

Seksjon:	Racing
Høringsfrist:	20.12.2025
Hørings svar til:	Racing@bilsport.no

HØRINGSdokument

Forslag til endringer i Teknisk reglement for GT4

Bakgrunn

Basert på innspill fra førere fra GT4 ønsker NBF å gjennomføre tiltak/endringer i teknisk regelverk for Norsk GT 4. Dette med den hensikt å gjøre klassen jevnere og utligne de største forskjellene mellom bilene som benyttes. Målsetningen med endringen er å øke deltakelsen i klasse, fortsatt tilrettelegge for at biler som i dag benyttes i GT5 ved hjelp av tekniske endringer kan tilpasses GT4, samtidig som bilene som i dag benyttes i GT4 kan benyttes videre. Erfaringen som er høstet gjennom årene viser at det er stort bredde mellom både biler og førere, og bredden er igjen basert på både erfaring, kunnskap og hvilke ressurser den enkelte legger ned i sin deltakelse.

GT4 er en klasse som har utviklet seg mye de senere årene og vi ser at selv med relativt moderate kostnader så kan bilene optimaliseres mye med tanke på både tuning og aerodynamikk. Klassen tillater i dag gyrosensorer og adaptiv mapping da det er Powerlog som brukes for måling av effekten.

NBF er opptatt av å lage regler som enkelt kan kontrolleres og bekreftes av teknisk personell, og som medfører en fornuftig bruk av ressurser ved en eventuell protest.

Regelendringene som herved foreslås og legges ut til høring er basert på forslag som ble lagt frem under møte med et utvalg representanter fra førergruppen, klassekontaktene, teknisk sjef i NBF og racing seksjonen, 4. november. Regelendringen som gjelder dekkdimensjon, er i utgangspunktet tenkt gjennomført fra og med sesongen 2027. Endringer knyttet til vekt basert på motorvolum (beregning av motorvolum av naturlig aspererte motor vs. turbomotor er basert på FIA sin skala) og nye regler rundt aerodynamikk er tenkt gjennomført fra sesongstart 2026.

Forslag til endring

Ny innledningstekst:

For 2026 sesongen er det gjort en revidering av det tekniske regelverket for å gjøre klassen enda tettere. Etter en diskusjon med en gruppe ressurser har man valgt å lage flere vekt/effekt forhold som også hensyntar bilens motorvolum.

Man tar utgangspunkt i at alle turbomotorer har volumfaktor på 1,7. På denne måten legger man til rette for at biler med mindre motorvolum kan kjøre med lavere vekt/effekt faktor.

I denne klassen er det ikke uvanlig med torque control mapping og moderne motorstyring som gir gode momentkurver over lengre turtallsområde.

Det begrenses også muligheter for aerodynamikk for 2026.

Det varsles at det kommer ytterligere begrensinger på dekkbredde fra og med 2027.

GT4

Vekt/effekt for GT4 klassen er satt til **4,9 for normalt aspirerte motorer og 5,5 for biler med overlading, etter tabellen under, men uansett** max maksimalt 250HK, målt med powerlog. Minimum vekt i klassen uansett effekt er 1000 kg. Alle vekter skal rundes opp til nærmeste 10 kg og er inkludert fører målt etter konkurranse. Bilene skal også ha tilleggsvekt iht bilens utstyr etter listen under.

Ved innrapportering av volum på selvangivelsen (powerlog.no) skal du sette inn boring, slag og antall sylindre. Du må også merkes overlading dersom du har det. Sett så inn effekt og du vil få din vekt.

NA = Naturlig aspirert motor (suge-motor) = ingen volumfaktor

Overlading = turbo, kompressor. G-lader = 1,7 volum faktor

Inntil 2000		Inntil 2500		inntil 3000ccm		Over 3000ccm	
NA	Overlading	NA	Overlading	NA	Overlading	NA	Overlading
4,7	5,3	4,8	5,4	4,9	5,5	5,1	5,7

2.1 Hjul og dekk

Maksimum bredde på dekk 255 mm (dimensjon)

Fra 2027 maksimal bredde på dekk 235mm (dimensjon)

Max felgdimensjon 18 tommer, Max felgbredde 10 tommer.

Kontrollmåling skal foretas på dekket på ubelastet punkt. Forøvrig fritt.

6.7 Aerodynamiske arrangement

Aerodynamisk utstyr kan ikke overstige bilens maksimale bredde og ikke over bilens takhøyde. Minimum 50% av vingens vingebled skal være foran bilens bakerste punkt. Luft tuneller eller andre anretninger under eller inne i og gjennom bilen er ikke tillatt. Diffusere og splittere er tillatt for og bak respektive hjulsenter disse skal ikke gå mer en **20** 10 cm foran eller bak bilen **og skal følge bilens form. s ytterste karosseri punkt.** Bilens gulv og kanaler skal sammen ikke konstrueres på en slik måte at det oppnås aerodynamisk «tunell effekt». Kanal/sideskjørt som er lavere enn gulvplate skal ikke lenger inn mot senter bil en senterlinjen på hjulene.

Hensikt

Redusere kostnader rundt utvikling av aerodynamikk. Tilrettelegge for flere biler og førere for et jevnere felt.

Høringsperiode

Forslaget er sendt ut på høring med en varighet på **én måned.**