



## Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP

Detta dokument innehåller tekniska regler för Drifting Semi-Pro.

Allt som inte enligt följande bestämmelser anges som tillåtet, ska vara original och obearbetat.

Det som inte uttryckligen är tillåtet i detta reglemente är att betrakta som förbjudet.

**G1.5**            **Tillämpning, förändring och definition av regler.**  
Se gemensamma regler pkt G1.5

### **G 1.6 Organisatoriska förutsättningar**

*Var och en som organiserar eller deltar i tävling ska anses:*

- *Ha kännedom om FIA:s, CIK-FIA:s, EFRA:s, IFMAR:s samt SBF:s bestämmelser och policydokumentet Fair Racesamt de övriga bestämmelser som gäller för tävlingen och tävlingsformen i fråga;*
- *Ha förbundit sig att utan förbehåll underkasta sig ovannämnda bestämmelser och policydokumentet Fair Race;*

*Ha förbundit sig att inte vädja till andra domare och instanser än de idrottsliga organisationer, som anges i FIA:s, CIK-FIA:s, EFRA:s, IFMAR:s och SBF:s bestämmelser*

**OBS!**

**Text med rött (understruken i svart/vitt) är text som är ändrad sedan den förra utgåvan:**

**Jan. 2020.**

Copyright © 2020 Svenska Bilsportförbundet

Alla regelverk utgivna av SBF samt publicerad information antingen tryckt eller på SBF.se skyddas av lagen om upphovsrätt. Regelverk, licenser och annat skyddat material får inte användas utanför av SBF sanktionerad verksamhet

Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP	4
<b>DG-SP 1 Tillåtna fordonstyper</b>	<b>4</b>
<b>DG-SP 2 Specifikationer, teststandarder</b>	<b>4</b>
<b>DG-SP 3 Kaross samt bilens utsida</b>	<b>4</b>
DG-SP 3.1 Kaross	4
DG-SP 3.2 Säkerhetsrisk	4
DG-SP 3.3 Torpedvägg	4
DG-SP 3.4 Bogseröglor	5
DG-SP 3.5 Karosseriet	5
DG-SP 3.6 Framvagn och bakvagn	<b>Fel!</b>
<b>Bokmärket är inte definierat.</b>	
DG-SP 3.7 Deformationszoner	5
DG-SP 3.8 Skärmar	6
DG-SP 3.9 Lufthål	6
DG-SP 3.10 Dörrar	6
DG-SP 3.11 Skarvar	6
DG-SP 3.12 Backspeglar	6
DG-SP 3.13 Övriga rutor	6
DG-SP 3.14 Vindrutan	6
DG-SP 3.15 Låsanordningar	6
DG-SP 3.16 Hjulhus	6
<del>DG-SP 3.17 Hjulupphängning</del>	7
DG-SP 3.18 Brandvägg	7
DG-SP 3.19 Transmissionstunnel	7
DG-SP 3.19.1 Modifiering av kupéutrymme	7
DG-SP 3.19.2 Taklucka	7
DG-SP 3.19.3 Tak	7
DG-SP 3.19.4 Karosseriplåt	8
<b>DG-SP 4 Motor och transmission</b>	<b>8</b>
<b>DG-SP 5 Bränslesystem</b>	<b>8</b>
<b>DG-SP 6 Elsystem</b>	<b>9</b>
<b>DG-SP 7 Avgassystem</b>	<b>9</b>
<b>DG-SP 8 Bromsar</b>	<b>9</b>
<b>DG-SP 9 Inredning</b>	<b>10</b>
<b>DG-SP 10 Säkerhetsbur</b>	<b>10</b>
DG-SP 10.1 Grund	10
DG-SP 10.2 Dörrsträvor	10
DG-SP 10.3 Fjäderbenstorn	11
DG-SP 10.4 Torpedvägg	11
DG-SP 10.5 Tvärgående rör A-stolpar	11
DG-SP 10.6 Säkerhetsbur	12
DG-SP 10.7 Burstoppning	12
<b>DG-SP 11 Däck &amp; Fälg</b>	<b>12</b>

DG-SP 11.1 Bakdäck	12
DG-SP 11.2 Mönster	12
DG-SP 11.3 Fälgar	13
DG-SP 11.4 Framdäck	13
DG-SP 11.5 Hjul	13
<del>DG-SP 11.6</del>	13
DG-SP 11.7 Däckbredd	13
<b>DG-SP 12 Drivmedel</b>	<b>13</b>
<b>DG-SP 13 Brandsläckningssystem</b>	<b>13</b>
<b>DG-SP 14 FÖRARE, FÖRARUTRUSTNING</b>	<b>13</b>
DG-SP 14.1 Skyddskläder	14
DG-SP 14.2 Underkläder	14
DG-SP 14.3 Bälten	14
DG-SP 14.4 Nackskydd	15
<b>DG-SP 15 Vagnbok</b>	<b>15</b>

## Tekniska regler Drifting Semi-Pro, DG-SP

### DG-SP 1 TILLÅTNA FORDONSTYPER

- Serietillverkade fordon (minst 300 ex tillverkade) två eller fyra dörrars sedan, coupé, combi och cabrioletter. Kontakta Driftingutskottet gällande speciella burregler för cabrioletter.
- Speciella burregler gäller även för fordon med chassie av annat material än stål. T.ex. aluminium eller komposit. Kontakta Driftingutskottet gällande speciella burregler för bilar i Komposit eller aluminium.
- Fordonet måste bibehålla original självbärande kaross eller ram. Kapning av delar av karossen (grundstommen), och ersätta den med t.ex. rör är inte tillåten mellan främre och bakre stötdämpartorn.

### DG-SP 2 SPECIFIKATIONER, TESTSTANDARDER

- I reglerna ges ett antal referenser för märkning och specifikationer av olika utrustningar och tillbehör (t.ex. SFI, FIA, SIS m.m.). Dessa utrustningar och tillbehör är tillverkade för att uppfylla specifikationernas krav. Tillverkaren märker utrustningen och tillbehören som en garanti för att så är fallet. Därför kommer varje förändring av produkten att upphäva märkningens giltighet. Besiktningschef kan i detta fall avlägsna respektive märkning.
- SFI-specifikationerna (SFI Spec.) är en rad teststandards för tillbehör och utrustning avsedd för såväl landsvägsbruk som motorsport. Som utgångspunkt för standarderna ligger krav på hållfasthet, värmetålighet, etc. uppsatta av tillverkarna själva. I standarderna som tas fram av SFI Foundation Inc. preciseras sedan testmetoder och minimikrav på utrustningen. Däremot anges som regel ej materialkvalité, godstjocklek eller utförande. Detta är helt upp till tillverkaren så länge produkten klarar testen. Det hela bygger på att typexemplar tas ur tillverkningen och testas. Om dessa klarar testen får tillverkaren rätt att märka dessa produkter med SFI:s märken. De intygar med detta att den märkta produkten helt överensstämmer med de testade exemplaren.
- En gång om året görs en förnyad test av produkterna som en uppföljning och garanti av att produkten motsvarar kraven. SFI Foundation beställer också produkter som anonyma köpare för att sedan provar och testas att den köpta produkten uppfyller aktuell SFI-specifikation. SFI:s teststandards finns att läsa och ladda ned på SFI:s hemsida. [www.sfifoundation.com](http://www.sfifoundation.com) Samtliga handlingar från SFI är skyddade med copyright. Detta innebär bl. a. att återgivande eller kopiering av specifikationerna inte är tillåtet. Det är inte heller tillåtet att hänvisa till SFI Specifikationer om man inte är ansluten till organisationen. Svenska Bilsportförbundet är sedan 1989 anslutet till SFI. Där SBF kräver utrustning/tillbehör märkt på detta sätt är det viktigt att alla godkända produkter är märkt och kan SFI identifieras vid varje tävlingstillfälle. Det finns för närvarande inga svenska ersättningsalternativ till SFI. Upplysning om tillverkare av SFI godkänd utrustning såväl som övriga upplysningar om SFI och Specifikationer samt information om nedladdning av specifikationer finns på SFI:s hemsida [www.sfifoundation.com](http://www.sfifoundation.com)

### DG-SP 3 KAROSS SAMT BILENS UTSIDA

#### DG-SP 3.1 Kaross

Kaross ska vara välskött, fri från större skador, bucklor samt vara representativ.

#### DG-SP 3.2 Säkerhetsrisk

Delar som utgör en säkerhetsrisk kan medföra startförbud.

#### DG-SP 3.3 Torpedvägg

Torpedvägg, golv och andra ytor i kupé ska vara tät och fri från hål samt behålla originalform.

### DG-SP 3.4 Bogseröglor

- Bogseröglor ska finnas fram och bak med minst 60 mm hål för krok. Ögla i stål får inte sticka ut mer än 80 mm framför, respektive bakåt från stabil chassidel. Mjuka öglor är tillåtet. Dessa måste tåla rejält med drag. Arrangör/bärgare kan inte hållas ansvarig om denne blir tvungen att bogsera i annat än en trasig bogseranordning. Bogserögla ska märkas ut med pil mot ögla,
- "Tow hook" monterad i torntopp är tillåten.

### DG-SP 3.5 Karosseriet

- Karosseriet ska vara komplett. Det ska finnas stötfångare fram och bak så att chassie eller ramkonstruktion inte utgör en säkerhetsrisk för förare eller funktionär. Vid besiktning samt tävlingsstart ska detta vara monterat. Modifieringar av kaross framför och bakom första och sista **original** (OEM) fästpunkt till hjulupphängning och dess balkar/subframes är tillåten med exempelvis bashbars. Konstruktionen skall vara av sådan art att eventuella spetsiga delar inte förekommer vid kollision. Längsgående rör skall avslutas med tvärgående rör om man bygger med lösa bitar. Bockade rör utan skarvar rekommenderas till bashbars och liknande.

### DG-P 3.6 Framvagn och bakvagn

- Med **original** (OEM) infästningspunkter avses de punkter där original fram- och bakvagnsbrygga är fästade i chassiet.
- På bilar med vagnbok utfärdad efter 1:a juni 2020 får ej framvagnsbalk eller **bakvagnsbrygga** bakre subframe bytas till annat än original. Bilen ska bibehålla den typ av hjulupphängning som den tillverkades med, d.v.s. har bilen stel bakaxel får detta ej byggas om till multilink.
- Framvagnsbalk får endast modifieras för att ge plats åt oljetråg och/eller startmotor, samt för att möjliggöra flytt eller byte av styrväxel.
- Framvagnsbalk måste vara original på antingen främre eller bakre tvärgående del, mellan original infästningspunkter.  
Framvagnsbalk får modifieras för byte av styrväxel eller för ändrad position av denna. En tvärgående linje i främre eller bakre kant mellan original infästningspunkter skall behållas orörd.
- Modifierade- eller eftermarknads- hjulupphängningsdelar, inklusive hjulnav, är tillåtna.
- Bakvagnsbrygga får modifieras för att möjliggöra flytt, eller montering av annan differential hus. Bakvagnsbrygga måste vara original på antingen främre eller bakre tvärgående del, mellan original infästningspunkter.  
Bakre subframe får modifieras för t.ex. montering av annan differential. En tvärgående linje i främre eller bakre kant mellan original infästningspunkter skall bibehållas original.
- Framvagnsbalk samt **bakvagnsbrygga** bakre subframe måste sitta monterad i **original** (OEM) infästningspunkter.  
~~Vidare räknas infästningspunkter för stötdämpare och fjädrar som **original** (OEM) infästningspunkter.~~
- Utöver **original** (OEM) fästpunkter får två nya bak och två nya fram läggas till.
- **Original** (OEM) infästningspunkter såsom fästhål för fram- och bakvagnsbrygga, stötdämparinfästningar, bärarmsinfästningar, kränghämmarinfästningar och stötdämpar-/fjädertorn får förstärkas med plåt av maximalt 3 mm tjocklek och till en yta av maximalt 150 cm<sup>2</sup>/infästningspunkt. Original plats för skruvhål ska kunna identifieras.
- Styrstopp skall finnas före ändläge för att förhindra brott på styranordningar.

### DG-SP 3.7 Deformationszoner

- Deformationszoner rekommenderas starkt i bashbars. Dels för att eventuell motpart vid kollision inte skall skadas i onödan, dels för att bilens chassi inte ska ta sådan skada att det behöver riktas/ersättas i onödan. Sådana zoner kan göras genom att borra några hål i längsgående rör, klämveck eller strategiskt placerade bockar.
- Infästningspunkter för bashbars och ramverk i fram och bakände på bilarna får förstärkas med maximalt 3 mm plåt och en yta av maximalt 150 cm<sup>2</sup>/infästningspunkt. Ytan avser en platt montering mot original karosseriplåt.
- Bultförband eller svetsning är tillåtet. Bultar rekommenderas för enkel lagning.

### DG-SP 3.8 Skärmar

Däckens topp (slitbanan) får ej gå utanför skärmkanterna utan ska täckas.

### DG-SP 3.9 Lufthål

- Lufthål i huv resp baklucka får finnas. Maximalt 25% av huvens yta får vara öppen. Maximalt 50% av bakluckans yta får vara öppen.
- Rörliga delar som sticker upp genom huv ska alltid ha ett skydd som ska förhindra beröring av rörliga delar samt hindra att delar flyger ur motorrum.

### DG-SP 3.10 Dörrar

- Dörrar fria, men ska ha form och funktion av originaldörrar. Dörrutor får demonteras om godkänt fönsternät eller armstraps enligt SFI Spec. 3.3 eller FIA används (förare och passagerare).

### DG-SP 3.11 Skarvar

- Kaross/ram får helsvetsas i skarvar.

### DG-SP 3.12 Backspeglar

- Minst två backspeglar ska finnas, varav minst en på förarsidans utsida och den andra ~~antingen~~ inne i bilen i framrutan eller på passagerarsidans utsida.

### DG-SP 3.13 Övriga rutor

- Dörr-, sido- och bakrutor ska vara original eller klar ~~lexan~~ eller polykarbonat, med minst 3 mm tjocklek och vara ordentligt fastsatta. Om godkänt fönsternät eller armstraps enligt SFI Spec. 3.3 används ska sidoruta vara helt öppen eller helt stängd. Rutor bakom b-stolpe får bytas till ogenomskinligt material sålänge förarens synfält inte hindras. Luftintag i dessa är tillåtet.

### DG-SP 3.14 Vindrutan

- Vindrutan ska vara original eller av klar polykarbonat, med minst ~~6~~ 5 mm tjocklek och hålla originalets form.
- Främre sidorutor samt vindruta får ej vara tonade, övriga rutor får tonas ~~fritt~~.

### DG-SP 3.15 Låsanordningar

- Minst två extra låsanordningar ska finnas för fram och baklucka. Original låsanordning och säkerhetsspärr för motorlucka ska tas bort. Original låsanordning bagagelucka får tas bort.

### DG-SP 3.16 Hjulhus

- Modifiering av hjulhus är tillåtet, dock ej bakom främre stötdämpartorn respektive framför bakre stötdämpartorn. Bilen ska bibehålla karosseriets original golvplåt och ramkonstruktion

mellan främre och bakre stötdämpartornen, rostlagning får ske med minst 1 mm plåt som svetsas. Tillåtna ändringar mellan bilen fyra stötdämpartorn se **DG-P 3.19**.

### **DG-SP 3.17 Hjulupphängning**

- Hjulupphängning fritt, dock ska original (OEM) fästpunkter användas. Infästning för främre samt bakre bakvagnsbrygga subframe får förstärkas med max 2 mm plåt. Förstärkning får ej vara större än 150 cm<sup>2</sup>/infästning.
- Utöver original (OEM) fästpunkter får två nya bak och två nya fram läggas till. Styrstopp skall finnas före ändläge för att förhindra brott på styranordningar.

### **DG-SP 3.18 Brandvägg**

- Brandvägg ska finnas mellan kupéutrymme och bagageutrymme om bränsletank eller pump finns monterad i utrymmet. Den ska vara tät och fri från hål. En sluten låda kan användas i envolymsbilar för att innesluta bränsle- och olje-utrustning. Genomföringar i låda ska vara av samma typ som i brandvägg, d.v.s. skottgenomföringar med för ändamålet avsedda kopplingar.

### **DG-SP 3.19 Transmissionstunnel**

- Ingång i transmissionstunnel (kardan-/växellådstunnel) får max vara 460 mm bred och minst 250 mm av torpedväggen ska finnas ovan transmissionstunnel. Mätt från vindrutans undre list. Efter växellådstunnel ska transmissionstunnel vara max 250 mm i diameter.
- Växellådstunnel får vara max 1100 mm lång. I den bakre änden av växellådstunneln får den vara max 250 mm bred och 250 mm hög mätt från golvet.
- Om kardantunneln är original gäller originalmåten.

#### **DG-SP 3.19.1 Modifiering av kupéutrymme**

- Det är tillåtet att ta bort icke använda monteringspunkter och övriga fästen som ej används i fordonets kupé. Det är även tillåtet att demontera original hatthylla/baksätessplåt vid konstruktion av bakre brandvägg.
- Där förarstol ska placeras kan modifiering ske av golvet om det är nödvändigt för att kunna montera stolen på ett säkert sätt. Detta ska ske i samråd med teknisk besiktigare utsedd av SBF. Ändringen skall göras på så liten del av golvet som möjligt.
- Golvplåt ovanför bakre differential får modifiering ske om det är nödvändigt av utrymmesskäl. Detta ska ske i samråd med teknisk besiktigare utsedd av SBF. Ändringen skall göras på så liten del av golvet som möjligt.
- Bärande balkar och profiler ska behållas original i övrigt. Övrig modifiering i kupé är att betrakta som förbjudet.
- Om fotstöd för förare / passagerare monteras skall dessa vara monterade med minst 4 M8-bult av minst 8.8 kvalitet.

#### **DG-SP 3.19.2 Taklucka**

- Tas original taklucka bort ska hålet sättas igen med lämpligt material.
- Konstruktionen skall vara tät och sitta fast ordentligt. Används plast/kompositmaterial kan säkerhetsutrustning i form av nät och/eller armstraps komma att krävas ifråga. Detta bedöms vid registreringsbesiktning.

#### **DG-SP 3.19.3 Tak**

- Taket får bytas till plast eller kompositmaterial. Takets originalform ska hållas och bärande balkkonstruktion ska bibehållas. Taklucka och dess fästordning får tas bort. Taket får limmas, skuvas eller nitas. Det ska vara tätt. Används plast/kompositmaterial kan

säkerhetsutrustning i form av nät och/eller armstraps komma att krävas. Detta bedöms vid registreringsbesiktning.

### DG-SP 3.19.4 Karosseriplåt

- Yttre karosseriplåt i skärmar får bytas till annat material även mellan fjädertorn.

## DG-SP 4 MOTOR OCH TRANSMISSION

- Motor och transmission är fritt. Drivlinan får modifieras.
- Alla fordon ska vara bakhjulsdrivna.
- Överladdning är tillåten, monterad i motorrummet, dock ej lustgas, (N<sub>2</sub>O, Dikväveoxid).
- Motor, transmission och kylsystem ska vara fritt från läckage.
- Bakmonterad kylare är tillåtet.
- Glykol är förbjudet i kylsystemet. Ersättningskemikaler typ waterwetter eller liknande är tillåtet. Undantag kan göras pga väderförhållanden och ska i så fall meddelas av banägare.
- Om kylvattenledningar dras genom kupeutrymmet ska de vara isolerade från förare som skydd och vara skarvfria i kupén.
- ~~Användning av~~ Skottgenomföringar får användas i främre resp. bakre brandvägg. Slang samt kopplingar ska vara för ändamålet avsedda.
- Trycksatta oljeledningar ska vara försedda med skruvkopplingar och vara för ändamålet avsedda. Slangklämmor är inte tillåtna på trycksatta delar av systemet.
- Ingen del av motorn får passera torpedväggens lodlinje.
- Växellådsbalk fritt.
- Kardanring ska finnas. Skall vara cirkelformad i minst 5x50 mm bandjárn. Fästen för ringen ska vara av minst samma grovlek som ringen.
- Fästen svetsas eller bultas i kaross respektive ringen. Minst 4 ~~skruvar~~ bultar i M8 med ~~hårdhet~~ kvalitet 8.8 eller bättre ska användas dels i ringen ~~och~~, dels mot kaross. Ringen ska fästas med minst två fästen mot kaross. Ringen ska monteras runt den främre delen av kardanröret. 100-150 mm bakom främre knutkors/hardyskiva är lagom.
- Sprängskydd runt koppling i minst 5 mm stålplåt ska finnas. Skyddet ska finnas ovan samt på sidorna ner i höjd med kopplingskåpan/svepets underkant, alternativt ner till jämnhöjd med golvet. Att bygga den del som behövs av växellådstunneln av 5mm plåt är tillåtet. Om koppling/ svänghjul befinner framför torpedväggens lodlinje behöver dessa delar ej skyddas.
- Skyddet behöver aldrig gå längre fram än delningsplan mellan motor och växellåda.
- Skyddet får vara fast eller skruvat samt av sprängmattsmodell.
- Skyddet får tillverkas i flera delar. Alla skarvar ska helsvetsas med full genombränning.
- Om skyddet tillverkas löst och ska skruvas så ska varje del av sprängskyddet bultas mot kaross/kardantunnel med minst 4 M8 ~~skruvar~~ bultar av kvalitet 8.8 eller bättre.
- Sprängmattor för koppling är tillåtet. **SFI 4:1** gäller.
- Sprängskyddade kopplingskåpor ska hålla skyddsklass **SFI 6:1**.

## DG-SP 5 BRÄNSLESYSTEM

- Fritt. Bränsleledningar och kopplingar ska vara av högtryckstyp, dock minst av original utförande. Dessa ska dras så att de ej kan komma i kontakt med bilens rörliga delar, samt vara ordentligt fastsatta. Om bränsleledning dras genom kupéutrymmet ska den vara skarvfri i kupén och ha nötningskydd i genomföringar. Alternativt skottgenomföringar med för ändamålet avsedda kopplingar.
- Tank ska vara av original typ eller en FIA eller SFI standard säkerhetstank rekommenderas enligt **TR 5.14** eller enligt **SFI Spec. 28.1**.
- Om säkerhetstank monteras ska originaltanken demonteras.
- ~~Säkerhetstank ska alltid monteras i bagage med baksätets ryggstöd som främre begränsningslinje.~~



- Säkerhetstank får inte monteras längre fram än skyddsburens huvudbåge, Tanken skall vara avskild från förarutrymmet med antingen brandvägg eller brandsäker låda. Modifiering av golvet för att säkerställa en säker och tät montering får göras. Denna modifiering måste ske i samråd med av SBF utsedd besiktningstekniker.
- Ingen del av bränslesystemet får monteras i bilens deformationszoner (utanför original ramben alt rörkonstruktion).
- Catchtank för bränsle tillåten.

## DG-SP 6 ELSYSTEM

- Batteri ska vara ordentligt fastsatt och ha pluspolen samt övriga osäkrade kopplingspunkter väl isolerade. Batteriet får flyttas. Om batteri placeras i kupéutrymmet eller i bagageutrymmet på en envolymsbil, är det endast tillåtet att placera batteriet bakom bakre delen på framstolarnas tänkta tvärlinje. I detta fall ska batteribox användas och batteriboxen ska vara vätsketät och avluftas med en slang som sträcker sig utanför kupéutrymmet, se **TR 5.21**. Batteri skiss 255-10 och 255-11. I fall det är ett torrbatteri (Gel batteri) som placeras i kupéutrymmet eller i bagageutrymmet på en tvåvolymobil. Ska batteripoler täckas för att undvika kortslutning.
- Batteri får ej monteras i bilens deformationszoner.
- Endast original (OEM)/eftermarknads/egentillverkade som motsvarar original belysning får användas och ska vara monterat på original plats. Framljus, bakljus och bromsljus måste fungera normalt. Bromsljus får endast vara röda och ej tonade. Ledramp får monteras i samma höjd som original eller lägre. Blinkers bak, bakljus och bromsljus ska finnas på båda sidor och alltid fungera. Bromsljus högt placerat i fram- och bakrutan i form av LED eller diodlist minst 80 cm skall finnas och fungera. Vid körning i mörker eller skymning skall fram- och bakljus finnas monterat samt fungera.
- Huvudströmbrytaren är obligatorisk på samtliga bilar och ska monteras så att den bryter batterispänningen, stänger av motorn samt bryter B+ kretsen till generatoren. Det är tillåtet att fortfarande ha motorelektroniken inkopplad för att försörja eventuella minnesfunktioner.
- Huvudströmbrytaren ska vara av en gnistfri modell och vara lättåtkomlig såväl från förarplatsen som från utsidan.
- På utsidan av en täckt bil ska huvudströmbrytaren obligatoriskt vara placerad i närhet av på den undre delen av vindruteramen på vänster sida av fordonet.
- Platsen för huvudströmbrytaren ska vara utmärkt av en röd blyxt på blå botten inom en vit triangel med en bas av minst 12 cm.

## DG-SP 7 AVGASSYSTEM

- Antal ljuddämpare och dess storlek måste ge tillräcklig sänkning av ljudnivån för att uppfylla rådande regelkrav i **TR 4 Racing**. Dock måste det finnas minst en (1) ljuddämpare per avgasrör.
- ~~Avgasljudet får inte överskrida den aktuella banans krav.~~ Lokalt kan ytterligare begränsningar i ljudnivå finnas. (T.ex. vid träning eller tillfällig anläggning.)
- ~~Avgassystem är fritt.~~ Samtliga utblås skall mynna ut bakom kupéns sista öppningsbara del och vara riktat bakåt, neråt, eller vara monterat på originalplats.
- Wastegate är fri, men ljudet från wastegaten omfattas av samma regelkrav som övrigt motorljud.

## DG-SP 8 BROMSAR

- Färdbröms ska verka på alla 4 hjulen.
- Bromsok, slangar, ledningar, skivor och pedal ska vara i väl fungerande skick. Pedalställ, handbromsspak, bromsok, skivor och belägg är fritt.
- Slangar får bytas fritt till för ändamålet avsedd produkt. Dubbla huvudbromscylindrar tillåts.

- Separat bromskraftjustering tillåts.
- Hydraulisk handbroms tillåts. Ska verka endast på bakhjulen.

## DG-SP 9 INREDNING

- Alla ej nödvändiga delar får tas bort, dörrsidor fram ska vara täckta.
- Dörrsidan får formasfritt så länge inga vassa kanter finns.
- Mätare och instrumentbräda är fritt, dock utan vassa kanter eller annan avvikelse av säkerhetsmässig karaktär.
- Ska vara hel och ren.
- Stolar och inre skyddsutrustning, se **DG- P 11**.
- Rattnav med snabbblåsfäste är godkänt. Utlösningmekanism ska vara placerad framför ratten i bilens färdriktning och vara gulmarkerad.
- Inga lösa föremål får finnas i fordonet vid körning på banan.
- Inga behållare för annat än vatten till förare samt för brandsläckning får finnas i kupén.

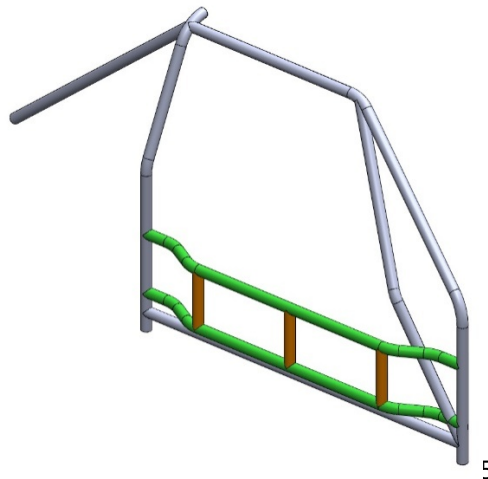
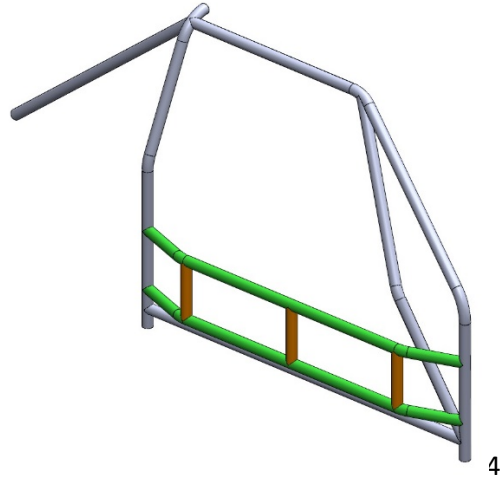
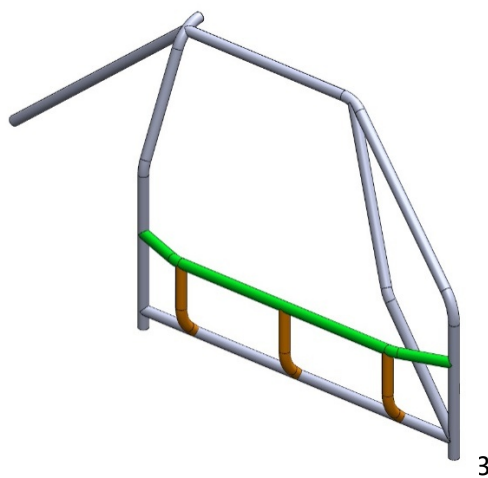
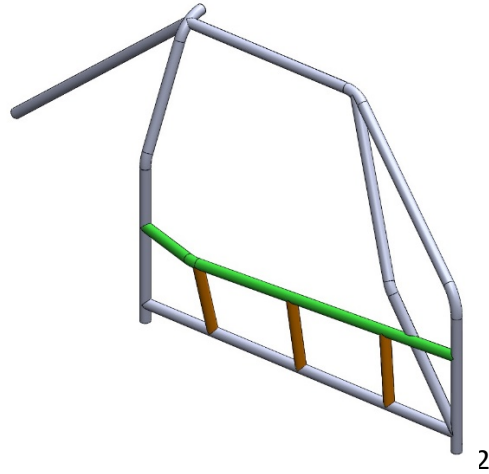
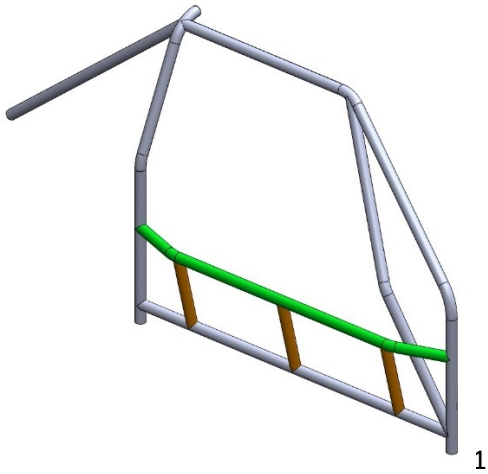
## DG-SP 10 SÄKERHETSBUR

### DG-SP 10.1 Grund

- Krav på säkerhetsburar kan skilja sig mellan olika länder/seriers reglementen. (Är du osäker kontakta Driftingutskottet.)
- Säkerhetsbur ska vara monterad i alla bilar. Enligt Tekniska regler RY, RA, RC **TR 5.8** ~~2019, Artikel 5:8~~, Skyddsburar med de undantag och tillägg som följer nedan.
- Undantag för Drifting gällande dörrsträvor se nedan.
- Minimikrav enligt nedan gäller bilar med vagnbok utfärdad efter 1:a jan 2018 ~~from 2018-01-01~~.

### DG-SP 10.2 Dörrsträvor

- Konstruktion av dörrsträvor enligt grind-typ är tillåten enligt skiss nedan.
- Ett helt rakt rör, mellan huvudbåge och längsgående båge, ska alltid finnas längst ned vid tröskel för att ta upp längsgående kraft.
- Ett eller två bockade övre rör som går ut i dörren ska finnas.
- Att bocka dessa rör inåt för att runda A- respektive B-stolpe är tillåtet. Max avstånd till första bocken i de fall man använder en inåtgående bock är 120 mm. Skiss 5
- Det är tillåtet att göra urtag i A- respektive B-stolpe för att dra dörrsträvorna igenom plåten. Alla hål ska i dessa fall helsvetsas runt buröret.
- Alla längsgående rör ska vara minst 40 mm i diameter.
- Från nedre till övre rör ska 3-5 vertikala rör monteras. Min 30 mm diameter. De vertikala rören får vara bockade utåt eller raka.
- Att kombinera olika typer av bockningar i fram och bakkant av de längsgående rören är tillåtet. Kontakta SBF-Driftingutskott vid osäkerhet.



### DG-SP 10.3 Fjäderbenstorn

- Att ansluta buren med främre fjäderbenstorn är tillåtet.

### DG-SP 10.4 Torpedvägg

- Att ansluta buren med V-stag mot torpedvägg för utökat fotskydd är tillåtet.

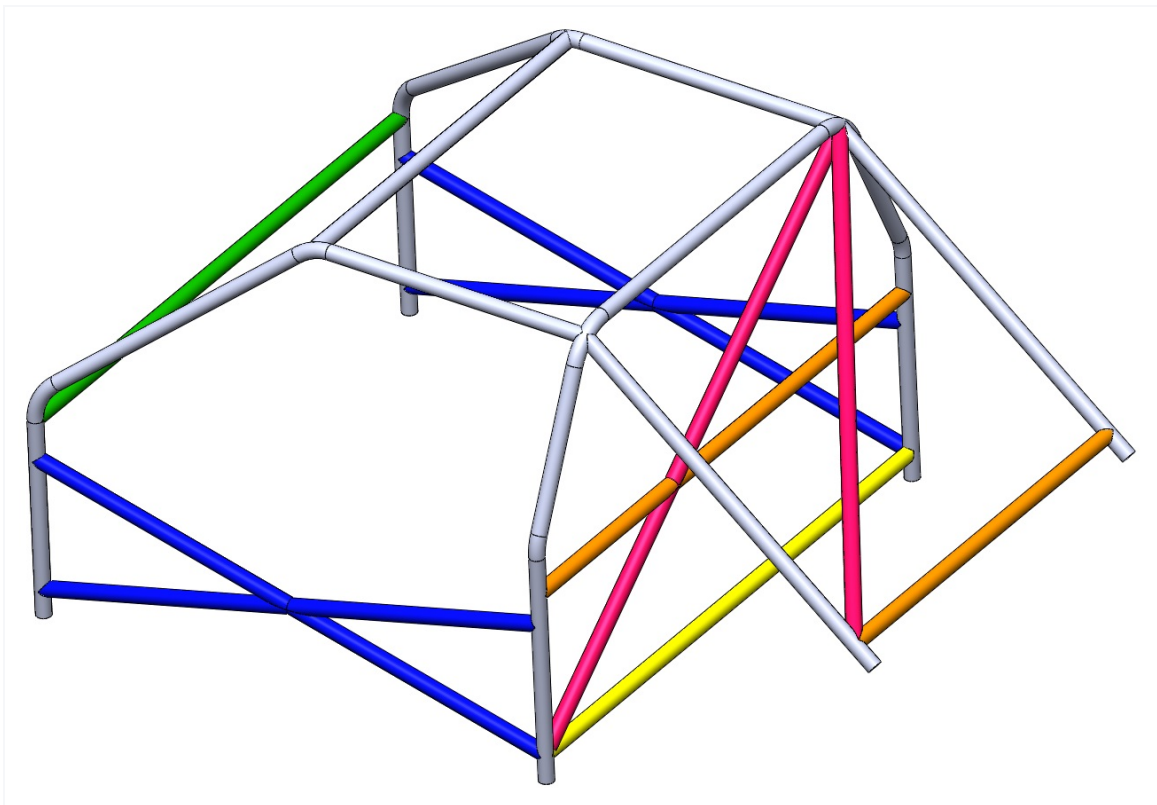
### DG-SP 10.5 Tvärgående rör A-stolpar

- Rör mellan främre strävor i höjd med instrumentpanel obligatoriskt

## DG-SP 10.6 Säkerhetsbur

Skiss på Minimikrav. Gäller fr.o.m. 20180101.

- Rosa stag, välj minst ett av dessa.
- Blå stag, välj en dörrkonstruktion ur våra regler, eller de gemensamma burreglerna.
- Orange stag, välj bältesrörets placering. (i Huvudbågen rekommenderas).
- Gult rör är obligatoriskt om man inte har kryss i huvudbåge.
- Grönt stag får användas för att hänga upp rattstång.
- För rätt vinklar på bältena se tekniska regler RY, RA, RC [TR 5.6](#).
- Använd Gussets/~~taco~~ [enligt TR 5.8.2.14](#), i kryss i huvudbågen, vid toyotastag och enligt den dörrkonstruktion man valt.
- Fritt att lägga till stag men följ monteringsanvisningarna i tekniska regler RY, RA, RC [TR 5.8](#). Monteras enligt gemensamma burregler i tekniska regler RY, RA, RC [TR 5.8](#), 2019, Artikel 8, Skyddsburar.



## DG-SP 10.7 Burstoppning

- Burstoppning skall vara monterad enligt [TR 5.8.4](#).

## DG-SP 11 DÄCK & FÄLG

### DG-SP 11.1 Bakdäck

- Bakdäck ska vara av radial typ. Vid start får ej corden vara synlig.
- Endast gatdäck tillåtet. Min treadwear 280. Inga däck som marknadsförts som Racingdäck tillåtet.

### DG-SP 11.2 Mönster

- Omönstrade slicks ej tillåtna bak.

### DG-SP 11.3 Fälgar

- Fälg och däckdimensioner, fritt

### DG-SP 11.4 Framdäck

- Framdäck fritt.

### DG-SP 11.5 Hjul

- Skärning av extra mönster tillåtet. Cord får ej blottas.
- Samtliga hjul skall ha tydliga markeringar i form av starkt avvikande färg. Markeringar får göras på däck eller fälg.
- Vid markering på fälg skall markeringen täcka minst en hel eker, används fälgar med fler än åtta ekrar skall minst två vara markerade.
- Vid markering på däck skall markeringen mäta minst 20x100 mm.

### ~~DG-SP 11.6~~

- Endast gaddäck tillåtet. Min treadwear 280. Inga däck som marknadsförts som Racingdäck tillåtet.

### DG-SP 11.7 Däckbredd

- Max däcksbredd bak 235mm.

## DG-SP 12 DRIVMEDEL

Se Gemensamma regler, [G 9-16](#). [E100 är godkänd](#).

## DG-SP 13 BRANDSLÄCKNINGSSYSTEM

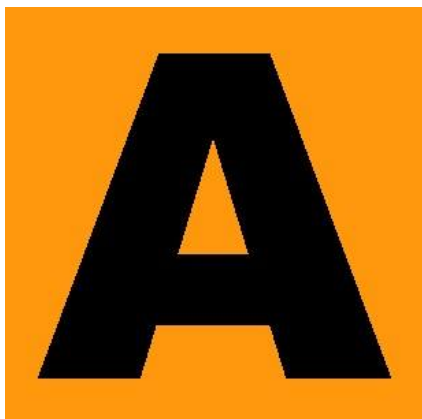
- Brandsläckningssystem **är obligatoriskt och ska vara** enligt FIA Technical list nr 16, "Extinguisher systems homologated by FIA". Se vidare reglemente [TR 5.7.2 Fast släckningssystem](#). Krav from 1/1 2019
- Systemet ska vara vätskebaserat.

## DG-SP 14 FÖRARE, FÖRARUTRUSTNING

Se [TR 6](#).

- Integralhjälm och hjälmburen intercom utrustning tillåts i Drifting.
- Arm straps/restraints enligt SFI Spec. 3.3 [eller FIA](#) får användas som komplement.
- Vid helt nedvevade/urtagna främre sidorutor ska integral/fullface hjälm med visir användas och armstraps eller rutnät är då obligatoriskt.
- Visiret skall vara av polycarbonat enl FIA, Snell, SA och vara avsett för hjälmen.
- Dekal vid handtag på respektive dörr skall ange att armstraps används i bilen. Se skiss.

Storlek minst 10x10cm



- HNRS/FHR system enligt FIA Standard 8858 2010 eller SFI Spec. 38.1 skall användas och vara monterad enligt tillverkarens anvisningar. I det fall systemet som används har krav på Stol, Bälten, Krage och Hjälm så skall hela systemet användas.
- Även SFI-klassningar kan vara godkända för säkerhetsutrustning enligt nedanstående. Observera att komplett och uppdaterad FIA/Snell-lista finns i [TR 6](#).
- FIA-märkningarna nedan kan således vara kompletterade i [TR 6](#).

#### **DG-SP 14.1 Skyddskläder**

- Skyddskläder. Bruk av kläder i nylon eller liknande material är absolut förbjudet. Skyddskläder enligt:
  - FIA8856-2000 med underkläder
  - FIA-overall ska alltid bäras med FIA-klassat underställ (8856-2000)
  - SFI Spec. 3.2A/5, SFI Spec. 3.2A/15, SFI Spec. 3.2A/20
  - SFI-Skyddskläder får vara tvådelade samt det rekommenderas att man bär underkläder enligt SFI Spec. 3.3A för bättre skydd.
  - Brodyr samt tryck på skyddskläderna ska vara utfört av tillverkaren eller av tillverkaren godkänd broderare och utföras på ett sådant sätt att inte overallens skydd åsidosätts. Overall ska alltid vara hel och ren samt täcka vrister, handleder samt nacke.

#### **DG-SP 14.2 Underkläder**

- Underkläder ska vid användande av FIA8856-2000 overall vara tillverkad enligt FIA standard.
- Skor ska överlappa mot skyddskläderna och handskar enligt:
  - FIA8856-2000
  - SFI Spec. 3.3A/5, 3.3A/15, 3.3A/20 samt överlappa mot overall.
- Handskar ska överlappa mot overall och vara godkända enligt:
  - FIA8856-2000
  - SFI Spec. 3.3A/5, 3.3A/15, 3.3A/20

#### **DG-SP 14.3 Bälten**

- Minst 4-punktsbälten skall användas (5-punktsbälten obligatoriskt from 1/1 2019).
- FIA eller SFI spec. klassade bälten och stolar ska användas, dock accepteras att FIA:s åldersgräns inte uppfylls avseende sista användningsdag (se vidare reglemente TR-1 TR5.6, TR5.16).
- Bälten ska vara godkända enligt följande FIA eller SFI Spec. standarder;
  - FIA Standard 8853/98
  - SFI Spec. 16.1
  - SFI Spe. 16.
- Stolar ska vara godkända enligt följande FIA eller SFI-Standarder;

- FIA Standard 8855-1999
- FIA Standard 8862-2009
- SFI Spec. 39.1
- SFI Spec. 39.2

#### **DG-SP 14.4 Nackskydd**

- Nackskydd tillåtet HNRS/FHR enligt följande standarder;
- FIA Standard 8858-2010
- SFI Spec. 38.1
- När HNRS/FHR nackskydd används ska fäste för hjälm samt nackskydd följa samma standard.
- FIA Standard 8858-2010 får endast användas tillsammans med FIA standardens godkända fäste. SFI Spec. 38.1 får endast användas tillsammans med SFI Specifikationens godkända fäste. Montering och användning ska ske i enlighet med gällande standard.

#### **DG-SP 15 VAGNBOK**

- Vagnbok är obligatorisk och utfärdas av registreringsbesiktare. Se **TR 3.3**.
- Kostnader för vagnbok följer SBF prislista. Kontrollmärke erhålls efter årlig besiktning