eller inte. Förare av öppet fordon skall använda integralhjälm.

3.1. Säkerhetsindelning ST

Tävling i denna form delas in och tävlingsbesiktigas i ST-kategorier.

Arrangör har möjlighet att sätta sin egen säkerhetsindelning baserat på klass, tävlingsform, tids- och/eller säkerhetsgränser.

ST-begränsningar kan vara individuellt breakout, så kallat dial-in, ett förutbestämt ST för klassen eller säkerhetsgräns reglerad i banlicensen. Användandet av hjälputrustning som t.ex. trottelsepp, delaybox(ar), datastyrning etc. bestäms av arrangör. Det skall tydligt framgå av inbjudan vad som är tillåtet.

Säkerhetsindelningen är för tävlingsekipage med:

- Hel kaross och fungerande dörrar (t.ex. Doorslammer)
 - Hel kaross utan fungerande dörrar (t.ex. Funny Car)
 - Öppen kaross med fungerande dörrar (t.ex. Cabriolet)
 - Öppen kaross utan fungerande dörrar (t.ex. Altereds, Dragsters eller Junior Dragsters)
- Tävlingsekipagets säkerhet (fordon såväl som personlig skyddsutrustning) skall vara anpassad för respektive besiktningsintervall.

Säkerhetsbreakout för Junior Dragster Standard är 12,90 sekunder på 201 meter. Säkerhetsbreakout för Junior Dragster Mod är 7,90 sekunder på 201 meter.

I tabellen för de olika besiktningsintervallerna används faktor 1,58 för att räkna om elapsed time från 402-meters-bana till 201-metersbana. ET för 201 meter är avrundat till närmaste praktiska hundradel.

Besiktnings-intervall	ST 402 meter (s)	ST 201 meter (s)
ST0	0.00 – 5.99	–
ST1	6.00 – 7.49	0.00 – 4.74
ST2	7.50 – 8.49	4.75 – 5.37
ST3	8.50 – 9.49	5,38 – 6.00
ST4	9.50 – 10.49	6.01 – 6.64
ST5	10.50 – 12.99	6.65 – 8.22
ST6	13.00 –	8.23 –
Junior Dragster Mod		7.90 –
Junior Dragster Standard		12.90 –

3.2. Tävlings ekipagets utrustning ST

3.2.1. Tävlings ekipagets utrustning ST1 (6.00 – 7.49)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST1 6.00 – 7.49	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Fångremmar kompressor	X	SFI 14.1, 14.2, 14.21*
Kardanring	X	
Skyddsbur	X	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11 , "Skyddsbur".
Bromsskärm / bromsskärmar	X	Enkel: Obligatorisk vid slutfart över 240 km/h Dubbel: Obligatorisk vid slutfart över 320 km/h
Huvudbrytare för ström	X	
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	X	SFI 17.1 alt. FIA 8865-2015*
Fönsternät	X	SFI 27.1 alt. FIA 8863-2013*
Fångremmar för armar, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Fångremmar för ben, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Säkerhetsbälte, 4-punkt eller fler	X	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Huvud- och nackrörelsebegränsare	X	SFI Spec. 38.1 alt. FIA 8858-2002, 8856-2018* Montaget av HNRS/FHR skall göras enligt tillverkarens anvisningar.
Skyddskläder	X	SFI 3.2a/15* SFI 3.2a/20* Se motorkonfiguration samt klassregler för vilken grad som krävs.
Underställ	R	SFI 3.3*
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	X	SFI 3.3 FIA 8858-2000, 8856-2018*
Ejektorsystem för hjälm	X	
Handskar	X	SFI 3.3/1* SFI 3.3/5 FIA 8856-2000, 8856-2018* SFI 3.3/15* SFI 3.3/20* Klassning skall matcha skyddskläder.*
Skor	X	SFI 3.3/1* SFI 3.3/5 . FIA 8856-2000, 8856-2018* SFI 3.3/15* SFI 3.3/20* Klassning skall matcha skyddskläder.*
Andningsluft	R	

*Vid all nybyggnation är det chassibyggnarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

3.2.2. Tävlings ekipagets utrustning ST2 (7.50 – 8.49)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST2 7.50 – 8.49	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Fångremmar för kompressor	R	SFI 14.1, 14.2, 14.21*
Kardanring	X	
Skyddsbur	X	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11 , "Skyddsbur".
Bromsskärm / bromsskärmar	R	Enkel: Obligatorisk vid slutfart över 240 km/h Dubbel: Obligatorisk vid slutfart över 320 km/h
Huvudbrytare för ström	X	
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	R	Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.
Fönsternet	X	SFI 27.1 alt. FIA 8863-2013*
Fångremmar för armar, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Fångremmar för ben, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Säkerhetsbälte 4-punkt eller fler	X	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Nackkrage	X	SFI 3.3*
Huvud- och nackrörelsebegränsare	R	SFI Spec. 38.1 alt FIA 8858-2002, 8856-2018* Montaget av HNRS/FHR skall göras enligt tillverkarens anvisningar.
Skyddskläder	X	SFI 3.2a/5 alt. FIA 8856-2018* >7.5* SFI 3.2a/15* SFI 3.2a/20* Se motorkonfiguration samt klassregler för vilken grad som krävs.
Underställ	R	SFI 3.3*
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	X	SFI 3.3 FIA 8858-2000, 8856-2018*
Handskar	X	SFI 3.3/1* SFI 3.3/5 FIA 8856-2000, 8856-2018* SFI 3.3/15* SFI 3.3/20* Klassning skall matcha skyddskläder*.
Skor	X	SFI 3.3/1*

*Vid all nybyggnation är det chassibyggarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

3.2.3. Tävlings ekipagets utrustning ST3 (8.50 – 9.49)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST3 8.50 – 9.49	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Fångremmar för kompressor	R	SFI 14.1, 14.2, 14.21*
Kardanring	X	
Skyddsbur	X	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11 , "Skyddsbur"
Bromsskärm / bromsskärmar	R	Enkel: Obligatorisk vid slutfart över 240 km/h Dubbel: Obligatorisk vid slutfart över 320 km/h
Huvudbrytare för ström	X	
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	R	Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.
Fönsternät	X	SFI 27.1 alt. FIA 8863-2013*
Fångremmar för armar, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Fångremmar för ben, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Säkerhetsbälte 4-punkt eller fler	X	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Nackkrage	X	SFI 3.3*
Huvud- och nackrörelsebegränsare	R	SFI Spec. 38.1 alt FIA 8858-2002, 8856-2018* Montaget av HNRS/FHR skall göras enligt tillverkarens anvisningar.
Skyddskläder	X	SFI 3.2a/5 alt. FIA 8856-2018* >7.50 SFI 3.2a/15* SFI 3.2a/20* Se motorkonfiguration samt klassregler för vilken grad som krävs.
Underställ	R	SFI* 3.3
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	X	SFI 3.3 FIA 8858-2000, 8856-2018*
Handskar	X	SFI 3.3/1* SFI 3.3/5 FIA 8856-2000, 8856-2018* SFI 3.3/15* SFI 3.3/20* Klassning skall matcha skyddskläder.
Skor	X	SFI 3.3/1*

*Vid all nybyggnation är det chassibyggnarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

3.2.4. Tävlings ekipagets utrustning ST4 (9.50 – 10.49)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST4 9.50 – 10.49	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Kardanring	X R	Obligatorisk om slicks används. Rekommenderas om gatdäck används.
Skyddsbåge	X	Se kapitel 10, "Skyddsbåge".
Skyddsbur	R	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11, "Skyddsbur".
Bromsskärm / bromsskärmar	R	Minst en bromsskärm är obligatorisk vid slutfart över 240 km/h
Huvudbrytare för ström	X	
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	R	Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.
Fångremmar för armar, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Fångremmar för ben, öppna fordon	X	SFI 3.3*
Säkerhetsbälte 3-punkt	X	
Säkerhetsbälte 4-punkt eller fler	R	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Nackkrage	X	SFI 3.3*
Skyddskläder	X	Heltäckande klädsel
Underställ	R	SFI 3.3*
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2005, SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	R	
Handskar	X	Skall vara av brandhårdigt material
Skor	X	Skall täcka hela foten. Gärna täcka fotknöl

*Vid all nybyggnation är det chassibyggarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

3.2.5. Tävlings ekipagets utrustning ST5 (10.50 – 12.99)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST5 10.50 – 12.99	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Kardanring	X R	Obligatorisk om slicks används. Rekommenderas om gatdäck används
Skyddsbåge	R	Se kapitel 10, "Skyddsbåge".
Skyddsbur	R	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11, "Skyddsbur".
Bromsskärm / bromsskärmar	X	Minst en bromsskärm är obligatorisk vid slutfart över 240 km/h
Huvudbrytare för ström	R	
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	R	Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.
Fångremmar för armar, öppna fordon	X	
Fångremmar för ben, öppna fordon	X	
Säkerhetsbälte 3-punkt	X	
Säkerhetsbälte 4-punkt eller fler	R	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Nackkrage	R	
Skyddskläder	X	Heltäckande klädsel
Underställ	R	
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2005, SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	R	
Handskar	X	Skall vara av brandhårdigt material
Skor	X	Skall täcka hela foten. Gärna täcka fotknöl

*Vid all nybyggnation är det chassibyggarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

3.2.6. Tävlings ekipagets utrustning ST6 (13.00 –)

Det är tillåtet att ha högre säkerhetsklass på tävlings ekipaget än vad besiktningsintervall anger.

X = Krav

R = Rekommendation

! = Information som skall anges i inbjudan

Ämne/avdelning	ST6 13.00 –	Kommentar
Ljudbegränsning	!	Ljudbegränsning anges i inbjudan
Kardanring	R	
Skyddsbåge	R	Se kapitel 10, "Skyddsbåge".
Skyddsbur	R	SFI 25.1 – 25.6* Se kapitel 11, "Skyddsbur".
Huvudbrytare för ström	R	En start rekommendation.
Huvudbrytare för lustgas	X	
Brandsläckningssystem	R	Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.
Fångremmar för armar, öppna fordon	R	
Fångremmar för ben, öppna fordon	R	
Säkerhetsbälte 2-punkt	X	Integralhjälm är ett krav vid öppna fordon.
Säkerhetsbälte 3-punkt	R	
Säkerhetsbälte 4-punkt eller fler	R	SFI 16.2, 16.5 alt. FIA 8853-2016*
Nackkrage	R	
Skyddskläder	X	Heltäckande klädsel
Underställ	R	
Hjälm	X	SNELL SFI Integralhjälm krävs vid öppna fordon.. SNELL SA2005, SA2010, SAH2010 eller nyare SFI Spec. 31.1/2010 eller nyare*. FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018*
Hjälm balaklava	R	
Handskar	X	Skall vara av brandhårdigt material
Skor	X	Skall täcka hela foten. Gärna täcka fotknöl

*Vid all nybyggnation är det chassibyggarens och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om de senaste specifikationerna.

4. Snabbguide till krav av kläder

- Öppna bilar med frontmotor och överladd i ST1	SFI 3.2a/20 + underställ, balaklava, skor och handskar SFI 3.3/20
- Bilar med automatlåda i förarutrymmet utan täckning i all ST - Täckta bilar med överladd eller lustgas som inte har original brandvägg eller brandvägg i minst 0.6 mm stål. - Öppna bilar med överladd eller lustgas i ST2-ST6 - Bilar ST1-ST3 med överladd och metanol - Bilar med bakmotor och överladd i ST1	SFI 3.2a/15 + underställ, balaklava, skor samt handskar SFI 3.3/15
- Bilar utan överladd eller lustgas i ST1 - Bilar ST2-ST3 - Bilar utan överladd i ST1-ST3 på metanol	SFI 3.2a/5 + underställ, balaklava, skor och handskar SFI 3.3/5
- Bilar ST4	SFI 3.2a/1 alt FIA 8853-2016 + skor och handskar SFI 3.3/1
- Bilar ST5-ST6	Heltäckande kläder i icke brännbart material (tex bomull) samt skor och handskar i icke brännbart material

5. Tabell för SFI chassi-specifikationer

Klass	Dragster
2.1A*	Bakmotordragster (Top Methanol dragster) – 5,99 sekunder och snabbare
2.2C*	Frontmotordragster – 5,99 sekunder och snabbare (NTF)
2.4C*	Frontmotordragster – 6,00 till 7,49 sekunder
2.5C*	Bakmotordragster – 6,00 till 7,49 sekunder
2.6A*	Frontmotordragster – 7,50 sekunder och långsammare
2.7C*	Bakmotordragster – 7,50 sekunder och långsammare
Klass	Funny Cars, Altereds och Roadsters
10.1E*	Methanol Funny Car, Advanced ET, Nostalgia FC
10.2*	Altered Car – 6,00 till 7,49 sekunder
10.3*	Altered Car – 7,50 sekunder och långsammare
10.4*	Vänster- eller högerstyrd Roadster – 7,50 sekunder och långsammare
Klass	Fordon med hel kaross
25.1*	Fordon med hel kaross och rörchassi – 7,49 sekunder och snabbare. Maximal vikt 1270 kg.
25.2*	Fordon med hel kaross och rörchassi – 6,00 till 7,49 sekunder. Maximal vikt 1451 kg.
25.3*	Fordon med hel eftermarknadskaross och rörchassi. Fordon med originalkaross och originalram med original eller modifierat golv och brandvägg. Fordon med självbärande kaross med original eller modifierat golv och brandvägg - 6,50 till 7,59 sekunder. Maximal vikt 1633 kg.
25.4*	Fordon med hel kaross och rörchassi – 7,50 till 8,49 sekunder. Maximalt 1633 kg.
25.5*	Fordon med hel kaross och original eller modifierat originalgolv och brandvägg med originalram eller självbärande konstruktion – 7,50 till 8,49 sekunder. Maxi- mal vikt 1633 kg.

* Nyare chassiespecifikation är tillåtet.

Vid all nybyggnation är det chassibyggaress och fordonsägarens skyldighet att kontinuerligt hålla sig uppdaterad om den senaste SFI-specifikationen för aktuell chassityp.

6. Motor

6.1. Ventilkåpor

Samtliga fastsättningsanordningar för ventilkåpor skall användas för att fästa ventilkåpan mot avsedd infästning på motorn.

Endast maskintillverkade (gjutna, biljet, etc.) ventilkåpor av metall är tillåtna på metanoldrivna fordon med kompressor.

6.2. Vevhusventilation

Obligatoriskt då så krävs i klassreglementet samt vid överladd (kompressor/turbo/lustgas). Dock tillåtet i samtliga klasser.

För metanoldrivna och/eller kompressormatade motorer gäller följande:

Vid monterad vevhusventilation skall denna evakueras i en överskottstank med en minsta volym av 3,8 liter, (1 US gallon). Denna skall vara fast monterad i fordonet. Överskottstanken skall vara försedd med skvalpskott/skvalpplåt för att förhindra att eventuellt överskott hamnar på tävlingsbanan. Siktrör, eller liknande, som gör det möjligt att kontrollera om tanken är tom före körning rekommenderas. Slangar till vevhusventilation skall ha en innerdiameter av minst 19 mm (3/4 tum), och måste vara mekaniskt fastlåsta i båda ändar. Övertryck i vevhusventilation skall ej kunna gå bakvägen till t.ex. torrsumpstank, eller på annat sätt så att den kan hamna på tävlingsbanan.

Fordon i besiktningintervall ST5 och lägre skall vara utrustade med en accepterad låsning av olje/mätstickan.

6.3. Kylvätskeöverflöd

Uppsamlingstank (s.k. "catch tank") för kylvätska skall vara installerad och skall minst ha volym om 0,5 liter.

6.4. Undre motorskydd/uppsamlingsplåt

Alla bilar i ST1-ST3 måste vara försedda med ett undre skydd som kan samla upp delar och vätska vid ett haveri. Skyddet skall gå minst från svängningsdämparens bakkant till svänghjulets framkant. Om det är en plåt skall den ha ett uppvik runt om på minst 5cm och i botten förses med någon form av absorberande material".

6.5. Gasreglage

Gasreglage kan vara av mekanisk, elektrisk, hydraulisk eller pneumatisk typ. Alla dessa är tillåtna.

6.6. Drivmedel

Tillåtna drivmedel är:

- Handelsbensin
- Racingbensin
- E85
- Metanol
- Etanol
- Diesel
- Nitrometan

Kombinationer av bränsle/energikällor typ elhybrider etc. är inte tillåtet. Arbete pågår med att uppdatera säkerhet mm för att klara dessa typer av bränslekombinationer.

6.7. Bränslesystem

Förgasare, insprutningssystem (mekaniska såväl som elektriska) är tillåtna. Bränsleledningar skall dras avskilt från förarutrymmet (t.ex. under innergolv eller annan brandsäker inkapsling).

Bränslepåfyllning får inte vara monterat i förarutrymmet utan skall vara väl avskilt från förarutrymmet. Bränsleventilation skall mynna ut utanför fordonet.

Om tank, bränsleledningar, bränslepump(ar) och/eller påfyllningsrör placeras i bagageutrymmet (framför eller bakom förarutrymmet) så måste det finnas en hel och tät brandvägg. Brandväggen skall utgöra ett flamsäkert "skott" mellan motorrummet och/eller bränsletanken och förarutrymmet. Alla hål skall tätas med metall. Minimitjocklek 0,8 millimeter aluminium eller 0,6 millimeter stålplåt.

Material som innehåller magnesium är förbjudet.

Säkerhetstank med skuminredning för att minimera läckage vid eventuell olycka rekommenderas.

6.8. Bränsletillskott

Tillåtna bränsletillskott i klasser som tillåter dessa:

- Lustgas (N_2O)
- Vatteninsprutning
- Metanolinsprutning
- Nitrometan

Lustgaskärl skall ha sprängbleck för evakuering vid för högt tryck. Lustgasledning skall vara dragen separat och får inte dras tillsammans med något annat, såsom t ex bränsleledningar, elledningar etc., från kaross till motor.

Tank, pump(ar) och ledningar för vatten- eller metanolinsprutning får inte monteras i förarutrymmet.

6.9. Laddluftkylare

Det är tillåtet att installera laddluftkylare innehållande vatten och/eller is i förarutrummet.

Det är inte tillåtet att tillföra bränsle eller bränsletillskott i förarutrymmet.

Det är inte tillåtet att tillföra bränsle eller bränsletillskott före laddluftkylaren.

6.10. Överladdning

All överladdning i kombination är tillåten.

I ST1 krävs fångremmar enligt SFI 14.2 oavsett bränsle.

I övriga ST och vid användning av metanol eller etanol som bränsle krävs 14.1 men 14.2 rekommenderas.

Kompressor av skruv typ krävs SFI 14.21 samt sprängbleck.

Undantaget är kompressor av centrifugal-typ som inte kräver något fångstsystem.

7. Drivlina

7.1. Automatisk växellåda

Automatlåda måste ha en invändig oljepump och lamellpaket som sköter växlingen tillsammans med band för att gå under reglerna för automatlåda. Alla fordon som ej är utrustade med original växelväljare skall ha en fjäderbelastad låsanordning som förhindrar att backväxeln av misstag kan läggas i, se bild nedan. En fungerande neutralkontakt skall finnas som förhindrar att fordonet kan startas med någon växel ilagd annat är "Park" och "Neutral".



Alla oljeledningar till kylare etc. skall vara av rör och/eller slang avsedd för olja och skall vara av högtryckstyp/hydraultyp.

Det är lämpligt att ha ett överfyllnadskärl monterat för att ta hand om eventuell överskottsvätska.

Det är krav på överfyllnadskärl för automatlåda för tävlingsekipage i besiktningsintervall ST1, ST2 och ST3 på 402 meter och för tävlingsekipage i

besiktningsintervall ST1, ST2, ST3, och ST4 på 201 meter.

Med undantag för tävlande fordon i besiktningsintervall ST5 och ST6 skall samtliga fordon med automatlåda vara försedda med ett komplett växellådsskydd.

Skydd av "filt-typ" är tillåtet förutsatt att det är godkänt enligt SFI Spec. 4.1. Alla skydd av icke-"filt-typ" måste ha två byglar i 19 x 3,1 mm, som går under oljetråget, och skruvas i skyddet på var sida om växellådan eller enligt tillverkarens anvisningar. Detta krävs dock inte förutsatt att oljetråget är godkänt enligt SFI Spec. 4.1.

Fordon med automatlåda i besiktningsintervall **ST1, ST2 och ST3** med tid under 9,49 (6,00) sekunder eller en sluthastighet högre än 217 km/h skall vara försedda med flexplatta enligt SFI Spec. 29.1 eller 29.2. Ett skydd för flexplattan enligt SFI Spec. 30.1 är även obligatoriskt på dessa fordon. Denna utrustning rekommenderas på samtliga tävlingsfordon utrustade med automatisk växellåda.

Om inte SFI-taggad flexplatta el. dylikt finns till ditt fordon så kontakta besiktningspersonal.

Fordon i besiktningsintervall ST5 och lägre skall vara utrustade med en accepterad låsning av olje/mätstickan på automatlådan.

Om växellådan är i bilens förarutrymme utan skyddsplåtar runt så krävs minst kläder SFI 3.2a/15.

7.2. Planetväxellåda (t.ex. Lenco)

Ett skydd enligt SFI Spec. 4.1 som täcker växellåda inkl. backslag, är obligatoriskt om drivmedlet är metanol/etanol och/eller överladdning. Detsamma gäller om lådan innehåller någon form av överväxel. Vid tryckluftmanövrerad växling skall tryckluftflaska följa svenska direktiv för tryckkärl. Minst tre 10 mm skruvar skall användas för att fästa växellådan i kopplings-kåpa/svänghjulsskydd.

I alla klasser där skyddsmatta enligt SFI Spec. 4.1 ej krävs skall växellådans främre och bakre hus vara sammanbundna, så att halvorna inte kan dela sig eller rotera. Denna ramkonstruktion skall även vara sammanbunden med fordonets egen ramkonstruktion. Se figur nedan.

7.3. Koppling, svänghjul och svänghjulsskydd

7.3.1. Koppling

Samtliga tävlande fordon, förutom de som är utrustade med automatlåda, skall vara försedda med fotstyrd koppling. Kopplingen skall inkludera en anordning som förhindrar att kopplingslänkaget går över centrum och fastnar i något ändläget. Alla pedaler i fordonet skall vara belagda med halkfritt material. Samtliga slirkopplingar skall i enlighet med respektive klassreglemente vara godkända enligt SFI Spec. 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 eller 1.5.

7.3.2. Svänghjul

Originaltillverkade svänghjul och tryckplattor i gjutjärn är förbjudna och inte tillåtna att användas. Svänghjul skall vara godkända enligt SFI Spec. 1.1 respektive 1.2 om inte annat anges i respektive klassreglemente.

Om inte SFI-taggade svänghjul, tryckplattor el. dylikt finns till ditt fordon så kontakta besiktningspersonal.

7.3.3. Svänghjulsskydd

För ST intervall där SFI klassat svänghjulsskydd/kopplingskåpa krävs är det minimum SFI 6.1 men 6.3 är rekommenderat, om inte annat anges i klassreglementet.

Svänghjulsskyddet skall vara fastsatt på motorn/motorplåten med skruvar i samtliga skruvhål.

Skruben skall minst vara av kvalité grade 10.9/ SAE grade 8. Alla skruvar, undantaget pinnbultar och muttrar, som används för att fästa någon del av kopplingskåpa etc. skall vara lätt identifierbara till storlek och kvalité. De skall dras i till full längd, skruvar skall ha samma diameter som det hål de sätts i. Skruv med tunnare skalle, vagnsbult, ihåliga skruvar, halvmuttrar och plåtmuttrar etc. är förbjudna. Svänghjulsskydd får vara maximalt 219 mm djupa.

För motor/växellåds kombinationer där det ej finns kommersiellt tillgängliga SFI specade sprängkåpor (som tex europeiska eller japanska motorer och växellådor) rekommendera ändå en SFI specad kåpa och sedan lämpliga adapterplattor för att bultmönster och annat skall passa. Mindre modifikation som ändra bultmönster och/eller flytta startmotor uttag får göras om dom utförs professionellt.

Alla luckor, skruvar och fästen avsedda för svänghjulsskydd måste alltid vara monterade innan motorn startas, gäller även varmkörning.

För framhjuls- och fyrhjulsdrivna bilar, kontakta din lokala besiktningsman för en diskussion om en lämplig lösning.

För Historisk Dragracing se dess klassreglemente.

7.4. Kardanaxel

På alla fordon där föraren sitter över, bredvid, eller bakom kardanaxel eller bakaxelns mittsektion, skall det finnas ett beröringsskydd i lämpligt material (exempelvis stål, aluminium, koliber) för de enheter där knutkors används vid bakaxeln och kopplingens och/eller växellådans medbringare.

S.k. couplers, eller raka kopplingar utan knutkors, rekommenderas som ersättning för knutkors där det är möjligt. Vid raka kopplingar är skyddsplåtens minimidimension 1,5 mm av aluminiumplåt med en demonterbar lucka för demontering och inspektion av kopplingen. Skyddsplåten skall vara säkert fastsatt vid bakaxeln och i kopplingskåpan/växellådan.

Alla fordon där inte annat anges i respektive klassreglemente skall ha en kardanring monterad i närheten av främre kardanknuten. Även en bakre kardanring rekommenderas för extra säkerhet. Ringen skall vara av bandstål minst 6 mm tjock och 50 mm bred och omsluta kardanaxeln 360°. Som ett alternativ kan, vid rorchassi, ett rör med diameter 22 mm och minsta godstjocklek 1.5 mm användas. Kardanringen skall monteras maximalt 150 mm bakom främre knutkors, för att fånga upp kardanaxeln vid ett eventuellt knutkorshaveri.

Kardanringen skall vara fäst i golv/balkar/chassie på ett adekvat sätt med bultar.

För att minska påkänningarna på ringen rekommenderas att denna görs rund istället för oval. Öppna kardanaxlar i förarens närhet skall kapslas in med minst 1,5 mm stålplåt, vilken skall vara säkert monterad i ram eller i chassi.

7.5. Bakaxel

Fordon i besiktningsintervall ST4 eller lägre, och med en vikt över 907 kg, som har individuellt avfjädrad bakaxel där övre och/eller undre bärmarm saknas skall byta till konventionell bakaxel.

Fordon med individuellt avfjädrad bakaxel där övre och undre bärmarm finns kan behålla svingaxeln om en 360 graders stålring, mininum 25 mm x 6,5 mm monteras på vardera drivaxel.

För pendelbakaxel (t.ex. Volkswagen typ 1) rekommenderas att stopp monteras som tar bort rörelse som ger positiv camber.

Bakaxel med drivaxlar av typen "fullflytande" krävs för bilar som kör snabbare än 6,00 sekunder på 402 meter eller 3,80 sekunder på 201 meter.

Bakaxel med individuellt avfjädrade hjul är inte tillåtet i besiktningsintervall ST1.

8. Hjulupphängning

8.1. Styrning

Varje fordons styrinrättning måste vara säker och fri från defekter. Alla svetsade delar måste vara förstärkta på ett godtagbart och väl synligt sätt. Inga andra styrsystem än konventionella är tillåtna.

Alla styrstag skall vara säkrade och låsta. Samtliga styrstagsändar skall ha en diameter av minst 10 mm, med en statisk kapacitet på MINST 30.000 N. De skall monteras med en bricka så att krängning av lager eller lagerkula förhindras.

Ihåliga, ej solida, stagändar är ej tillåtna. Styrnäckor och fästen för sektoraxlar skall monteras i ramen och får under inga omständigheter monteras i kopplingskåpa, adapter för kopplingskåpa, motorfäste eller brandvägg.

Vid modifierad- eller egentillverkad rattstång skall ett stopp monteras (svetsning rekommenderas) på rattstången vid en lämplig infästning av stången. Detta för att förhindra att rattstången skadar föraren vid en eventuell frontkollision. Kommersiellt tillgängliga borttagbara rattar med snabbfäste är tillåtna, förutom vad som anges i klassreglerna.

8.1.1. Styrleder

Styrningar som är modifierade och/eller ombyggda kommer att kontrolleras noga gällande felaktigheter och svetsningar. Inga svetsningar får slipas på och måste kunna inspekteras på ett tillfredsställande sätt av behörig personal. Böjlig vajer är tillåten som rattstångens knutar, men endast om den är tillverkad av biltillverkare och har varit monterad i fabrik på en bil med likvärdig vikt. Vajer skall monteras med samma vinklar som originalstyrning.

8.2. Bromsar

Samtliga fordons bromssystem, i samtliga klasser, testas med avseende på "känslan" i bromspedalen. Bromsarna får ej "bottna" utan skall på ett tillfredsställande sätt "ta stopp" innan pedalen går i golvet. Bromssystemet skall vara i fullgott funktionellt skick och minst omfatta hydrauliska bromsar på bakhjulen. Hydrauliska bromsar på alla fyra hjulen rekommenderas, och är obligatoriskt där klassreglemente så anger. Lättning av bromssköldar, bromstrummor och/eller bromsok genom att avlägsna eller byta ut material är inte tillåtet. Hål för kylning eller lättning i bromsskivor av gjutjärn är förbjudet. Bromsskivor av aluminium är förbjudna. Om handbroms används måste bromsspaken vara placerad inuti förarutrymmet. Bromsledningar måste vara tillverkade av stålrör, stålomspunnen slang eller DOT, DIN/ISO godkända bromsledningar.

Ledningar skall dras på utsidan av ramkonstruktion eller i ett 406 mm långt stålrör med minimum godstjocklek av 3 mm, alt. Chrome moly/Docol R8-rör med 1,5 mm godstjocklek, där ledningen passerar kopplingskåpa eller motsvarande. På fordon där ramrör som passerar motorn uppfyller ovanstående materialkrav, är det godkänt att dra bromsrör i detta ramrör. Att placera bromsledning i kardantunneln är förbjudet. Alla bromsledningar måste monteras på chassiet på ett sätt som överensstämmer med normalt originalmontage. Slangar skall monteras med klammer på avsedda fästen. Silvertape, buntband, eller liknande, är ej tillåtet. Bromsledning på fordon med bakmotor skall placeras skyddade i rör eller vara tillverkade av stålomspunnen slang där de passerar motorn. Ett reservsystem rekommenderas på alla fordon, särskilt på de som är försedda med tvåhjulsbromsar. Samtliga pedaler skall vara belagda med halkfritt material.

Bromsning respektive upphörd bromsverkan skall vara en direkt följd av förarens handling. Godkänt anti-låsningssystem (ABS) tillåtet i alla klasser. Om bromssystemet innehåller en differentierande tryckväxlare, och dessutom "line-lock" på framhjulsbromsarna, så måste solenoiden till "line-locken" vara monterad efter den differentierande tryckväxlaren.

8.3. Wheeliebars

Hjulen på wheeliebars skall hänga i luften, rotera fritt när fordonet står i startposition. Förspänning mot banan är inte tillåtet.

Hjulen på wheeliebars skall vara tillverkade av plast eller gummi. Hjul tillverkade av metall är förbjudna.

Släpmedar är förbjudet oavsett material.

Hydraulisk, pneumatisk eller elektronisk påverkan av wheeliebars, eller någon annan form av justering under körningen är helt förbjudet.

Wheeliebars skall fästas så rotation av fästet ej kan förekomma.

9. Ram

9.1. Hjulbas

Fordon med utbytt motor, ändrat, modifierat eller nykonstruerat chassi skall ha en hjulbas om minst 2,29 meter, om inte annat står angivet i respektive klassreglemente. Hjulbasens variation får inte överstiga 25,4 mm mellan höger och vänster sida, om inte annat står angivet i respektive klassreglemente.

9.2. Markfrigång

Minsta markfrigång på alla fordon är 76 millimeter från fordonets front till minst 305 millimeter bakom framaxelns centrum. För övriga delen av bilen skall markfrigången vara minst 51 millimeter. Inga delar av fordonet förutom däck får ta i marken vid full nedfjädring. Wheeliebars är undantagna från denna regel när de tillåts enligt klassreglerna.

9.3. Ballast

Tillåtet i fordon enligt respektive fordonets klassreglemente. Alla vikter som används för att tynga fordonet skall vara säkert monterade på fordonets ramkonstruktion och vara monterade att dessa sitter fast även i en händelse av olycka. Slangklämmor, rep, vajer, buntband eller andra osäkra monteringsätt är ej tillåtna för att fästa vikter. Tyngderna får inte sticka ut framför eller bakom fordonet och får inte vara placerade högre än bakhjulens överkant.

Löst material, såsom vätskor, sandsäckar, stenar, tågräls, motordelar, metallklumpar eller liknande är förbjudna som ballast. Max två stycken viktboxar, tillverkade av minst 3 mm stålplåt, kan innehålla mindre föremål, t.ex. säckar med blyhagel, blytackor eller dylikt.

Maximal vikt på varje viktbox med innehåll är 45 kg, om inte annat anges i respektive klassreglemente. Viktbox skall vara fast och säkert monterad på fordonets ramkonstruktion med minst två stycken 12 mm skruv. All vätska skall, förutom motorbränsle, placerad bakom motorns brandvägg (på ett fordon med motorn placerad framför föraren), räknas som ballast, och är därför förbjuden. För att kunna optimera ett fordon inom klassen, p.g.a. vågarnas olika kalibrering, tillåts en borttagbar vikt på max 45 kg, om inte annat anges i respektive klassreglemente. Borttagbar vikt skall vara fast och säkert monterade på fordonets ramkonstruktion med minst två st. 12 mm skruv. Alternativt kan en 10 mm skruv användas för varje 2,27 kg av viktens tyngd. Som lämplig ballast rekommenderas, tjockare golvplåt, förstärkningar i ramkonstruktion och förstärkt eller grövre skyddsbur samt svänghjulsskydd.

Om ytterligare ballast behövs, och tillåts enligt resp. klassregler, måste denna vara permanent monterad på ramen med två 12 mm skruv per 45,4 kg med muttrarna fastsvetsade på skruvarna. Maximal sammanlagd, borttagbar samt fast, ballast är oavsett klass 226,8 kg, förutom Junior Dragster, där maximal ballast är 11,3 kg.

9.4. Skyddsplåt för bilar med motorn bak

På de fordon som har motorn monterad bak skall en skyddsplåt vara monterad mellan motor och förare. Plåten kan vara av aluminium med en minsta tjocklek av 3 mm eller av stål/titan med en minsta tjocklek av 1,5 mm.

Är bilen utrustad med kompressor skall skyddsplåten täcka från 25 mm över överkanten av kompressordrivningens remhjul ner till 25 mm under underkant av motordrivningens remhjul. Plåten skall vara minst 25 mm bredare än remhjulen.

Övriga fordon skall ha en skyddsplåt som täcker från förarens skuldror ner till chassits underkant. Fordon med slutet förarutrymme skall ha en heltäckande brandvägg av ovan angivna kvalité, för att helt avskärma föraren från motorn. Plåten skall fästas med minst fyra stycken 8 mm stålskruv.

För samtliga fordonstyper gäller att inget får vara monterat i skyddsplåt ovanför övre ramrör.

10. Skyddsbåge

Alla cabrioletter eller andra fordon utan originalmonterat tak eller motsvarande i plåt skall, oavsett tid, även de ha skyddsbåge. Fabriksmonterad skyddsbåge är tillåten i ST5 och ST6. Inkluderar skyddsbågar som fälls upp vid vältning. Alla fordon av beach-buggy-typ i besiktningsintervall ST6 skall vara utrustade med skyddsbåge. I respektive klassreglemente kan andra krav på skyddsbåge finnas.

För alla skyddsbågar gäller följande: Huvudbågen skall ligga inom 152 mm bakom förarens huvud och följa takplåtens rundning. Huvudbågen skall sträcka sig minst 76 mm över förarens hjälm när denne sitter i normal körställning. Bågens bredd skall minst vara lika med förarens axelparti eller inom 25 mm från förardörren. Skyddsstoppning skall finnas på bågen där föraren riskerar att stöta emot, även vid mindre korrigeringar i körningen. Stoppningen skall vara sådan, att den kan komprimeras 6 mm.

Huvudbågen skall vara väl infäst och stagad, för att förhindra att bågen kollapsar vid kollision eller rullning. Stöttorna skall ha samma diameter och godstjocklek som huvudbågen. De skall fästas i huvudbågen inom 127 mm från bågens överkant. En sidostötta skall finnas på förarsidan. I höjd skall den sidostötten vara monterad mellan axel och armbåge där den passerar föraren då denne sitter i normal körställning.

På alla fordon som är originalutrustade med ram rekommenderas att bågen svetsas fast i ramen. Fordon med delad ram och s.k. frame connectors, anses inte vara utrustade med ram varför rekommendation på svetsning inte finns här men bågen måste monteras på ett tillfredsställande sätt med förarens säkerhet i fokus. På fordon utan ram, samt då bågen annars fästs i golvet skall huvudbågen vara försedd med fästningsplattor 150 x 150 mm med en minsta godstjocklek av 3 mm som svetsas fast på huvudbågens ändar. En liknande platta läggs under fordons golv och plattorna skruvas samman med minst fyra 10 mm stålskruv. Det rekommenderas att plattorna bockas så att de går upp på och fästes i dörrstolpen.

Blå rör är rekommendationer, ej krav.



Rör	Ytterdiameter	Godstjocklek chrome moly/Docol R8	Godstjocklek stål
1	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
2	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
3	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
4	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
5	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
6	45 mm (1 3/4 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)

Samtliga bilder gällande skyddsbåge och skyddsbur är endast till som exempel. Vid nykonstruktion och ombyggnad så kontakta ALLTID chassibesiktigare!

Huvudbågen skall vara tillverkad i ett stycke, får absolut inte skarvas, och skall vara försedd med ett 6 mm inspektionshål för kontrollmätning av godstjockleken lätt åtkomligt för besiktning.

Rörbockningarna bör ej vara mer än 90° och får ej innehålla veck eller sprickbildningar. Svetsning av skyddsbåge skall ske med Mig- eller Tigsvets, för chrome moly-/Docol R8-rör används endast Tigsvets. Svetsarna skall vara väl utförda och fria från slag och porer. Det är förbjudet att slipa svetsarna på skyddsbågen.

11. Skyddsbur

Alla fordon i besiktningsintervallerna ST1, ST2 och ST3 skall vara utrustade med skyddsbur. **Buren får INTE vara målad inför nybesiktning/taggning.**

11.1. Generella krav på 8.5 bur

En så kallad "8.5 bur" består av följande komponenter:

Huvudbåge, bältessträva, bakåtskräva, stödsträvor för huvudbåge, framåtgående strävor som följer tak och a-stolpe, vindrutesträva samt dörrsträvor.

Rekommenderat är även ett rör i höjd med instrumentpanelen mellan framåtgående strävor samt rör utefter sparklådorna som knyter ihop huvudbåge med framåtgående strävor.

För exempel på konstruktionsalternativ samt rördimensioner, se bilder nedan.

En bur godkänd för Drifting är godkänd ner till ET 8.5 sekunder eller ST3.

11.2. Sammanfogning av rördelar

Om rör av (vanligt stål) används får detta MAG svetsas. Rör av Chome-Moly eller Docol R8 måste Tig svetsas.

Alla sammanfogningar mellan rören i buren måste vara svetsade runt om samt vara urtagna (notchas) för bästa passning i fogarna.

Svetsprov krävs vid 8.5 burbygge. Kontakta Mats Brag INNAN bygget påbörjas för en diskussion om detta krav.

11.3. Placering av huvudbågen

Med föraren i körställning måste hjälm vara framför huvudbågen.

11.4. Infästning av buren i bilen

Om buren ska bultas fast svetsas rören i en platta 150 mm x 150 mm x 3 mm. Det måste finnas motsvarande platta på undersida golv.

11.5. Bältesrör

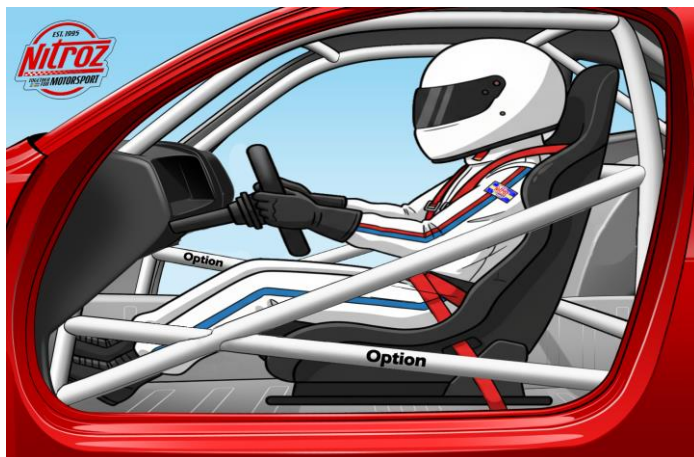
Alla burkonstruktioner måste ha ett tvärstag mellan huvudbågens nedåtgående ben som stöd för stol samt infästning för säkerhetsbälte.

Tvärstaget får inte installeras mer än 10 cm under förarens axlar och inte ovanför förarens axlar.

Bältesröret får göras borttagbart om kopplingarna utförs på samma sätt som för dörrsträvor, se nedan för specifikation.

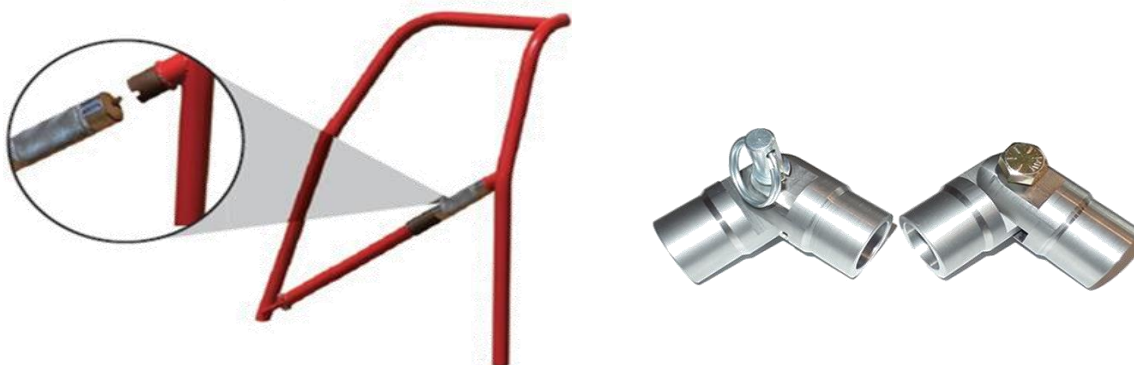
11.6. Dörrsträvor

Dörrsträvor måste passera föraren vid en punkt mellan axel och armbågen.



Från och med **2024 kommer inte s-formade dörrstöttor eller bältesrör godkännas vid 8.5 chassi-besiktning**. Detta gäller även förnyelse av en tag på en gammal bur som tidigare varit 8.5-godkänd med s-formade stöttor.

Bältesrören får göras borttagbara om kopplingarna utförs enligt nedan illustrationer.

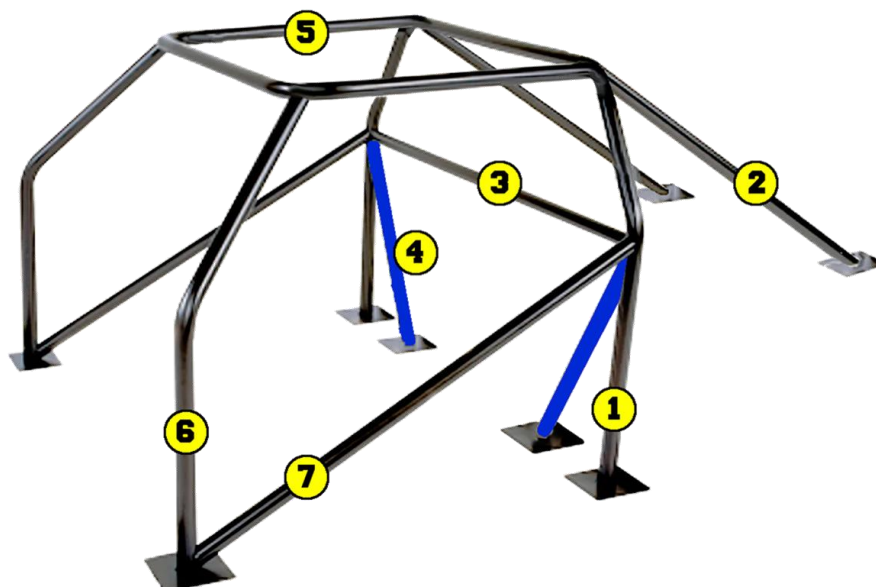


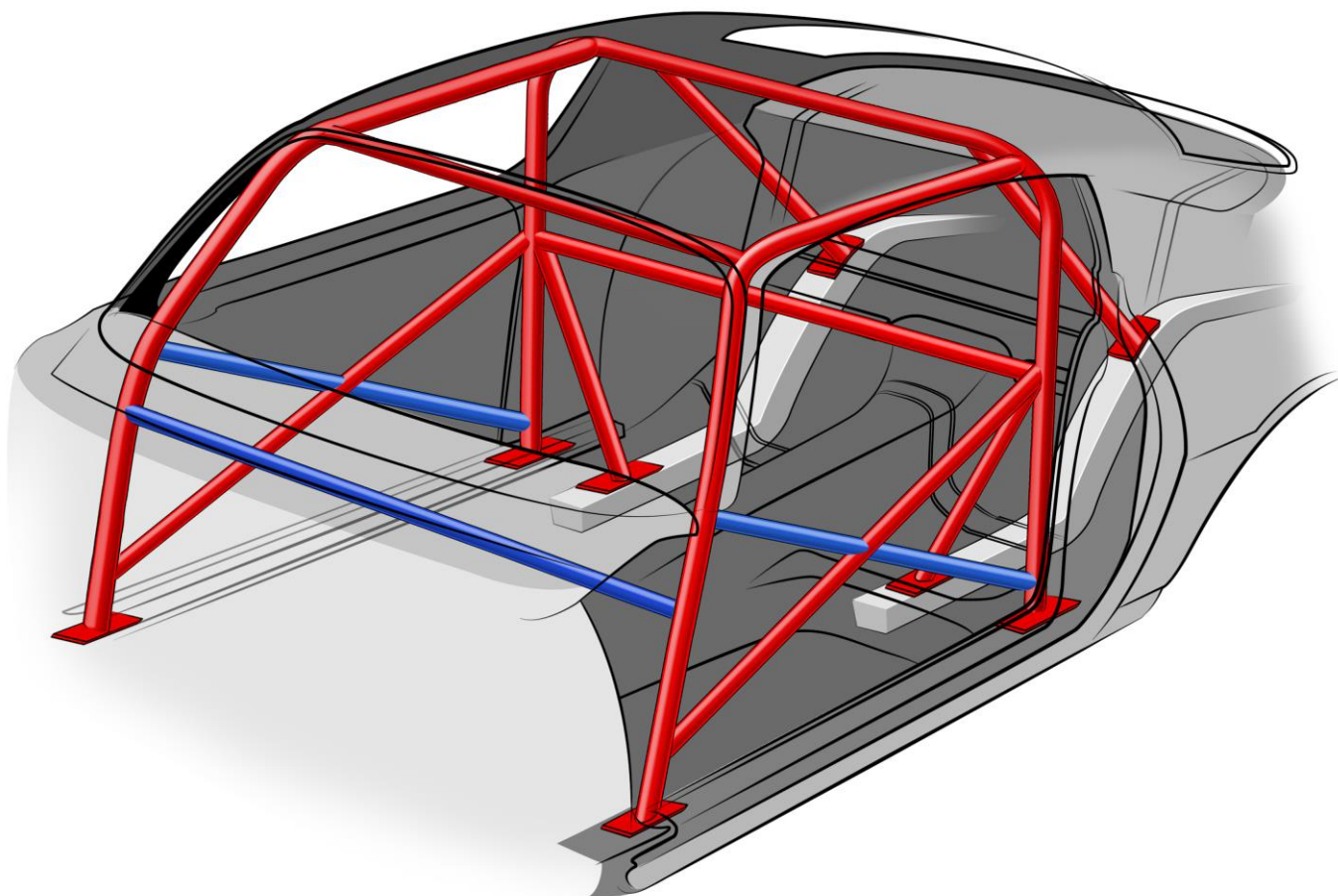
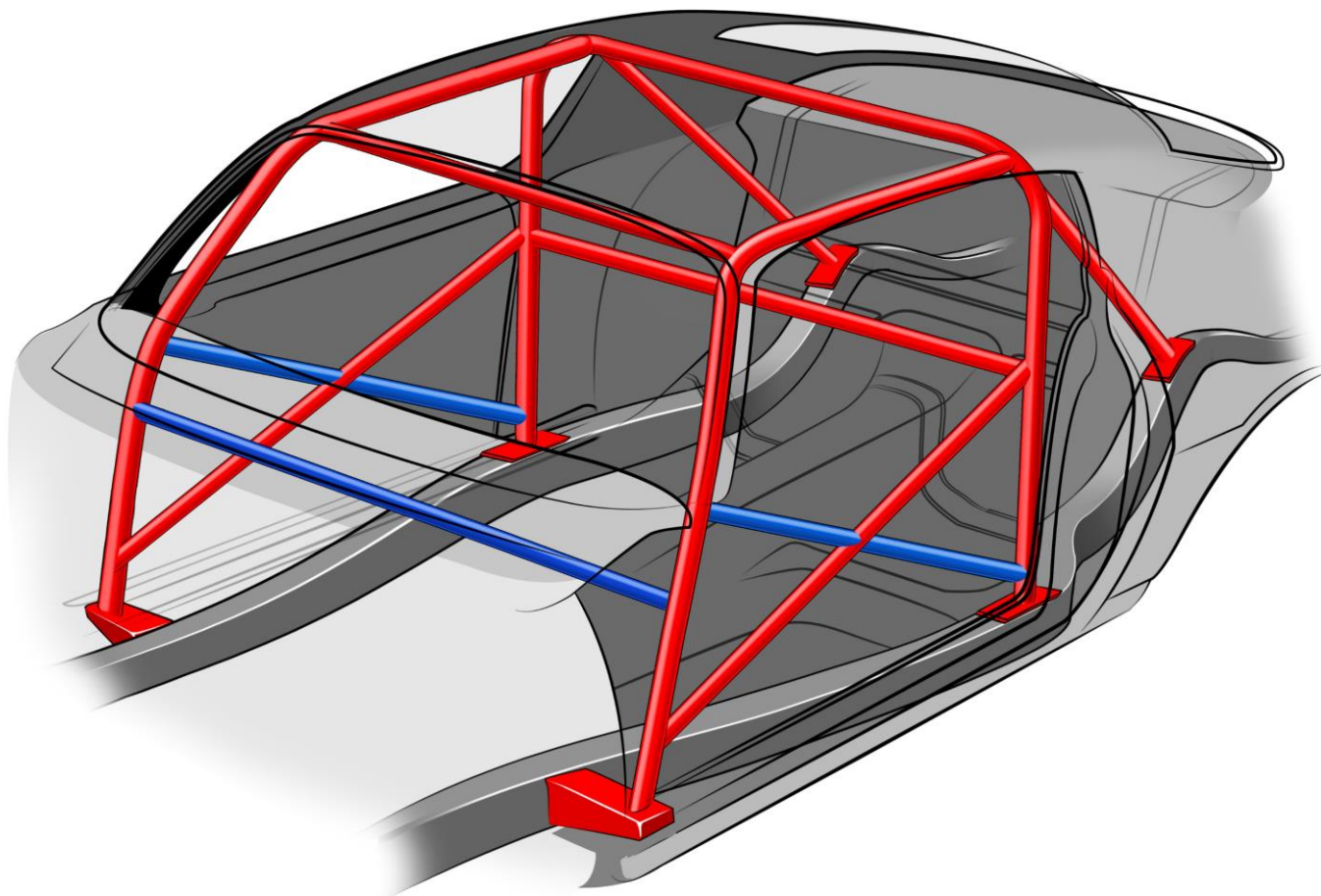
Samtliga bilder gällande skyddsbåge och skyddsbur är endast till som exempel. Vid nykonstruktion och ombyggnad så kontakta ALLTID chassibesiktigare!

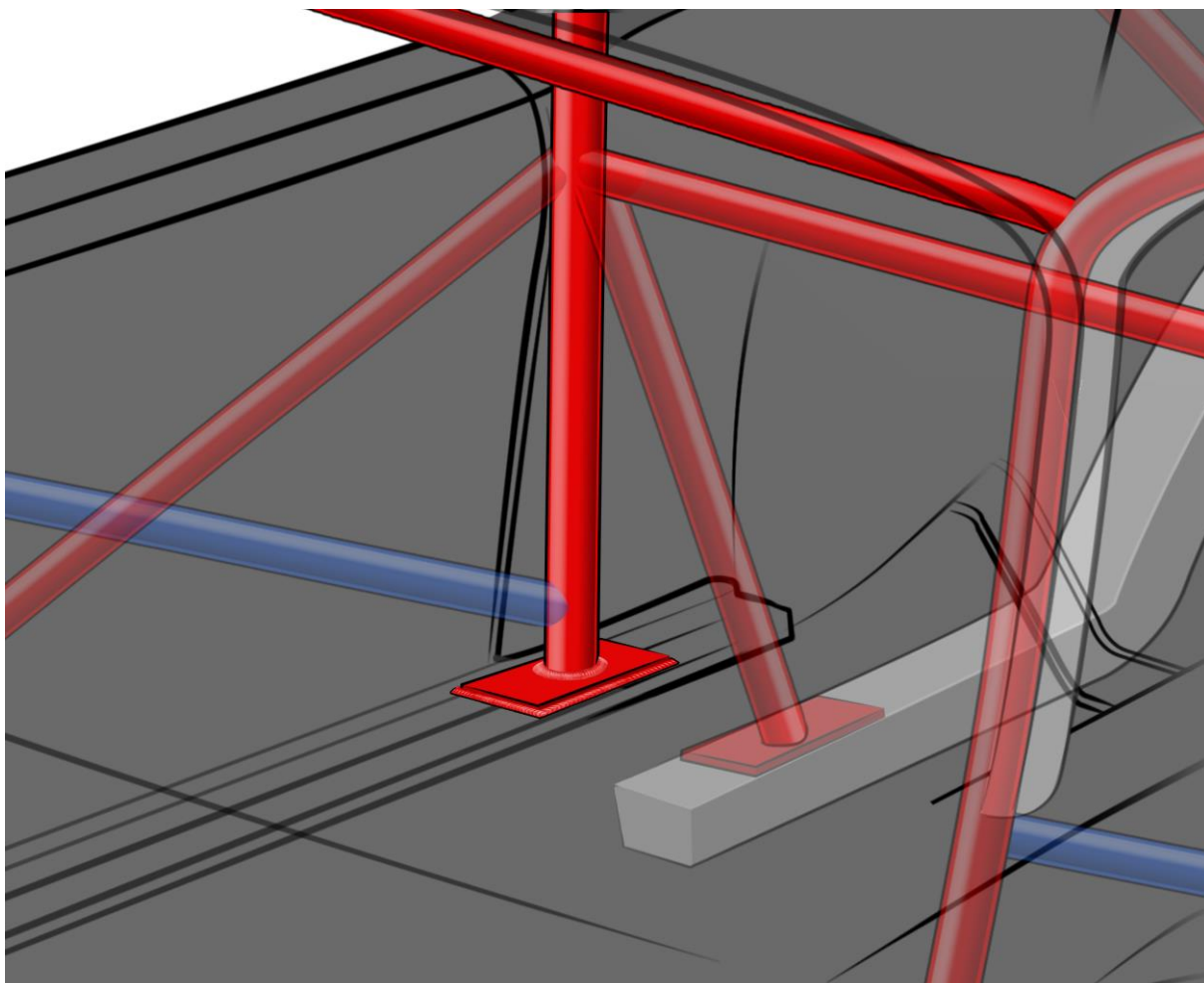
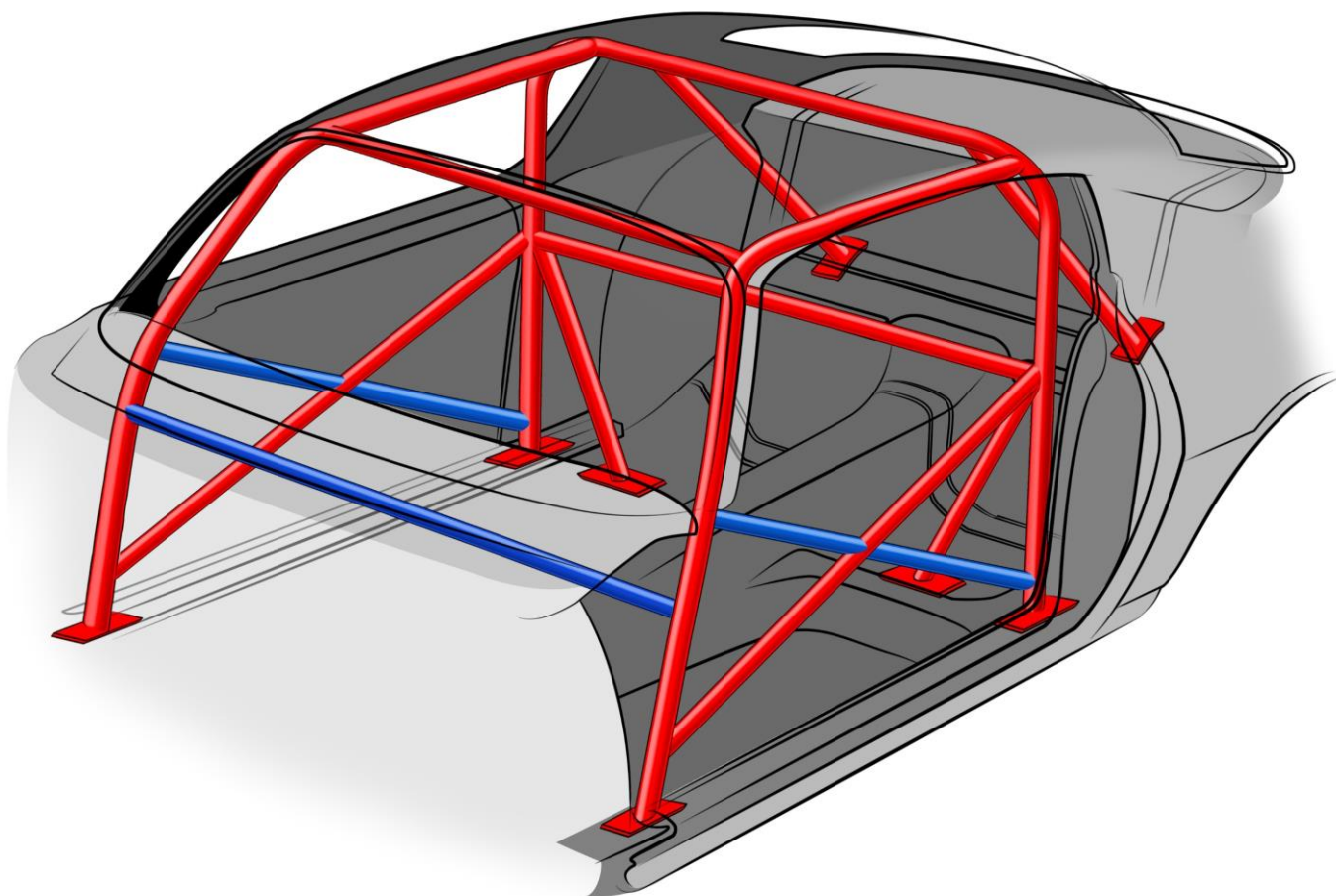
11.7. Rördimensioner

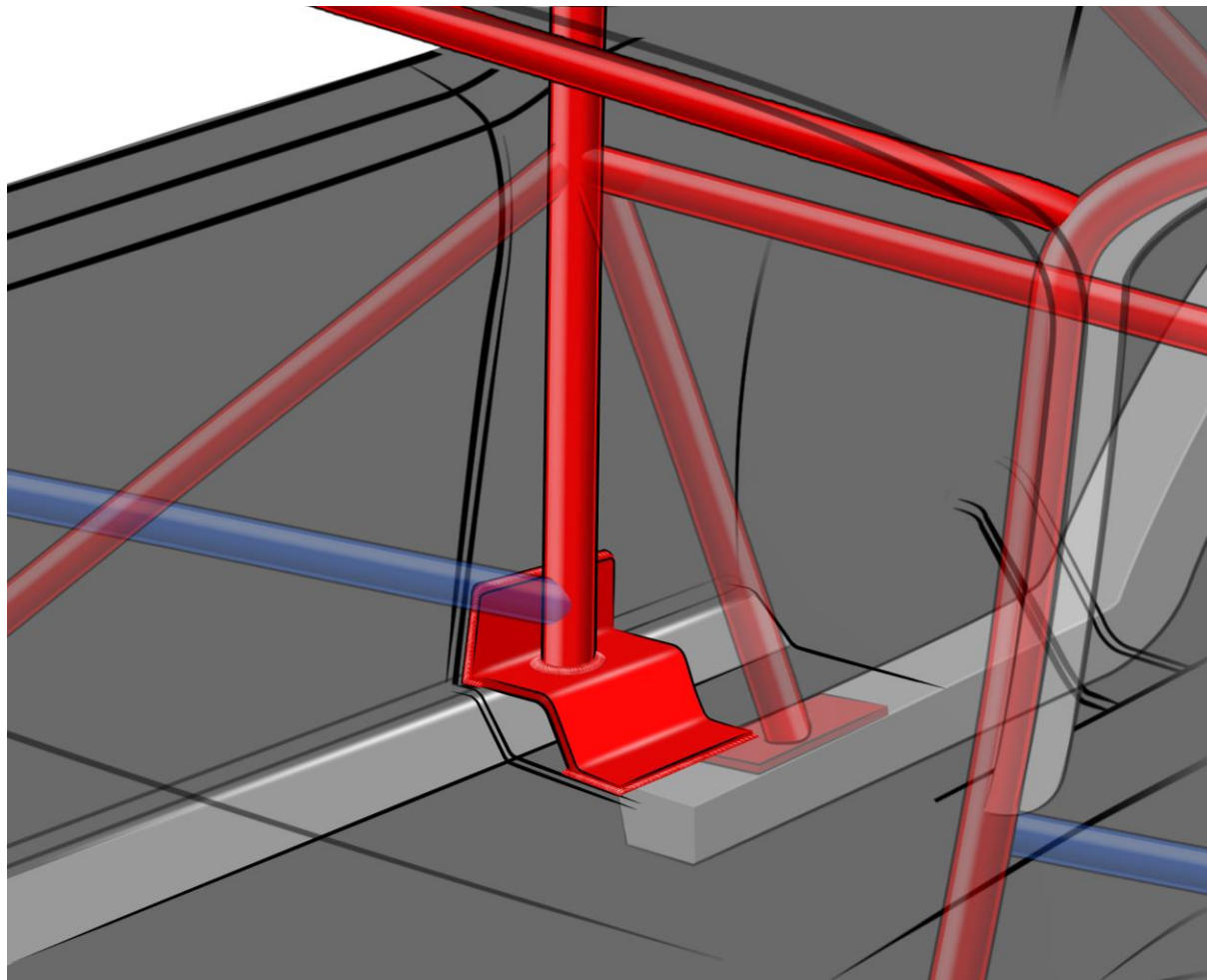
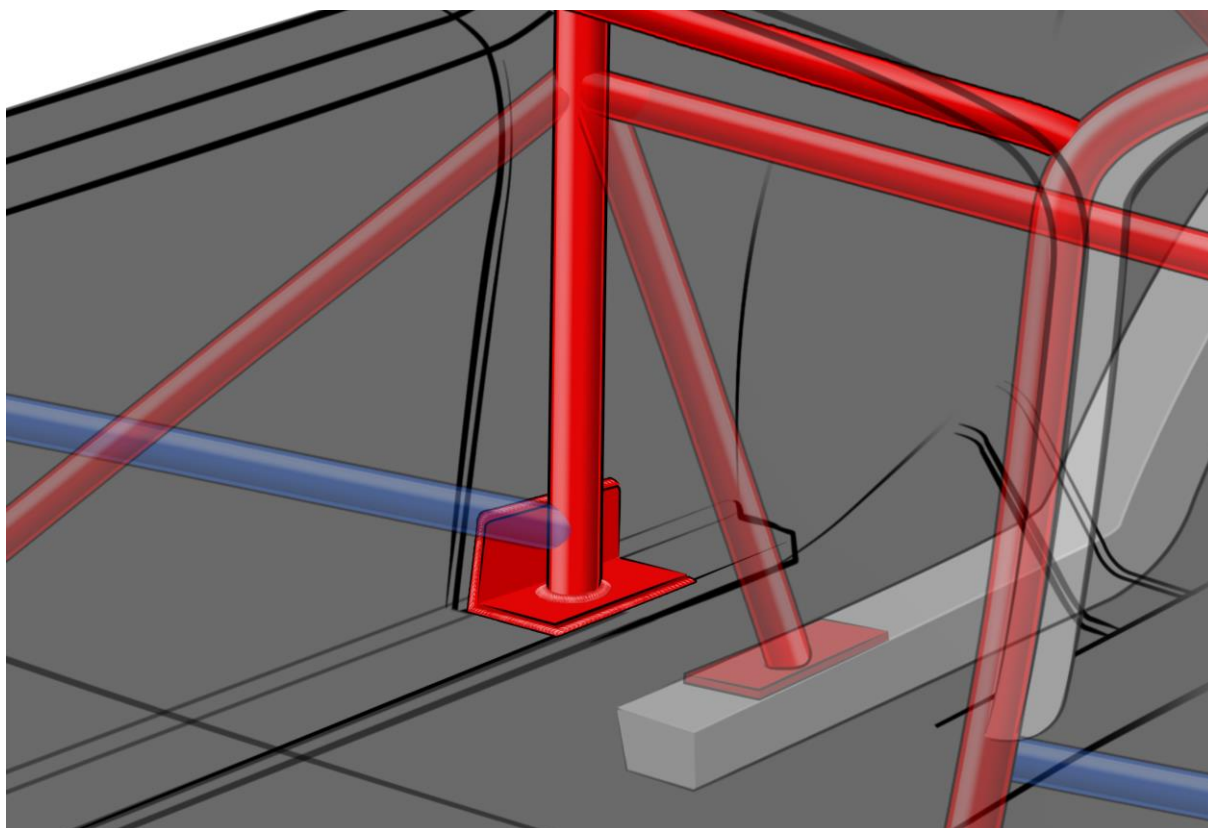
Rör	Ytterdiameter	Godstjocklek chrome moly/Docol R8	Godstjocklek stål
1	42 mm (1 5/8 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
2	38 mm (1 1/2 tum)	0,058 tum	3,00 mm (0,118 tum)
3	32 mm (1 1/4 tum)	0,065 tum	3,00 mm (0,118 tum)
4	32 mm (1 1/4 tum)	0,058 tum	3,00 mm (0,118 tum)
5	42 mm (1 5/8 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
6	42 mm (1 5/8 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)
7	42 mm (1 5/8 tum)	0,083 tum	3,00 mm (0,118 tum)

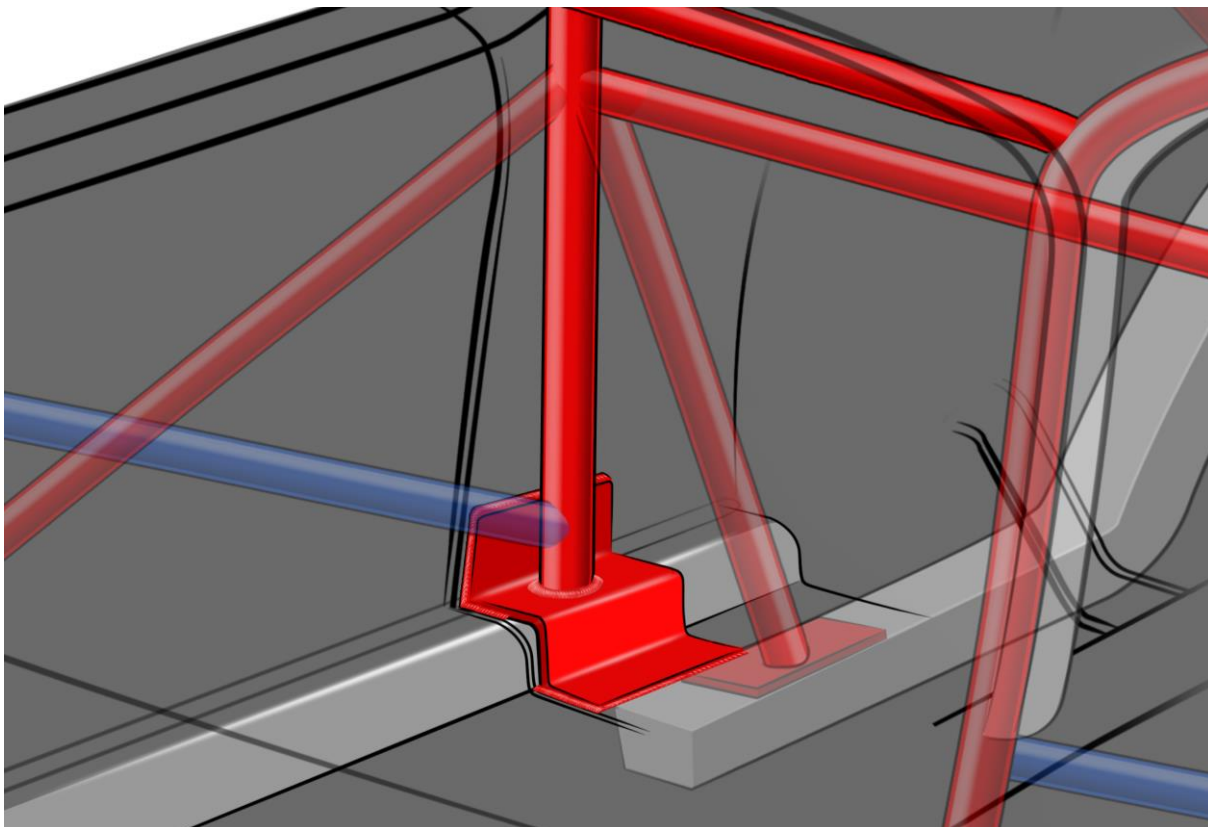
Blå rör är rekommendationer, ej krav.

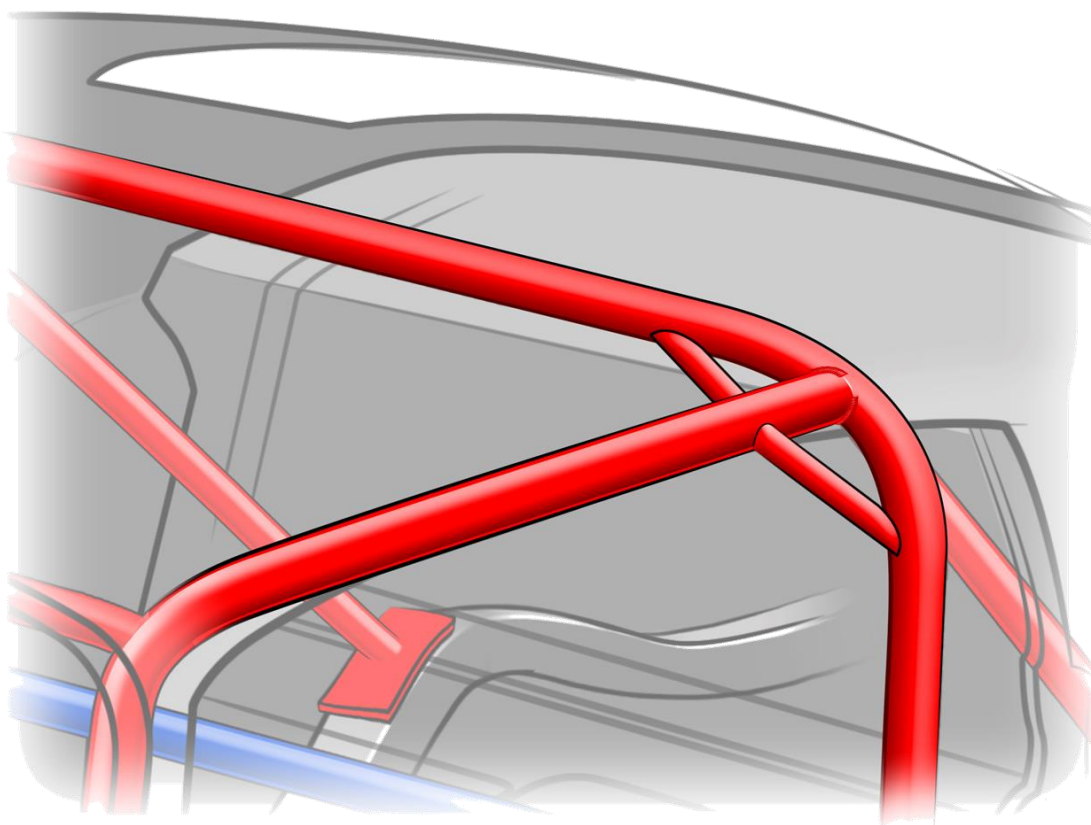
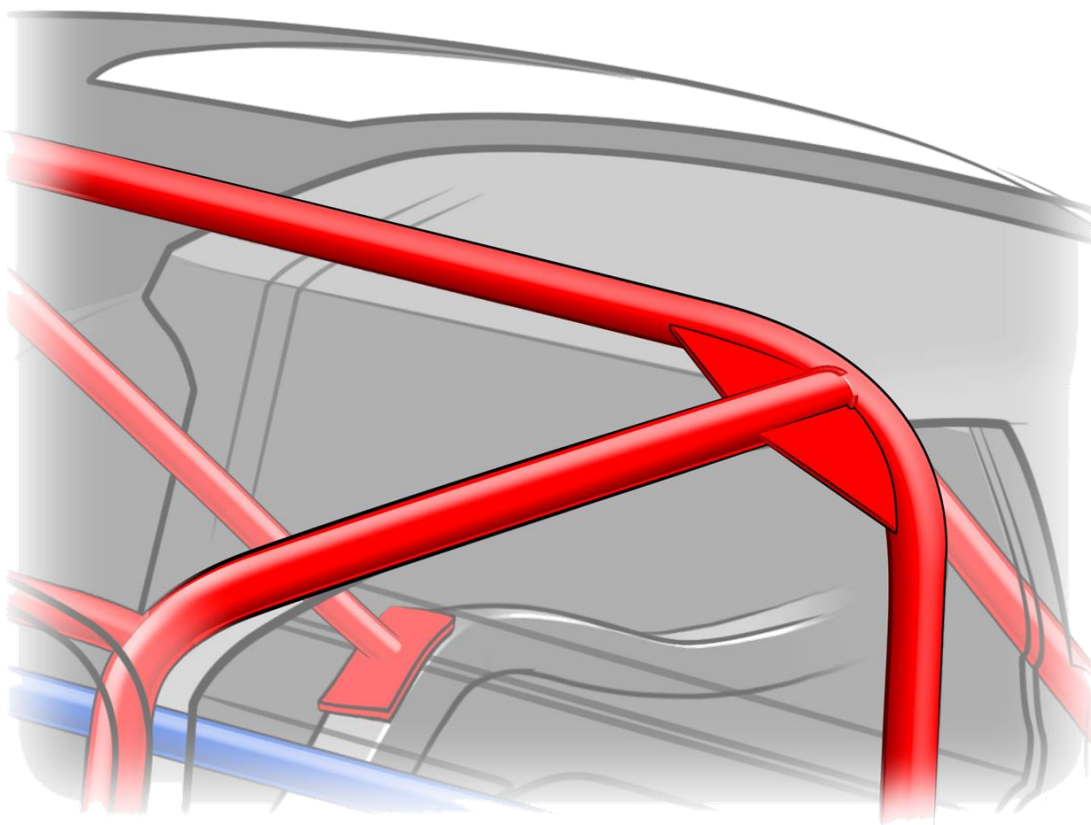












Samtliga bilder gällande skyddsbåge och skyddsbur är endast till som exempel. Vid nykonstruktion och ombyggnad så kontakta ALLTID chassibesiktigare!

12. Bromsskärm(ar)

På fordon med en sluthastighet över 240 km/h är minst en (1) bromsskärm obligatorisk. Vid hastigheter över 320 km/h är dubbla (2) bromsskärmar obligatorisk.

Ytterligare krav på bromsskärm kan finnas i respektive klassreglemente.

Skärm skall vara avsedd för dragracingändamål och tillverkad av erkänd bromsskärmstillverkare. Teknisk personal kan när som helst kontrollera skärmens funktion och infästning.

Hårdare krav finns och kontrolleras gällande att skärmens linor inte är slitna eller har skadade kardeler, samt vid trasiga eller smutsiga packsäckar och vid pilotskärmens och fjäderns kondition.

Skärmen skall packas om inför varje lopp oavsett om den används i loppet före. Detta för att undvika att skärmar packade kvällen före inte vecklas ut som de skall pga t.ex. fukt från kvällen/natten.

Höljet till skärmens utlösningssvajer skall vara fast och säkert fäst vid ramrör eller annan lämplig balk max 25 mm från vajerhöljets kant i den änden där utlösningshandtaget sitter. Höljet skall i andra änden vara fast och säkert fäst inom 305 mm från skärmens packsäck.

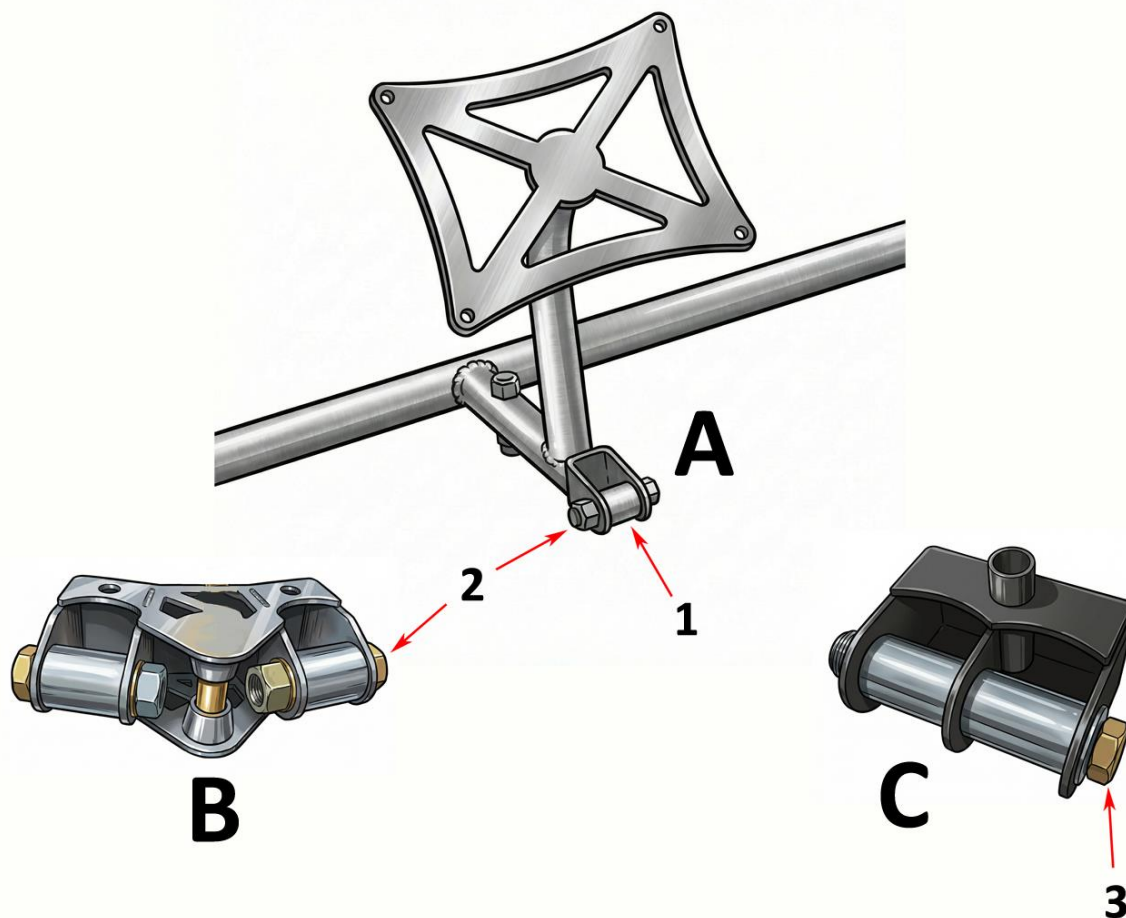


Vajerhöljets slut får under inga omständigheter ligga så nära packsäckens ögla att det riskerar att haka fast i denna vid utlösning av skärmen. Vajern skall dras på sådant sätt att innervajern inte hindras i sin rörelse.

På fordon som har metanol i kombination med överladdning, som bränsle skall skärmens packsäck och skärmens linor vara skyddade av brandhärdigt material. Detta rekommenderas på alla skärmar.

Varje skärm skall vara infäst med egen infästning i chassit. Denna/dessa infästning(ar) skall i sin tur vara väl integrerad i chassit och förvänta klara belastningen när bromsskärmen löser ut.

Sprintar med låsning av kultyp är ej tillåtna för infästning av bromsskärm. Ej heller är det tillåtet med låssprintar el. dyl. i fästskruven för skärmen. Endast skruv med mutter och hylsa med minsta diameter på 25 mm är godkänt. För fordon med dubbla bromsskärmar obligatoriskt med minst M14. För övriga fordon gäller minst M10.

**Förklaring till ovanstående bild:**

A: Enkel infästning

B: Dubbel infästning med separata bultar, minimum M10

C: Dubbel infästning med gemensam bult, minimum M14

1: Rulle minimum 25 mm i diameter

2: Minimum **M10**

3: Minimum **M14**

13. Fälgar

Eventuella navkapslar skall demonteras före besiktningspersonalens inspektion. Dessa måste dock uppvisas för besiktningspersonalen. Hjulen kontrolleras noga och besiktningspersonal tittar också efter lösa hjulbultar, spruckna fälgar och slitna eller för stora bulthål. Behörig personal kontrollerar också hjulspindlarnas kondition, lagermuttrar, saxpinnar etc. Navkapslar som "snäpps" fast är ej tillåtna i någon klass. Samtliga fordon skall vara utrustade med fälgar av biltyp med minst 12 tums diameter, såvida inte respektive klassreglemente säger annat. Lättning av fälgar är ej tillåtet. Alla hjulbultar skall sticka ut ur fälgen motsvarande minst en bultdiameter.

Endast hjulmuttrar avsedda för hjul är tillåtna. Maximal fälgbredd är 16 tum. Täckta hjulhus, kåpor, fenderskirts eller kapslar över hjulen är ej tillåtet i någon klass.

Ekerhjul för bilar är enbart tillåtna som framhjul på bilar av dragster-typ så länge itotalvikten på bilen inte överstiger 810 kg, exclusive förare.

Lättviktshjul av ekertyp skall vara försedda med stålekrar med minst 2,5 mm diameter. Ekrarna skall vara dragna i kors så att högsta strukturella styrka nås. Alla ekerhål i fälg och hjulcentrum skall användas vid ekringen.

14. Däck

Behörig personal kontrollerar fordonets däck och tittar noga avseende torrsprickor, mönsterdjup, lufttryck med mera. Alla däck tillverkade med mönster skall ha minimum 2 mm mönsterdjup. Däck avsedda för tillfällig ersättning av originaldäck, utrymmesbesparande reservdäck, däck för vagnar och kärror etc. är förbjudna.

Vid användning av slanglösa däck så måste luftventilen vara av skruvtyp och skruvad i fälgen. Ventiler med gummi-infästning är ej tillåtet.

Skruvade ventiler skall finnas på alla däcken. Både drivande och icke drivande.

14.1. Ej drivande däck

Ej drivande däck skall ha tillräcklig bärighet baserat på fordonets vikt.

Alla fordon med en slutfart över 200 km/h skall vara försedda med däck anpassade efter fordonets prestanda och/eller vara av typen frontrunners.

Motorcykeldäck av högfartstyp som frontrunners får användas av fordon med dragster-kaross eller altered-kaross.

15. Förarutrymme

15.1. Säte/säten

För bilar försedda med skyddsbåge eller skyddsbur måste stolen ha ett stöd mot de så kallade bältesröret som förhindrar att stolen kollapsar bakåt vid en olycka. Se exempel nedan.

Undantag. En stol avsedd för racing (SFI alternativt FIA godkänd) där tillverkaren inte kräver stöd så godkänns det under förutsättningen att tillverkarens monteringsanvisningar i övrigt har följts OCH infästningen i golv konstruktionen gjorts på ett vederhäftigt sätt. Det kan till exempel vara krav på att använda tillverkarens egna golvkonsoler vid montering och dessa är infästa i någon form av balkkonstruktion i golvet.



Förarsätet i samtliga fordon skall vara konstruerat, stöttat, fäst och klätt på sådant sätt att det ger fullständigt stöd åt förarens rygg och axlar vid en eventuell rullning eller kollision. Förarsätet skall vara utformat och placerat så att förarens körställning är normal.

Det skall i nederdel och bakdel stödjas av bilens ramkonstruktion eller lämplig balk. Infästning av säte med sprintar av snabblåstyp är förbjuden i samtliga klasser. Samtliga stolar ska vara klädda med flamsäkert material såvida inte annat står i respektive klassreglemente. Stolar av glasfiber-armerad plast eller aluminium (tillbehörstolar) är godkända om de är stöttade, ramförsedda samt konstruerade på ett tillfredsställande sätt.

Stolar bestående av endast ett lager glasfiber måste ha rörram av min. 12,7 mm stålrör. Stolar tillverkade av

material innehållande magnesium är ej tillåtna. Tillbehörstolar skall vara försedda med minst 609 mm högt ryggstöd. När HNRS används skall förarsätet vara anpassat för HNRS skyddsutrustningen.

15.2. Inredning

Paneler och/eller annan klädsel innehållande magnesium är förbjudet i förarutrymmet (brandväggar, hjulhus, dörrsidor, etc.). På alla fordon med slutet förarutrymme, skall detta utrymme vara helt tätt mot motorrum och fordonets undersida.

Hål/springor i torpedvägg/brandvägg/golv, oavsett storlek skall tätas med brandsäkert material. Öppningar/genomföringar för länkage, rör, slangar, kablar, etc. skall även de tätas.

15.3. Fönsternät

Samtliga fordon med öppningsbara dörrar och med krav på skyddsbur skall också ha fönsternät av bandtyp, där banden har en bredd av minst 20 mm. Nätet skall i underkant vara fäst på insidan av skyddsburens sidorör, och i överkant fäst på insidan av burens övre rör vid förarens sidofönster.

Alla fästpunkter skall vara placerade så att de inte kan komma i kontakt med marken eller förarens kropp vid en eventuell rullning, kollision eller annan oförutsedd händelse. Nätet skall vara permanent fäst i nederkant. I överkant kan fästen av bilbältestyp användas.

Nätet skall vara godkänt enligt SFI Spec. 27.1 alt FIA 8863-2013*. Fönsternät skall vara tillverkat av brandtåligt material.

Karbinhakar, slangklämmor, buntband, rep eller liknande är ej tillåtna.

Infästningsmekanismer som följer med FIA godkända nät får användas under förutsättning att deras infästning i chassie är enligt ovan beskrivet (tex så får band inte dras runt nedre burör utan måste vara fästa på insidan av röret).

Även så måste övre främre fästet vara enkelt att öppna med handskar vid behov av att evakuera bilen.

I bilar snabbare än 9.50 och har kaross i plåt, där föraren sitter väldigt långt bak i bilen i förhållande till karossens b-stolpe, där man kan bedöma att karossen i sig fyller samma funktion som ett fönsternät, är ett fönsternät inte ett krav men rekommenderat.

16. Kaross

16.1. Brandvägg

Samtliga fordon skall vara försedda med brandvägg, tillverkad av metall (se klassregler), mellan motorrum och/eller bränsletank och förarutrymme. Denna skall sträcka sig från den ena karossidan till den andra och från motor- eller bagageutrymmets översta punkt, motorhuv eller motsvarande, till dess lägsta punkt, golv och/eller belly pan. Brandväggen skall utgöra ett flamsäkert "skott" mellan motorrummet och/eller bränsletanken och förarutrymmet. Alla hål skall tätas med metall. Minimitjocklek 0,8 mm aluminium eller 0,6 mm stålplåt.

Material innehållande magnesium är ej tillåtet.

16.2. Golv

Samtliga fordon skall vara försedda med ett golv. Fordon utan golv skall vara försedda med en durk som är tillverkad av aluminium eller stålplåt och som skall sträcka sig över förarutrymmets hela bredd och längd till och med bakkant av förarsätet. Fordon utrustade med golv eller durk av glasfiber eller annat krossbart material (exempelvis Corvette med flera) skall vara försedda med ett extra golv tillverkat av metall. Fordon med glasfibergolv skall vara försedda med det antal tvärbalkar som krävs för montering av förarstol och säkerhetsbälte/sele. Balkarna skall vara tillverkade av fyrkantströr med måtten 50 x 50 x 2,5 mm och placeras mellan ramskenorna.

Durk eller innergolv som täcker motor eller förarutrymme skall vara försedda med dräneringshål så att vätskor och liknande inte kan ansamlas och utgöra en brandfara. Minimimaterial i golv eller durk är 0,8 mm aluminium 3033 eller 0,6 mm stålplåt. Golv på passagerarsidan av kompositmaterial är tillåtet. Material innehållande magnesium är ej tillåtet.

16.3. Motorhuv

Förgasarinloppen måste vara skyddade av luftfilter eller liknande. Om förgasare sticker upp genom motorhuvens skall den vara försedd med flamskydd eller trattar som täcker översida, baksida och sidor för att förhindra att bränsle sugas upp av fartvinden och sprutar över föraren.

Förgasarscoop med en maximal höjd av 279 mm är tillåtna när så anges i klassreglemente. På fordon med hel kaross, mäts höjden från motorhuvens plana originalyta. För fordon med öppen kaross, mäts höjden från förgasarens övre packningsyta. Endast ett luftinsläpp tillåts. Inga sensorer, elkablar, slangar eller dylikt får finnas inuti scoopet.

16.4. Fordon med standardkaross

16.4.1. Reklam på tävlingsekipage

Om ett specifikt område skall vara reserverat för reklam på tävlingsekipaget skall detta område definieras i Arrangörens inbjudan.

16.4.2. Vindruta/rutor, fordon med standardkaross

Vindruta och/eller sidorutor, där sådana krävs i klassreglementet, skall vara av säkerhetsglas (härdat eller laminerat). Vindruta/sidoruta, där så krävs i klassreglemente. Rutor skall vara stängda under körning på banan.

Rutor av Polycarbonat (t.ex. Lexan) är tillåtet.

Plexiglas, PST och PVC är förbjudet.

16.4.3. Spoilers och vingar på fordon med hel kaross

Fast monterade. Får inte justeras under färd. Sprintar, "traktorpinnar" får inte användas för infästning. Bilar med vingjustering från fabrik tillåtet, exempelvis Porsche.

16.5. Startnummer

Tävlingsnummer som ska vara anbringande på fordonets båda sidor, samt på fram- och bakruta eller dyligt. Bokstäver och siffror ska ha en minsta höjd av 120 mm samt minst 20 mm breda samt god läsbarhet för tidtagningspersonalen. Tävlingsnumret bör vara svart på ljus botten alternativt vitt på mörk botten. Tävlingsledningen avgör alltid om tävlingsnumrets form och färg är godtagbart.

17. Säkerhetsdekal



Huvudströmbrytare

Skall sitta så att den tydligt indikerar var brytaren sitter på bilen.



NOS

En på varje sida av bilen.



E85/Metanol

Ingen bestämd placering men skall gå att se tydligt av säkerhets personalen.



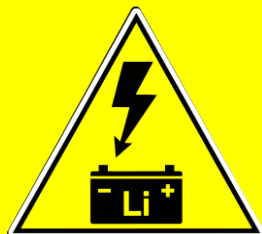
Tryckkärl

En på varje sida av bilen. Notera att tryckluft, släcksystem, NOS etc. är alla att betrakta som tryckkärl och kräver därmed denna dekal.



Släcksystem

Om det finns en extern utlösare för systemet skall den indikeras med denna dekal. Ett släck-system i sig är inte anledning för denna dekal.



Litiumbatteri

Skall placeras så att säkerhetspersonalen förstår var i bilen batteriet sitter.



Metanol

Ingen bestämd placering men skall gå att se tydligt av säkerhets personalen.

18. Elsystem

18.1. Batteri

Våtcells-batterier, inklusive gel-batterier: De får INTE placeras i förarutrymmet. Batterier skall vara fast monterade på ett säkert sätt. Brandvägg av 0,6 mm stålplåt eller 0,8 mm aluminiumplåt krävs alternativt kan batteriet placeras i en tät batteribox, tillverkad av 0,6 mm stålplåt eller 0,8 mm aluminiumplåt. Om tätad box används istället för brandvägg, så får boxen inte användas som batterifäste. Ett separat fäste måste finnas inne i boxen. Boxen måste vara ventilerad utanför karossen. Batterifästen av metall är obligatoriskt.

Detta gäller ej om batteriets placering och fästen är original från biltillverkaren.

Torrcells-batterier: De FÅR placeras i förarutrymmet och kräver EJ speciell inneslutning. Batteriet skall vara väl förankrat i chassiet eller golv. Batteriets poler måste vara skyddade av någon form av isolering för att förhindra kortslutning.

Litiumbaserade batterier: De kan med fördel placeras lätt åtkomligt i förarutrymmet. Ett litiumbatteri MÅSTE sitta i någon form av snabbfäste, både själva batteriet och batteripoler, så att räddningspersonal enkelt kan finna samt demontera batteriet i händelse av en olycka.

Exempel på fäste kan vara en bygel med ett enkelt öppningsbart lås (stor vingmutter, spänne eller liknande). Bygeln själv måste vara säkert förankrad i chassiet eller golv. Kontakta Nitroz chassiebesiktigare för en dialog om hur ett lämpligt fäste kan utformas.

Batteriets poler måste vara skyddade av någon form av isolering för att förhindra kortslutning.

Bilen måste ha en speciell dekal som informerar om att det sitter litiumbatteri i bilen.

Oavsett batterityp, fordonet får ha maximalt två batterier med en gemensam högsta vikt av 70 kg.

18.2. Tändning

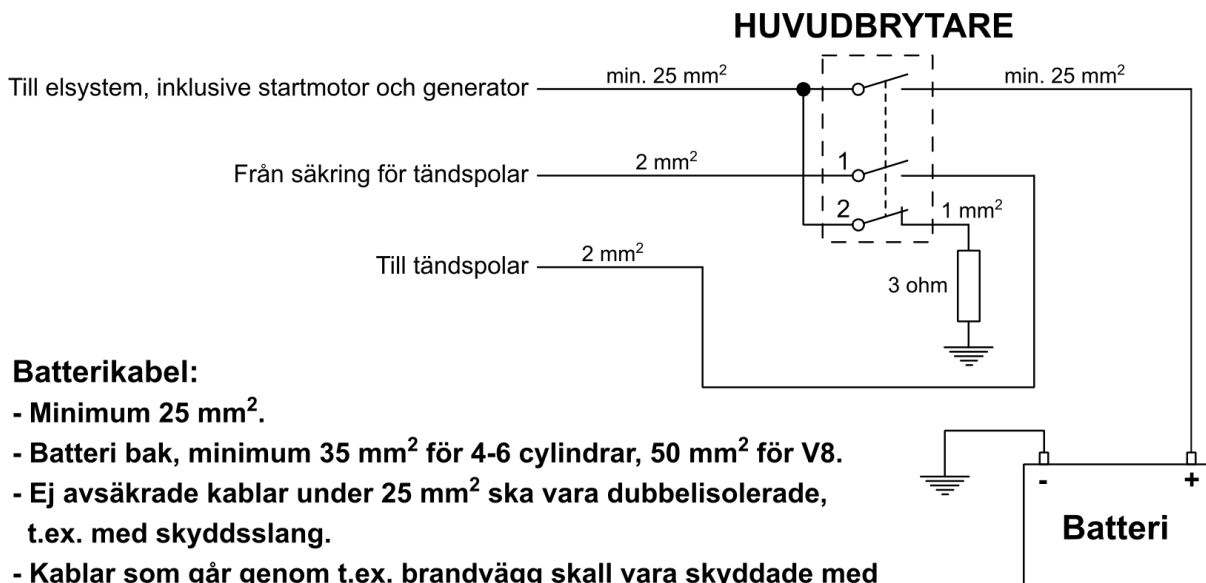
Samtliga fordon skall vara försedda med en brytare för tändningen med klart definierbara lägen för AV (off) och PÅ (on). Brytare skall nås av föraren när denne är fastspänd i förarstolen.

18.3. Huvudbrytare, ström

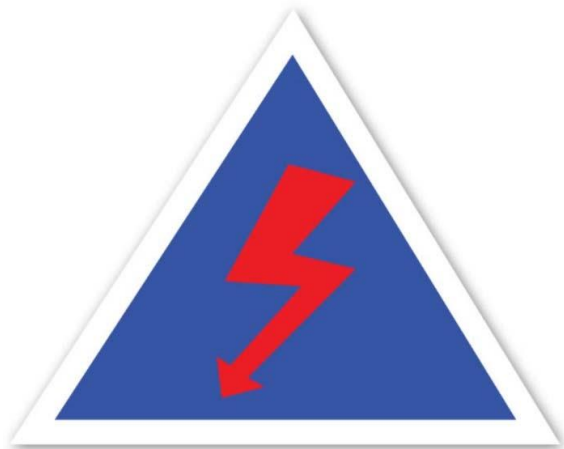
En (1) huvudströmbrytare är obligatoriskt om batteriet är flyttat från originalplaceringen samt enligt respektive klassreglemente och rekommenderas för alla fordon utrustade med ett eller flera batterier. En strömbrytare skall vara monterad i bilens bakersta del så att den är lätt åtkomlig från bilens utsida. Brytaren skall bryta alla elektriska funktioner inklusive magnettdändning. Motorstyrning får vara förbikopplad men skall vara avsäkrad, se bild nedan.

Elektronisk brytare som möter FIAs krav på huvudbrytare får användas. Exempel är brytare från Cartek, Ecumaster, Armtech mfl. Många av dessa bryter minus och inte plus och detta är då alltså tillåtet under förutsättning att brytaren är monterad enligt tillverkarens anvisningar.

Inkoppling av mekanisk huvudströmbrytare



Brytaren skall ha tydligt definierade och märkta lägen, AV (off) och PÅ (on). Om brytaren är tryckdrag-brytare, skall AV vara när brytaren trycks IN, resp. kopplas PÅ när brytaren dras UT. Brytaren skall alltid märkas, se bild nedan.



18.4. Huvudbrytare, lustgas

Samtliga fordon med ett aktivt lustgassystem måste ha en enskild fysisk huvudbrytare för att aktivera och avaktivera alla funktioner i lustgassystemet.

18.5. Bakljus

Vid körning i mörker måste det finnas fungerande rött bakljus. Blixtljus, blinkljus eller starka lampor, som kan störa och distrahera andra förare är förbjudna.

Alla övriga ljusemitterande eller ljusmottagande anordningar (laser, infraröd, ljusavkännare etc.) är förbjudna förutom vid användning för loggning.

19. Hjälpmedel

19.1. Dator – definition

En dator definieras som en enhet (elektriskt, mekaniskt, pneumatiskt, hydrauliskt eller optisk etc.) som påverkar någon funktion eller styr någon process i fordonet som ett resultat av mätresultat eller -värde från givare/sensor eller annan form av data från fordonet in till datorn.

Återgivning, överföring eller återsändning av insamlad eller bearbetad information till annan plats utanför fordonet i realtid är förbjuden. Se även klassregler för begränsningar.

19.2. Datainsamlare

Datainsamlaren får inte aktiveras av startgran, radiosändare, laser, gps, motståndares fordon eller annan utomstående signal eller kommunikation.

Någon enhet (elektrisk, mekanisk, pneumatisk, hydraulisk eller optisk etc.) annat än originalutrustning, som hjälper till att fastställa banposition/tidtagning för eget eller motståndares fordon är förbjudet.

Givare/sensor i form av s.k. "femte hjul" är inte tillåtet.

Återgivning, överföring eller återsändning av insamlad eller bearbetad information till annan plats utanför fordonet i realtid är förbjuden. Se även klassregler för begränsningar.

19.3. Traction control

Traction control är tillåtet.

20. Brandsläckningssystem

Obligatoriskt i besiktningintervall ST1. Rekommenderas i övriga klasser.

Notera att det kan vara ett krav i en arrangörs klassreglemente.

21. Varmkörning

Vid all varmkörning med roterande hjul skall fordonet vara uppställda på fasta stativ, t ex pallbockar eller särskilt konstruerat stöd, så att de roterande hjulen inte kan ha kontakt med marken. OBS! Tänk på att slicks ändrar form med varvtal. Förare/mechaniker skall sitta på förarplatsen beredd att ingripa under varmkörningen.

22. Vagnbok

Nitroz Motorsport använder sig av vagnbok. Kontakta besiktingspersonal för information.