

Innledning

Gatebil Racing Serien tar utgangspunkt i tidligere tiders billøp, hvor eieren av bilen kunne delta i konkurranse i helgen og bruke bilen til vanlig transport/ ferdsløp ellers i uka.

For å kunne gjennomføre dette, må det være et ønske om at regelverket for kjøring må følge paragrafene for kjøre disiplin strengere enn vi vanligvis ser i racing. Slik at karosseriskader holdes på et minimum uten at vi dermed mister spenningsmomentet og underholdingsverdien.

Det innbys til racing i 3 klasser som inndeles etter forholdet beregnet effekt og vekt.

Klasse C: 6,8 kg/hk eller mer.

Klasse B: 6,79 – 4,80 kg/hk.

Klasse A: 4,79 – 2,4 kg/hk.

Det kan kjøres separate heat når det er flere enn 12 startende i hver klasse.

1. Krav til bil

Serien er åpen for alle biler godkjent etter dette reglement, fra 2007 er kravet om registrering bortfalt. Åpne biler med kan evt. delta etter vurdering av NBF. Bilen skal til en hver tid tilfredstille bestemmelsene beskrevet i dette regelverk. Viser en bil seg å være overlegen i sin klasse forbeholder NBF seg retten til å klasse bilen opp.

2. Sikkerhetsbestemmelser

2.1. Beskyttelsesbur

Beskyttelsesbur med dørstrever på førerside og 2 strevere bakover fra bøyens høyeste del. Min. 6 og maks. 10 innfestninger til karosseriet i henhold til NSR § 304. Tidligere lisensierte biler med flere innfestninger av buret til karosseriet kan søke NBF om dispensasjon. Bøyen skal være bygget i henhold til byggetegningene i bilsportsboka og i de materialer som er spesifisert der. Alternativt kan bur være fra en godkjent burbygger og utstyrt med sertifikat fra denne. Bur utstyrt med sertifikat får ikke endres, sveises, eller bearbeides.

2.2. Sikkerhetseler

Minimum 4 punkts FIA godkjent sele med sentral lås i henhold til NSR § 304.8

2.3. Førerstol

FIA godkjent førerstol montert i henhold til NSR § 304.9

2.4. Hovedstrømbryter

Jfr. NSR § 307 A

2.5 HANS

Bruk av HANS er ikke påbudt i 2011, men sterkt anbefales! Ved skifte av sikkerhetsbelter og stol bør disse være HANS tilpasset for å ta høyde for senere påbud.

3. Motor

For beregning av motoreffekt og innklassing av bil i sin klasse gjelder følgende regler. Med utgangspunkt i motorens volum, motorens konstruksjon og utvendig utstyr, beregnes motorens effekt. Kalkulert effekt kan aldri bli mindre enn original effekt.

Motor med 2 ventiler pr. sylinder gis en litereffekt på: 70hk/ liter motorvolum.

Motor med flere en 2 ventiler pr. sylinder får: 80hk/ liter motorvolum.

Motor med 2 ventiler og overladning (turbo/kompr): 110hk/ liter motorvolum.
Motor med flere en 2 vent. og overladning (turbo/kompr): 140hk/ liter motorvolum.
Wankelmotor uten turbo: 110hk/ liter motorvolum.
Wankelmotor med turbo: 200hk/ liter motorvolum.

Effekttillegg:

Bytte kamaksel: + 10%

Større ventiler: + 10%

Bytte turbo/ kompressor: + 20%

Bytte til ett forgasserløp pr. sylinder/ eller originalmontert. + 10%

Bytte innsprutsmanifold/spjellhus på innsprut/ turbo: + 10%

Lystgass: + 30%

Wankelmotor. Porting av kanaler: + 30%

Wankelmotor. Større forgasser: + 20%

Uten tillegg kan følgende modifikasjoner gjøres: Alle bearbeidinger som normalt gjøres ved en motoroverhalling. Fri kompresjon, balansere alle deler, bytte svinghjul, veivaksel, råder, ventiler, løftere, vippearmer, og stempler til andre i bedre materiale. Bearbeide kanaler i topplokket og manifolder. Bytte dyser i forgasser/ innsprut, eller bytte chipp i innsprut. Fritt luftfilter/ slanger eller luftinntak. Bensinpumpens type og kapasitet er også fritt.

Eksosanlegget fra topplokk og ut er fritt. (Se også pkt. 9. Eksos/ støynivå.)

3.1. Motorbytte

Hvis man bytter til en annen type motor enn originalt, må dette godkjennes av Norges Bilsportforbund ved Racingsseksjonen.

Eks. 1: Golf 1 GTI med std. 1600 ccm 8 ventiler. Bytte til 1800 ccm 16 ventiler. Trenger ikke å godkjennes.

Eks. 2: Golf 1 GTI med std. 1600 ccm 8 ventiler. Bytte til VR6 motor. Må godkjennes.

3.2. Smøresystem

Smøresystem er fritt, men oljekjøler skal monteres på egnet sted innenfor bilens originale konstruksjon. Dog ikke i kupeen. Alle trykksatte oljeslanger skal ha koblinger av fast type.

3.3. Oljeoppsamler

Jfr. NSR § 307 J

3.4. Kjøllesystem

Fritt, dog ikke i kupeen.

3.5. Mellomkjøler

Fritt, men krav til plassering er som for oljekjøler.

4. Karosseri/chassis/bakkeklaring

Sideruter kan byttes ut med plastikkruiter, så sant disse ikke er en del av bilens bærende konstruksjon. Karosseriet bærende konstruksjon får i liten grad modifiseres. Spoilere og bakvinge får monteres, men får ikke stikke utenfor karosseriets bredde. Unntatt er den delen av frontspoileren som ligger under hjulnavets senter, som kan stikke 50mm foran frontfanger. Karosserideler av bærende funksjon får kun byttes med erstatningsdeler av tilsvarende materialet som originalt. Karosseriet skal være rettet og lakkert og fremstå i fin stand før hvert løp. Ingen del av bilen skal berøre bakken når hjulene på en side tømmes for luft.

4.1. Speil

Obligatorisk.

4.2. Tauekroker

Jfr. NSR § 307

5. Brannvegg

Jfr. NSR § pkt. 9.3

6. Batteri

Er batteriet plassert i kupeen, må det dekkles med et isolerende og lekkasjefritt deksel. Batteriet skal være godt festet og batteripolene skal være isolerte for å forhindre kortslutning.

7. Ledninger og påfyllingsrør

Skal være forsvarlig festet.

8. Drivstofftank og drivstoff

8.1. Drivstofftank

Fritt, men får ikke plasseres slik at den er utsatt ved kollisjon, f.eks påkjørsel bakfra. Retningslinjer er at den bør plasseres min. 30cm fra innerskjerm/ bakplate.

8.2. Drivstoff

Bilen skal kjøres på handelsbensin. Max 102 oktan blyfri eller 100 oktan blyholdig bensin. Bensinens sammensetning får ikke avvike fra ISR til.J art 252.9 . (FIA bensin)

9. Eksos/ støynivå

Biler med katalysator må ha en effektivt virkende katalysator. Maks støy er 100 dBA, målt i henhold til NSR § 303.

10. Bremses

Fritt, men 2 krets bremses er påbudt. Det er ikke tillatt å bearbeide felger/ kalippere for å få plass til større bremses.

11. Hjuloppheng

Fritt. Innfestinger får flyttes eller modifiseres og ekstra stag får monteres.

12. Drivverk

12.1. Girkasse/ differensialer/ drivaksler

Fritt.

13. Dekk/ felg

Felg er fritt innen for begrensingen av skjerm, hjulhus og hjuloppheng. Alle gategodkjente dekk med mønster over hele dekkbanen er tillatt. Også såkalte R-dekk. Minste mønsterdybde før start på trening/ løp er 1,6mm.

14. Ballast

Til hver bil skal det finnes et kalkulasjonsskjema som viser bilens minimumsvekt. Bilen må ikke underskride denne vekt under trening eller konkurranse. Vekten vil bli kontrollert etter målgang og er bilens vekt uten fører pluss 85 kg. Det er stevntes vekt som til enhver tid er den gyldige vekt. Det er tillat med maks 40 kg ballastvekter. Disse skal være forsvarlig festet med minimum 2 stk 10mm bolter. Det er ikke tillatt å øke vekten ved å bruke ekstra tanker for væske eller å fylle lydtemper eller hulrom med bly.

Eksempler på beregning av klasse

Eks. 1:

VW Golf 1, GTI 1781ccm 2 ventilert, byttet kamaksel og byttet til 2 doble forgassere.

$1781 \times 70 + 20 \% = 150\text{hk}$, bilens vekt var ved veing $880 \text{ kg} + 85$ for fører = 965kg
vekt/effektforholdet blir da: $965 : 150 = 6.43 \text{ kg pr. HK}$ dvs en bil for klasse 2.

Hadde dette for eksempel vært en Golf 2 som hadde veid 940 kg ville regnestykke blitt:
 $940 + 85 = 1025 : 150\text{hk} = 6.83 \text{ kg pr. hk}$ dvs en bil for klasse 1.

Eks. 2:

Ford Sierra Cosworth , 1993ccm 4 ventiler, byttet kamaksler, byttet turbo.

$1993 \times 140 + 30\% = 363\text{hk}$, bilens vekt var ved veiing $1220 \text{ kg} + 85 \text{ for fører} = 1305\text{kg}$

vekt/effektforholdet blir da : $1305 : 363 = 3.60 \text{ kg pr. hk}$ dvs en bil for klasse 3.

15. Fører

Godkjent sikkerhetsutstyr i henhold til NSR § 304 punkt 7. Må ha gyldig hastighetslisens.

Utarbeidet av Norges Bilsportsforbund (NBF) i samarbeid med Gatebil.

Mer info: post@gatebil.no Tlf: 977 58 358

Info om paragrafer på sidene til NBF www.bilsport.no