

XII Erityismääräykset ryhmälle **Original F 2022 LUONNOS v7** **21042021**

Arvoisa lukija!

Tähän mennessä AKK:n tekniikan lajiryhmä on vastaanottanut lähes 80 kommentointia 12.4.2021 julkaistuihin Original F ja Pro F sääntöluonnoksiin. Tässä kommentoitavaksi uusi Original F sääntöluonnos, jota on nyt muutettu kommentoijien enemmistön haluamaan suuntaan.

Pääasiallinen toive oli mahdollistaa osallistuminen Original F ryhmään nykyisellä kalustolla tietyin rajoituksin. Luonnollisesti myös kommentoissa esitetyt toiveet menivät joiltain osin ristiin, joten tämä päivitetty luonnos on myös kompromissi näistä harrastajien esityksistä.

EDELLEEN VOIT VAIKUTTAA! Lue päivitetty sääntöluonnos huolella ja lähetä kommentti, ollaanko nyt menossa oikeaan suuntaan vai pitäisikö jotain vielä muuttaa? Perustele ehdotuksesi!

Ehdotukset lajiryhmän jäsenille tai lajipäällikölle iiro.palmi@autourheilu.fi

Lähetä perustellut ehdotuksesi mahdollisimman pian, mutta kuitenkin viimeistään 30.4.2021.

Ensimmäinen peruseriaate näiden sääntöjen muokkaamisessa oli, että pitääkö vierasmootoreille olla oma luokka. Harrastajien mielipiteet jakaantuivat tässä jokseenkin puoliksi. Tekniikan lajiryhmän ajatuksena olisi edelleen jakaa F-ryhmä kahteen osaan, joista toista upgreidataan ja toiseen mahtuisi suurin osa F-ryhmän autoista sellaisenaan.

Nämä säännöt olisivat Original F säännöt, jossa siis rajatummalla säännöt ja tarkoitettu enemmän ns. perusharrastajalle. Vapaammat Pro F säännöt julkaistaan erillisinä.

Ohje lukemiseen:

Vihreällä tekstillä on nähtävissä lisäykset nykyiseen sääntötekstiin. Poistettuja tekstejä ei valitettavasti näy, koska se tekisi lukemisesta hyvin hankalaa. Poistetuilla teksteillä varustettu versio saatavana pyynnöstä lajipäälliköltä.

Sininen teksti ei ole sääntötekstiä, vaan Tekniikan Lajiryhmän kommentti tai selitys edellä olevaan sääntötekstiin. TLR= Tekniikan Lajiryhmä.

Violetti teksti on tähän päivitettyyn luonnokseen lisätty Tekniikan Lajiryhmän kommentti tehdystä muutoksesta 12.4. laadittuun luonnokseen verrattuna.

1.Määritelmä

Vain ryhmiin 1,2 tai A luokiteltua autoa tai AKK:n kansallisesti luokittelemaa autoa saa käyttää. Artiklat 251, 252, 253 ja 255 ovat voimassa ryhmässä F.

TLR: Eli tässä ikäraja on poistettu eli saa osallistua vaikka uudella autolla kunhan on näiden sääntöjen mukainen.

TLR: Tähän liittyy myös kansallisen luokituksen helpottaminen. Autonvalmistajat luokittelevat hyvin vähän nykyään autoja, joten kansallinen luokitustarve tulee lisääntymään. Muutetaan kansallinen luokitus sellaiseksi, että se on mahdollista vain F-ryhmään. Samalla

yksinkertaistetaan sitä niin, että vain oleellisin ja helpommin saatavissa oleva tieto tulee luokitukseen (vrt. V1600 passi).

TLR: Aiemmin on unohdettu painottaa, että tässä yhteydessä myös FIN R 2WD autot yhdistettäisiin tähän ryhmään. FIN R 2WD autot käyvät tähän ryhmään FIN R 2WD sääntöjen mukaisina tai haluttaessa näihinkin autoihin saa tehdä tämän ryhmän sääntöjen sallimat muutokset.

2.Luokat ja vähimmäispainot

Tilavuus enintään	enint. 2 venttiiliä/sylinteri	yli 2 venttiiliä/sylinteri
1050 cm ³	670kg	720kg
1450	800	840
1650	850	920
2050	930	1000
2250	970	1030
2550	1030	1080

TLR: Eli yli 2,5 litraiset ajaisi Pro F puolella

TLR: Painotaulukkoa on toivottu muokattavaksi lähemmäs reaaliainoja. Lisäksi on pyydetty muokkaamaan painoeroja kg / hv periaatteen mukaisesti. TLR paneutuu tähän asiaan tarkemmin, kunhan saadaan ajankohtaista faktaa autojen todellisista painoista tällä hetkellä.

3.Sallitut muutokset ja lisäykset

Ryhmässä A sallittujen muutosten ja lisäysten lisäksi ovat voimassa tässä säännöstössä sallitut muutokset.

Myös ryhmiin 1 ja 2 lisäluokiteltujen osien käyttö on sallittu. Ryhmiin 1 ja 2 luokiteltujen korimuutoksien ja sylinterikansien lisäluokitusten käyttö ei ole sallittu.

Luokitustodistuksien VK-lehdet eivät ole sallittuja ryhmässä **Original F**, paitsi niiltä osin kun ryhmän **Original F** säännöt sallivat kyseisen osan vapaamman muutoksen.

3.1. Moottori

3.1.1 Alkuperäinen sylinterilohko voidaan vaihtaa toiseen seuraavin edellytyksin

- sylinterilohkon materiaalia ei saa vaihtaa
 - luokiteltu sylinterinkansi pitää sopia käytettävään sylinterilohkoon ilman sylinterilohkoon tai sylinterinkanteen tehtäviä muutoksia
 - luokiteltu kampiakseli pitää sopia käytettävään sylinterilohkoon ilman sylinterilohkoon tai kampiakseliin tehtäviä muutoksia
 - sylinterilohko pitää olla saman autovalmistajan toimittama
- Sylinterilohkon kiinnityspisteitä koriin voidaan muuttaa ja lisätä.

TLR: Eli tässä siis palattaisiin nykyiseen F-ryhmän sääntöön, mikä mm. sallii Toyotan 5K ja Fordin 205 lohkon käytön myös täällä **Original F** ryhmän puolella.

3.1.2 Alkuperäistä sylinteritilavuutta saa vapaasti muuttaa putkittamalla, uudelleen putkittamalla, poraamalla ja iskunpituutta pienentämällä. Käytettäessä muuta kuin autoon luokiteltua sylinterilohkoa ei autoon luokiteltua iskunpituutta saa muuttaa.

TLR: Iskun jatkaminen siis vain Pro F puolella. Syynä se, että **Original** puolella ei haluttaisi moottoriin mitään isosti poikkeavaa aiempaan sääntöön nähden, ettei tässä ryhmässä pärjääminen edellyttäisi "pakollista" moottorin updeittausta.

TLR: Muutettu vain lauserakennetta

- 3.1.3** Alkuperäistä iskunpituutta ei saa suurentaa. Muuten kampiakseli on vapaa. Kiertokanget ovat vapaat.
- 3.1.4** Kampiakselin laakerien tyyppi ja lukumäärä on säilytettävä, muuten ne ovat vapaat.
- 3.1.5** Sylinterinkansi on vapaa seuraavin rajoituksin:
- A)** Ainoastaan 2 venttiiliä sylinteriä kohti sallitaan, paitsi niissä A-ryhmän autoissa, joihin on luokiteltu moniventtiilimoottori. Venttiilien maksimilukumäärä on korkeintaan neljä/sylinteri tai luokiteltu. Venttiilien koko ja muoto on vapaa.
- B)** Moniventtiilisylinterikannen saa korvata kannella, jossa on korkeintaan vastaava määrä venttiileitä/ sylinteri kuin alkuperäisessä.
- C)** Sylinterikannen (-kansien) tulee olla sarjavalmisteisesta autosta.
- D)** Mikäli käytetään sylinterikantta (luokiteltuakin), jossa on enemmän kuin 2 venttiiliä/sylinteri, korjaushitsaaminen on sallittu, mutta aineen lisääminen alkuperäiseen sylinterikanteen verrattuna kielletty.

TLR: Edellisessä luonnoksessa ollut vaatimus moniventtiiliautojen käyttää alkuperäisiä imu- ja pakosarjoja sekä kaasuläppäkoteloita on tässä poistettu harrastajien toiveesta. Toiveina on esitetty, että esimerkiksi painotaulukkoa muuttamalla saataisiin 8v ja 16V moottoreiden eroja supistettua. Tähän otamme mielellämme vastaan harrastajien ajatuksia, miten mahdollinen suorituskykyero voitaisiin kompensoida ja onko sille tarvetta

- E)** Jos käytetään 2 venttiiliä/sylinteri sylinterikantta, on aineen lisääminen sallittu ainoastaan imu- tai pakokanaviin (venttiili-istukan ja kyseisen kanavan sarjan liitostason väliselle alueelle, venttiili-istukka mukaan lukien), palotilaan, vesikanaviin sekä kannessa sijaitseviin nokkapukkeihin.
- F)** Imusarjan liitostason tulee olla sijainniltaan sylinterikannen mukainen - alkuperäinen - joskin kanavien paikkaa kyseisessä tasossa voidaan muuttaa edellä mainittuja kohtia noudattaen. Imusarjan liitos sylinterikanteen sekä mahdollinen imusarjan tiiviste tulee olla tasomainen (ei ulko- tai sisämittoja liitoksessa) tai sylinterikannen mukainen alkuperäinen. Tasojen oikaisuhionta on sallittu.
- G)** Automalliin luokittelematonta sylinterikantta käytettäessä on kilpailijan pystyttävä osoittamaan kyseinen automerkki- ja malli, josta sylinterikansi on peräisin. Pyydettyäessä on kilpailijan pystyttävä todistamaan kohdan F) mukainen alkuperäinen asennus.
- H)** Sylinterikannen tiiviste on vapaa.
- 3.1.6** Imuilman ahtaminen on kielletty, ahtimen saa poistaa. Imujärjestelmä, polttoaineen syöttöjärjestelmä sekä ilmanpuhdistin ovat vapaat.
- 3.1.7** Kaasupolkimen ja kuristinläppien välisen yhteyden tulee olla mekaaninen.
- 3.1.8** Pakosarja on vapaa, pakoputkiston tulee olla ajoneuvojen varustusta ja tarvikkeita koskevien asetusten ja Art. 252.3.6 mukainen. Katalyysaattoria suositellaan.
- 3.1.9** Voitelujärjestelmä on vapaa. Öljynjäähdyttimen asentaminen korirakenteen ulkopuolelle on sallittu ainoastaan sen vaakasuoran tason alapuolelle, joka kulkee pyörännapojen kautta. Jäähdytin ei saa ulottua auton ylhäältä katsotun ääriiviivan ulkopuolelle. Öljyn- jäähdytintä ei saa asentaa ohjaamoon.
- 3.1.10** Nokka-akseli(t) ja venttiilikoneisto ovat vapaat seuraavin rajoituksin:
- Muuttuva-ajoituksinen nokka-akseli on sallittu ainoastaan, mikäli se on luokiteltu.
 - Muuttuvanostoiset keinuvivut ja nostimet on sallittu ainoastaan, mikäli ne on luokiteltu.
 - Venttiilijousien tyyppi ja toimintatapa on säilytettävä.
 - Nokka-akselin paikka ei saa muuttua kannesta lohkokon tai päinvastoin.
- 3.1.11** Moottorin jäähdytys: tuuletin, vesipumppu ja jäähdytin sekä sen kiinnitys ovat vapaat, edellyttäen, että alkuperäinen **sijainti** säilyy.
- 3.1.12** Vauhtipyörä on vapaa.
- 3.1.13** Sytytysjärjestelmälle ei aseteta rajoituksia.

3.2 Voimansiirto

Voimansiirron tiedonkeruujärjestelmät **eivät ole sallittuja**

3.2.1 Kytkin on vapaa seuraavin rajoituksin.

- Levyjen lukumäärä max. 2.
- Kytkimen toimintaa tulee ohjata ainoastaan kuljettajan jalalla, ellei muunlainen järjestelmä ole luokiteltu.

TLR: Harrastajien pyynnöstä kytkinlevyjen lukumäärä enintään 2.

3.2.2 Vaihdelaatikko on vapaa seuraavin ehdoin:

- Alkuperäinen **sijainti** on säilytettävä

TLR: Sana "sijainti" antaa vähän pelivaraa...

- **Vaihteenvalitsimen asentamiseksi/muuttamiseksi välttämätön korimuutos on sallittu.**

TLR: Vaihteiston pitäisi mahtua koriin kuten ennenkin mahtui

- Vain mekaaninen vaihteisto, jota kuljettaja ohjaa mekaanisesti on sallittu.
- **Vaihdekaavion tulee olla perinteinen H.**

Eteenpäin ajovaihteiden enimmäismäärä on kuusi.

- Toimiva peruutusvaihte on pakollinen.

TLR: Sequentiaalivaihteistolla varustetut autot kuuluisivat tämän luonnoksen mukaan Pro F ryhmään.

3.2.3 Vain yksi vetävä akseli sallitaan (etu- tai taka-akseli). Neliveto tulee muuttaa kaksipyörävetoiseksi.

3.2.4 Voimansiirron akselit ovat vapaat.

3.2.5 Vetopyörästö koteloineen sekä tasauspyörästö ovat vapaat. Tasauspyörästö on pakollinen (100% lukko tai "spool" on kielletty).

3.2.6 Takasilta on vapaa. Akseliston tyyppin on säilyttävä. Takanapa ja olka-akseli voidaan vaihtaa toiseen, jotka on tarkoitettu vähintään samalle akselimassalle.

3.2.7 Luistonestojärjestelmät **eivät ole sallittuja.**

3.3 Pyöränripustus

3.3.1 Tukivarret voidaan vaihtaa **tai niitä voidaan muokata** seuraavin rajoituksin:

- Pyöränripustuksen tyyppin tulee säilyä (erillisjousitus tai jäykkä akseli)
Alkuperäistä tukivartta käytettäessä sitä saa vahvistaa ainetta lisäämällä eikä vahvistuksen tarvitse seurata alkuperäistä muotoa. Tukivarren alkuperä on kuitenkin aina oltava tunnistettavissa. Nivelpisteiden joustavan materiaalin saa korvata toisella materiaalilla tai nivelellä, jonka materiaalin ei tarvitse olla joustava.

TLR: Tässä mahdollistetaan orkkistukivarret ilman todistusvelvollisuutta silloin, kun näihin on vaihdettu ainoastaan korinpuoleiset nivelet (esim. pelkkä kumi tai uniball). Tämä ei itse asiassa säännön mukaan ollut mahdollista nyky F-ryhmässä

- Vain kyseiseen automalliin tarkoitettuja tehdasvalmisteisia tukivarsia saa käyttää. Tehdasvalmisteisina osina voidaan pitää sarjatuotannon omaisesti valmistettuja osia, joiden valmistajalla voidaan katsoa olevan kyseisen tyyppisten osien valmistamiseen riittävä asiantuntemus ja kokemus.

- Mikäli ei käytetä auton alkuperäisiä tai alkuperäisten kanssa identtisiä tarviketukivarsia, täytyy 1.1.2022 lähtien toimitetuista tukivarsista olla valmistajan todistus, josta ilmenee valmistaja, valmistajan y-tunnus (ulkomaisilta yrityksiltä VAT-numero) sekä:

- Automalli, johon tukivarsi on tarkoitettu
- Valokuva tukivarresta
- Materiaali
- Suositeltu tukivarren vaihtoväli

Tuotteen maahantuojaan tulee tarvittaessa lisätä puuttuvat tiedot todistukseen.

TLR: tarkennettu kilpatukivarsien todistusmenettely. Perustuu kuntokatsastajilta tulleeseen palautteeseen kirjavista huonosti yksilöitävistä valmistetodistuksista. Tiedotetaan maahantuoja / valmistajia.

- Akseliväli saa muuttua valmistajan ilmoittamasta nimellisarvosta enintään 50 mm, samoin pyörännapojen sijainti auton pituus suunnassa.

TLR: Siirtymä säilyy suunnilleen ennallaan, vain ilmoitustapa muuttuu eli enää ei ole toleranssia toleranssille

Etunapa ja olka-akseli voidaan vaihtaa toiseen, joka on peräisin vähintään saman akselimassan omaavasta sarjavalmisteisesta autosta. Jos autoon on lisäluokiteltu (myös VK) vaihtoehtoiset navat, saa niitä käyttää. Toisen luokitellun auton lisäluokiteltuja napoja ei saa käyttää.

3.3.2 Pyöränripustuksen osien kiinnityspaikat voidaan muuttaa ja lisätuentoja saa asentaa, vain välttämättömät korimuutokset on sallittu.

3.3.3 Jousien tyyppi ja toiminta on vapaa.

3.3.4 Aktiivijousitus ja ajon aikana muuttuva jousitus on kielletty, muuten iskunvaimentimet ovat vapaat.

TLR: Eli tässä sallittaisiin lisäsäiliölliset iskunvaimentajat kuten nykyisessä F-ryhmässä

3.3.5 Kallistuksenvaimentimet voidaan poistaa, lisätä tai vaihtaa ilman mitään rajoituksia, vaikka ne olisivat pyöränripustuksen osia.

3.3.6 Ohjauksen välityssuhde on vapaa, mutta ohjausvälityksen kotelo on oltava kyseisestä automallista. Tehostimen voi poistaa tai lisätä edellä mainituin ehdoin. Ohjaustehostimen pumpun toimintatapa voidaan valita vapaasti. Ohjauspylvääseen kuuluvan sähköisen tehostimen saa asentaa.

3.3.7 Pyörien ja renkaiden on täytettävä ryhmän A ja kilpailusääntöjen määräykset. Vanne koko on kuitenkin vapaa (huom. halkaisija enintään 18" ja kokopyörän halkaisija enintään 650 mm). Ns. muussirenkaiden käyttö on kielletty. Käytettäessä pyörän ja navan välissä levikepaloja, tulee näiden olla kiinnitetty pyörän napaan tai vanteeseen, eikä alkuperäinen vanteen keskitystapa saa muuttua. Suurin sallittu levikepalan paksuus on 25,4 mm.

3.4 Kori

3.4.1 Korirakenteen on oltava terästä. Vain perusluokitellut muut materiaalit ovat korirakenteessa sallittuja. 2-, 3-, 4-, ja 5- ovisten versioiden käyttö on sallittu. Keventämiset ja muutokset, joita ei ole erikseen sallittu ovat kiellettyjä. Korin vahvistaminen on sallittua, vaikka vahvistava aine ei seuraakaan alkuperäistä muotoa. Tämä ei kuitenkaan salli alkuperäisen korimateriaalin poistamista.

TLR: Selvennyksen vuoksi, Hatchback autoissa takaluukku katsotaan oveksi (art 251, kuva 251-1)

3.4.2 Mikäli ei käytetä alkuperäistä oviverhoilua, voidaan ne korvata vähintään 1 mm paksulla alumiinilla, hiilikuidulla tai muulla huonosti syttyvällä materiaalilla. Kaiken muun verhoilun ja äänieristeet saa poistaa tai muuttaa. Hansikaslokeron saa poistaa.

3.4.3 Toisenlaista mittaristoa ja sähkökatkaisimia varten voidaan kojelautaan tehdä tarvittavat muutokset. Kojetaulun alla olevat osat ja kojetaulun takana näkymättömissä olevat osat saa poistaa.

3.4.4 Pyörännapojen alapuolella olevat ilmanohjaimet ovat vapaat. Vakaajasiivekkeet saa poistaa. Auton takaosaan saa asentaa yhden luokittelemattoman vakaajasiivekkeen seuraavin ehdoin:

- luokitellut takaosan vakaajasiivekkeet poistetaan

- ylhäältä ja edestä katsottuna kyseinen luokittelematon vakaajasiipi ei saa ylittää auton ääri viivoja
- siivekkeen leikkaus auton pituussuunnassa (mistä tahansa kohdasta) tulee kiinnikkeineen mahtua 20 cm x 20 cm neliöön.

3.4.5 Lokasuojan leventäminen materiaalia muokkaamalla on luvallista. Erilliset lokasuojan levikkeet on sallittu. Etulokasuojien ja levikkeiden materiaali on vapaa. Käytettäessä muusta kuin metallista valmistettuja etulokasuojia, materiaalin minimipaksuus on 2mm. Auton kokonaisleveys ei saa leventyä mistään kohdasta 10 cm enempää. Alkuperäisen lokasuojan saa poistaa levikkeen alta. Sisälokasuojan muuttaminen pyörätilan suurentamiseksi on sallittu. Lokasuojan tulee aina peittää pyörä vähintään 50 astetta taaksepäin ja 30 astetta eteenpäin navan kautta kulkevasta pystytasosta. Alkuperäistä takalokasuojaa levikkeen alta saadaan poistaa enintään 12 cm alkuperäisen pyöränaukon reunasta, mutta kuitenkin enintään sisälokasuojaan asti.

TLR: Kuidusta ym. materiaaleista valmistetut etulokasuojat sallituksi. Myös hiilikuitu olisi sallittu. 2mm paksuus on kotimaisten valmistajien antamaa indikaatiota, mitä on saatavana. Ulkomaiset valmistajat eivät vastanneet kyselyihimme. Takalokasuojien tulisi säilyä alkuperäisinä turvallisuussyistä.

3.4.6 Etukannen ja takaluukun kannen materiaali on vapaa. Tämä ei koske ns. hatchback -mallisten autojen takaovia (-luukkuja.) Kansien ulkomuoto ja niiden sijainti suljettuna tulee säilyttää alkuperäisenä ja niiden tulee olla riittävän jäykkiä, jotta niiden muoto ei muutu ajon aikana. Kansien reunat eivät saa olla teräviä. Käytettäessä muusta kuin metallista valmistettuja etu- tai takaluukun kansia, materiaalin minimipaksuus tulee olla 2mm.

Moottori- ja tavaratilan kansien lukituslaitteet ja saranat ovat vapaat. Lukituslaitteita (sisältäen mahdolliset saranat) tulee olla vähintään neljä luukku kohden ja ulkopuolelta avaaminen tulee olla mahdollista. Alkuperäinen lukitusjärjestelmä poistettava.

TLR: Luukut saisivat myös olla kuitua, mutta hatchback auton takaluukku ei. On suoraan ohjaamoon yhteydessä, joten tiiveys tärkeää ja myös turvallisuuskysymys.

3.4.7 Puskurit saa poistaa, mikäli ne eivät ole integroitua korin osia. Mikäli puskurit poistetaan, on myös niiden kiinnikkeet poistettava.

Integroidulla puskurilla tarkoitetaan esim. muovipuskuria, jonka poistaminen muuttaa oleellisesti auton ulkomittoja tai ulkonäköä jättämällä korirakenteeseen aukkoja tai teräviä kulmia/reunoja.

Puskurit saa vaihtaa toisiin. Puskureiden pintamateriaalin saa vaihtaa ja puskureiden ulkonäkö voi muuttua, kuitenkin auton luokiteltu pituus tulee säilyttää ($\pm 1\%$). Puskureiden alla korissa ja/tai puskureiden kiinnikkeissä olevat turvarakenteet on säilytettävä alkuperäisinä, muuten puskureiden kiinnitys on vapaa.

Lisävalojen jättämiä aukkoja voidaan käyttää ilman johtamiseen jarruihin. Jos autossa ei ole valmista aukkoa ilman johtamiseen, voidaan puskurin tehdä enintään 10 cm:n halkaisijainen reikä (tai vastaavalla pinta-alalla muu kuin pyöreä) Turvapalkkia ei kuitenkaan saa muokata. Kanavia saa asentaa.

TLR: Tämä ollut FIN R säännössä, otettiin mukaan myös äffään. Ei tarvitse vaihtaa koko puskuria, jos haluaa jäädytykselle aukkoja. Ja mahdollistetaan myös

moottorin jäähtytys näistä rei'istä ja sallituilla kanavilla, mutta turvapalkkeihin kajoamatta.

3.4.8 Eturitilän (maskin) muuttaminen tai vaihtaminen on sallittu (ei poistaminen).

3.4.9 Varapyöräkotelo saadaan poistaa ja syntynyt aukko tulee peittää vastaavan lujuisella rakenteella. Varapyöräkoteloon saadaan myös asentaa polttoainesäiliö siten, että aukkoa saa suurentaa säiliön vaatiman tilan verran. Säiliö saadaan upottaa enintään varapyöräkotelon pohjaa vastaavalle tasolle, eikä se saa muodostaa aerodynaamisia rakenteita.

3.4.10 Takakivipeltiin saa tehdä aukon pakoputkea varten.

3.4.11 Sivulasit ja takalasi voidaan korvata kirkkaalla polykarbonaatilla (minimi paksuus 3,8mm). Etusivuikkunat tulee kyetä irrottamaan ilman työkalujen käyttöä. Mikäli ikkunan nostomekanismi poistetaan, liukuikkuna on asennettava etuovien ikkunoihin. Aukon tulee olla vähintään 130 mm x 130 mm."

3.5 Jarrut

3.5.1 Lukkiutumattomat jarrut on kielletty. Luokitellut lukkiutumattomat jarrut tulee poistaa käytöstä.

3.5.2 Käsijarru on pakollinen.

3.5.3 Mikäli ei käytetä alkuperäistä järjestelmää ovat vähintään 2-piiriset jarrut pakolliset.

3.5.4 Jarrusylinterien mäntien lukumäärä luokitelluissa jarruissa enintään 6 ja luokittelemattomissa jarruissa enintään 4. Muuten jarrut ovat vapaat.

3.6 Muut varusteet

3.6.1 Johtimien ja putkien järjestelyä, sijoitusta ja materiaalia saa muuttaa (tämä koskee ilma, vesi, polttoneste ym. nesteputkia sekä jousitusjärjestelmää ja sähköjohtimia). Nesteputket saavat kulkea ohjaamon läpi, mutta ohjaamon osalta niissä ei saa olla mitään liitoksia. Kuumien nesteputkien johtaminen ohjaamon läpi ei ole sallittu ellei tätä ole toteutettu sarjavalmistuksessa, jolloin niiden tulee olla tehokkaasti suojattu.

3.6.2 Lämmityslaitteiston muuttaminen ja poistaminen on sallittu edellyttäen, että tuulilasien ja etusivu- lasien huurteenpoisto on varmistettu.

3.6.3 Alkuperäisen polttoainesäiliön voi vaihtaa Art. 253 kohdan 14 tai sen kansallisen lisäyksen mukaiseen turvasäiliöön.

Autoon, joka on ensirekisteröity ennen 1.1.1981, polttoainesäiliö voidaan vaihtaa myös toisen auton polttoainesäiliöön tai säiliöön, joka on valmistettu alumiinista tai teräksestä autourheilukäyttöön ja täytetty turvavaahdolla.

Polttoaineiden säilytykseen tai kuljettamiseen tarkoitettuja astioita ei saa käyttää polttoainesäiliönä.

Polttoainesäiliön paikkaa voidaan muuttaa. Sitä ei kuitenkaan saa sijoittaa ohjaamoon.

2-tila autoissa tulee turvallisuussäiliökin kattaa kokonaisuudessaan paloseinällä tai kotelolla (koskee myös täyttöaukkoa ja -putkea). Sama koskee 3-tila auton polttoainesäiliötä, mikäli säiliö sijaitsee tavaratilassa eikä tavaratila ole eristetty ohjaamosta tiiviillä paloseinällä.

Mikäli 3-tila auton polttoainesäiliö sijaitsee tavaratilassa, on tavaratila eristettävä ohjaamosta aina tiiviillä paloseinällä.

Säiliön täyttöaukon on sijaittava auton ulkopuolella, ellei käytetä Art. 253 kohdan 16. tai sen kansallisen lisäyksen mukaisia turvasäiliöitä.

3.6.4 Sähköjärjestelmä:

Laturin paikka on vapaa.

3.6.5 Poljinasetelma

Poljinasetelmana saadaan käyttää luokiteltua tai erityisesti kilpailukäyttöön tarkoitettua, joka on valmistettu jarrujärjestelmiä valmistavan tehtaan toimesta.

TLR: Tässä myös nykyisen F ryhmän sääntö voimaan

3.7 Erityisiä määräyksiä

- 3.7.1** Auton aerodynamiikka ei saa olla ajon aikana säätävä
- 3.7.2** Luokittelemattomia keraamisia mekaanisia osia ei saa käyttää.
- 3.7.3** Luokittelemattomia titaanista, hiilikuidusta tai aramidikuidulla vahvistetusta materiaalista valmistettuja mekaanisia osia ei saa käyttää (ei koske oviverhoiluita, venttiilejä, venttiilinohjaimia. -istukoita eikä venttiilin jousilautasia).

Kiitos kun tutustuit luonnokseen. Mikäli olit jostain kohdasta eri mieltä, muista lähettää oma perusteltu ehdotuksesi mahdollisimman pian, mutta viimeistään 30.4.2021 tekniikan lajiryhmän jäsenelle tai lajipäällikölle iiro.palmi@autourheilu.fi. KAIKKI perustellut ehdotukset käsitellään uudelleen lajiryhmän toimesta ja tarvittaessa sääntöä muokataan ennen niiden lähettämistä AKK:n hallitukselle hyväksyttäväksi.

Periaatteellisella tasolla säännöt tulisivat olemaan hyväksytyjä kesäkuussa ja lopullinen teksti elokuussa. Uusi sääntö tulisi voimaan vuoden 2022 alusta.