

31.01.2024

Kinnitanud:

LAF tehnikakomitee esimees Raimonds Elbakjans

LAF ringrajakomitee esimees Jānis Ducmanis

V1600 võidusõiduautod

TEHNILISED TINGIMUSED

(aastad 2024 kuni 2026)

1. SÕIDUKID – Esisilla kohal asuva mootoriga suureeria turismiautod, mida on toodetud autotehases vähemalt 2500 ühesugust autot 12 järjestikuse kuu jooksul ja millel on vähemalt neli istekohta vastavalt turismiautode (Rühm A) tingimustele. Sõidukil peab olema LAF-i (Läti Autosportdi Liit), FIA (Rahvusvaheline Autoliit) või mõne muu autospordiliidu poolt väljastatud tehniline pass. Autol on lubatud vahetada mudelkonna siseselt mootorit tingimusel, et ka muud sellega seotud sõlmed vastavad konkreetsele mootorile.

2. LUBATUD VÕI KOHUSTUSLIKUD MUUDATUSED, TINGIMUSED JA SELGITUSED

2.1. STANDARD – tehase või muu analoogse tootja poolt valmistatud või toodetud osa või komponent, vastavalt valmistatava detaili parameetritele, ilma mehaaniliste, keemiliste, kuumus- või muude tööstlusteta. Kõigi osade puhul, mida kasutatakse mõistega standard, peab juht tehnilise komisjoni nõudmisel suutma esitada, selgitada ja tõendada tootjat, originaalvastavust ja detaili päritolu.

2.2. EI OLE PIIRATUD – osa või komponenti võib mis tahes viisil muuta või asendada. Osade materjali, kuju ja arvu osas ei ole piiranguid, välja arvatud käesoleva määruse artiklis 3 nimetatud osad ja komponendid. Seda osa on võimalik ka eemaldada, kui see ei ole vastuolus turvareeglitega. Kõikidele osadele või toimingutele, millele ei kehti termin "ei ole piiratud", kehtib termin "standard" või "pole lubatud". Kõik muudatused, mida ei ole käesolevates tehnilistes eeskirjades väljendatud, on keelatud.

2.3. Igas sõidukis võib mutreid või polte asendada mis tahes muu mutri või poldiga, eeldusel, et need on valmistatud sama rühma materjalidest ja on sama läbimõõduga või suuremad.

2.4. Sõiduki miinimumkaal koos juhi ja tema kohustusliku varustuse, tehniliste vedelike ja vähemalt 3 liitri kütusega määratakse kindlaks konkreetse mootori töömahu koefitsiendiga, mis tuleb korrutada sõiduki mootori võimsusega hobujõududes (saadakse kontrollmõõtmise tegemisel dünostendil, mis on märgitud konkreetse võistlusaasta reglemendis). Näited ja koefitsiendid on toodud allpool:

| Mootori töömaht | Kohaldatav koefitsient |
|-----------------------------|------------------------|
| 1351 - 1399 cm ³ | 8,65 |
| 1400 - 1499 cm ³ | 8,75 |
| 1500 - 1600 cm ³ | 8,85 |

Hobujõudude (hj) arvutamiseks kasutatakse hobujõu meetrilist koefitsienti 1,36.

Näide: Suzuki Swift 1,6 (mootori töömaht: 1586 cm³, võimsus 92 kW, rakendatav koefitsient 8,85)
92 kW x 1,36 = 125,12 hj
125,12 hj x 8,85 (koefitsient) = 1107,312 kg (määratud minimaalne sõiduki kaal, sealhulgas juht koos täieliku kohustusliku varustusega).

Kaaluarvutuse tulemus ümardatakse nii, et tulemus on ilma komakohtadeta. Näide: 1107,312 kg ümardatakse 1107 kg-ks (0,49-ni ümardatakse alla, alates 0,50 ümardatakse üles).

2.5. Tagaveoliste autode puhul lisandub nimimassile lisakaal 50 kg (võimsus x koefitsient + 50 kg)

2.6. Rohkem kui 5 edasikäiguga autodele määratakse lisakaal 30 kg (võimsus x koefitsient + 30 kg)

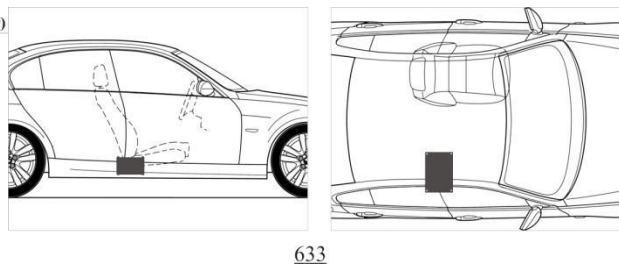
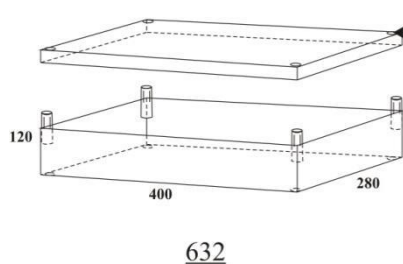
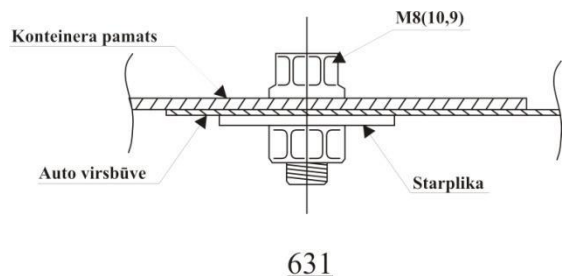
2.7. Tagaveoliste autode puhul, millel on rohkem kui 5 edasikäiku, on käesolevate reeglite punktides 2.5 ja 2.6 nimetatud lisakaal kumulatiivne.

2.8. Sõidukite miinimumkaalu tuleb järgida kogu võistluse vältel. Sõiduki kaalu on lubatud tõsta ühe või mitme ballasti lisamisega tingimusel, et need on jäigad homogeensed tööriistadega kinnitatud plokid, mis asetatakse nähtavale kohale kere või pagasiruumi põrandal. Ballast kinnitatakse kere/šassii külge vähemalt 8 mm läbimõõduga klassi 8.8 poltide ja seibidega, nagu on näidatud joonisel nr 631. Iga konkreetse olukorra ja sellele vastavuse otsustab võistluste tehniline komisjon.

2.9. Kere/šassii ja seibi minimaalne kontaktpind on 40 mm² igas kinnituspunktis.

2.10. Igale autole tuleb paigaldada täiendav kaalukonteiner, mis on kinnitatud nelja poldiga vastavalt joonisele nr 631. Konteineri plaatide paksus 2 mm, mõõdud vastavalt joonisele nr 632. Konteineri asukoht autos on näidatud joonisel nr 633. Millal ja kuidas lisaraskusi kasutada on kirjas jooksva aasta võistlusmäärustes.

2.11.



3.MATERJALID

3.1. Titaani, keraamiliste materjalide, magneesiumi või komposiit- ja kiudmaterjalide kasutamine šassii vedrustustes ja pealisehitustel on keelatud.

4. OHUTUSEESKIRJAD (Lisa J, artikkel 253)

4.1. Lisalukud – kapott ja pagasiluuk peavad olema varustatud kahe lisalukuga. Originaallukud tuleb muuta kasutuskõlbmatuks või eemaldada. Originaalhinged tuleb säilitada standardkujul.

4.2. Juhiiste – originaalne juhiiste tuleb asendada FIA homologatsiooniga sportistmega (standard 8855/1999 või 8862/2009 ja hilisem homologatsioon), millel on viis (5) ava turvavööde jaoks. FIA standardiga 8855/1999 istmete homologeering kehtib 5 aastat alates istme infosildil või -kleebisel märgitud valmistamiskuupäevast. FIA 8862/2009 ja hilisema standardiga istmete homologeering kehtib 10 aastat alates istme infosildil või -kleebisel märgitud valmistamiskuupäevast. Tootja võib seda perioodi pikendada 5 aasta võrra ja see peab olema eraldi sildiga tähistatud.

Osaleda on lubatud istmetega, mille homologeering on lõppenud vähem kui 5 aastat pärast esialgse homologeerimisperioodi lõppu; iga konkreetse juhtumi otsustab võistluse tehniline komisjon. Iste peab olema kinnitatud vähemalt nelja (4) 10.9 kvaliteediga M8 poldiga vastavalt Lisa J artiklile 253.16. Algsed istmekinnitused võib eemaldada.

4.3. Turvavööde süsteem – vastavalt FIA spordikoodeksi Lisa J artiklile 253.6.

4.4. Turvapuur – ringraja- või rallisõiduks mõeldud ja LAF-i või teise autospordiliidu poolt heaks kiidetud tootja väljastatud sertifikaadiga.

4.5. Tulekustuti/tulekustutusüsteemid – vähemalt 2 kg kustutusaine kogusega käsitsi juhitud tulekustuti, mis on paigaldatud vastavalt Lisa J artiklile 253.7. Kustuti peab olema varustatud manomeetriga ja selgelt tähistatud kontrollimise kuupäevaga. Lubatud ja soovitatav on automaatne tulekustutusüsteem vastavalt Lisa J artiklile 253.7.

4.6. Aknavõrgud – vastavalt Lisa J artiklile 253.11. Juht peab enne võistlust tehnilise ülevaatuses käigus tehnilise komisjoni nõudmisel tõestama, et juhiistmel istudes, kinnitatud turvavööde, suletud ukse ja fikseeritud aknavõrguga on juhipoelse ukse kaudu võimalik sõidukist täielikult väljuda maksimaalselt 7 sekundi jooksul ning kõrvaluksest maksimaalselt 9 sekundi jooksul.

4.7. Juhi varustus (kohustuslik):

4.7.1. Sõidukombinesoon, kiivrisukk, jalanõud, kindad, vastavalt FIA standardile 8856-2000 või 8856-2018;

4.7.2. Tulekindel aluspesu vastavalt FIA standardile 8856-2000 või 8856-2018;

4.7.3. Pea- ja kaelatoe FHR ('HANS') süsteem;

4.7.4. Kiiver - vastavalt FIA standardile (tehniline nimekiri) N.25, N.33, N.49TL.

5.MOOTOR

5.1. Lubatud on kasutada ainult konkreetse autotootja konkreetse automudeli standardmootorit maksimaalse töömahuga 1600 cm³. Töömaht ei tohi ületada rohkem kui 2,5% lubatud mootori töömahtu.

Maksimaalne surveaste – standard pluss 0,2 (näide - kui standardne surveaste on 9,5, siis maksimaalne lubatud surveaste on 9,7). Lubatud on ainult elektroonilise kütuse sissepritsega või monosissepritsega mootorid. Karburaatoriga mootorid on keelatud.

5.2. Õhufilter ja selle korpus – standard, konkreetset mootorilt. Kasutada tohib suurema vooluhulgaga (high flow) õhufiltreid, mis mahuvad algsesse õhufiltri korpusesse.

5.3. Drosselklapi korpus – standard, konkreetset mootorilt.

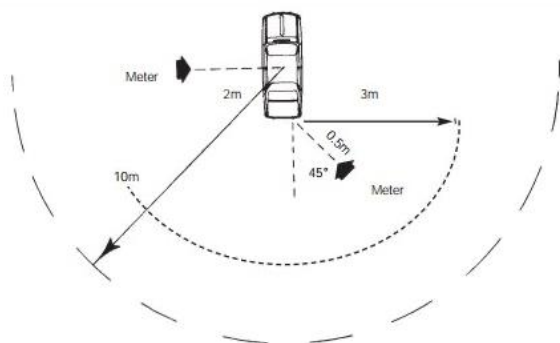
5.4. Drosselklapi ajam (kaasa arvatud klapi võll) – ei ole piiratud, kuid peab olema varustatud piisavalt tugeva vedruga sundsulgemiseks ajami rikke korral. Gaasitrossi võib varundada või asendada teisega.

5.5. Sisselaskekollektor – standard, konkreetset mootorilt.

5.6. Väljalaskekollektor – standard, konkreetset mootorilt. Võib asendada madalamale eurostandardile mõeldud kollektoriga samale mootorile ja mudeli konfiguratsioonile. Euro 2/3/4 puhul, see puudutab peale 2001. aastat toodetud autosid ja mille katalüsaator on paigaldatud väljalaskekollektorisse, võib seda muuta katalüsaatori väljalõikamisega, tingimusel, et katalüsaatorit ei asendata mõne muu elemendiga, välja arvatud juhul kui standard katalüüsmuundur on asendatud sportkatalüsaatoriga.

5.7 Summuti on vaba, kuid peab mahtuma kere gabariitidesse. Summuti ava ei tohi asuda sügavamal kui 100 mm auto tagumisest perimeetrist. Kui võistlusel (rajal) ei ole seatud teisi piiranguid, on lubatud müratase 97 dB(A) 4500 p/min (maksimaalselt +3dB) (või vastavalt võistluse reeglitele), mõõdetud vastavalt müra mõõtmismeetodile (pilt nr 571). Reguleeritavad väljalaskesüsteemid on keelatud, kui auto on algupäraselt sellise varustatud, tuleb süsteem välja lülitada.

Joonis nr 571



5.8. Mootoriplokk – standard, lubatud silindrite töötlemine remontmõõtmete piires.

5.9. Plokikaas – standard, konkreetset mootorilt.

5.10. Silindripea tihend – standard.

5.11. Väntvõll – standard, konkreetset mootorilt. Remontmõõtmete piires on lubatud ainult kaela lihvimine.

5.12. Kepsud – standard, konkreetset mootorilt.

5.13. Kolvid, kolvirõngad, kolvisõrmed – standard, konkreetset mootorilt, arvestades tootja poolt lubatud remontmõõtmel.

5.14. Nukkvõll(id) – standard, konkreetset mootorilt.

5.15. Nukkvõlli ajam(id) – standard, konkreetset mootorilt.

5.16. Rihmad ja ketid – kui originaalmootor on varustatud automaatsete rihmade (või kettide) pingutitega, on lubatud need mehaanilise seadme abil kindlasse asendisse fikseerida.

5.17. Klapid ja nende ajamosad – klapid ja nende ajamosad peavad olema standardsed, konkreetse mootori originaalvarustusest. Klapipesa materjal - standard, kuid nende töötlemine on lubatud.

5.18. Õlisüsteem – õlipump, standard. Karterisse on lubatud keevitada vaheseinu. Mootori määrimissüsteemi karteris on lubatud paigaldada deflektoreid. Õliradiaatorid ja nende ühendused ei ole piiratud, eeldusel, et need ei muuda kere kuju ja asuvad kere sees.

5.19. Süütesüsteem – standard, konkreetset mootorit.

5.20. Jahutussüsteem – standard. Voolikud on VABAD. Termostaadi võib eemaldada. Süsteemi tohib täita ainult veega. Lisandite kasutamine on lubatud. Süsteemi tühjendamise raskuste tõttu võib süsteemi jääda väike kogus mittekülmuvat jahutusvedelikku. Lubatud külmumistemperatuur kuni - 5°C.

5.21. Mootori plommimine – mootori plokikaant peab olema võimalik mootoriploki külge plommida viisil, mis välistab selle avamise plommi eemaldamata (vähemalt 1,5 mm auk traadi ja plommi jaoks). Tehniline komisjon otsustab plommimise vajaduse igal üksikjuhul eraldi. Honda mootorit tuleb ka drosselklapikoja korpus ühendada piirajaga sellisel moel, et piiraja vahetamine/käsitlemine/muutmine ei oleks võimalik plommi eemaldamata (vähemalt 1,5 mm auk traadi ja plommi jaoks).

5.22. Mootori kinnitused – pole piiratud. Mootori ja käigukasti asukohta ei tohi muuta.

6.JÕUÜLEKANNE

6.1. Käigukast – lubatud on ainult sellised käigukastid, mis on homologeeritud vähemalt 2500 seeriatootmises olnud autoga Käigulülituste juhtimine on vaba. Uue käigulülitusmehhanismi paigaldamiseks tehtud muutused auto keres on lubatud tingimusel, et need ei ole vastuolus käesoleva eeskirja muude lõigetega. Käiguvahetus peab olema mehaaniline. Käiguvahetuse skeem on standardne. Käigukangi paigutus on vaba. Käigukasti kinnitused võib asendada, olenemata nende materjalist, eeldusel, et käigukasti asend ei muutu. Ülekandearvud (peaülekanne ja käiguülekanne) peavad olema standardsed, olenevalt auto mudelist ja mootori konfiguratsioonist. Tagurpidikäik peab olema kogu aeg saadaval ja piloot peab saama selle sisse lülitada, kui istub oma istmel ja turvavööd on kinnitatud.

6.2. Hooratas – standard, konkreetset mootorit; hoorata omaduste muutmine on keelatud.

6.3. Sidur – Siduriketas on vaba, kuid ketaste arv peab olema sama mis originaalis. Siduri vabastus mehhanism ei ole piiratud. Surveplaadi välisläbimõõt võib olla väiksem kui originaal, kuid mitte suurem. Siduri juhtimissüsteem ei ole piiratud. Siduri survelaagri juhtpuks ei ole piiratud.

6.4. Peaülekanne – peaülekanne hammasrattad ja nende ülekannearvud vastavalt konkreetsele mudelile ja mootori konfiguratsioonile.

6.5. Diferentsiaal – lubatud on sellised diferentsiaalid, mis on homologeeritud vähemalt 2500 seeriatootmises olnud autoga. Piiratud libisemisega diferentsiaal on keelatud. Piiratud libisemisega diferentsiaal – mis tahes süsteem, mis töötab mehaanilise, hüdraulilise, viskoosse või elektrilise abiga. Algne rataste libisemise kontrollsüsteem tuleb juhtploki demonteerimisega kasutuskõlbmatuks muuta.

6.6. Veovõllid – standard. Kardan käigukasti ja diferentsiaali vahel – standard.

6.7. Jõuülekanne plommimine – käigukasti ja peadiferentsiaali korpust peab olema võimalik plommida, et vältida nende avamist (vähemalt 1,5 mm auk traadi ja plommi jaoks). Tehniline komisjon teeb otsuse iga üksikjuhtumi korral eraldi.

7.VEDRUSTUS

7.1. Vedrustus – standard, ühendusmaterjalid võivad originaalist erineda (näiteks kõvemad puksid, alumiinium). Algseid vedrustuse komponente ei tohi muuta. Roolivardad, rooliliigendid ja nende ühendusdetailid - standard. Ülemised ühendused esivedrustuse "MacPherson"-tüüpi osadele - standard. Kere modifikatsioonid ei ole lubatud. Kui algupärane MacPherson vedrupüstmik on kinnitatud käänmikule poltidega, siis on lubatud nende poltide abil reguleerida esisilla geomeetriat. Tagavedrustuse rataste kaldenurka ja geomeetriat on lubatud reguleerida metallist reguleerimisplaatide abil.

7.2. Rooliseade – standard. Rool ei ole piiratud. Vargusvastased süsteemid, näiteks roolilukustussüsteem, tuleb eemaldada.

7.3. Roolivõimendi – pole piiratud.

7.4. Stabilisaatorvarvad – stabilisaatorvarvad ja nende kinnituskonstruktsioonid – standard, stabilisaatorvarvade liigendid – standard. Stabilisaatorvarda võib eemaldada.

7.5. Rataste vaheflantsid – flantside kasutamine ei ole piiratud; flantside maksimaalne lubatud laius on 25 mm.

7.6. Rattalaagrid – standard.

7.7. Vedrud:

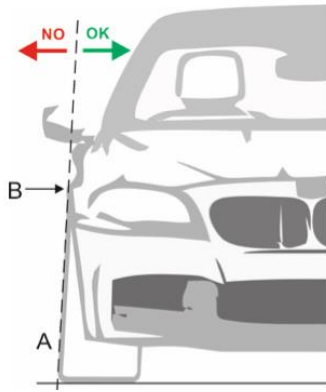
a) Keerdvedrud – keerdvedrud ei ole piiratud, eeldusel, et nende paigaldusviis vastab konkreetse automudeli jaoks ette nähtud standardtoodangule. Keelatud on vedrude kinnituskohtade muutmine.

b) Väändvedrud – väändvedrudega sõiduki sillale tohib lisada keerdvedrud, tingimusel, et need paiknevad kontsentriselt ümber amortisaatori.

7.8. Amortisaatorid – lubatud on kasutada coilover tüüpi amortisaatoreid, tingimusel, et neil on ainult ülemine reguleerimine, mis võimaldab reguleerida amortisaatori tagasilööki ja muuta auto kõrgust. Kõik muud tüüpi reguleeritavad amortisaatorid on keelatud.

8.VELJED JA REHVID

8.1. Ratas – ratta maksimaalsed lubatud mõõtmed (velg + flants) on 7" x 15". Velje välis- ja sisekülje läbimõõt peab olema identne, lubatud kõrvalekaldega +/- 1,5 mm. Muudes aspektides ei ole veljed piiratud, tingimusel, et need on valmistatud metallist ja on terviklikud. Eemaldatavad kinnituspoldid võib asendada statsionaarsete kinnituspoltide ja mutritega nii, et kinnituspunktide arv ja keermestatud osade läbimõõt ei muutu. Poldid ja mutrid ei tohi ulatuda velje välisserva tasapinnast kaugemale. Ratta ülemine osa (velg + flants + rehvi) peab vertikaalselt mõõdetuna olema autokerega kaetud (vt joonis nr 810). Keelatud on kasutada vahtu või mis tahes muud süsteemi, mis võimaldab autol liikuda ilma õhuta rehvides. Rõhu reguleerimise süsteemid on keelatud.
Joonis 810



8.2. Varuratas – varuratta paigaldamine autosse on keelatud.

8.3. Rehvid – rehvide mudel ja suurus on piiratud (mono) vastavalt jooksva võistlusaasta reeglitele. Rehvi igasugune mehaaniline või keemiline töötlemine on keelatud. Rehvisoojendid on keelatud.

8.4. Ühe velje minimaalne kaal on 5kg.

9.KLIIRENS

9.1. Auto kliirensit on lubatud muuta. Kui auto on täisvarustuses ja juhiga, ei tohi mitte ükski auto kere, vedrustuse või väljalaskesüsteemi osa olla horisontaaltasapinnast mõõdetuna madalamal kui 60 mm maapinnast. Tehnilisel komisjonil on õigus kasutada mõõdikut/instrumenti ükskõik millisel ajahetkel sõiduki kliirensi kontrollimiseks. Mõõtmise ajal võib auto olla staatiline või liikuv.

10.PIDURID

10.1. Eesmised ja tagumised pidurisadulad ja pidurikettad/klotsid – standard, vastavalt konkreetse auto mudelile ja mootori konfiguratsioonile. Pidurikettad on vabad, tingimusel, et need on ühes tükis ja standardmõõtudes, vastavalt konkreetse auto mudelile ja mootori konfiguratsioonile. Piduriklotsid – ei ole piiratud. Algse seisupiduri võib eemaldada või asendada juhi poolt käsitletava hüdrosilindriga ilma vahesüsteemita. Kui auto oli algselt varustatud piduri vaakumvõimendi või elektrilise võimendiga, võib selle seadme lahti ühendada või eemaldada. Piduri peasilinder ja/või pedaalikarp ei ole piiratud, kuid need peavad olema valmistatud metallist, kui standardkonstruktsiooni ei järgita. Kere muudatused on lubatud tingimusel, et neil pole muud funktsiooni kui peasilindri ja/või pedaalikarbi kinnitamine. Pidurdusjõudude jaotuse reguleerimine esi- ja tagatelje vahel on lubatud ja soovitatav. Mehaaniline inertspidurdusjõu jaotussüsteem on keelatud. Mitteleblokeeruva pidurisüsteemi (ABS) kasutamine on keelatud. Kui auto oli originaalversioonis ABS-iga varustatud, tuleb see mittetoimivaks muuta (sellisel juhul peab auto olema varustatud pidurdusjõu salvestamise funktsiooniga andmesalvestajaga). Alternatiivina võib eemaldada ABS-i juhtseademe ja kõik mitteleblokeeruva pidurisüsteemi osad tingimusel, et järgitakse Lisa J artiklit 253.4. Auto on lubatud varustada õhukanalitega pidurite jahutamiseks, tingimusel, et auto kere selle tarbeks ei modifitseerita ega tekitata täiendavaid auke/avasid õhu kogumiseks. Sellise konstruktsiooni jaoks on lubatud kasutada ainult originaalavasid.

10.2. Pidurivoolikud ja -torud võib asendada sportpidurivoolikute, -torude ja nende ühendustega; asukohad ei ole määratud. Piduriketaste kaitsed võivad olla eemaldatud või deformeeritud.

11.KERE

11.1. Välimus – esi- ja tagaporitiivad on standard; nende kaarte töötlemine on lubatud tingimusel, et auto mõõtmed ei kasva. Heliisolatsioonimaterjalide ja korrosioonikaitsematerjalide eemaldamine on lubatud. Väliste dekoratiivelementide eemaldamine on lubatud. Kere kergendamine metalli eemaldamise (puurimine, lõikamine jne.) teel ei ole lubatud. Ainsad põhikonstruktsioonides lubatud mehaanilised muudatused on seotud turvapuuri ja muude süsteemide paigaldamisega.

Katuseluugiga kere kasutamisel tuleb luugiava kinni keevitada katusematerjalist mitte õhema terasplaadiga, mille keevituspunktide (kohtade) vahe on maksimaalselt 30 mm.

11.2. Kaitseraud – standard, lubatud on kasutada sama automudeli muu modifikatsiooni kaitserauda. Spoilerid (kui on) –originaalid.

11.3. Auto peab olema varustatud pukseerimissilmuste või pukseerimisaasadega ees ja taga. Need peavad olema selgelt nähtavad või tähistatud kollase, punase või oranži sümboliga (nool). Pukseerimiskonksud ei tohi auto mõõtmetest välja ulatuda.

11.4. Salong – kõrvaliste ja tagaiste/tagaistmed tuleb eemaldada. Soovitav on eemaldada kõik isolatsiooni- ja heliisolatsioonimaterjalid. Tavalised turvavööd ja vaibad tuleb eemaldada. Kaheukselise auto elektrilise tagaakna tõstuk on lubatud asendada mehaanilise või hingedega klaasiga. Lisavarustus, mis ei mõjuta sõiduki juhitavust, kuid muudab sõiduki sisemust esteetilisemaks või mugavamaks (valgustus, soojendus, raadio jne) on lubatud, tingimusel, et see ei mõjuta mitte mingil viisil, isegi kaudselt, mootori, roolisüsteemi, käigukasti, pidurdamise või juhitavuse omadusi. Kliimaseadme võib eemaldada. Tavalised kütteseadmed võib eemaldada või välja vahetada. Sõitjateruumi küttesüsteemi veevarustuse võib blokeerida, kui on olemas elektriline või sarnane klaaside udustamise vastane süsteem. Demonteerida tohib ainult põrandal olevaid kasutamata kronsteine.

11.5. Põhi – põhjakaitsete paigaldamine ei ole lubatud, välja arvatud mootori, käigukasti või muude seadmete ja süsteemide kaitsmiseks tingimusel, et neil puudub aerodünaamiline funktsioon. Pneumaatilise tungrauasüsteemi kasutamine on keelatud. Kasutamata lisavarustuse kinnitused (nt varuratas, termokaitse jne), mis asuvad šassiil/kerel, tohib eemaldada.

11.6. Aknad, peeglid ja nende mehhanismid – juhipoolsel esiklaasil peab olema vähemalt üks töökorras klaasipuhasti. Autol peab olema sisemine tahavaatepeegel. Auto peab olema varustatud konkreetse automudeli vasaku ja parema välise tahavaatepeegliga. Esiklaas peab olema mitmekihiline (Triplex tüüpi). Küljeaknad ja tagaaken peavad olema kaetud läbipaistva värvitu kaitsekilega, mille paksus ei ületa 100 mikronit, et vältida klaasikildude laialipaiskumist kokkupõrke korral. Külje- ja tagaaken võivad olla standardvarustuses toonitud, kuid klaaside täiendav toonimine on keelatud.

11.7. Uksed – standard. Esiuste viimistluspaneelid võib eemaldada, asendades need vähemalt 0,5 mm paksuste metallplaatide, vähemalt 1 mm paksuste süsinikkiust plaatide või vähemalt 2 mm paksuste muust kõvast ja mittesüttivast materjalist plaatidega. Hinged standard. Klaasi tõstemehhanismid ei ole piiratud, need võib eemaldada või kasutuskõlbmatuks muuta, kuid klaas peab jääma ülemisse asendisse lukustatuks nii, et see ei libiseks alla mistahes olukorras. Tagumiste küljeklaaside mehhanismid ei ole piiratud. Muudatused viimistluspaneelide paigalduses on lubatud.

11.8. Kapott ja pagasiluuk – standard. Kapoti ja pagasiluugi heliisolatsioonimaterjali võib eemaldada. Kapotile ei ole lubatud paigaldada aerodünaamilisi ventilatsioonitarvikuid. Hinged standard.

11.9. Armatuurlaud – standard. Selle mehaaniline töötlemine on lubatud. Pinna võib katta matistava (flock) materjaliga. Säilitada tuleb vähemalt osaline visuaalne sarnasus originaalse armatuurlauaga. Mõõteriistad ei ole piiratud, kuid nende paigaldamine ei tohi põhjustada ohtu. Originaallülitid võib asendada teiste lülititega ja paigutada neid mujale armatuurlinal või keskkonsoolil. Keelatud on paigaldada/kasutada salongis mehaanilisi õli- ja kütusemanomeetreid.

11.10. Paki- ja mootoriruum – kasutamata aku- ja varurattahoidjad tohib eemaldada.

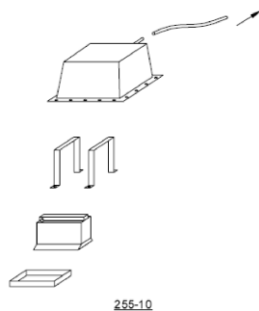
12.ELEKTRISEADMED

12.1. Peavoolukatkesti – peavoolukatkesti peab katkestama kõik elektriahelad (aku, generaator või dünamo, tuled, elektrilised juhtnupud jne) ja mootori töö. See peab olema sädemekindel mudel ja ligipääsetav nii auto seest kui väljast. Väline voolukatkesti peab asuma esiklaasi kinnituse alumises osas ning olema tähistatud noolekujulise punast värvi sümboliga sinises (valge servaga) kolmnurgas, mille iga külg on vähemalt 12 cm pikk. Juht peab ulatuma sisemise voolukatkestini, olles juhiistmel ja turvavöödega kinnitatud.

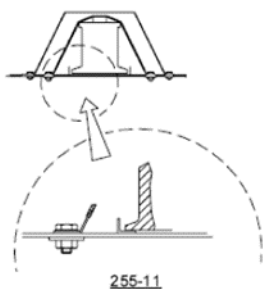
12.2. Juhtmestik – pole piiratud.

12.3. Mootori juhtplokk – 2024. aastal ei ole juhtplokk piiratud tingimusel, et see ei ole kaugjuhitav ja selle tarkvara ei ole kaugjuhtimise teel muudetav. Alates aastast 2025 on mootori juhtplokk standardne vastavalt konkreetse sõiduki mudeli ja mootori standardpakatile.

12.4. Sõiduki aku – aku/akude mark ja mahtuvus ei ole piiratud. Mootorit peab olema võimalik igal ajahetkel auto enda akut kasutades käivitada. Iga aku peab olema kindlalt kinnitatud ja kaetud, et vältida lühist või leket. Säilitada tuleb autotootja poolt määratud akude arv. Kui aku on vaja paigaldada tavapärasest erinevasse kohta, tuleb see kinnitada kere, kabiini või pagasiruumi külge metallaluse ja kahe isoleerkattega metallklambri abil, mis kinnituvad poltide ja mutritega põrandale.



Klambrid tuleb kinnitada vähemalt 10 mm läbimõõduga poltide ja 3 mm paksuste seibidega, mille katvusala teiselpool kereplekki on vähemalt 20 cm². Aku peab olema kaetud lekkekindla karbiga, mis kinnitub kerele akust sõltumatult. Kaitsekarbil peab olema tuulutussava väljaspool autosalongi (vt joonised 255-10 ja 255-11).



Kui salongi on paigaldatud kuivaku, peab see olema elektriliselt kaitstud kattega, mis katab selle täielikult. Mistahes energiat taastav süsteem, mis ei tule auto mootorist, on keelatud.

12.5. Generaator – konkreetse mootori standardkonfiguratsioon.

12.6. Valgustus – standardvalgustussüsteem peab säilima ning suutma toimida kogu võistluse vältel (välja arvatud suunatud ja kaugtuled). Esilaternate ülemised ja alumised servad tohib katta teibiga, kuid vähemalt 4 cm laiune riba, mis langeb kokku sõiduki ristteljega paralleelse tasapinnaga ja on sümmeetriline laterna keskkoha suhtes, peab jääma vabaks kogu esilaterna laiuse ulatuses. Eesmised udutuled tuleb eemaldada. Avasid võib kasutada vastavalt punktile 10.1.

12.7. Kaitsmed – pole piiratud.

12.8. Auto helisignaali – pole piiratud.

12.9. Raadioside – pole piiratud.

13.KÜTUSESÜSTEEM

13.1. Kütusesüsteem – standard, vastavalt mootori ja mudeli standardkonfiguratsioonile.

13.2. Kütusepaak – standard. Kütusepaagi tuulutuse sõefiltri ja selle juhtploki võib eemaldada. Lubatud on paigaldada täiendav kütusepaak maksimaalse mahuga 1 liiter. See ei tohi paikneda sõitjateruumis, peab olema kindlalt kinnitatud ja asuma võimalikult lähedal originaalsele kütusepaagile.

13.3. Kütusevoolikud – võib asendada sportvoolikute, -torude ja ühendustega. Kütusetorude paigaldamine ei ole reguleeritud tingimusel, et Lisa J artiklis 253.3 sätestatud nõuded on täidetud.

13.4. Kütusepumbad – standard.

13.5. Kütus – lubatud on ainult jaemüügis olev maismaatranspordikütus. Kütus peab olema kaubanduslikult saadaval olev bensiin, mis ei tohi sisaldada muid lisandeid peale originaalkoostises olevate määrdeainete. Kütus peab vastama standardile LVS EN 228: 2013 ja selle oktaanarv ei tohi ületada 99. Igasugune muu kütus (sealhulgas E85) on keelatud. Pärast kvalifikatsiooni või võistlust peab võistleja auto kütusepaagis olema minimaalselt 3 liitrit kütust.

14.SÕIDUKI VÄLIMUS

14.1. Sõidukil ei tohi olla ilmseid visuaalseid ja konstruktsioonilisi defekte (rooste, tugevalt deformeerunud kereosad, tugevalt mõranenud klaas otse vaateväljas jne), mis võiksid mingil moel mõjutada võistluse ohutust või jätta sõidukist negatiivse mulje. Autode värvimisel piiranguid ei ole, välja arvatud võistlusmääruses nimetatud nõuded. Igale autole tuleb lisada stardinumbrid, sõitja perekonnanimi, litsentsi väljastanud riigi lipp ja korraldaja poolt võistlusmäärusega ette nähtud reklaamid. Uste, kapoti, poritiibade jms kokkupuutepunktid kerega ei tohi olla üle teibitud.

15.KOKKUVÕTE

15.1. Tehnilistesse tingimustesse võidakse ebaselguste korral teha täiendusi või täpsustusi, mis kinnitatakse korraldaja poolt kirjalikult kaks nädalat enne nende jõustumist. Erandlikud täpsustamata või volitamata muudatused konkreetse auto konstruktsioonis võidakse aktsepteerida või lubada korraldajapoolse otsusega, kui need on esitatud vähemalt 30 päeva enne järgmise etapi

toimumist. Juhi kohustus on tõestada, et tema auto vastab tehnilistele tingimustele. Küsimuste korral on soovitatav konsulteerida ABC Race Clubi tehnilise komisjoniga. Lahkarvamuste korral on ülimuslik käesolevate tehniliste tingimuste lätikeelne versioon. Käesolevad eeskirjad kehtivad 1. jaanuarist 2024 kuni 31. detsembrini 2026.