



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

Текст с изменениями от 05.08.20. Изменения выделены **желтым**.

СТАТЬЯ 1: АВТОМОБИЛИ

1. Допускаемые автомобили.

Легковые автомобили семейства Ваз 2108 с бензиновыми двигателями и рабочим объемом двигателя не более 1600 см³.

Автомобиль должен соответствовать карте омологации ФИА А-5745 для 1600 см³ и А-5308 для 1300 см³. В случае несоответствия текста данных ТТ карте омологации – данный текст имеет приоритет.

Автомобиль должен полностью соответствовать данным Техническим требованиям на Технической инспекции и далее в течение всего времени соревнований.

СТАТЬЯ 2: ДОПУСТИМЫЕ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ДОПОЛНЕНИЯ.

2.1. Все модификации, которые определено не разрешены настоящими Требованиями и Приложениями к ним, **ЗАПРЕЩЕНЫ**. Всё, что не оговорено в данных Технических Требованиях – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.

2.2. НЕОГРАНИЧЕННЫЙ или СВОБОДНЫЙ – детали и узлы, в отношении которых не ограничены: доработка, замена, изменение формы и количества, материал из которых они изготовлены, а также их демонтаж. На все детали и работы, на которых не распространяется термин "НЕОГРАНИЧЕННЫЙ" и "СВОБОДНЫЙ", действует термин "СЕРИЙНЫЙ".

2.3. Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже.

2.4. Кроме разрешенных настоящими Требованиями модификаций, на автомобиле разрешается проводить лишь те работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных или поврежденных в результате аварии. При этом любая деталь может быть заменена только оригинальной деталью, идентичной получившей повреждение.

2.5. Любой болт, гайка или винт в автомобиле может быть заменен на другой болт, гайку или винт при условии, что они сделаны из материалов одного семейства и имеют одинаковый диаметр и шаг резьбы с оригинальной деталью. Способ стопорения свободный (шайба, контргайка и т.п.).

2.6. Разрешается замена оригинальных деталей на неоригинальные, полностью взаимозаменяемые с оригинальными, аналогичными по конструкции, технологии изготовления и материалу, поставляемые в запчасти через нормальные каналы сбыта и предназначенные для установки на данную модель автомобиля.

2.7. Автомобили должны быть серийного производства, идентифицируемые на основе данных каталогов завода изготовителя.

2.8. Материалы.

2.8.1. Если это прямо не разрешено настоящими Требованиями, использование титана, керамики, магния, композиционных материалов или усилительных слоев из них, запрещено, за исключением оригинальных деталей.

2.8.2. Использование не поддерживающего горение композиционного материала, основанного на стекловолноке, допускается.

2.8.3. Поврежденные резьбы могут быть восстановлены с помощью футорок того же внутреннего диаметра.

2.8.4. Титан, керамика, магний, алюминий, волокнистые и композитные материалы или материалы из цветного металла запрещены для подвески, шасси и несущих конструкций



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

кузова. Строительная пена запрещена. Поликарбонат, органическое стекло (для лобовых окон) запрещены.

2.8.5. Любой болт, гайка или шпилька могут быть заменены любым другим болтом, гайкой или шпилькой при условии, что они сделаны из того же материала и имеют одинаковый или больший диаметр.

СТАТЬЯ 3: ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Предписания безопасности для автомобилей Группы N, изложенные в Статье 253 Приложения J, кроме 253-10, имеют силу.

3.1. Дополнительные запорные устройства.

Капот, крышка багажника и дверь задка должны быть дополнительно закреплены: по два безопасных запора на каждую деталь. При этом оригинальные замки должны быть приведены в нерабочее состояние либо удалены.

3.2. Сиденье пилота.

3.2.1. Оригинальное сиденье пилота должно быть заменено на омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье (стандарт FIA 8855/1999 для автомобилей S2000, либо 8862-2009 – рекомендуется) с не менее чем пятью (5) отверстиями для ремней безопасности. Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA и инструкции завода-изготовителя.

3.2.2. Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.

Сиденья должны быть установлены на поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3.

Точки крепления сидений или их кронштейнов к трубам должны быть усилены втулками как это показано на Рис.1, а в варианте круглой трубы, дополнительно, П образными накладками. На прямоугольных трубах рекомендуется устанавливать усиливающие накладки. Размер накладок в месте контакта с кронштейном сиденья должен быть не менее ширины нижней части самого кронштейна.

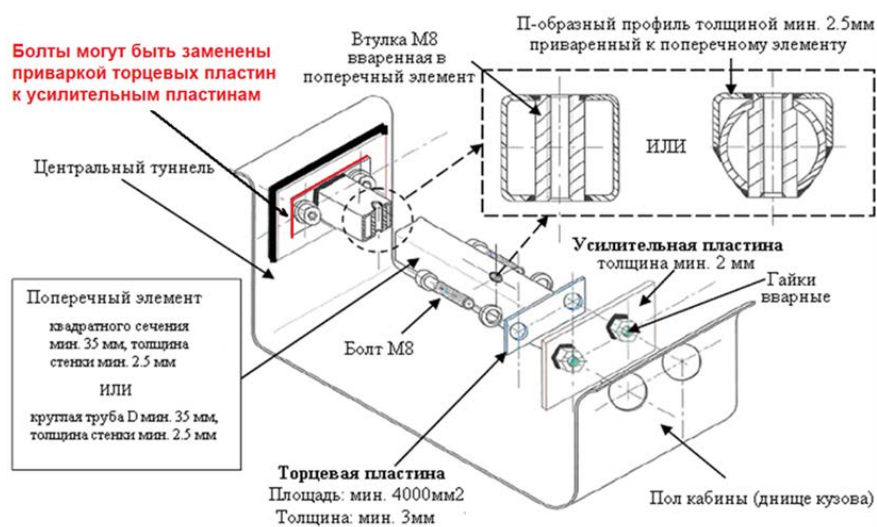


Рис.1.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

Рекомендуется крепить трубы таким образом, чтобы они были расположены не далее, чем в пределах 60 мм относительно мест крепления кронштейнов сидений на боковых стенках сидений.

На этих трубах также могут быть закреплены паховые ляжки ремней безопасности в соответствии с Рис.2. В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38 x 2,5 мм или 40 x 2 мм.

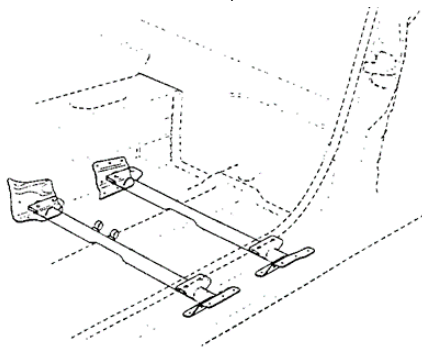


Рис.2.

Для крепления кронштейнов сидений, а также сидений к кронштейнам, должны использоваться болты категории прочности не ниже 10.9. Обязательно использование усиливающих шайб толщиной не менее 2 мм, размером не менее 2,5 диаметров крепежного болта и не менее длины (для продолговатых отверстий) отверстия в фиксируемом элементе крепления.

Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений. Если на оригинальном кузове автомобиля отсутствуют продольные элементы (туннель пола, короб и т.п.), то способ крепления труб к кузову должен быть согласован с Техническим комиссаром.

Допускается также установка сидений на оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с Рис.3. Усиленная пластина должна быть приварена по периметру и через отверстия. Крепление сидений к полу запрещено. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п.

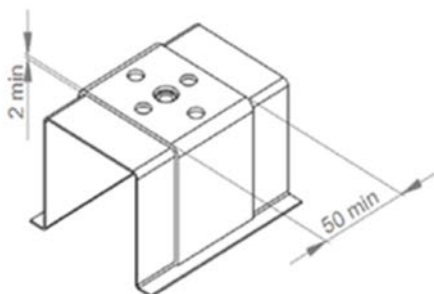


Рис.3.

3.2.3 Сиденье пилота может быть перемещено назад, но не далее вертикальной линии, проведенной через передний край оригинального заднего сиденья. При этом контрольной точкой для замера положения сиденья пилота является самая задняя точка спинки сиденья на уровне плеч пилота.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

3.3. Ремни безопасности.

3.3.1. Обязательны ремни безопасности, оборудованные запором с поворотным рычагом, имеющие как минимум пять (6) точек крепления и омологированные FIA в соответствии со стандартом 8853/1998 или 8853-2016. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСК FIA и инструкции завода-изготовителя.

3.3.2. Если оригинальные точки крепления ремней к кузову автомобиля изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны соответствовать требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA. Неиспользуемые ремни безопасности могут быть удалены вместе с арматурой их крепления к кузову.

3.4. Каркас безопасности.

3.4.1. Каркас безопасности, соответствующий Приложению 14 к КиТТ РАФ обязателен. Минимальная схема каркаса должна соответствовать Рис.4. В качестве усиления крыши может быть установлен только один диагональный элемент, но его переднее соединение должно быть расположено на стороне пилота. Каркас может быть построен по общим требованиям (Ст.253-8 Приложения J) либо быть омологирован FIA в VO/VR или омологирован (сертифицирован) Производителем в НАФ.

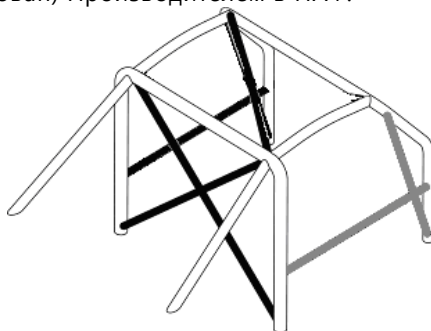


Рис.4.

Рекомендуется установка омологированных/сертифицированных каркасов безопасности.

3.4.2. В местах, где шлем пилота может контактировать с каркасом безопасности, предписывается в соответствии со Статьей 253.8. 3.5 Приложения J к МСК установка защитных накладок, удовлетворяющих стандарту FIA 8857-2001 тип А (См. технический лист №23 «Омологированные FIA накладки для каркасов безопасности») Рис.5.

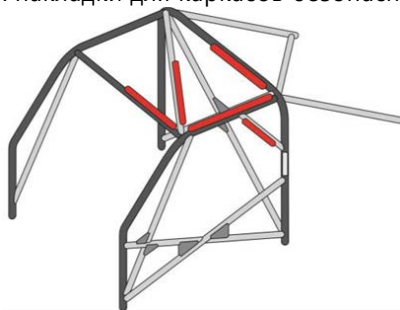


Рис.5.

Накладки должны быть надежно зафиксированы от проворачивания (например, с помощью двухсторонней липкой ленты).

В местах, где другие части тела пилота, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горение.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

3.5. Системы пожаротушения.

3.5.1 Обязательны системы пожаротушения, омологированные ФИА в соответствии со Статьей 253-7.2 Приложения J, либо СПТ, соответствующие Приложению 6 к КиТТ (аэрозольные СПТ могут быть использованы только для моторного отсека).

Система должна находиться в активированном состоянии в любой момент, когда автомобиль находится на пит-лейн, стартовой решётке, гоночной трассе или в закрытом парке. Система может быть деактивирована после объявления о завершении режима закрытого парка, а также когда автомобиль находится в боксе команды или в своём расположении в паддоке (парк-стоянке).

3.5.2. Система пожаротушения должна иметь два выключателя:

- внутренний, доступный Пилоту, нормально сидящему за рулём и пристегнутому ремнями безопасности;
- наружный, расположенный в непосредственной близости от главного выключателя электрооборудования, и обозначенный красной буквой "E" (Рис.6) в белом круге с красной окантовкой, диаметром не менее 100 мм.



Рис.6.

3.5.3. Ручные огнетушители запрещены.

3.6. Защитная сеть.

3.6.1 Обязательна к применению защитная сеть дверного проема со стороны пилота в соответствии со Статьей 253-11 Приложения J к МСК ФИА.

Она должна при виде сбоку простираться от центра рулевого колеса до края сиденья пилота и должна соответствовать следующим техническим условиям: Сетка должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм. Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения.

Сетка не должна иметь временный характер.

3.6.2 Сеть должна крепиться к каркасу безопасности либо к неподвижной части кузова над боковым окном пилота и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Рекомендовано установка разъемного соединения с нажимной кнопкой, при условии соответствия требованиям настоящей Статьи. Нажимные кнопки должны быть видны снаружи, иметь контрастную окраску и маркировку "PRESS". Для крепления сетки или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только винтовые соединения. Модификации каркаса безопасности не допускаются.

3.7. Буксировочные устройства.

3.7.1 Все автомобили должны быть оборудованы задним и передним буксировочными устройствами.

3.7.2 Они должны быть отчетливо видны и окрашены (обозначены) в желтый, красный или



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

оранжевый цвет.

3.7.3 Сквозь проушину должен свободно проходить цилиндр диаметром 60 мм.

3.7.4 Буксировочные устройства должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам кузова и должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм либо из стальной пластины эквивалентного сечения. Проушина не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху (не обязательно в случае применения стального троса). Допускаются выдвижные или складывающиеся конструкции.

3.8. Главный выключатель электрооборудования.

3.8.1. На автомобилях всех категорий должен быть установлен выключатель всех электрических цепей (батареи, генератора, освещения, сигнализации, зажигания и т. д.). Он должен работать без искрообразования и быть доступным как снаружи, так и пилоту автомобиля, сидящему за рулем с пристегнутыми ремнями безопасности. Снаружи выключатель должен быть установлен в нижней части лобового стекла со стороны пилота.

3.8.2. Выключатель должен быть обозначен красной молнией в середине синего треугольника с белой окантовкой (Рис.7), имеющего основание не менее 120 мм.



Рис.7.

СТАТЬЯ 4: МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС.

4.1. Вес автомобиля, включая полностью экипированного пилота, должен быть не менее:

- 1400 см³ – 900 кг.

- 1600 см³ – 950 кг.

Минимальный вес включает в себя расходуемые жидкости, находящиеся на борту на момент взвешивания.

Данные значения минимального веса должны соблюдаться на протяжении всего периода соревнований, в момент пересечения автомобилем финишной линии и до момента постановки в закрытый парк.

4.2. Для подгонки веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые металлические блоки, смонтированные при помощи инструментов таким образом, чтобы имелась возможность установки пломб, и размещенные внутри автомобиля на полу салона или багажника в видимом месте, доступном для опломбирования техническими контролерами.

4.3. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами класса прочности не менее 10,9 минимальным диаметром 10 мм с подкладками, в соответствии с Рис.8.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

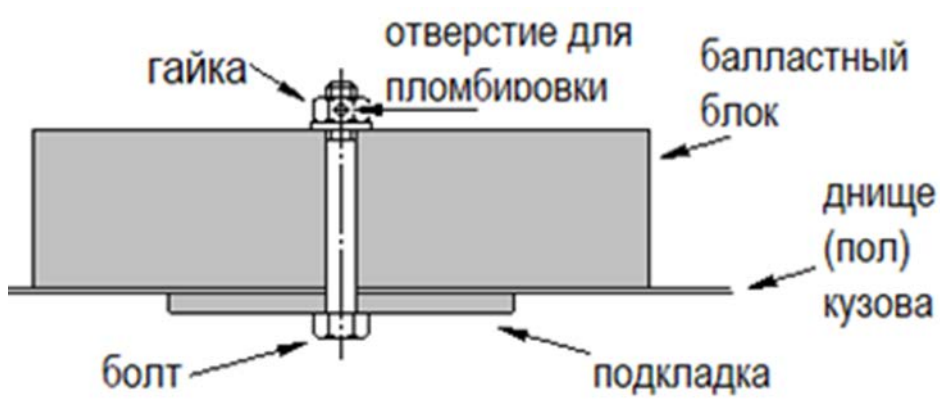


Рис.8.

Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и подкладками в каждой точке крепления должна составлять 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10 кг. Толщина подкладки не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга. Рекомендуется размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова (туннель, короб, и т.п.). Рекомендуется приваривание подкладок к панели днища.

4.4. Если в процессе взвешивания выявлено, что вес автомобиля ниже допустимого, такой автомобиль вместе с пилотом по завершении взвешивания взвешивается во второй и в третий раз в том же самом состоянии и на тех же самых весах. Фактическим весом автомобиля считается максимальное значение, полученное в результате трех взвешиваний. Для полученного при взвешивании значения принимается допуск, равный 4 x (цена деления весов). Пример, если цена деления весов 0,5 кг, то суммарный допуск равен 2 кг. Пилоту или его автомобилю запрещено покидать зону взвешивания без разрешения технических контролеров.

СТАТЬЯ 5: ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ.

5.1. Общие требования.

Допускаются только серийные двигатели семейства ВАЗ с числом клапанов 8. Впрыск топлива запрещен. Наддув запрещен.

5.1.1. Рабочий объем двигателя с учетом ремонтного диаметра цилиндров не должен превышать 1620 см³.

5.1.2. Пластмассовые кожухи двигателя, назначение которых - скрыть механические компоненты в моторном отсеке, могут быть удалены, если они несут исключительно эстетические функции.

5.1.3. Шумоизолирующий материал, расположенный под капотом и не видимый снаружи может быть удален.

5.1.4. Резьбовые крепежные детали могут быть заменены, при условии, что замена сделана из сплава на основе железа.

5.2. Блок цилиндров.

Разрешена расточка цилиндров с учетом требований Ст. 5.1.1. Разрешается обработка приалочных поверхностей для восстановления герметичности стыков, при этом высота



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

блока цилиндров может быть уменьшена на 1 мм. Плоскости разъема блока и головки цилиндров должны оставаться плоскими, без каких-либо дополнительных канавок, например, для установки медных или резиновых колец.

Разрешается ремонт блока цилиндров с установкой гильз. Гильзы должны иметь круглое внутреннее сечение и должны быть концентричными с исходной поверхностью цилиндра. Первоначальное положение осей цилиндров должно быть сохранено.

5.3. Поршни и шатуны.

Разрешается установка как оригинальных поршней и шатунов, так поршней и шатунов от другого производителя, выпускаемых серийно и реализуемых свободно через розничную торговую сеть как запасные части, при условиях их полной взаимозаменяемости с оригинальными, сохранения заводских параметров (минимальный вес, число поршневых колец, диаметр поршневого пальца), способа производства и материала. Разрешены кованые поршни.

Поршень не должен иметь вытеснитель.

ВНИМАНИЕ - кованые и Н-образные шатуны ЗАПРЕЩЕНЫ.

5.3.2. Шатуны и поршни не должны подвергаться никакой механической обработке, кроме подгонки по весу путем удаления материала в местах, предусмотренных заводом изготовителем (при отсутствии рекомендаций завода изготовителя: шатуны – с верхней и нижней головок; поршни – с бобышек поршневого пальца). Разрешается обработка поверхности днища поршня путем удаления материала. Болты и гайки шатунов свободные.

5.4. Коленчатый вал и вкладыши.

Разрешена более тщательная балансировка путем удаления материала заводским способом в местах, предусмотренных изготовителем. Вес коленчатого вала должен быть не менее 10200 гр для мотора объемом 1600 см³.

Тип и размерность вкладышей должны быть сохранены. Допускается применение вкладышей ремонтных размеров с соответствующей ремонтной обработкой шеек коленчатого вала.

Ход коленчатого вала не более 75,6 мм.

5.5. Маховик.

Любая доработка оригинального маховика запрещена, кроме балансировки, предусмотренной заводом-изготовителем.

Разрешено использование стального маховика. Минимальный вес стального маховика с зубчатым венцом 4500 гр. для мотора объемом 1600 см³.

Он должен быть взаимозаменяемым с оригинальным.

Оригинальное крепление (посадка) венца стартера может быть дополнено сваркой и/или штифтами.

Внешний диаметр фрикционной поверхности маховика (для ведомого диска сцепления) может быть уменьшен, но не увеличен относительно оригинального. При этом указанный диаметр должен быть не менее 180 мм.

5.6. Головка цилиндров.

Прокладка ГБЦ серийная без каких-либо доработок.

Головку цилиндров можно обрабатывать резанием для восстановления привалочных плоскостей. Высота ГБЦ может быть уменьшена не более чем на 1 мм, по сравнению с заводской величиной.

Плоскости разъема блока и головки цилиндров должны оставаться плоскими, без каких-либо дополнительных канавок, например, для установки медных или резиновых колец.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

Должны быть предусмотрены отверстия для пломбировки разъема клапанной крышки и головки цилиндров. Минимальный диаметр отверстий 2 мм. Варианты размещения отверстий:

- 2 сквозных отверстия на фланце по разные стороны головки;
- 1 сквозное поперечное отверстие в головке болта крепления клапанной крышки плюс 1 отверстие снаружи в приливе головки или клапанной крышки;
- по одному сквозному поперечному отверстию в головках двух расположенных рядом болтов крепления клапанной крышки.

Камера сгорания в ГБЦ, может проходить механическую обработку при условии соблюдения остальных пунктов.

Максимальная степень сжатия 11,3:1.

Седла и направляющие втулки клапанов свободные, но соответствующие углы осей клапанов должны быть сохранены.

Впускные и выпускные клапаны свободные, но их материал (сталь), а также основные омологированные размеры: длина, максимальный диаметр и диаметр поверхности скольжения стебля – должны быть сохранены.

Клапанные пружины и фиксирующие их детали (тарелки, сухари) свободные, однако пружины должны быть изготовлены из стали, а фиксирующие детали – из материала, идентичного первоначальному. Под клапанные пружины могут быть установлены дистанционные прокладки.

Распределительные валы: см. Приложение 1.

Шкивы/шестерни/звездочки распредвалов – свободные при условии использования оригинальных зубчатых приводных ремней. Натяжные ролики ремня свободные, но число их должно быть сохранено.

Системы, обеспечивающие изменение фаз газораспределения в процессе работы двигателя, запрещены.

Оригинальные детали привода клапанов (толкатели) должны быть сохранены без каких-либо модификаций.

Прокладки, для регулировки теплового зазора, свободные.

Впускные и выпускные каналы ГБЦ могут быть обработаны (увеличен диаметр, убрана шероховатость и т.д.) но диаметр на глубину 5 мм от разъема с плоскостью коллекторов не может быть увеличен более, чем диаметр стандартной прокладки коллекторов впуск-выпуск-.

Система смазки и вентиляции картера.

Масляный фильтр может быть любым при сохранении его месторасположения и полной взаимозаменяемости с оригинальным. Весь поток масла должен проходить через масляный фильтр.

Вне двигателя может быть установлен воздушно-масляный сепаратор минимальной емкостью 1 литр в соответствии с Рис.9.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

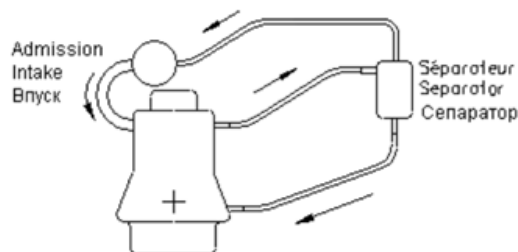


Рис.9.

Масло должно возвращаться из сепаратора в двигатель исключительно самотеком. Картерные газы должны отводиться в систему питания двигателя или в маслоуловительный бак минимальной емкостью 2 литра. Этот бак должен быть сделан из полупрозрачной пластмассы или включать прозрачную панель. Конструкция маслоуловительного бака должна исключать протечки масла на полотно трека при любом положении автомобиля. Допускается установка в поддоне картера маслоотражающих экранов, перегородок и/или заслонок. Маслоприемник может быть усилен с добавлением материала. Должны быть предусмотрены отверстия для надежной пломбировки разъема поддона и блока цилиндров. Минимальный диаметр отверстий 2 мм. Допускается применение поддона картера от семейства автомобилей при условии его полной взаимозаменяемости с оригинальным.

Система охлаждения.

Термостат и вентилятор системы охлаждения свободные, в том числе и температура их срабатывания. Оригинальный расширительный бачок может быть заменен другим при условии, что емкость нового бачка составит от 2 до 4 л, и он будет размещен в моторном отсеке. Магистрали системы охлаждения вне блока двигателя и их арматура – свободные. Могут применяться трубопроводы, изготовленные из других материалов, и/или другого диаметра. Разрешается отключать подогрев дроссельной камеры и радиатора отопителя. Удалять радиатор отопителя запрещено. Радиатор системы охлаждения свободный при условии, что он происходит от серийного автомобиля. Его первоначальное расположение должно быть сохранено. Для его установки разрешены минимально необходимые изменения кузова.

5.8. Система питания (подача воздуха).

Оригинальный корпус воздушного фильтра свободный. Фильтрующий элемент свободный. Через этот фильтрующий элемент должен проходить весь воздух, поступающий в цилиндры двигателя. Элементы трубопроводов и воздухозаборники для подачи воздуха в корпус воздушного фильтра свободные. Разрешается забор воздуха снаружи автомобиля, при условии, что воздухозаборники не выступают за поверхность кузова. Допускается использование только двухкамерного карбюратора Солекс. Карбюратор должен иметь только оригинальный привод заслонок, троса газа и педали. Педаль газа



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

может быть доработана дополнением материала. Карбюратор может быть доработан- внутренние диаметры жиклёров свободные диаметр диффузоров не больше 24/26, уровень топлива в карбюраторе свободный.

Привод дроссельной заслонки должен быть оснащен надежно закрепленной возвратной пружиной, воздействующей на рычаг, расположенный непосредственно на оси дроссельной заслонки карбюратора.

5.9.5. Допускается использование только оригинального впускного коллектора. Каналы в коллекторе могут проходить механическую обработку при условии что диаметр на глубину 5 мм от разъема с плоскостью коллекторов не может быть увеличен более, чем диаметр стандартной прокладки коллекторов впуск- выпуск-.

5.10. Система электронного управления двигателем (зажигание).

Первоначальная система должна быть сохранена (трамблер, катушка, коммутатор).

В любой момент соревнований на автомобиле должен находиться только один коммутатор. Его расположение свободное.

Расположение и производитель катушки зажигания и коммутатора свободные.

Модель и тип свечей и проводов высокого напряжения свободные.

Производитель трамблера свободный при условии полной взаимозаменяемости с оригинальным. Разрешена доработка трамблера, и отключение вакуумного управления.

Ни одна из этих разрешенных модификаций не должна влиять на количество воздуха, поступающего в двигатель.

Любые электронные системы управления автомобилем (ABS/ASR/EPS и т.п.) запрещены.

5.11. Система выпуска.

Система выпуска от разъема с головкой цилиндров двигателя свободная при условии, что уровень шума, замеренный по методике РАФ (Приложение 10 к КиТТ), не превышает 100 dB(A) при 4500 об/мин двигателя стоящего автомобиля, что является предельной величиной без верхнего допуска.

5.11.3. Выход выхлопной трубы должен быть расположен в задней части автомобиля в пределах его периметра, но не глубже, чем в 10 см от этого периметра (Рис.10).

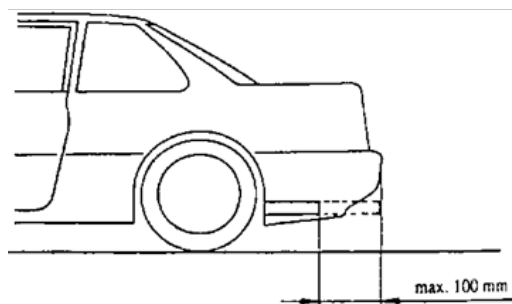


Рис.10.

5.11.4. Поперечные сечения глушителей должны быть круглыми или овальными по всей их длине.

5.11.5. Регулируемые системы выпуска (с изменяемой геометрией выпускного тракта) запрещены.

5.12. Подвеска силового агрегата.

Опоры силового агрегата свободные. При этом их количество, местоположение, материал



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

должны соответствовать карте омологации предъявляемого автомобиля. Они должны обеспечивать оригинальное расположение силового агрегата в моторном отсеке.

5.12.2. Разрешается усиление точек крепления опор силового агрегата на кузове без соблюдения условия повторения формы усиливаемого материала.

СТАТЬЯ 6. ТРАНСМИССИЯ.

6.1. Сцепление.

6.1.1. Разрешено использование любой корзины сцепления с металлическим нажимным диском, а также выжимного подшипника при условии их полной взаимозаменяемости с оригинальными, то есть не требующими для установки каких-либо изменений маховика, направляющей втулки, вилки и картера сцепления.

6.1.2. Ведомый диск без ограничений при следующих условиях:

- он должен быть один;
- его наружный диаметр не более 200 мм. Если автомобиль омологирован с нажимным - диском большего диаметра, то он должен быть взаимозаменяем с оригинальным; применение карбона запрещено.

6.1.3. Тип привода сцепления должен быть сохранен. Разрешается усиление педали и вилки выключения сцепления путем добавления материала.

6.2. Коробка передач, главная передача и дифференциал.

6.2.1. Разрешается замена оригинальных шестерен в коробке передач на шестерни с другими передаточными отношениями при условии их полной взаимозаменяемости с оригинальными с сохранением оригинальных синхронизаторов.

6.2.2. Разрешается использование любых главных передач (передаточное число любое, прямозубая главная пара запрещена) при условии их полной взаимозаменяемости с оригинальными.

6.2.3. Допускается усиление вилок переключения передач посредством добавления материала при условии узнаваемости их оригинального происхождения.

6.2.4. Разрешается усиление механизма выбора передач путем добавления материала.

6.2.5. Вместо оригинального может быть установлен любой механический дифференциал повышенного трения, если он полностью взаимозаменяем с оригинальным дифференциалом. При этом допускается отсутствие зубчатого зацепления привода спидометра и минимально необходимая местная доработка внутренней поверхности картеров КПП и сцепления. Какие-либо другие изменения сопрягаемых деталей и картера коробки передач запрещены.

Дифференциалы с электрическим или гидравлическим управлением, включая вискомуфту, запрещены.

6.2.6. Кроме вышеуказанных, какие-либо изменения коробки передач (картера и элементов, находящихся внутри него) запрещены. В том числе и синхронизаторы, и подшипники должны оставаться оригинальными.

6.2.7. Допускается доработка элементов привода переключения передач, расположенных снаружи картера коробки передач, в отношении типа шарниров, длины и формы тяг, а также рычага переключения передач.

6.2.8. Допускается использование как 5 ступенчатой кпп так и 4 ступенчатой.

6.3. Приводы колес (полуоси).

6.3.1. Шарниры приводов колес и их чехлы свободные при условии их полной взаимозаменяемости с оригинальными.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

СТАТЬЯ 7. ПОДВЕСКА И РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

7.1. Общее по передней и задней подвеске.

Эластичные шарниры подвески (сайлент-блоки). Разрешается замена всех эластичных шарниров подвески на более жесткие при условии их полной взаимозаменяемости с оригинальными. При этом должен сохраняться принцип действия эластичных шарниров т.е. взаимное перемещение сопрягаемых деталей должно осуществляться исключительно за счет упругой деформации эластичного материала в этих шарнирах. ШС запрещено за исключением передних опор стоек.

Пружины подвески свободные, при соблюдении следующих условий:

- их принцип действия, количество и расположение должны быть сохранены;
- каждая пружина должна быть изготовлена из одного стального прутка постоянного сечения;
- оригинальный диаметр пружины должен быть сохранен.

Ограничители хода сжатия свободные при условии их оригинального расположения.

7.1.4. Ограничители хода отбоя. На каждой подвеске колеса может быть установлен ремень или трос для ограничения хода отбоя. Для его крепления на соответствующих поддресоренных и неподдресоренных частях автомобиля разрешается просверлить по одному отверстию максимальным диаметром 8,5 мм.

7.2. Передняя подвеска.

Амортизаторы свободные, при условии сохранения их количества и расположения. Длина и ход амортизатора также свободные. Применение амортизаторов с выносными газовыми камерами запрещено. Разрешены любые вставки в штатный корпус. При этом вставка должна быть без каких-либо регулировок- исключение установка вставок КОНИ СПОРТ с одной общей регулировкой.

Корпус стойки подвески «макферсон» Должен быть сохранен оригинальным:

- он должен быть изготовлен из металлического сплава на основе железа;
- может быть установлен корпус от любого производителя при том что он обладает стандартными размерами;
- присоединительные размеры крепления поворотного кулака должны быть сохранены;
- применение линейных подшипников качения запрещено.

Диаметр отверстия в куполе кузова для крепления верхней опоры стойки подвески «макферсон» может быть увеличено до 90 мм. Также разрешено просверлить (или рассверлить существующие) три (3) отверстия максимальным диаметром 10,5 мм для крепления опоры.

Верхние опоры стоек подвески «макферсон» могут быть заменены на жесткие опоры со сферическими шарнирами (ШС). При этом разрешается смещение расположения центра шарнира относительно первоначального, но не более чем на 20 мм.

Допускается использование любых шаровых опор, предназначенных для установки на данную модель автомобиля в соответствующее место и доступных в свободной продаже через розничную торговую сеть. Разрешается установка поставок между шаровой опорой и поворотным кулаком (рычагом подвески) не более 15 мм.

Стабилизатор свободный при следующих условиях: материал (сталь), места и детали креплений (кронштейны, тяги и т.п.) должны быть сохранены. Стабилизаторы с регулировкой жесткости запрещены. Допускается удаление стабилизатора или его креплений к рычагам (одна косточка может быть удалена для отключения его).

Углы установки передних колес произвольные.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

Передний кулак вместе с подшипником и ступицей может быть установлен от автомобиля Лада Калина.

7.3. Задняя подвеска.

Балка подвески со связанными рычагами может быть усилена добавлением материала произвольной формы без требования его полного контакта с усиливаемой поверхностью. При этом: добавленный материал может быть приварен, привинчен или приклепан к усиливаемой конструкции; это усиление не должно соединять балку с другими элементами автомобиля.

Это усиление не должно приводить к изменениям кузова или компоновки автомобиля (например, к перемещению бензобака).

Стабилизатор поперечной устойчивости свободный. Он должен быть изготовлен из стали, представлять собой прутки круглого сечения и установлен в балку задней подвески со связанными рычагами (размещен внутри поперечного бруса и закреплен по концам к продольным трубам балки).

Разрешается установка задних амортизаторов с любыми характеристиками, но диаметр пружины должен оставаться штатным, любые регулировки жёсткости амортизатора запрещены-исключение установка амортизаторов КОНИ СПОРТ с одной общей регулировкой. Разрешена нарезка канавок на корпусе амортизатора для регулировки высоты.

7.3.4. Допускается изменение углов установки задних колес за счёт установки прокладок между цапфой и балкой задней подвески со связанными рычагами.

7.4. Рулевое управление.

7.4.1. Разрешается замена эластичных опор рулевого механизма на жесткие, а также усиление мест и деталей крепления рулевого механизма путем добавления материала. При этом положение рулевого механизма на кузове должно быть сохранено.

7.4.2. Разрешается замена оригинального рулевого механизма на механизм с другим передаточным отношением от семейства автомобилей при условии его полной взаимозаменяемости с оригинальным.

7.4.3. Допускается использование любых рулевых тяг и их шарниров (наконечников), предназначенных для установки на данную модель автомобиля и доступных в свободной продаже через розничную торговую сеть.

7.4.4. Разрешается усиление крепления кронштейна рулевой колонки к кузову и блокировка механизма регулировки положения рулевой колонки.

7.4.5. Взамен оригинального разрешается установка любого рулевого колеса при условии, что оно изготовлено промышленным способом, предназначено для автомобилей в условиях обычной или гоночной эксплуатации, имеет замкнутый обод и травмобезопасно (как минимум не имеет острых кромок).

7.4.6. Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса. При этом рекомендуется использование адаптера, омологированного или сертифицированного совместно с рулевым колесом, в том числе допускается быстросъемное крепление рулевого колеса. Механизм быстрого разъединения должен включать кольцо, концентрично расположенное и установленное на рулевой колонке позади рулевого колеса, имеющее долговечное покрытие желтого цвета.

Разъединение должно осуществляться путем перемещения этого кольца вдоль оси рулевой колонки. В иных случаях адаптер должен быть изготовлен из единой металлической заготовки, крепиться к рулевому валу оригинальным способом и быть не длиннее 200 мм.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

7.4.7. Из рулевой колонки должно быть удалено любое механическое (блокирующее руль) противоугонное устройство.

7.4.8. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.

7.4.9. Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.

7.4.10. Может быть установлена рулевая колонка с электрическим усилителем руля при этом разрешена минимально необходимая доработка кузова, электрики и установка электронного датчика скорости.

СТАТЬЯ 8: СТУПИЦЫ, КОЛЕСА И ШИНЫ

8.1. Ступицы.

8.1.1. Разрешается замена оригинальных ступичных подшипников на подшипники от другого производителя при условии неизменности их типа и геометрических размеров.

8.1.2. Болты крепления колес можно заменить на шпильки и гайки (Рис.11).

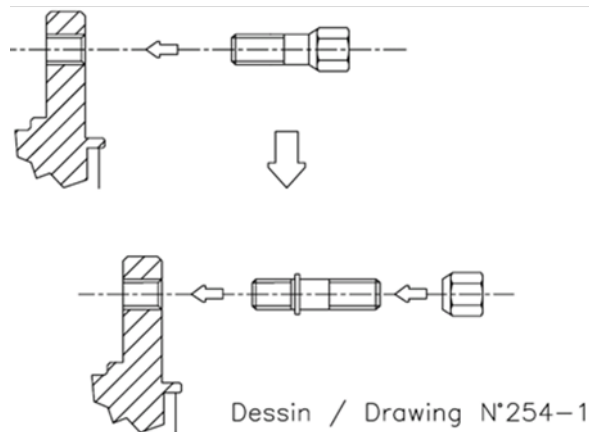


Рис.11.

При этом:

- присоединительные размеры колесных дисков и ступиц (количество точек крепления и размеры фланца), также диаметр и шаг резьбы крепежных деталей должны быть сохранены;
- шпильки не должны выступать за внешнюю плоскость колесного диска;
- материал шпилек должен соответствовать классу прочности не ниже R 80.

8.1.3. Для увеличения колеи передних и задних колес разрешается установка проставок между тормозным диском (барабаном) и колесным диском.

8.2. Комплектное колесо.

8.2.1. Крепление вытяжных вентиляторов на колесах запрещено.

8.2.2. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

8.2.3. Верхняя часть каждого комплектного колеса, включая его обод и шину, расположенная и замеренная вертикально над центром ступицы колеса, должна быть закрыта крылом на виде сверху. Это требование проверяется при расположении автомобиля на ровной горизонтальной площадке путем приложения отвеса к крылу в точке, расположенной вертикально над центром колеса. Отвес не должен касаться ни обода, ни шины.

8.3. Колеса (диски).

8.3.1. Предписывается использование колесных дисков посадочным диаметром 14 дюймов,



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

шириной обода не более 6,5 дюймов и весом не менее 4,5 кг.

Допускается использование дисков R13, максимальная ширина 7J.

8.3.2. Монтажные размеры (размеры фланца, вылет Et, посадочный диаметр, ширина обода) дисков, установленных на одной оси автомобиля, должны быть одинаковы.

8.3.3. Разборные диски запрещены.

8.4. Шины.

8.4.1. Вспененный наполнитель, как и любая другая система, позволяющая автомобилю передвигаться без давления воздуха в шинах, запрещен.

8.4.2. Любые системы регулировки давления в шинах во время движения автомобиля запрещены.

8.4.3. Любое изменение шин относительно состояния поставки посредством их механической, термической или химической обработки запрещено. На старте официальных или тренировочных заездов температура шины не может превышать температуру окружающей среды более чем на 10 градусов. Это может быть измерено во время внеочередной Технической проверки.

8.4.4. В зачетной группе предусмотрена моношина марка и модель будет написана отдельным бюллетенем.

СТАТЬЯ 9: ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ.

9.1. Ни одна точка, находящаяся на поддрессоренной части автомобиля, не должна быть ближе 100 мм к поверхности дороги.

9.2. Дорожный просвет проверяется без пилота.

9.3. Этот замер должен проводиться на одной или нескольких плоских площадках, определенных Техническим комиссаром.

9.4. Это измерение может быть проведено в любое время в течение соревнования.

9.5. Запрещаются любые системы изменения (регулировки) дорожного просвета во время движения автомобиля.

СТАТЬЯ 10: ТОРМОЗА.

10.1. Общие требования к тормозной системе.

10.1.1. Разрешается доработка оригинального вакуумного усилителя с целью оптимизации его характеристик или его отключение. Также разрешается его замена на усилитель от семейства автомобилей при условии его полной взаимозаменяемости с оригинальным. Удаление или отключение вакуумного усилителя запрещается.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

10.1.2. Разрешено использование регулятора давления в заднем тормозном контуре, управляемого пилотом вручную без какой-либо промежуточной системы (Рис.12).

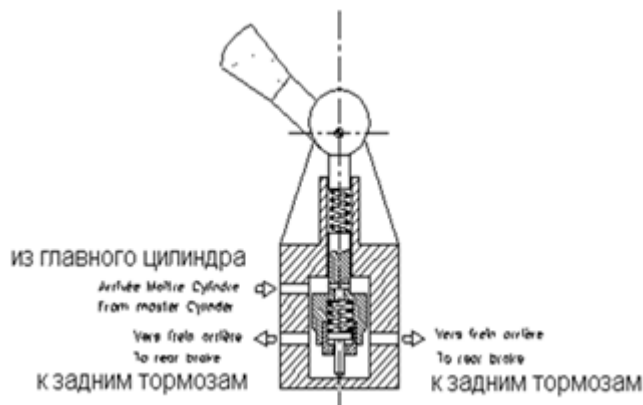


Рис.12.

Регулятор не должен иметь никаких электрических присоединений.

Его расположение на автомобиле свободное. Регулятор может быть расположен в зоне доступа пилота для регулировки во время движения. Для его крепления допускаются местные модификации кузова в виде выполнения минимально необходимых крепежных отверстий максимальным диаметром 6 мм. Также разрешается изменение тормозного баланса путем регулировки оригинального регулятора давления в заднем тормозном контуре или его удаление.

10.1.3. Допускаются изменения тормозных магистралей, в том числе схемы подключения контуров гидропривода тормозов, необходимые при модификациях согласно п.10.1.2 при условии соблюдения предписаний Статьи 253-3 приложения J к МСК. При этом разрешается применение магистралей и соединений авиационного типа, однако магистрали, проходящие через моторный отсек, должны быть металлическими. Для крепления измененных магистралей к кузову допускаются его минимальные местные модификации.

10.1.4. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через огнезащитные перегородки допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены.

10.1.5. Оригинальные резиновые тормозные шланги допускается и рекомендуется заменять гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.

10.1.6. Тормозные колодки свободные при условии их взаимозаменяемости с оригинальными.

10.2. Тормоза передних колес.

10.2.1. Разрешается замена передних тормозных механизмов, дисков и колодок от автомобиля ваз 2112 (с максимальным диаметром колесного диска R 14) При этом разрешены любые тормозные диски (от любого производителя) при соблюдении оригинальных размеров диска Ваз 2112.

10.2.2. Тормозные колодки свободные при условии установки в штатный тормозной механизм.

10.3. Тормоза задних колес.

10.3.1. Оригинальные тормоза задних колес барабанного типа могут быть заменены на



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

любые тормозные механизмы от моделей с максимальным диаметром колесного диска R13, при этом разрешены любые переходники для установки таких тормозных механизмов.

10.3.2. Задние тормозные колодки свободные.

10.4. Охлаждение тормозов.

10.4.1. Защитные кожухи передних тормозных дисков могут быть удалены.

10.4.2. Жидкостное охлаждение тормозов, включая распыление жидкости, запрещено.

10.4.3. Разрешено сделать в переднем бампере два отверстия максимальным диаметром 100 мм для подачи воздуха к передним тормозным механизмам, при этом патрубок охлаждения тормозов не может быть в диаметре более 100 мм.

Детали крепления патрубка свободные.

10.5. Стояночный тормоз.

10.5.1. Ручной (стояночный) тормоз, включая его рычаг, систему тросов и пластин привода в задних тормозных механизмах, может быть удален. В ином случае механизм рычага стояночного тормоза может быть изменен для быстрого растормаживания. В частности, разрешается удаление механизма блокировки рычага стояночного тормоза.

10.5.2. Рычаг, магистрали, принцип действия стояночного тормоза свободные (гидравлический ручник разрешен).

СТАТЬЯ 11: КУЗОВ

11.1. Кузов снаружи.

11.1.1. Допускается загнуть внутрь стальные кромки и/или укоротить пластмассовые кромки оригинальных крыльев, если они выступают внутрь колесных арок. Детали кузова, имеющие острые кромки в области колесных ниш, которые могут повредить покрышки, также допускается загнуть. Шумоизоляционные пластмассовые детали в колесных нишах могут быть полностью или частично удалены. Полости оригинальных колесных ниш могут полностью или частично покрываться защитными материалами, повторяющими форму защищаемой поверхности.

11.1.2. Крепления бамперов произвольны, если кузов, а также форма и расположение бамперов остаются неизменными.

При этом выступающие на поверхность элементы измененного крепления (например, шляпки болтов или винтов) не должны иметь острых кромок.

11.1.3. На кузове (снаружи и внутри) не используемые кронштейны, не влияющие на жесткость кузова, могут быть удалены. Также разрешаются местные модификации кузова в виде выполнения минимально необходимых отверстий для крепления каких-либо элементов, прямо разрешенных настоящими Требованиями.

11.1.4. Усиление материала кузова автомобиля разрешено, если добавленный материал повторяет форму, находится в контакте с усиливаемым материалом. Например, второй купол верхней опоры подвески может быть размещен сверху и приварен к оригинальному. Под «материалом кузова» здесь подразумевается основная металлоконструкция кузова без съемных элементов (подрамников, балок, дверей и т.п.). Также допускается дополнительная проварка сварочных швов.

11.1.5. Усилительные распорки могут быть установлены в точках крепления подвески к кузову или шасси одной и той же (передней либо задней) оси при условии, что они являются съемными и их концы прикреплены по разные стороны относительно продольной оси автомобиля к кузову или шасси болтами.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВА3 2108

11.1.6. Расстояние между точкой крепления подвески и монтажной точкой распорки не должно превышать 100 мм, если речь не идет об оригинальной детали автомобиля или о верхней поперечной распорке, установленной между опорами стоек передней подвески (см. ниже).

11.1.7. Между верхними опорами стоек передней подвески разрешается установка съемной распорки, крепящейся болтами крепления опор по тем же отверстиям. Кроме указанных точек эта распорка не может быть закреплена нигде на кузове или механических частях.

11.1.8. Перед радиатором может быть установлена металлическая сетка, размещаемая внутри моторного отсека и, соответственно, в пределах внешнего контура кузова. Эта сетка может служить исключительно для защиты радиатора от повреждения летящими камнями и при этом не должна давать никакого аэродинамического преимущества.

11.1.9. Установка нижней защиты каких-либо узлов и агрегатов кроме бака запрещена.

11.1.10. Защита топливных баков не должна нести никаких иных механических функций и иметь загнутых вниз элементов (отбортовок, ребер и т.п.). Она может быть выполнена в виде плоского экрана из стали, алюминия или стеклопластика. В горизонтальной проекции эта защита может выступать за внешний контур топливного бака максимум на 20 мм. Крепления защиты и ее кронштейнов на кузове и/или подрамнике должны быть съемными.

11.1.11. Щетки стеклоочистителя могут быть заменены на другие. Количество щеток и рычагов стеклоочистителя должно быть сохранено. Разрешается установка мотор-редуктора увеличенной мощности с минимально необходимыми изменениями кузова и привода стеклоочистителя. Предусмотренные очистители и омыватели заднего стекла и фар в полном комплекте, включая их приводные механизмы, моторы, бачки для воды, форсунки, насосы и т.д., могут быть удалены. Возникшие вследствие этого отверстия в кузове должны быть заглушены.

11.1.12. Каждый автомобиль должен быть оснащен левым и правым наружными зеркалами заднего вида. Их конструкция произвольна, однако каждое из зеркал должно иметь отражающую поверхность площадью не менее 90 см², способную заключить в себе квадрат со стороной от 6 см.

11.1.13. Оригинальные заднее и боковые стекла, а также стекла наружных зеркал заднего вида должны быть оклеены прозрачной (без тонировки) предохранительной пленкой для защиты от разрушения и разбрасывания осколков в случае аварии.

11.1.14. Разрешается замена стекол, кроме лобового и двери пилота на прозрачный монолитный поликарбонат толщиной не менее 3 мм со снятием механизма стеклоподъемника. При этом стёкла дверей должны быть надёжно зафиксированы в закрытом положении. Крепление таких панелей в проемах допускается только установкой в резиновые уплотнители. Сверление отверстий в поликарбонате не допускается.

11.2. Салон.

11.2.1. Сиденье рядом с пилотом и комплектное заднее сиденье, т.е. со спинками и пр., во время официальных заездов должны быть удалены.

11.2.2. Отделка салона, включая обивку крыши, солнечные козырьки, съёмную шумоизоляцию, оригинальные ремни, полки и ковры и т.п., должны быть удалены.

11.2.3. Обивки дверей должны быть установлены. Они могут быть оригинальными либо вновь изготовленными из металлического листа толщиной минимум 0,5 мм или из углепластика толщиной минимум 1 мм или из другого твердого не поддерживающего горения материала толщиной минимум 2 мм. Обивки дверей должны полностью закрывать



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

полость двери и все расположенные в ней подвижные детали, в том числе приводы замков и механизмы стеклоподъемников. В оригинальных обивках дверей, если они мешают прохождению боковых распорок каркаса, допускаются минимальные вырезы. Они должны быть закрыты как минимум мягким негорючим материалом.

11.2.4. Назначение всех органов управления автомобилем, предусмотренных производителем транспортного средства, должно быть сохранено. Рукоятки рычага переключения передач и ручного тормоза, накладки педалей и площадка для левой ноги пилота свободные, при условии, что они травмобезопасны и не несут никаких иных функций, кроме предусмотренных изготовителем автомобиля для соответствующих оригинальных деталей. Также разрешается установка фальшпола или коврика из невоспламеняемого материала под ногами пилота. Минимально необходимые для этого изменения кузова (например, отверстия для винтов) разрешены. В оригинальных педалях могут быть просверлены отверстия для крепления накладок.

11.2.5. Разрешается установка дополнительных контрольных приборов и ламп при условии, что она не ухудшает обзорности и обеспечивает надежность крепления и травмобезопасность. При этом запрещается удаление материала панели приборов, кроме выполнения крепежных отверстий максимальным диаметром 6 мм, а также модификаций, прямо разрешенных какими-либо пунктами настоящих ТТ. Если в результате разрешенного настоящими Требованиями удаления некоторых элементов (например, часы, кнопки кондиционера, радиоприемник и т.п.) образуются отверстия на внешней (лицевой) поверхности панели приборов, они должны быть эстетично и травмобезопасно заглушены.

11.2.6. Разрешается удаление облицовки рулевой колонки, крышки перчаточного ящика и части центральной консоли, расположенной ниже блока управления отопителем.

11.2.7. Разрешается модификация корпуса отопителя для обеспечения подвода воздуха в обход радиатора отопителя к центральным дефлекторам на панели приборов (Рис.13).

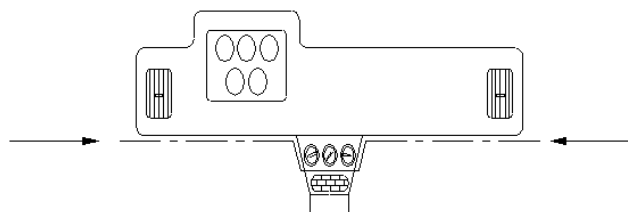


Рис.13.

11.3. Багажное отделение и моторный отсек.

11.3.1. Звукоизоляционные материалы и отделка багажного отделения должны быть удалены.

11.3.2. Звукоизоляционные материалы моторного отсека и декоративные наклейки двигателя должны быть удалены.

СТАТЬЯ 12: ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

12.1. Аккумуляторная батарея, генератор, стартер.

12.1.1. Модель, тип и емкость АКБ свободные, но их количество (1) и номинальное напряжение 12В установленные производителем, должны быть сохранены.

12.1.2. Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

АКБ, находящегося на борту автомобиля, что может быть проверено требованием заглушить двигатель на стартовой решетке с последующим запуском без посторонней помощи.

12.1.3. Расположение АКБ внутри салона свободное, но ее расположение в салоне допускается только за передними сидениями. В этом случае оригинальный кронштейн крепления АКБ может быть удален. В салоне и багажном отделении кузова может быть расположена только АКБ сухого типа. Электрические клеммы должны быть полностью закрыты электроизолирующим материалом. Если первоначальное положение АКБ изменено, то она должна быть прикреплена к кузову с использованием металлического гнезда и двух стальных хомутов с минимальной толщиной 0,8 мм и шириной не менее 20 мм с электроизолирующим покрытием, прикрепленных к основанию болтами и гайками. Для крепления хомутов должны быть использованы болты диаметром не менее 10 мм, под каждым болтом должна быть шайба толщиной не менее 3 мм, покрывающая не менее 20 см² площади кузова (Рис.14).

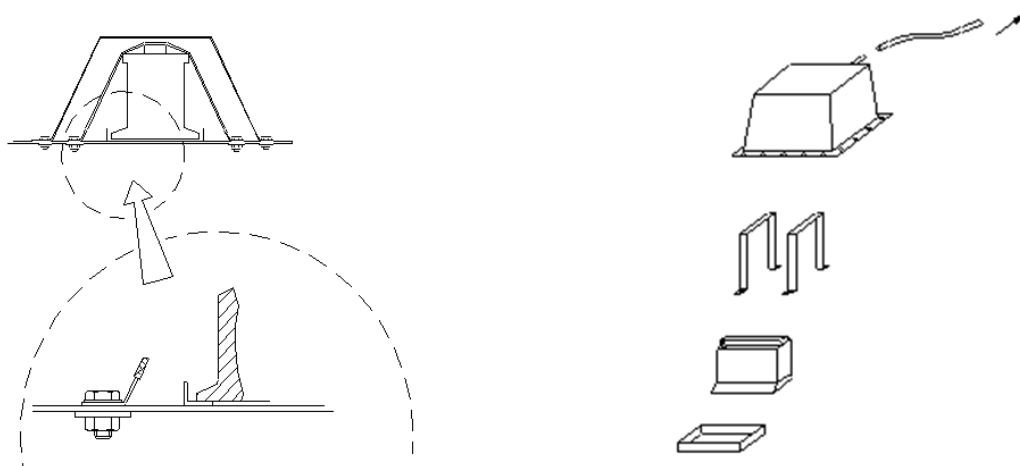


Рис.14.

12.1.4. Любые системы рекуперации энергии, отличные от тех, которые обеспечиваются двигателем, запрещены.

12.1.5. Кабели для подключения аккумулятора свободные. В салоне разрешен монтаж силовых выводов АКБ для подключения внешних источников питания.

12.1.6. Могут использоваться генератор и стартер от любого производителя, предназначенные для установки на данную модель двигателя и доступные в свободной продаже через розничную торговую сеть. Разрешена установка генератора от инжекторного автомобиля с установкой шкива и ремня генератора.

12.2. Освещение и прочие электроприборы.

12.2.1. Верхние и нижние кромки оригинальных фар могут должны быть покрыты липкой лентой. Однако по всей ширине фары должна оставаться свободной полоса, проекция которой на фронтальную плоскость автомобиля должна иметь ширину не менее 4 см и быть симметрична относительно центра источника света. Стеклопластиковые рассеиватели фар должны быть полностью покрыты прозрачной предохранительной пленкой.

12.2.2. Передние и задние блок фары должны оставаться оригинальными и находиться в рабочем состоянии.

12.2.3. Боковые (дополнительные) указатели поворота могут быть удалены. Образовавшиеся



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

отверстия должны быть закрыты заглушками, повторяющими форму наружной поверхности кузова.

12.2.4. Разрешается удаление плафонов освещения моторного отсека, салона и багажника.

12.2.5. Звуковой сигнал может быть удален.

12.2.6. Разрешается замена замка зажигания на отдельные тумблер зажигания и кнопку стартера. В случае сохранения оригинального замка зажигания, включающего устройство запирающего рулевого вала, это устройство должно быть удалено или приведено в нерабочее состояние.

12.2.7. Разрешается замена типа и места расположения всех выключателей и переключателей, включая их расположение на специальной панели под панелью приборов. Остающиеся отверстия должны быть закрыты заглушками. При этом подрулевые переключатели управления светом, указателями поворотов и стеклоочистителями должны быть сохранены на штатных местах и должны работать в режимах, предусмотренных заводом-изготовителем автомобиля. Если обод рулевого колеса смещен назад относительно оригинального положения, то рычаги подрулевых переключателей могут быть модифицированы для удобства их использования.

12.2.8. Разрешается изменение количества и типа реле и предохранителей, а также места их расположения.

12.3. Электропроводка.

12.3.1. Жгуты проводов свободные при условии, что в салоне они заключены в защитную оболочку.

12.4. Телеметрия.

12.4.1. В автомобиле разрешена установка системы сбора данных с установкой любых датчиков, при этом эти датчики никак не должны влиять на работу двигателя.

12.4.2. Передача любых данных кроме радиосвязи из движущегося автомобиля запрещена.

СТАТЬЯ 13. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

13.1. Оригинальная топливная система, включая конструкцию, количество, расположение и крепление всех ее элементов (топливный бак, насос, фильтр, трубопроводы и т.д.) должна быть сохранена. Допускаются только изменения, указанные ниже.

13.2. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа, либо медной трубкой при этом новые магистрали должны быть надежно закреплены.

13.3. Крышка заправочной горловины бензобака должна обеспечивать герметичное закрытие, исключающее утечки бензина из горловины во время движения автомобиля. Применение крышек с замком запрещено.

13.4. Разрешена установка в моторном отсеке электрического топливного насоса малого давления (для карбюратора) при этом топливный фильтр свободный.

13.5. В качестве топлива должен использоваться товарный неэтилированный бензин с октановым числом, определенным исследовательским методом, не ниже 95 и не выше 100 соответствующий требованиям Приложения 13 к КиТТ. Требования о соответствии топлива Статье 252-9.1 Приложения "J" и Российским стандартам содержатся в Приложении 13 к КиТТ.

Участвующие в гонках автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания как минимум три литра оставшегося топлива для отбора проб.



Технические требования Classic Touring Cup 2020 к автомобилям зачетной группы ВАЗ 2108

Приложение 1

Моно распределительный вал.

На всех автомобилях зачетной группы должен быть использован распределительный вал, приобретенный у организатора соревнований. Этот вал будет иметь специальную защитную маркировку-при не сохранении маркировки результат аннулируется.

В каждый момент соревнования технический контролёр может потребовать предъявить распределительный вал для проверки.