

XII Erityismääräykset ryhmälle **Original F 2022 LUONNOS v6** **12042021**

Arvoisa lukija!

Tässä sinulle luettavaksi harrastajien AKK:lle lähettämistä ehdotuksista koottu sääntöLUONNOS. Harrastajien toiveet menivät joiltain osin ristiin, joten tämä luonnos on nyt ensimmäinen julkauistava kompromissi näistä harrastajien esityksistä.

NYT ON SE OIKEA HETKI VAIKUTTAA! Lue sääntö huolella ja lähetä kommentti, minkä kohdan säännöistä haluaisit muuttaa. Perustele ehdotuksesi!

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

Tekniikan lajiryhmän ajatuksena on jakaa F-ryhmä kahteen osaan, joista toista upgreidataan ja toista downgreidataan.

Nämä säännöt olisivat Original F säännöt, jossa siis rajatummat 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.

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 Original F.

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

2. Luokat ja vähimmäispainot

Tilavuus enint. 2 venttiiliä/ enintään 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

Enimmäissyylinteritilavuus on 2550cm³

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

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 Sylinterilohkon tulee olla alkuperäinen; toista ulkonaisesti samanlaista lohkoa saa käyttää, mikäli alkuperäisestä lohkosta voidaan koneistamalla ja/tai putkittamalla valmistaa samanlainen.

TLR: Eli 5K ja muut selkeästi eri näköiset lohkot ajaa Pro F puolella. Mutta jos ulkonaisesti samanlaisesta (taikka samanlaiseksi työstettävissä olevasta) lohkosta voi tehdä alkuperäisen kaltainen, sitä lohkoa saa käyttää myös **Original F** ryhmässä.

Sylinterilohkon kiinnityspisteitä koriin voidaan muuttaa ja lisätä.

3.1.2 Alkuperäistä sylinteritilavuutta saa vapaasti muuttaa putkittamalla, uudelleen putkittamalla, poraamalla ja iskunpituutta pienentämällä.

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.

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 **ryhmän A määritelmän mukaisesta, vähintään 4-paikkaisen EU alueella tyyppihyväksytyin sarjavalmistetun henkilöauton bensiinimoottorista.**

TLR: tarkennettu sääntöä, että helpommin valvottavissa

D) Mikäli käytetään sylinterikantta (luokiteltuakin), jossa on enemmän kuin 2 venttiiliä/sylinteri, korjaushitsaaminen on sallittu, mutta **muuten** aineen lisääminen alkuperäiseen sylinterikanteen verrattuna on kielletty. Tällaista sylinterikantta käytettäessä imu- ja pakosarja sekä kaasuläppäkotelo tulee olla alkuperäiset. Imusarjan koneistaminen sallittu.

TLR: Ajatuksena olisi saada esim. 325 Bemarit lievemmin viritettyinä (esim Extreme) mukaan tänne harrastepuolelle. Näiden eväiden pitäisi auttaa tasoittamaan tasoeroja 8V moottorien kanssa... Muutenkin moniventtiilikannet ovat sallittuja vain A-ryhmän luokituksen mukana (katso ylhäältä kohta A) ja nämä sarjoja koskevat säännöt ovat samat kuin A-ryhmässä.

- E) Jos käytetään 2 venttiiliä/sylinteri sylinterikanntta, 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 sylinterinkanntta käytettäessä on kilpailijan pystyttävä osoittamaan kyseinen automerkki- ja malli, josta sylinterikansi on peräisin. Pyydettyä 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 3.1.5. D) kohtaa lukuun ottamatta pakosarja on vapaa, pakoputkiston tulee olla ajoneuvojen varustusta ja tarvikkeita koskevien asetusten ja Art. 252.3.6 mukainen. Katalysaattoria 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. Öljynjäähdytintä 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 lohkoon tai päinvastoin.

3.1.11 Moottorin jäähdytys: tuuletin, vesipumppu ja jäähdytin sekä sen kiinnitys ovat vapaat, edellyttäen, että alkuperäinen paikka säilyy.

3.1.12 Vauhtipyörä on vapaa.

3.1.13 Sytytysjärjestelmä **on vapaa**

3.2 Voimansiirto

Kaikki voimansiirron tiedonkeruujärjestelmät ovat kiellettyjä.

3.2.1 Kytkin on vapaa seuraavin rajoituksin:

- **Levyjen lukumäärä max. 1.**

TLR: yksilevyinen kytkin lienee tällä hetkellä kaikissa. Pidetään se niin.

- Kytkimen toimintaa tulee ohjata ainoastaan kuljettajan jalalla, ellei muunlainen järjestelmä ole luokiteltu.

3.2.2 Vaihdelaatikko on vapaa seuraavin ehdoin:

- Alkuperäinen **sijainti** on säilytettävä

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

- **Vaihteenvaihtimen 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 peruutusvaihde on pakollinen.

TLR: **Sequentaalivaihteistolla 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 Vetopyörästä koteloineen sekä tasauspyörästä ovat vapaat. Tasauspyörästä on pakollinen (100% lukko tai "spool" on kielletty).

3.2.6 Takasilta on vapaa. Akseliston tyyppin on säilyttävä.

3.2.7 Kaikenlaiset luistonestojärjestelmät on kielletty.

TLR: **Poistettu takanavan ja olka-akselin vapaus erillisjousitettujen akselien kanssa. Ajatus palata tässäkin vanhaan erillisjousitettujen akseleiden kanssa, esimerkiksi Bemarkissa olisi käytettävä omaa takanapaa.**

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 ja vahvistuksen ei tarvitse seurata alkuperäistä muotoa, mutta tukivarren alkuperä on aina oltava tunnistettavissa.**
Nivelpisteiden joustavan materiaalin saa korvata toisella materiaalilla tai nivelellä, jonka materiaalin ei tarvitse olla joustava.

TLR: **Tässä mahdollistetaan orkkistukivarret, joihin on vaihdettu pelkkä kumi ilman, että täytyy olla todistus. Tämä ei itse asiassa säännön mukaan ollut mahdollista nyky F-ryhmässä**

- Vain kyseiseen automalliin tarkoitettuja tehdasvalmisteisia tukivarsia saa käyttää. Trafain ohjeiden mukaan tehdasvalmisteisina osina voidaan pitää sarjatuotannon omaisesti (ts. ei yksin kappalein tai muutaman kappaleen erissä) valmistettuja osia, joiden valmistajalla voidaan katsoa olevan kyseisen tyyppisten osien valmistamiseen riittävä asiantuntemus ja kokemus.

• **Mikäli ei käytetä auton alkuperäisiä tai alkuperäisten kanssa identtisiä tarvike tukivarsia, 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 maahantuoja tulee tarvittaessa lisätä puuttuvat tiedot todistukseen.

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

- 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, **Lisäsäiliölliset iskunvaimentajat eivät ole sallittu, muuten iskunvaimentajat ovat vapaat**

TLR: Ajatus, että tässä mentäisiin kuten Classic F

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. halk. enint 18" ja kokopyörän halk. enint. 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. 2-, 3- ja 4- 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: Nyt sallitaan virallisesti myös hatchback autot...

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 cmx20 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: Etulokasuojat saa olla kuitua, myös hiilikuitua

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

Integroidulla puskurilla tarkoitetaan esim. muovipuskuria, joka 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.

3.4.7 Eturitulän (maskin) muuttaminen tai vaihtaminen on sallittu (ei poistaminen).

3.4.8 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.

3.4.9 Takakivipeltiin saa tehdä aukon pakoputkea varten.

3.4.10 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 130mm x 130mm."

3.4.11 Etukannen ja takaluukun kannen materiaali on vapaa. Tämä ei koske hatchback -mallisten autojen takaluukkuja. 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 tulee olla vähintään neljä luukku kohden ja ulkopuolelta avaaminen tulee olla mahdollista. Alkuperäinen lukitusjärjestelmä poistettava.

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

3.5 Jarrut

3.5.1 Lukkiutumattomat jarrut on kielletty. Luokitellut lukkiutumattomat jarrut tulee poistaa

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 enintään 4. Muuten jarrut ovat vapaat.

TLR: Poistetaan etu, jos jossain autossa on luokitellut 6-mäntäiset jarrut.

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

3.6.4 Säiliön täyttöaukon on sijaittava auton ulkopuolella ellei käytetä Art. 253 kohdan 14. tai sen kansallisen lisäyksen mukaisia turvasäiliöitä.

3.6.5 Sähköjärjestelmä:

Laturin paikka on vapaa.

3.6.6 Poljinasetelma

Poljinasetelmana saadaan käyttää luokiteltua tai erityisesti kilpailukäyttöön tarkoitettua, joka on valmistettu jarrujärjestelmiä valmistavan tehtaan toimesta. [Poljinasetelman tyyppi tulee säilyttää \(roikkuva, tallattava\)](#)

TLR: Ajatuksena sama sääntö kuin Classic F

3.7 Erityisiä määräyksiä

3.7.1 Auton aerodynamiikka ei saa olla ajon aikana säätyvä,

3.7.2 Keraamisia mekaanisia osia ei saa käyttää ([ei koske sytytystulpan osia](#)).

3.7.3 Titaanista, hiilikuidusta tai aramidikuidulla vahvistetusta materiaalista valmistettuja mekaanisia osia ei saa käyttää (ei koske oviverhoiluita, venttiilejä, venttiilinohjaimia -istukoita, venttiilin jousilautasia eikä etulokasuojia ja etu- ja takaluukkuja).

Kiitos kun tutustuit luonnokseen. Mikäli olit jostain kohdasta eri mieltä, muista lähettää oma perusteltu ehdotuksesi mahdollisimman pian, mutta viimeistään 30.4.2021 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 tulevat olemaan hyväksytyt kesäkuussa ja lopullinen teksti elokuussa. Uusi sääntö tulee voimaan vuoden 2022 alusta.