

TEKNISET SÄÄNNÖT, TAPAHTUMAN KUNINGAS – V. 2023.09.17

KO-Club GO! 1-2

KO-Club 3-4

KO-Challenge 5-6

KO-Pro Street 7-8

KO-Pro 9-10

KO-Pro Mod 11-12

KO-Unlimited 12

KO-Electric 13-14

KO-Turvavarusteet 14-19

Määritelmä moottorin todelliselle teholle (AP):

Tämä on suurin hevosvoima (HP), jonka moottori ja kaikki sen päivitykset voivat tuottaa kilpailun aikana. Tämä koskee kaikkia sääntöjä, jotka sisältävät AP-rajoituksia.

On aina kuljettajan vastuulla osoittaa, ettei hänen sallittu tehonsa ole ylittänyt rajoja teknisessä tarkastuksessa tai Parc Fermé -alueella.

AP:ta ei voida todistaa pelkästään aiemman dynon tulosteella, vaan sen tulisi voida osoittaa mahdollisimman monilla konkreettisilla tavoilla, että AP ei ole ylitetty.

Esimerkki: Mikä tahansa laitteisto tai moottorinhallinta tai muu laite, joka voi näyttää parametreja kuten turboahdin, suuttimen työskentelysykli ja kaikki, jotka voivat tarjota selviä todisteita AP:sta, tulee aina auttaa kuljettajaa teknisessä tutkinnassa. Jos ei, kuljettajan tulos voi olla vaarassa saada rangaistus tai hylkäys.

Voimansiirron häviö lasketaan seuraavasti:

- Dynon rullat 2WD 7%, 4WD 13%.
- Dynon hubit 2WD 3%, 4WD 5%.

Kerro mitattu teho seuraavasti:

3%: 1,0309

5%: 1,0526

7%: 1,0752

13%: 1,1494

Esimerkki: Kaksivetoauto, jonka mitattu teho rullilla on 500 HP. $500 \times 1,0752 = 537,6$ HP moottorissa.

Määritelmä todelliselle painolle (AW):

Auton paino polttoaineen kanssa, ilman kuljettajaa ja +75 kg.

Kun auto punnitaan tarkastuksessa tai Parc Fermé -alueella, se punnitaan ilman kuljettajaa.

Kaikki polttoaine, joka on polttoaineen säiliössä, vähennetään seuraavasti: 1 litra = 1 kg (pyöristettynä, esim. neljännes-/puoli-/täysi tankki). Auton varastotiedot tai ulkopuolinen säiliö tulee ilmoittaa.

Renkaat:

- **Katurenkaat:** E- ja DOT-merkittyjä renkaita, joiden TW (TreadWear) on yli 180, joita ei markkinoida tai myydä "semi-slikkeinä".
 - Esimerkkejä renkaista, jotka eivät ole katurenkaita: Pilot Sport Cup 2, Yokohama A052, Federal 595RSR.

- **Semi-sliikit:** E- ja DOT-merkittyjä, kuten Pirelli Trofeo R, Toyo R888, Yokohama 048/052, Michelin Cup2.
- Hankook Ventus 221, Pirelli Trofeo RS ja Michelin Cup2R sekä vastaavat "kilpa-semi-sliikit" ovat yleensä kiellettyjä kaikissa luokissa paitsi "PRO". Voimme myöntää yksittäisiä poikkeuksia näiden käyttöön, jos autosi luokalle on suhteellisen alhainen teho.
- **Sliikit:** Kaikki slickit ovat hyväksytyjä.

KO-Club Go!:

Kori: Katurakenteinen auto, joka on käynyt katsastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuus tarkastuksessa vähintään kerran ennen kilpailua. Maksimi todellinen teho (AP), riippumatta painosta/tehosta:

- Katurenkaat: 280 HP
- Semi-sliikit: 250 HP

Minimi paino / Teho:

- Semi-slick: 6,0
- Katurenkaat: 5,6

Esimerkkejä:

- Renault Megane RS 250 hp/1394 kg = 5,6 Katurenkaat
- Swift Sport 165hp/1000kg = 6,0 Semi-sliikit
- Toyota GT86 200hp/1260kg = 6,3 Semi-sliikit
- Civic Type R -05 200hp/1245kg = 6,25 Semi-sliikit
- Golf GTI Performance 2.0 - 14 230hp/1332kg = 5,79 Katurenkaat
- Subaru Impreza GT 218hp/1230kg = 5,6 Katurenkaat

1.1 Maksimaalinen renkaiden yhteinen leveys kaikilla neljällä renkaalla (FWD = Etuveto):

TODELLINEN PAINO (KG)	KOKO LEVEYS (MM)	ESIMERKKI
- 1050	820	205x4, 195x2 + 215x2
- 1050 Etuveto	860	215x4, 205x2 + 225x2
1051 - 1350	860	215x4, 205x2 + 225x2
1051 - 1350 Etuveto	900	225x4, 215x2 + 235x2
1351 - 1550	900	225x4, 215x2 + 235x2
1351 - 1550 Etuveto	940	235x4, 225x2 + 245x2
1551 -	940	235x4, 225x2 + 245x2

1.2 Auton pohjan alimmalla kohdalla ei saa olla vähemmän kuin 50 mm maasta mitattuna.

1.3 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Splitterit voivat olla asennettuna, enimmäis ylitys 75 mm (ylitys lasketaan etuosan alimmasta kohdasta, johon se on kiinnitetty (L1)). Kaikki vaakasuorat (tai lähes vaakasuorat) pinnat, joiden tarkoituksena on lisätä maahan kohdistuvaa painetta tai vähentää nostetta, lasketaan splittereiksi ja ne on siksi laskettava splittereiksi.

2 Canardit voivat olla asennettuna, enimmäis ylitys 50 mm (max 10 mm ulospäin etupyöräkaaren leveimmästä kohdasta).

Laatikko B:

Kaikki aerodynaamiset lisäosat/komponentit, kuten tasaiset pohjat, splitterit ja diffuusorit etu- ja takapyörien välillä, ovat kiellettyjä, kuten alla olevasta kuvasta ilmenee. Alkuperäiset asennetut suojukset, ilmapirran ohjaimet tai kokonaiset paneelit voivat jäädä paikoilleen.

Laatikko C:

Siipi voi olla asennettuna laatikkoon, mutta sen ei saa olla leveämpi kuin auton kori tai ulottua auton takaosasta (L2). Sen ei saa olla kattoa korkeammalla, ja sen enimmäisleveys on 1700 mm, enimmäispituus 200 mm. Kiinnityspidikkeen ei saa ulottua auton taakse. Henkilöautoissa siipi voi nousta 75 mm katon yläpuolelle.

KO-Club:

Kori: Katurakenteinen auto, joka on käynyt katsastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuus tarkastuksessa vähintään kerran ennen kilpailua. Maksimi todellinen teho (AP), riippumatta painosta/tehosta:

- Katurenkaat: 400 HP
- Semi-slick: 350 HP

Minimipaino / Teho:

- Semi-slick: 4,3
- Katurenkaat: 4,0

Esimerkkejä:

- Ford Focus RS 4WD 350hp/1525kg = 4,35 Semi-slikit
- Audi TTRS 340hp/1490kg = 4,38 Semi-slikit
- Honda Civic Type R 310hp/1414kg = 4,56 Semi-slikit
- BMW E46 M3 341hp/1557kg = 4,56 Semi-slikit
- Toyota Supra Mk5 340hp/1555kg = 4,57 Semi-slick

1.1 Maksimaalinen renkaiden yhteinen leveys kaikilla neljällä renkaalla (FWD = Etuveto):

TODELLINEN PAINO (KG)	KOKO LEVEYS (MM)	ESIMERKKI
- 1050	920	225x4, 225x2 + 235x2
- 1050 Etuveto	960	235x4, 235x2 + 245x2
1051 - 1350	960	235x4, 235x2 + 245x2
1051 - 1350 Etuveto	1000	245x4, 245x2 + 255x2
1351 - 1550	1000	245x4, 245x2 + 255x2
1351 - 1550 Etuveto	1040	255x4, 255x2 + 265x2
1551 -	1040	255x4, 255x2 + 265x2
1551 - Etuveto	1080	265x4, 265x2 + 275x2

1.2 Auton pohjan alimmalla kohdalla ei saa olla vähemmän kuin 50 mm maasta mitattuna.

1.3 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Splitterit voivat olla asennettuna, enimmäisylitys 75 mm (ylitys lasketaan etuosan alimmasta kohdasta, johon se on kiinnitetty (L1)). Kaikki vaakasuorat (tai lähes vaakasuorat) pinnat, joiden tarkoituksena on lisätä maahan kohdistuvaa painetta tai vähentää nostetta, lasketaan splittereiksi ja ne on siksi laskettava splittereiksi.

2 Canardit voivat olla asennettuna, enimmäisylitys 50 mm (max 10 mm ulospäin etupyöräkaaren leveimmästä kohdasta).

Laatikko B:

Kaikki aerodynaamiset lisäosat/komponentit, kuten tasaiset pohjat, splitterit ja diffuusorit etu- ja takapyörien välillä, ovat kiellettyjä, kuten alla olevasta kuvasta ilmenee. Alkuperäiset asennetut suojukset, ilmavirran ohjaimet tai kokonaiset paneelit voivat jäädä paikoilleen.

Laatikko C:

Siipi voi olla asennettuna laatikkoon, mutta sen ei saa olla leveämpi kuin auton kori tai ulottua auton takaosasta (L2) eikä olla kattoa korkeammalla, kuitenkin enimmäisleveys on 1700 mm ja enimmäispituus 200 mm. Kiinnityspidikkeen ei saa ulottua auton taakse. Henkilöautoissa siipi voi nousta 75 mm katon yläpuolelle.

KO-Challenge:

Kori: Katurakenteinen auto, joka on käynyt katsastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuus tarkastuksessa vähintään kerran ennen kilpailua. Maksimi todellinen teho (AP), riippumatta painosta/tehosta:

- Katurenkaat: 500 HP
- Semi-slikit: 460 HP

Minimi paino / Teho:

- Semi-slikit: 3,4
- Katurenkaat: 3,1

Esimerkkejä:

- Porsche Cayman GT4 420hp/1502kg = 3,57 Semi-slikit
- Toyota Supra Mk5 420hp/1556kg = 3,75 Semi-slikit
- Toyota GR Yaris 350hp/1309kg = 3,53 Semi-slikit
- Subaru Impreza STI -11 490hp/1530kg = 3,12 Katurenkaat

1.1 Maksimaalinen renkaiden yhteinen leveys kaikilla neljällä renkaalla (FWD = Etuveto):

TODELLINEN PAINO (KG)	KOKO LEVEYS (MM)	ESIMERKKI
- 1050	1000	245x4, 235x2 + 255x2
- 1050 Etuveto	1040	255x4, 245x2 + 265x2
1051 - 1350	1040	255x4, 245x2 + 265x2
1051 - 1350 Etuveto	1080	265x4, 255x2 + 275x2
1351 - 1550	1080	265x4, 255x2 + 275x2
1351 - 1550 Etuveto	1120	275x4, 265x2 + 285x2
1551 -	1120	275x4, 265x2 + 285x2
1551 - Etuveto	1160	285x4, 265x2 + 305x2

1.2 Auton pohjan alimmalla kohdalla ei saa olla vähemmän kuin 40 mm maasta mitattuna.**1.3 Aerodynamiikka:****Laatikko A:**

Splitterit voivat olla asennettuna, enimmäisylitys 100 mm (ylitys lasketaan etuosan alimmasta kohdasta, johon se on kiinnitetty (L1)). Kaikki vaakasuorat (tai lähes vaakasuorat) pinnat, joiden tarkoituksena on lisätä maahan kohdistuvaa painetta tai vähentää nostetta, lasketaan splittereiksi ja ne on siksi laskettava splittereiksi.

2 Canardit voivat olla asennettuna, enimmäisyliitys 100 mm (max 10 mm ulospäin etupyöräkaaren leveimmästä kohdasta).

Laatikko B:

Kaikki aerodynaamiset lisäosat/komponentit, kuten tasaiset pohjat, splitterit ja diffuusorit etu- ja takapyörien välillä, ovat kiellettyjä, kuten alla olevasta kuvasta ilmenee. Alkuperäiset asennetut suojukset, ilmavirran ohjaimet tai kokonaiset paneelit voivat jäädä paikoilleen.

Laatikko C:

Siipi voi olla asennettuna laatikkoon, mutta sen ei saa olla leveämpi kuin auton kori tai ulottua auton takaosasta (L2) eikä olla kattoa korkeammalla, kuitenkin enimmäisleveys on 1800 mm ja enimmäispituus 320 mm. Kiinnityspidikkeen ei saa ulottua auton taakse. Henkilöautoissa siipi voi nousta 120 mm katon yläpuolelle. Takadiffuusori voi olla asennettuna. Sen ei saa ulottua auton ulkopuolelle, ei takaa eikä sivuilta.

KO-Pro Street:

Kori: Katurakenteinen auto, joka on käynyt katsastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuus tarkastuksessa vähintään kerran ennen kilpailua. Maksimi todellinen teho (AP), riippumatta painosta/tehosta:

- Katurenkaat: 700 HP
- Semi-slick: 600 HP
- Autot, joiden todellinen paino on yli 1700 kg ja autot, joiden todellinen paino on yli 1300 kg ja joissa on manuaalivaihteisto: 650 HP

Minimi paino / Teho:

- Semi-sliikit: 2,6
- Katurenkaat: 2,3

Esimerkkejä:

- Porsche 997 Turbo 592hp/1577kg = 2,66 Semi-sliikit
- Nissan GTR 600hp = 2,95 Semi-sliikit
- Porsche 991 GT3 RS 520hp/1512kg = 2,9 Semi-sliikit
- Porsche 992 GT3 520hp/1476kg = 2,89 Semi-sliikit

1.1 Auton pohjan alimmalla kohdalla ei saa olla vähemmän kuin 40 mm maasta mitattuna.

1.2 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Splitterit voivat olla asennettuna, enimmäisyliitys 150 mm (yliitys lasketaan etuosan alimmasta kohdasta, johon se on kiinnitetty (L1)). Kaikki vaakasuorat (tai lähes vaakasuorat) pinnat, joiden tarkoituksena on lisätä maahan kohdistuvaa painetta tai vähentää nostetta, lasketaan splittereiksi ja ne on siksi laskettava splittereiksi.

Canardit voivat olla asennettuna, enimmäisylitys 100 mm (max 10 mm ulospäin etupyöräkaaren leveimmästä kohdasta).

Laatikko B:

Kaikki aerodynaamiset lisäosat/komponentit, kuten tasaiset pohjat, splitterit ja diffuusorit etu- ja takapyörien välillä, ovat kiellettyjä, kuten alla olevasta kuvasta ilmenee. Alkuperäiset asennetut suojukset, ilmavirran ohjaimet tai kokonaiset paneelit voivat jäädä paikoilleen.

Laatikko C:

Siipi voi olla asennettuna laatikkoon, mutta sen ei saa olla leveämpi kuin auton kori tai ulottua auton takaosasta (L2) eikä olla kattoa korkeammalla, kuitenkin enimmäisleveys on 1900 mm ja enimmäispituus 320 mm. Kiinnityspidikkeen ei saa ulottua auton taakse. Henkilöautoissa siipi voi nousta 120 mm katon yläpuolelle. Takadiffuusori voi olla asennettuna. Sen ei saa ulottua auton ulkopuolelle, ei takaa eikä sivuilta.

KO-Pro:

Kori: Katurakenteinen auto, joka on käynyt katsastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuus tarkastuksessa vähintään kerran ennen kilpailua.

Ei rajoituksia painolle/teholle. Vain Semi-slikit. Sateen aikana on sallittuja sateen renkaat / leikattuja slicksejä.

1.1 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Kaikkien aerodynaamisten apuvälineiden on oltava laatikon sisällä ja katoksen korkeinta linjaa alempana sivulta katsottuna. Laatikoiden etureuna mitataan etuosasta (L1).

Sivusuunnassa mitataan leveimmästä kohdasta etuosan tai lokasuojan kohdasta (L2).

Sallitut mitat: Etu 200mm / Sivusuunnassa 300mm.

Laatikossa, esim. etu-splitterit, canardit tai siivet voivat olla vapaasti asennettuna.

Laatikko B:

Tasaisia pohjia tai muita aerodynaamisia apuvälineitä voidaan asentaa laatikkoon vapaasti.

Laatikko mitataan pyörien välistä (L3) ja saa enintään 100 mm ulottumaan laatikon ulkopuolelle. Tasainen pohja ei saa korvata auton normaalipohjaa.

Laatikko C:

Laatikon takaosa on 150 mm auton takapisteen takana (L5) ja 10 mm sivusuunnassa mitattuna pyörän ulkopuolelta (L4). Siipi voi olla asennettuna laatikkoon. Max. 250 mm katon korkeimman pisteen yläpuolelle. Leveys max 50 mm laatikon ulkopuolelle per puoli ja max 400 mm auton takaosasta (L5), kuitenkin max. 2000 mm leveä.

HUOM! Kiinnityksien on kestävävä voimat, joita suuri splitter luo, ja ne on tarkistettava tarkastuksessa ja arvioitava riittäviksi turvallisuuden kannalta.

Kori:

1.2 Koriin ei saa leikata tukevia osia, kuten kuvassa punaisella merkityt osat.

1.2.1 Auton pellirakenne, kuten kuvassa vihreällä merkityt osat, saa muokata vapaasti, paitsi palokuilu (lukuun ottamatta kohtaa 2.19).

1.2.2 Muut osat, joita ei ole esitetty kuvassa, saa muokata vapaasti.

1.3 Palokuilua saa muokata, kun asennetaan elektroniikkaa, turvakehikkoa tai turvallisuuskomponentteja, letkuja, jarruputkia ja vastaavia osia.

1.4 "Ultra Tech Tokenit":

Alla olevat päivitykset ovat rajoitettuja siten, että kukin kilpailija saa käyttää vain kahta niistä. Autot, joiden todellinen teho on alle 500 hv, saavat käyttää kolmea.

- **Billet-jyrsitty alumiinilohkot.**
- **Hankook Ventus TD221, Michelin Cup2R, Pirelli Trofeo RS ja vastaavat "kilparacing-puolisliksit" tai slickit** (maksimi kokonaisleveys:

- 4WD = 1000mm (esim. 4x250)
- 2WD = 1060mm (esim. 2x250 + 2x280)).
 - **Autot, joiden todellinen teho on alle 500 hv**, voivat käyttää vapaasti rengasleveyksiä.
 - **Hiilikuitu/keramiikkajarrut.**
 - **Sekvensiaaliset vaihteistot.**
 - **CFD-/Tuulitunneli-testatut aero-osat**, jotka koskevat etusplittereitä, pohjaa, difuusoria ja etu-/takafendereitä.
 - **Etummaista geometriaa:** Linkkivarsien kiinnityspisteet voivat liikkua vapaasti.
 - **Takaa geometriaa:** Linkkivarsien kiinnityspisteet voivat liikkua vapaasti.
- Kiinnityspisteet alustan ja korin välillä on kuitenkin säilytettävä alkuperäisessä tehtaan sijainnissa.

KO-Pro Mod:

Kori:

Kaikki sarjatuotantoon kuuluvat matkustaja-autot, joiden korityyppi on sisäisin polttomoottoriteknologia, hyväksytään. Tähän ei vaikuta, onko auto kehitetty kadulle käytettäväksi vai suoraan kilpa-ajoon (ilman tehdasvalmistajan korinumerointia). Ei rajoituksia painolle tai teholle. Slick-renkaat sallittuja. Sadekelin renkaat / leikatut slickit ilman merkintöjä sallitaan kosteissa olosuhteissa.

1.1 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Kaikkien aerodynaamisten apuosiin täytyy jäädä laatikon sisälle ja ne on asennettava niin, että ne jäävät katoksen korkeimman linjan alapuolelle, kun autoa katsotaan sivulta. Laatikon etulinja mitataan etuosan etummaisesta kohdasta (L1).

Sivuttain mitataan leveimmästä kohdasta etupuskuriin tai fendereistä (L2).

Sallitut mitat:

- Etupituus 300 mm
- Sivupituus 300 mm

Laatikon sisällä voidaan vapaasti asentaa esim. etusplittereitä, kanardeja tai siipiä.

Laatikko B:

Tasainen pohja tai muut aerodynaamiset apuosiot voidaan asentaa vapaasti laatikon sisälle.

Laatikko mitataan pyörien ulkopuolisimmasta kohdasta (L3) ja se saa ulottua maksimissaan 130 mm laatikon ulkopuolelle.

Laatikko C:

Laatikon takaraja on 300 mm takana korin takaosasta (L5), ja 25 mm sivusuunnassa mitattuna pyörän ulkopuolelta (L4). Siipi voidaan asentaa laatikkoon.

Maksimi korkeus 250 mm katon korkeimmasta kohdasta. Leveys saa ulottua enintään 90 mm laatikon ulkopuolelle kummaltakin puolelta ja 450 mm takareunasta (L5).

Aero-osien minimirajoituksia ei ole.

1.2 Seuraavia osia, jotka on merkitty punaisella kuvassa, ei saa leikata. Näitä ovat:

- Palokuilu
- A- ja B-pilarit ja kynnyspaneelit
- Alkuperäinen etupuskuri
- Tuulilasin paikka on säilytettävä alkuperäisen kaltaisena
- Alkuperäinen pohjalevy ja tukirakenteet etupalon ja takapyörän kaarien etuosan väliltä.

KO-Unlimited:

Kaikki on sallittua lukuun ottamatta formula-autoja.

KO-Electric:

Runko:

Katuauto, joka on käynyt teknisessä tarkastuksessa tai vastaavassa liikennekelpoisuustarkastuksessa vähintään kerran. Ei rajoituksia painolle tai teholle, mutta moottori ja voimansiirto tulee säilyttää alkuperäisinä tehtaalta. Semi-slicks- ja street-renkaat ovat sallittuja. Ei leveyttä koskevia rajoituksia.

1.1 Auton pohjan alimpien kohtien korkeus ei saa olla alle 40 mm maasta mitattuna.

1.2 Aerodynamiikka:

Laatikko A:

Splitterit voivat olla asennettu, enimmäispiston pituus 100 mm (pistos lasketaan etuosasta, jossa se on kiinnitetty (L1)). Kaikki vaakasuorat (tai lähes vaakasuorat) pinnat, joiden tarkoituksena on lisätä maavaraa tai vähentää nostovoimaa, lasketaan splitteriksi ja ne täytyy laskea mukaan splitterihin.

Canardit voivat olla asennettu, enimmäispiston pituus 80 mm (enintään 10 mm auton etupyörän leveimmän kohdan ulkopuolella).

Laatikko B:

Kaikki aerodynaamiset lisäosat/osat, kuten tasaiset pohjat, splitterit ja diffuusorit etu- ja takapyörrien välissä, ovat kiellettyjä, kuten alla olevasta kuvasta ilmenee. Alkuperäiset suojukset, ilmanohjaimet tai koko paneelit voidaan säilyttää.

Laatikko C:

Siipi voidaan asentaa laatikkoon, mutta sen ei saa olla leveämpi kuin auton runko tai ulottua auton takapuolelle (L2) eikä se saa olla korkeampi kuin katto. Maksimi leveys 1900 mm, enimmäissyvyyden pituus 320 mm. Kiinnityspalkin ei saa ulottua auton taakse.

Hatchback-autoissa siipi voi nousta 120 mm katosta.

Takadiffuusori voidaan asentaa. Sen ei saa ulottua auton takapuolelle tai sivuille.

KO-Turvavarusteet: Club GO!, Club, Electric, Challenge & Pro Street:

1.1 Vain ECE-hyväksytyt tai korkeammat kypärät ovat sallittuja. FIA:n tai SNELLin hyväksymä kypärä on suositeltava oman turvallisuuden vuoksi. Avoautoissa on käytettävä integroituja kypäroitä. Kypärän enimmäispaino, joka sisältää kaikki kypärän lisävarusteet, kuten visiirit, on 1500g. Mikäli paino ylittää 1500g, FIA- tai SFI-hyväksytty FHR tai HNRS-järjestelmä on pakollinen. Kypärään kiinnitettävä intercom-laitteisto on sallittu.

1.1.1 Jos kuljettaja käyttää FIA:n tai SFI:n hyväksymää FHR tai HNRS-järjestelmää (HANS tai hybridimalli), kypärän on oltava yhteensopiva käytetyn FHR tai HNRS-järjestelmän kanssa.

1.2 Täyspitkä vaatetus (pitkähihainen, pitkähihaiset housut ja hanskat) on pakollinen, ja sen on oltava puuvillasta tai palamattomasta materiaalista. FIA:n tai SFI:n hyväksymät ajohousut, kengät ja hanskat ovat suositeltavia oman turvallisuuden vuoksi.

1.3 Kun käytetään nelipistevoitä tai enemmän, niiden on oltava FIA:n tai SFI 16.1 -hyväksytyjä. Olkavöiden kiinnityskohtien on oltava mahdollisimman korkealla, mutta ei yli olkapään korkeuden. Vain vöille tarkoitetut kiinnityspisteet voidaan käyttää. Jos vöiden kiinnitysreiät kulkevat korin läpi, vastakkaiselle puolelle on asennettava vähintään 3 mm paksu ja vähintään 40 cm² kokoinen aluslevy. Pultin ja mutterin sekä kiinnityspisteiden on oltava 7/16 UNF -mitoitettuja.

1.3.1 Jos kuljettaja käyttää FHR tai HNRS-järjestelmää, vöiden on oltava yhteensopivia käytetyn järjestelmän kanssa.

1.3.2 Jos nelipistevoitä tai enemmän on asennettu, on vaadittava istuin, jossa on vähintään sama määrä kiinnityspisteitä, sekä puolikaarirakenne tai täydellinen turvakehikko.

1.3.3 Jos käytetään Simpson Hybrid S -järjestelmää, alkuperäiset kolmipistevoitit voidaan hyväksyä.

1.4 Jos kuljettajalle on asennettu viisipistevoitit (suositellaan kuusipistevoitit) suunniteltu istuin, sen on oltava FIA:n hyväksymä, vähintään 8855-1999 tai SFI 39.2 -sertifioitu. Kun käytetään FIA-hyväksyttyjä istuimia, hyväksytään, että FIA:n ikäraja ei ole täyttynyt viimeisen luokittelupäivämäärän osalta, mutta niiden yleinen kunto tarkastetaan perusteellisesti. Jos käytetään alkuperäistä kolmipistevoitit, se on kuljetettava istuimen sivureikien läpi.

1.5 Täyspitkä tai puolikaarirakenne on valinnainen, mutta erittäin suositeltava oman turvallisuuden vuoksi.

1.6 Puolikaarirakenteen peruskuvaukset: Puolikaarirakenne koostuu pystysuorasta pääpuomista, joka sijoitetaan auton pitkittäisakselin suuntaisesti kuljettajan taakse. Pääputken on ulotuttava kuljettajan kehon ulkopuolelle kaikilta osiltaan. Pääkaariin lisätään kaksi tukipilaria, jotka osoittavat taaksepäin tai eteenpäin kaaren korkeimmalta kohdalta, sekä vähintään yksi vinotuki, joka kiinnitetään kuljettajan puoleiseen yläkiinnityspisteeseen.

1.7 Täyspitkä turvakehikko, peruskuvaukset: Täyspitkä turvakehikko koostuu a) pystysuorasta pääkehiksestä, joka sijaitsee auton pitkittäisakselin suuntaisesti heti kuljettajan taakse, b) etu- ja A-pilareita pitkin kulkevasta etu-kehikosta, c) sivutörmäyssuojasta kehysten välissä, d) kahdesta takatuesta ja e) erinäisistä vahvistusputkista, kuten poikkitukiputkista kojelaudan tasolla, jotka muodostavat kehon tai suojakehikon (suojaava solu). Pääputken on ulotuttava kuljettajan kehon ulkopuolelle kaikilta osiltaan. Pääkaariin lisätään kaksi tukipilaria, jotka osoittavat taaksepäin kaaren korkeimmalta kohdalta, sekä vähintään yksi vinotuki, joka kiinnitetään kuljettajan puoleiseen yläkiinnityspisteeseen. Etusivupalkin on seurattava A-pilareita lattiasta tuulilasin yläosaan ja oltava kiinnitettynä molemmilta puolilta horisontaalisiin pitkittäistukiputkiin, jotka menevät pääkehiksen yläosaan (niin lähelle kattoa kuin mahdollista). Sen sijaan, että käytettäisiin yhtä etupalkkia, voidaan käyttää kahta pitkittäistukiputkea, jotka seuraavat katto- ja A-pilarilinjoja alas lattiaan asti. Riippumatta siitä, kumpaa kahta kokoonpanoa käytetään, A-pilareiden putkien yläosassa on oltava putki, joka yhdistää molemmat putket tuulilasin yläosassa. Pakollinen sivutörmäyssuojaus on yleensä suunniteltu "X":nä tai kahdella rinnakkaisella putkella, jotka yhdistävät etu- ja pääkaaren kummallakin puolella.

11.8 Suojakaaren/suojakehikon mitat:

Pääkaaren, mahdollisesti pitkittäisellä pääkaarella, vinotuen mitat ovat 45 mm halkaisija x 2,5 mm tai 50 mm x 2 mm materiaalipaksuus, ja muille putkille 38 mm halkaisija x 2,5 mm materiaalipaksuus tai 40 mm x 2,0 mm. Kaikkien putkien on oltava kylmävedettyjä, saumattomia, seostamattomia teräsputkia, joiden hiilipitoisuus on enintään 0,3 % ja vähimmäismurtolujuus 350 N/mm².

11.8.1 Kiinnityspisteet kaartaa tai kehikkoa varten:

Pultin ja mutterin sekä kiinnityskoukkujen mitat on oltava vähintään M8, laatu 8.8, 7/16 UNF. Jokaisessa kiinnityspisteessä/kehikon tai kaaren putken päässä on oltava kiinnityspalikka, jonka pinta-ala on vähintään 1200 mm² ja paksuus vähintään 3 mm, ja jossa on vähintään kolme (3) reikää läpivientipultille kiinnitystä varten vahvistuslevyyn, jonka paksuus on

vähintään 3 mm ja joka on hitsattu korin/kehyksen rakenteeseen. Kiinnityspultit on kiinnitettävä kiinnityspalikkaan vahvistuslevyyn.

11.8.2 FIA-hyväksytyt ruuvikiinnitteiset suojakehikot ja suojakehykset hyväksytään, jos ne täyttävät vaatimukset kohdissa 1.6 ja 1.7.

11.8.3 Muokatut kehikot tai ei-hyväksytyt ruuvikiinnitteiset kehikot vaativat lattian vahvistamista lisävahvistuslevyllä (boksi), joka on hitsattu korin/kehyksen rakenteeseen ja jonka pinta-ala on vähintään 1200 mm² ja paksuus 3 mm, ja joka sijaitsee kehikon kummassakin päässä kiinnitettynä koriin. Pultin ja mutterin sekä kiinnityskoukkujen mitat on oltava vähintään M8, laatu 8.8, 7/16 UNF.

Pro, Pro Mod & Unlimited:

1.1 Vain SNELL SA 2010 tai uudempi ja FIA 8858-2002 (vanhentuu 31.12.2023), 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 (vanhentuu 31.12.2020), 8860-2010, 8860-2018, 8860-2018 ABP -sertifioidut kypärät hyväksytään. Avokorisissa autoissa on käytettävä integroituja kypäriä. Kypärässä käytettävä radiolaitteisto on sallittu.

11.2 Kuljettajalla on oltava FHR alt. HNRS (HANS tai hybrid) -järjestelmä, joka on FIA:n tai SFI:n sertifioima. Kypärän on oltava yhteensopiva käytetyn FHR alt. HNRS -järjestelmän kanssa.

11.3 Kuljettajan ajopuku, joka on merkitty SFI 3.2A/5 tai FIA 8856-2000 -sertifikaatilla, on pakollinen. Kaikkien ajopukujen on suojattava koko keho hyvin, mukaan lukien kaula, nilkat ja ranteet. Ajopuku ei saa olla kaksiosainen.

11.4 Alusvaatteiden, jotka on valmistettu paloa kestävästä materiaalista kuten Nomex tai Carbon X, mukaan lukien housut, paita, sukat ja balaklava, on oltava käytössä.

11.5 Paloa kestävät kengät ja käsineet on käytettävä.

11.6 Kuljettajan istuimen on oltava vähintään viisipistevyöjärjestelmää varten suunniteltu (suositellaan kuusipistevyötä). Istuimen on oltava FIA:n sertifioima vähintään 8855-1999 tai SFI 39.2 -sertifikaatin mukainen. Kun käytetään FIA-luokiteltuja istuimia, hyväksytään, että FIA:n ikäraja ei ole täytetty viimeisimmän luokituspäivän osalta, mutta istuimen yleinen kunto tarkistetaan tiukasti.

11.6.1 Poikkeus autoille, jotka täyttävät kohdan 11.8.1 vaatimukset.

11.7 Turvavyön on oltava FIA:n tai SFI:n 16.1 -sertifioitu ja vähintään viisipistevyöjärjestelmä (suositellaan kuusipistevyötä), joka on sovitettu käytettävään FHS alt. HNRS -järjestelmään. Olkavyöhykkeiden kiinnityspisteiden on oltava mahdollisimman korkealla, mutta ei korkeammalla kuin hartiakorkeus. Vain vyökiinnitykseen tarkoitetut kiinnityskoukut voidaan käyttää. Jos vyökiinnityspisteet kulkevat koripellin läpi, vastakkaiselle puolelle on asennettava vähintään 3 mm paksu ja vähintään 40 cm² kokoinen alumiinilevy. Pultin ja mutterin sekä kiinnitysilmojen mitat on oltava 7/16 UNF.

11.8 Suojakehikko on pakollinen.

11.8.1 Uudemmat autot (vuodesta 2003 eteenpäin) joiden moottorin teho on yli 525 hevosvoimaa rekisteröintitodistuksen mukaan, jotka ovat varustettu modernilla kaatumissuojausjärjestelmällä tehtaalta, voivat osallistua ilman suojakehikkoa. Tällöin on käytettävä vakio kolmi-pistevyöjärjestelmää ja kuljettajan on oltava varustettu Simpson Hybrid S -turvavöillä.

11.9 Suojakehikon suunnitteluperiaate:

Suojakehikko koostuu:

- a) Pystysuora pääkehys, joka sijaitsee auton pituusakselilla heti kuljettajan takana,
- b) Etukehys A-pilarien varrella,
- c) Sivutörmäyssuojaus kehysten välissä,
- d) Kaksi takatuentaa ja
- e) Erilaisia vahvistusputkia, kuten poikittaisia tukia kojelaudan korkeudella, jotka yhdessä muodostavat suojakehikon/rakenteen (suojarungon).

Pääkiskon on ulotuttava kuljettajan kehon ulkopuolelle kaikilta osin. Pääkaari on täydellinen kahdella takasuunnassa menevällä tuella, jotka on kiinnitetty kaaren korkeimpaan kohtaan ja vähintään yksi vino tuki, joka on kiinnitetty kuljettajan puolelle ylempään kiinnityspisteeseen. Etupalkin on seurattava A-pilareita lattian tasolta tuulilasin yläosaan ja oltava kytketty kummaltakin puolelta vaakasuuntaisiin pituussuuntiin meneviin vahvistuksiin, jotka yhdistävät pääkaaren yläosaan (mahdollisimman lähelle kattoa). Yhden etupuolen poikittaiskaaren sijaan voidaan käyttää kahta pituussuunnassa menevää sivukaarta, jotka seuraavat kattolinjaa alas A-pilareista lattiaan asti. Riippumatta siitä, kumpaa kahta rakennetta käytetään, A-pilariputkien yläosassa tuulilasin kohdalla on oltava putkistot, jotka yhdistävät putket toisiinsa. Pakollinen sivutörmäyssuojaus on yleensä suunniteltu "X"-muotoon tai kahdeksi rinnakkaiseksi putkeksi, jotka yhdistävät etu- ja pääkaaret kummaltakin puolelta suojakehikkoa.

11.9.1 Suojakehikon mitat:

Pääkiskon ja mahdollisen pitkittäisen pääkiskon, vinojen tukien mitat ovat 45 mm halkaisija x 2,5 mm tai 50 mm x 2 mm materiaalipaksuus, ja muille putkille mitat ovat 38 mm halkaisija x 2,5 mm materiaalipaksuus tai 40 mm x 2,0 mm. Kaikkien putkien tulee olla kylmävedettyjä saumattomia seosaineettomia teräsputkia, jotka sisältävät enintään 0,3 % hiiltä ja joilla on vähintään 350 N/mm²:n myötöraja.

11.9.2 Suojakehikon kiinnityspisteet:

Pultin ja mutterin mitat sekä kiinnityssilmukat on oltava vähintään M8 laatua 8.8, 7/16 UNF. Kukin kiinnityspiste/putken pää tulee sisältää kiinnityspaneeeli, jonka pinta-ala on vähintään 1200 mm² ja paksuus vähintään 3 mm. Kiinnityspaneelissa tulee olla vähintään kolme (3) läpireikää, jotka mahdollistavat pulttikiinnityksen vahvistuslevyyn, jonka paksuus on vähintään 3 mm ja joka hitsataan auton runkoon. Pulttikiinnityksillä on yhdistettävä kiinnityspaneeeli vahvistuslevyyn.

11.9.3 Sertifioidut ruuvikiinnitteiset suojakehikot ja SBF-hyväksytyt kehykset ja suojakehikot:

SBF/FIA-sertifioituja ruuvikiinnitteisiä suojakehikoita voidaan asentaa sertifikaatin ja valmistajan ohjeiden mukaisesti. SBF:n hyväksymät suojakehikkorakenteet katsotaan täyttävän asetetut vähimmäisvaatimukset.

11.9.4 Muokatut suojakehikot tai ei-sertifioidut ruuvikehikot:

Muokatut kehikot tai ei-sertifioidut ruuvikehikot vaativat lattian vahvistamista lisävahvistuslevyllä (boksi), joka hitsataan runkoon ja jonka pinta-ala on vähintään 1200 mm² ja paksuus vähintään 3 mm. Tämä levytys asennetaan suojakehikon kiinnityspisteiden alle. Pultin ja mutterin mitat sekä kiinnityssilmukoiden on oltava vähintään M8 laatua 8.8, 7/16 UNF.

11.10 Sammutus-/sumutinjärjestelmä

Sammutus-/sumutinjärjestelmä on asennettava ja mukautettava auton polttoaineen mukaan. Suuttimien on oltava moottoritilassa.

Kyselyt teknisistä sääntöjen, poikkeuslupien ja muiden sääntöihin liittyvien asioiden osalta tulee lähettää kirjallisena sähköpostitse osoitteeseen: tech@timeattacknu.se.

Kaikki asiakirjan teksti (paitsi silloin, kun se on selvästi toisin ilmoitettu) on TimeattackNU.se:n (Superior Imports AB) luomaa aineetonta omaisuutta ja tekijänoikeudellisesti suojattua. Tekstin käyttöön tai sääntöjen käyttöoikeuden myöntämiseen liittyen ota yhteyttä: info@timeattacknu.se.

Englanniksi (ALKUPERÄINEN)

Definition of your engines Actual Power (AP):

This is the highest Horsepower (HP) that the engine and all upgrades can produce during competition.

Applies to all rules below that include any limits of AP.

It is always up to the driver to prove that his permitted power has not exceeded any limits during technical

scrutineering or Parc fermé.

The AP cannot be proven with just a dyno sheet from a previous dyno, it should be proven in as many outright ways as possible that the AP was not exceeded.

Example: Any hardware or engine management or other device that can show parameters such as boost, injector duty cycle and anything that can make outright arguments for the AP, will in any situation of technical investigation clear

the driver. If not, the driver's result is at risk of being penalized or disqualified.

Driveline loss is calculated as follows:

- Dyno rollers 2WD 7%, 4WD 13%.
- Dyno hubs 2WD 3%, 4WD 5%.

Multiply your measured power as below:

3%: 1,0309

5%: 1,0526

7%: 1,0752

13%: 1,1494

Example: Two-wheel drive car with 500 HP measured on rollers. $500 \times 1,0752 = 537,6\text{HP}$ in the engine.

Definition of Actual Weight (AW):

The car's weight with fuel, without a driver and +75kg.

When the car is weighed at inspection or Parc Fermé, it is weighed without a driver, every liter of fuel that is in the fuel

tank is deducted according to: 1 liter = 1kg (rounded up e.g. quarter/half/full tank of the meter. Technical data on the car's stock or external tank is required) .

Tire:

- Street Tires: E and DOT marked tires with TW (TreadWear) over 180, that are not marketed or sold as

"Semi-slicks".

- Examples of tires that do not count as a Street Tire: Pilot Sport Cup 2, Yokohama A052, Federal 595RSR.

- Semi-slicks: E and DOT marked such as Pirelli Trofeo R, Toyo R888, Yokohama 048/052, Michelin Cup2.

- Hankook Ventus 221, Pirelli Trofeo RS and Michelin Cup2R and similar “racing semi-slicks” are generally prohibited in all classes except "PRO". We can individually issue exemptions to use these, if your car for the class has relatively low power.
- Slicks: All types of slicks are approved.

1

TIMEATTACKNU.SE

KO-Club Go!:

Body: Street car that has had a MOT or similar road legal inspection at least once before.

Max Actual Power (AP) regardless of weight/power: Street tires 280HP, Semi-slicks 250HP.

Minimum Weight / Power:

Semi-slicks - 6,0

Street tires - 5.6

Examples:

Renault Megane RS 250hp/1394kg = 5.6 Street tires

Swift Sport 165hp/1000kg = 6.0 Semi-slicks

Toyota GT86 200hp/1260 = 6.3 Semi-slicks

Civic Type R -05 200hp/1245kg = 6.25 Semi-slicks

Golf GTI Performance 2.0 - 14 230hp/1332kg = 5,79 Street tires

Subaru Impreza GT 218hp/1230 = 5,6 Street tires

1.1 Maximum combined tire width of all four tires (FWD = Front Wheel Drive):

ACTUAL WEIGHT (KG) TOTAL WIDTH (MM) EXAMPLE

- 1050 820 205x4, 195x2 + 215x2

- 1050 FWD 860 215x4, 205x2 + 225x2

1051 - 1350 860 215x4, 205x2 + 225x2

1051 - 1350 FWD 900 225x4, 215x2 + 235x2

1351 - 1550 900 225x4, 215x2 + 235x2

1351 - 1550 FWD 940 235x4, 225x2 + 245x2

1551 - 940 235x4, 225x2 + 245x2

1551 - FWD 980 245x4, 235x2 + 255x2

1.2 The lowest point of the cars body must not be less than 50mm measured from the ground.

1.3 Aerodynamics:

Box A:

Splitters may be mounted, maximum protrusion 75mm (protrusion is counted from the bottom part of the front

where it is attached (L1)). All horizontal (or near-horizontal) surfaces that are intended to increase ground pressure or

reduce lift are considered splitters and must therefore be counted as splitters.

2 Canards may be fitted, maximum protrusion 50mm (max 10mm outside the widest point of the front fenders).

Box B:

All aerodynamic aids/parts such as flat floors, splitters and diffusers between the front and rear wheels are prohibited

as shown in the picture below. Original fitted covers, air controls or entire panels may be retained.

Box C:

Wing may be mounted in the box but may not be wider than the cars body or stick out behind the rear of the car (L2).

Mat not be above the roof, and max 1700mm wide, max chord 200mm. The mounting bracket must not protrude

behind the car. On hatchback cars, the wing may stick up 75mm above the roof.