

# Tekniska Regler CROSSKART ORIGINAL

Utgåva: Interims reglemente Februari 2015

## Innehåll

1	ALLMÄNT .....	3
1.1	Generella bestämmelser .....	3
1.2	Bränslebestämmelser .....	3
1.3	Bestämmelser om avgasbullermätning .....	3
1.4	Gemensamma säkerhetsbestämmelser .....	4
1.5	Tävlingsbesiktning och tekniska kontroller .....	4
1.6	Förarens personliga säkerhetsutrustning .....	6
1.7	Tävlingsnummer .....	8
1.8	Vagnbok .....	8
1.9	Kommunikation .....	8
2	STOMME .....	9
2.1	Bärande delar och skyddsbur .....	9
2.2	Golv .....	10
2.3	Ihakningsskydd .....	10
2.4	Underkörningsskydd .....	10
3	HJULSYSTEM .....	11
3.1	Däck .....	11
3.2	Hjulupphängning .....	11
3.3	Fjädring, stötdämpning .....	11
4	DRIVSYSTEM .....	12
4.1	Motor .....	12
4.2	Bränslesystem .....	12
4.3	Avgassystem .....	12
4.4	Startsystem .....	13
4.5	Kylsystem .....	13
4.6	Elsystem .....	13
4.7	Kraftöverföring .....	13
4.8	Förarhjälpmedel .....	13
5	BROMSSYSTEM .....	14
5.1	Färdbroms .....	14
6	STYRSYSTEM .....	14
6.1	Styrinrättning .....	14
7	KAROSSERI .....	14
7.1	Täckning av chassi .....	14
7.2	Skärmar .....	14
7.3	Förarstol .....	14
7.4	Säkerhetsbälte .....	14
7.5	Skyddsnät .....	14
8	KOMMUNIKATION .....	14
8.1	Backspeglar, lyktor, vindruta .....	14
9	INSTRUMENTERING .....	14
9.1	Instrument, reglage .....	14

10	ÖVRIGT .....	15
10.1	Minivikt .....	15
10.2	Maxmått.....	15

# Tekniska Regler CROSSKART ORIGINAL

## TILLÄMPNING AV TEKNISKA REGLEMENTET

När du läser det tekniska reglementet ska du tänka på följande:

Läs regeltexterna och om det inte speciellt anges att något är tillåtet så betyder det att man inte tillåter någon form av förändring från originalutförande.

Detta betyder att det som inte uttryckligen finns angivet, är att betrakta som förbjudet.

## 1 ALLMÄNT

Crosskart Original kan under pågående säsong göra undantag eller ändringar i reglerna om det förefaller nödvändigt ur säkerhetssynpunkt eller annan företeelse.

För **ungdomsklassen** gäller samma regler som för 250/500 cm<sup>3</sup>-klasserna där ej annat angivits.

### 1.1 Generella bestämmelser

#### 1.1.1 Allmänt

Det åligger alltid den tävlande att ansvara för att hans bil överensstämmer med reglementet helt och hållet under hela tävlingen.

#### 1.1.2 Dispens från regler

Arrangörer, tävlingsledare, domare och teknisk kontrollant/Besiktningschef äger ej rätt att besluta eller ge dispens för att frångå Crosskart originals tävlings- eller tekniska regler.

#### 1.1.3 Fotoceller

Mottagare och fotoceller och annan elektronisk utrustning ska placeras på den av banbesiktningen anvisade platser eller utanför det staket som omgärdar banan.

#### 1.1.4 Cylindervolym

Volymen i cylindern är den volym som kolven genererar i sin rörelse upp och ner. Vid beräkning av cylindervolym gäller följande formel:

$$V=0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

V=cylindervolym

d=cylinderdiameter

l=slaglängd

n=antal cylindrar

### 1.2 Bränslebestämmelser

Endast handelsbensin max 102 oktan är tillåten.

### 1.3 Bestämmelser om avgasbullermätning

Mätning ska vid tävling utföras i sådan omfattning att föreskrivna maximala bullerkrav inte överskrides. Mätningen sker under träning/tävling vid banan, förbifartsljud.

Maximalt tillåten bullernivå är 95 dB (A).

Det är tävlingsledningen tillsammans med domare som avgöra om en kart ska uteslutas.

Arrangör kan föreskriva i tävlingsinbjudan att annan bullernivå gäller för enskild tävling.

## **1.4 Gemensamma säkerhetsbestämmelser**

### **1.4.1 Säkerhetsbälte**

#### **1.4.1.1 Typer**

Ska vara av typ minst 4 punktsbälte och ingen fästpunkt får ha gemensam fästbult. **Fästen ska vara väl dimensionerad och infästade i kartens rörkonstruktion (chassie). Bältena ska vara infästade med min. 8 mm skruv och låsmutter alt. för bältena tillhörande monteringsdetaljer.**

Säkerhetsbälte av typ Nascar är godkänt.

Säkerhetsbälte får kortas av efter bältesspännare dock ska ändarna smältas.

#### **1.4.1.2 Användning**

Ett säkerhetsbälte måste bibehållas i sitt homologerade utförande och överensstämmelse med tillverkarens anvisningar. Bälten måste utbytas om bandväven är skadad, utsträckt eller försvagad på grund av kemikalier eller solljus. De måste också utbytas om metalldelar är deformerade eller rostiga.

#### **1.4.1.3 Märkning av skadade bälten, Nationell bestämmelse**

Bälten som utdöms av besiktningschef skall märkas med vit färg.

Märkningen ska göras på båda sidor av samtliga band i anslutning till bältets låsning, med vit färg.

Märkt utrustning får ej användas.

## **1.5 Tävlingsbesiktning och tekniska kontroller**

Före tävling ska deltagande kartar genomgå besiktning. Kontrollen skall, förutom av förarens personliga utrustning, omfatta specificerade krav i tekniskt reglemente och att komponenter inte har skador som kan innebära en säkerhetsrisk. Speciell uppmärksamhet ska ägnas eventuella sprickbildningar på chassi och bur. Kart som inte uppfyller tekniska krav eller företer skada som innebär en säkerhetsrisk för förare eller annan får inte tillåtas delta i tävling.

Förare är skyldig att vid besiktning uppvisa en till karten hörande vagnbok. På kartens skyddsbur, dock ej öppningsbar sträva, vid huvlåsets låsmekanism ska på en väl synlig plats vagnbokens nummer vara *instansat* på plåt eller i röret och ska vara lätt avläsbart.

Vagnboksnumret införs i besiktningsprotokollet.

Förare som inte uppvisar till karten gällande vagnbok kan nekas att delta i tävling. Vagnbok utfärdas av föreningen Crosskart Original.

### **1.5.1 Tävlingsbesiktning**

Lämplig plats för besiktning ska finnas i eller i anslutning till depå eller start och målplats. För mätning av kartens kaross/chassimått ska det finnas en plan yta som är det enda stället som mätning får ske på.

Besiktningen kan antingen genomföras enligt s.k. förenklad besiktning eller stationssystem vid besiktningsplatsen.

Konstateras att kart inte stämmer överens med krav i tekniskt reglemente ska tävlingsledare och teknisk kontrollant informeras om förhållandet. Beslut om åtgärd fattas av tävlingsledningen. Bränsleprovtagning kan ingå som en del i tävlingsbesiktningen. Vid avvikande bränsle ska föraren byta bränsle, till godkänt bränsle före start av tävling.

Kart får inte delta i träning/tävling om den inte godkänts vid besiktning. Förare får endast besiktiga in en kart per tävling.

Förare som inte inställer sin kart till besiktning inom föreskriven tid kan av tävlingsledningen nekas start.

Besiktning under träning/tävling ska genomföras om kart har bristfällighet/avvikelse gentemot reglementet. Sådan bristfällighet ska vara åtgärdad före ny start.

## **1.5.2 Teknisk kontroll**

### **1.5.2.1 Allmänt**

Efterkontroll eller stickprovskontroll under tävling benämns teknisk kontroll.

Teknisk kontroll genomförs för att undersöka om en deltagande kart uppfyller de tekniska kraven.

Tävlingsledare/tävlingsledning eller domarjury fattar beslut om en teknisk kontroll. Beslutet ska protokollföras.

### **1.5.2.2 Kontrollens genomförande**

Vid teknisk kontroll får endast berörda funktionärer, berörd tävlande och dennes mekaniker delta. Den som leder arbetet med kontrollen får begränsa antalet deltagare.

Om en kart konstateras avvika från reglerna ska ett noggrant protokoll upprättas som visar vari avvikelsen består, använd mätmetod, använda mätinstrument/tolkar, mått och bedömda toleranser i måtten samt hänvisning till regler/homologeringshandling.

Är efterkontrollen föranledd av en protest ska endast de specificerade delar som protesten avser kontrolleras. Protokoll upprättas i detta fall oavsett resultat.

Kopia av protokollet lämnas omgående till den tävlande och den som beslutat om kontrollen.

Originalen behålls av arrangören.

### **1.5.2.3 Senare utförd kontroll**

Kan kontrollen inte slutföras omedelbart, får karten i sin helhet eller delar därav, behållas under skälig tid av den som ska utföra kontrollen. Om så är lämpligt kan även komponenter plomberas i avvaktan på en slutlig kontroll.

Den tävlande är skyldig att ställa personal och utrustning till förfogande för den demontering som behövs för att uppnå syftet med kontrollen. Berörd tävlande och dennes mekaniker ska ges tillfälle att delta i kontrollen.

#### **Vidare åtgärder, bestraffning**

Den som beslutat om kontrollen beslutar på grundval av resultatet om vidare åtgärder.

Tävlande som inte efterkommer beslut om teknisk kontroll ska diskvalificeras.

### **1.5.2.4 Kostnadsersättning**

Ingen ersättning utgår för återställande av komponenter vid en teknisk kontroll.

Har beslut om teknisk kontroll fattats med anledning av protest från medtävlande, och inget tekniskt fel konstateras, betalar den som protesterat återmonteringen, dock högst av vad en motsvarande standarddel kostar att montera hos en auktoriserad märkesverkstad.

Den tävlande svarar för eventuella kostnader för transport av karten om kontrollen genomförs vid ett senare tillfälle.

Konstateras vid en bränsleanalys att bränslet ej är godkänt betalas analyskostnaden av den tävlande.

## **1.6 Förarens personliga säkerhetsutrustning**

Nedanstående tabell anger den personliga säkerhetsutrustningen som är obligatoriskt minimikrav vid träning/tävling.

- Flamsäker overall
- Skor
- Handskar
- Balaklava
- Stödkrage
- Hjälms
- Skyddsglasögon

### **1.6.1 Flamsäker overall**

*Internationella bestämmelser:* Vid tävlingar utanför Sverige.

Vid dessa tävlingar gäller att overallen ska vara homologerad och godkänd av FIA enligt FIA 1986 standard, eller Norm 8856-2000.

FIA-homologerings märkning ska vara broderad på kragens utsida baktill och inkludera tillverkarens namn.

*Nationella bestämmelser:* Gäller vid samtliga tävlingar i Sverige.

Vid dessa tävlingar gäller att overallen antingen överensstämmer med kraven enligt ovan med internationella kraven eller en flamsäker overall i följande material: NOMEX. Används 1-lagers overall ska det kompletteras med NOMEX underkläder.

För samtliga overaller gäller att dessa är utformade och uppsydda så att den väl skyddar hela kroppen inkl. nacke, vrister samt handleder. Overallen får inte vara tvådelad.

### **1.6.2 Flamsäkra underkläder**

Underkläder av NOMEX, eller bomull, rekommenderas. Nylon eller motsvarande material är förbjudet.

### **1.6.3 Flamsäkra sockor**

Ska vara av samma material som underkläderna.

### **1.6.4 Skor**

Ska vara av flamsäkert material och ska skydda hela foten inkl. vristen (kängtyp). Sulan på skon eller bindsulan i skon ska vara av läder.

### **1.6.5 Handskar**

Ska vara tillverkade i flamsäkert material, typ NOMEX, och täcka handleder och gå omlott på overallens ärm. Även vadderade crosshandskar är tillåtna.

### **1.6.6 Balaklava**

Ska vara tillverkad av flamsäkert material, typ NOMEX, och väl täcka huvud och nacke och gå omlott övrig utrustning.

### **1.6.7 Stödkrage**

Obligatorisk. Ska användas såväl vid träning som tävling **och vara av brandsäkert material, typ NOMEX.**

**HNRS/FHR-skydd (HANS) får användas.**

### 1.6.8 Hjälmm

För svenska förare i svenska tävlingar samt för utländska medborgare med svensk licens gäller följande hjälmbestämmelser.

De hjälmvikter som anges nedan ska vara totalvikten, vilket inkluderar all typ av extrautrustning på hjälmen såsom skärm, integralskydd mm. För ungdomsklassen rekommenderas en hjälmvikt på 1350g eller lägre.

Gren	Hjälmtyp	Maxvikt
Crosskart	Jethjälmm med antingen ansiktsmask eller integralskydd fastsatt på hjälmen och utgör skydd för förarens tänder. Skyddsglasögon av motocrosstyp med roll off, tear off eller dyligt, ska användas.	1500 g

Dessutom gäller generellt att hjälmen ska vara godkänd enligt någon av de normer som finns angivna i Fig. 1.



Fig. 1: Hjälmmnormer

### 1.6.9 Gemensamma bestämmelser för märkning av skadade hjälmm.

Hjälmm som utdöms av besiktningschef skall märkas med vit färg. Märkningen ska göras med vit färg på båda sidor av hakbandet.

OBS! Märkt utrustning får ej användas.

## **1.7 Tävlingsnummer**

Tilldelat startnummer ska placeras på burbåge/karossen övre bakre del, alternativt ovanpå burbåge/karossen och dels på karosseriet framför föraren. Numret ska vara lätt att avläsa framifrån och från sidan. Följande bottenfärg gäller på nummerplåten: Vit botten. Siffrorna ska vara svarta och minimihöjden 14 cm och siffrornas minimibredd 2,5 cm.

## **1.8 Vagnbok**

Se avsnitt 1.5 Tävlingsbesiktning och tekniska kontroller

## **1.9 Kommunikation**

All trådlös kommunikation mellan förare/tävlingsfordon och depå/tävlingsområde, och därtill hörande utrustning, är förbjuden under träning och tävling.



## 2 STOMME

### 2.1 Bärande delar och skyddsbur

Chassiet ska vara uppbyggt av en rörkonstruktion bestående av runda och/eller fyrkantiga svetsade precisionsstålrör av typ Din 2391, 10305-1, Din 2394, 10305-3, eller Din 2395, 10305-5. Skyddsbågen ska ingå som en del av chassiet (Se **Fig. 2**).

Bärande delar i chassiet ska bestå av rör min. 30x2 mm (runda rör) eller 30x30x2 mm (profilrör), där ej annat anges.

Huvudbåge ska vara tillverkad i ett stycke av ett runt stålrör med minimumdimensionen 30x2 mm. Skyddsbåge ska vara försedd med två stycken framåtsträvor och två stycken bakåtsträvor tillverkade av runda stålrör med minimidimensionen 25x2 mm. Båda framåtsträvorna ska gå att öppna i sin helhet, nedifrån och uppåt med centrumlåsning framtill. Övre led ska vara med bult och mutter eller sprintar av flygplanstyp. Låsning och öppning av strävor ska kunna ske utan att verktyg behöver användas. Avståndet mellan framåt- eller bakåtsträvorna får inte överstiga 300 mm. Mellan de båda bakåtsträvorna och fram till huvudbågen ska i förarens huvudhöjd finnas ett rör (25x2 mm), som skyddar vid eventuell påkörning bakifrån eller från sidan. Från huvudbågen och fram till framåtsträvorna ska dessutom finnas ett rör på båda sidor som förhindrar att medtävlarens hjul kan tränga in i förarutrymmet (Se **Fig. 2**).

Mellan undre och övre chassieram ska det finnas avlastningsrör i minimidimension 25x2 mm.

Avlastningsröret(rören) ska placeras så att de utgör en s.k. fackverkskonstruktion i chassiet.

Undre chassieram får bestå av rör i minimumdimension 25x25x2 mm (profilrör) eller 30x2 mm (runda rör).

Rör som befinner sig inom huvudets islagsområde ska vara försedda med ett energiupptagande material. Minimum tjocklek ska vara 12mm.

Svetsning och rörbockning ska vara utfört på ett fackmannamässigt sätt.

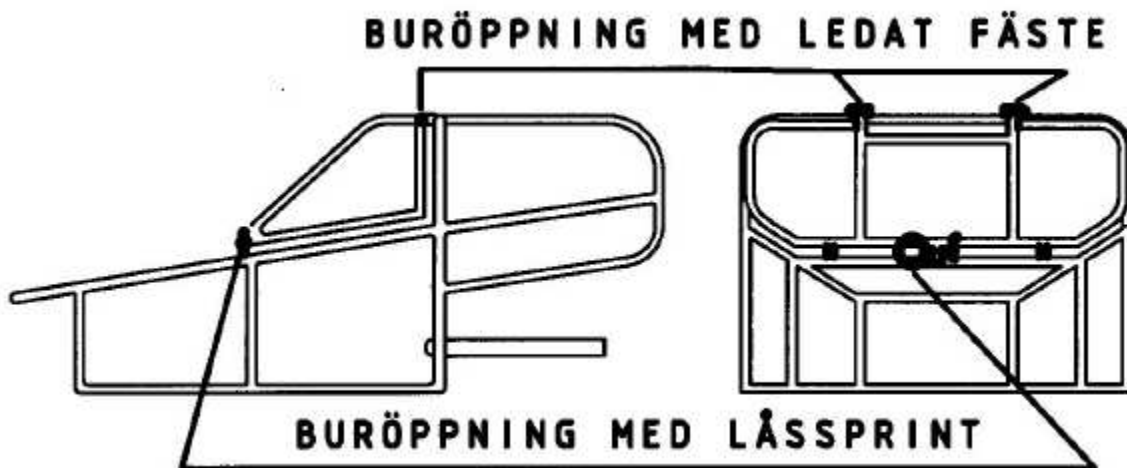


Fig. 2: Skyddsbur sedd från sidan och framifrån.

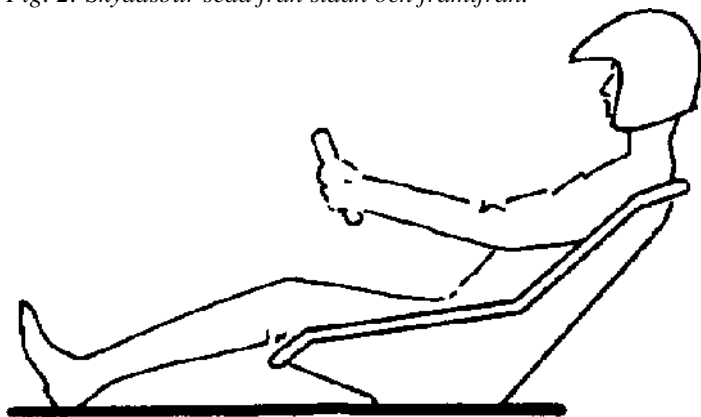


Fig. 3: Helt golv under föraren

## 2.2 Golv

Karten ska undertill vara försedd med ett helt golv som täcker förarens ben och förarstol underifrån. Stålplåt minimum 2 mm tjocklek, aluminium minimum 3 mm tjocklek (Se **Fig. 3**).

Golvet ska vara skruvat i chassiet.

## 2.3 Ihakningsskydd

Skydd eller rör för att förhindra ihakning fästade i chassiet framför bakhjulet får finnas. Max längd 65 cm från bakhjulets framkant. Får ej gå utanför Crosskartens yttre begränsningslinje.

Ihakningsskydd får inte ha vassa kanter eller vara så konstruerat att onödig skada kan uppstå på medtävländes kart och skyddets främre ände ska vikas inåt chassiet, minst 45°. Avbärare runt motor får finnas.

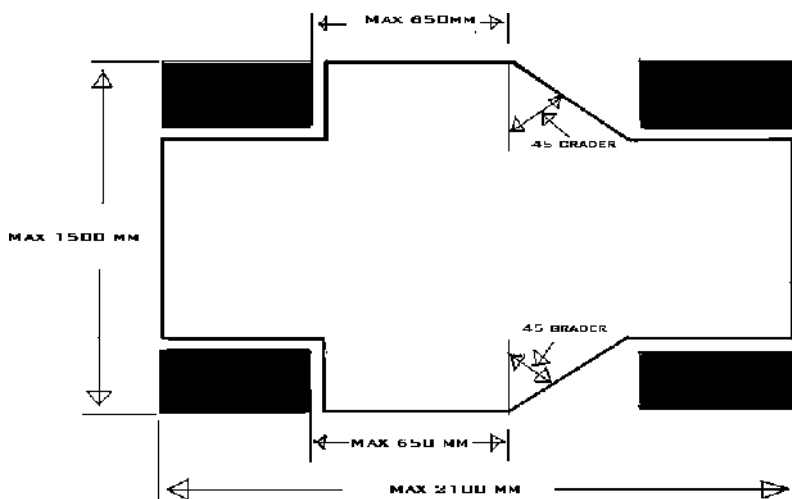


Fig. 4: Vinkel på ihakningsskydd samt maximått

## 2.4 Underkörningsskydd

Mellan bakhjulen ska finnas rör som förhindrar att medtävländes framhjul kan tränga in och skada förarstolen. Rör ska vara infäst i crosskartens stomme (chassi) med max 300 mm öppning i höjdlid eller 150 mm öppning i sidled.

## 3 HJULSYSTEM

### 3.1 Däck

Samtliga fyra hjul ska ha samma däckdimension, 21x12-8 - 2 lagars. Fabrikatet är fritt, men däckets utformning ska vara av typ "knobby" med rund slitbaneprofil.

Ingen del av slitbanan får vara mer avnött än att mönstret är synligt. Vässning (skärpning) av nabben i rotationsriktning är tillåten, all annan typ av mönsterskärning är ej tillåtet.

Alla former av däckvärmning är förbjuden. Däcksrensning på startplattan och sopning av startplattan är förbjudet.

### 3.2 Hjulupphängning

Länkarmar för fram- och bakhjulsupphängning är fria. Dock ska bakhjulsupphängningen vara konstruerad som en enhet, dvs att de båda länkarna inte får vara ledade mellan varandra (Se **Fig. 5**). Se även avsnitt 4.7 andra stycket. Inga detaljer får vara tillverkade i annat material än stål/järn.

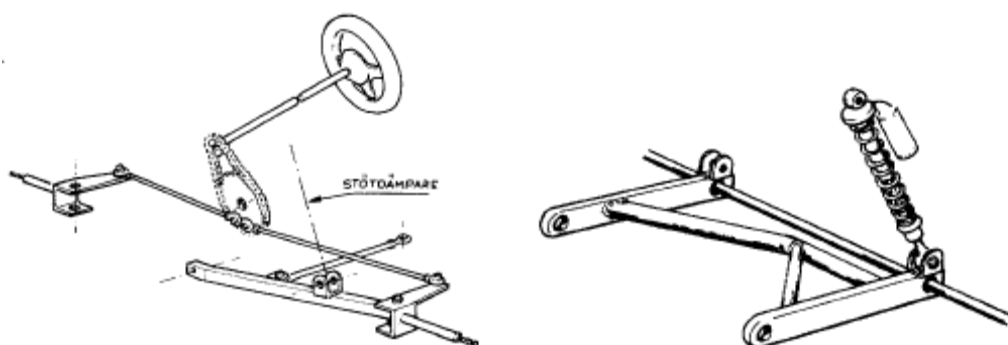


Fig. 5: T.v. exempel på konstruktion av styrinrättning och hjulupphängning fram.  
T.h. exempel på hjulupphängning bak (länkarm med stag, fjäder och stötdämpare).

### 3.3 Fjädring, stötdämpning

Ska finnas. Konstruktionen är fri.

Genomslagsstopp ska finnas mellan baksving och ram som förhindrar svingen att slå i förarstolen om bara en stötdämpare finns. Rekommenderas i övrigt.

## 4 DRIVSYSTEM

### 4.1 Motor

Vevhuset med, växellådan integrerad, ska härstamma från en serietillverkad motorcykelmotor. Placering på höger eller vänster sida (Se **Fig. 6**).

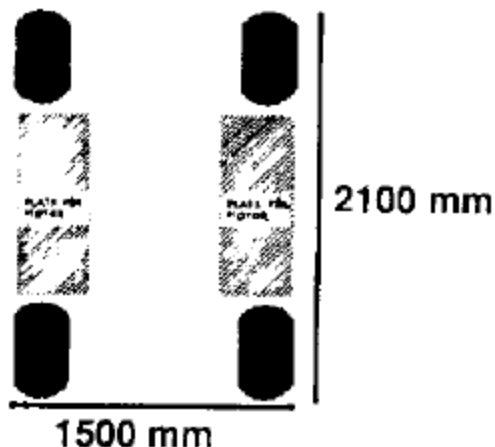


Fig. 6: Alternativ motorplacering (streckade fält). Maxi-mått bredd och längd.

Cylindervolym får inte överstiga:

med tvåtaktsmotor 255 cm<sup>3</sup>

med fyrtaktsmotor 510 cm<sup>3</sup>. Endast motor med en cylinder är tillåten.

Trimning och bearbetning av motorn är fri. Ej överladdning.

Förgasare: Typ och fabrikat fritt. **Slidmatade motorer är ej godkända.**

**Bränsleinsprutning är tillåtet på fyrtaktsmotorer.**

#### 500 cm<sup>3</sup> klassen:

Motorn ska ha motoravluftningskärl på 0,5 liter som monteras i anslutning till motorn.

#### Ungdomsklassen:

Se **Appendix 1 För Ungdomsklassen Crosskar Original.**

### 4.2 Bränslesystem

**Bränsletankar tillverkade i metall alternativt för ändamålet avsedda plasttankar, typ gokart, är godkända. OBS ej glasfiber.** Bränsletank ska vara infästad och skyddad i chassiet. Den får inte vara fästad i kartens golv.

Påfyllningslocket ska vara tätt. Avluftning ska ordnas så att bensin inte tränger ut om karten välter.

Bränslekran ska finnas. Ett kompensationskärl får placeras invid förgasare. Bränsleledningar ska vara av därför avsedd typ, ej PVC, ska vara väl klamrade och dragna på sådant sätt att skador undviks.

### 4.3 Avgassystem

Avgassystem med ljuddämpare ska finnas, behöver inte vara motorns originalsistem.

Avgasrör med ljuddämpare får inte utmynna framför en linje dragen tvärs karten genom förarstolens bakersta del och får mynna ut 10 cm bakom kartens bakre begränsningslinje. Om avgassystemet dras genom förarutrymmet ska det isoleras.

#### 4.4 Startsystem

Endast motorer med startsystem såsom kick/elstartsystem är godkända.  
Motorn får ej kunna startas av föraren inifrån karten.

#### 4.5 Kylsystem

Fritt, dock ska kylare, slangar m.m, vara dragna och fästade på sådant sätt att skador undviks.  
Kylare ska vara infästade och skyddade i crosskartens chassi. Kylsystem som dras genom förarutrymmet ska isoleras. Kylarlocket ska vara väl skyddat för yttre påverkan vid exempelvis rullning.

#### 4.6 Elsystem

Strömbrytare som "dödar" motorns tändsystem ska finnas och får inte vara av typ fjädrande tryck som automatiskt återgår i startläge. Om batteri finns ska en huvudströmbrytare finnas som bryter all ström. Båda ska vara lätt åtkomlig för förare som sitter fastspänd i säkerhetsbältet samt för funktionär. Strömbrytaren/huvudströmbrytare ska vara placerad på samma sida som motorn. OBS! Inga kablar/trådar att dra i. Dessa ska vara utmärkt med en röd blixtpå en triangelformad botten med bård. Triangelns sida ska vara minimum 60 mm och en av spetsarna ska peka mot brytaren (Se Fig. 7).

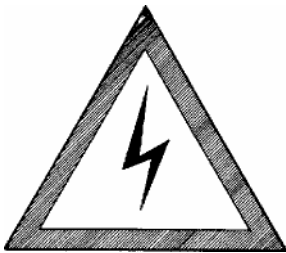


Fig. 7: Utmärkning av huvudströmbrytarens placering.

#### 4.7 Kraftöverföring

Drivning ska ske med kedja utan mellanliggande drev mellan motorns och bakaxelns drev. Drivaxel/bakaxel ska vara stel d.v.s. tillverkad i ett stycke. Inga detaljer får vara tillverkade i annat material än stål/järn, **undantaget nav och kedjedrev som får vara tillverkade i aluminium.**  
Drev- och kedjeskydd ska finnas i sådan omfattning att personskador undviks. Utväxlingsförhållandet mellan motor och drivhjul är fritt.

#### 4.8 Förarhjälpmedel

Inga förarhjälpmedel är tillåtna så som traction controll, launch controll, ABS etc, såvida det inte uttryckligen framgår i reglementet.

Gasspjället ska ha en mekanisk förbindelse med gasreglaget.

Kopplingen ska kontrolleras av förarens fot eller hand.

Inga givare, switchar eller dylikt anslutna till motorns styrenhet är tillåtna i transmission (från koppling till hjul) eller vid hjulen.

Växling ska ske manuellt utan någon elektronik. Elektronik som bryter tändningen vid växling är tillåtet.

Undantag gäller de förare som är rörelsehindrade.

Tillåtet att med en manuell switch växla mellan olika tändkurvor och bränslekurvor, innefattar även varvtalsbegränsning.

## 5 BROMSSYSTEM

### 5.1 Färdbroms

Färdbromssystemet får endast verka på de bakre hjulen. Bromssystemet ska vara effektivt d.v.s. snabbt och säkert verkande. I övrigt fritt. Bromsrör, slangar klamras och drages så att dom ej skadas. "Handbroms" eller dylikt som förhindrar att crosskartan tjuvrullar på startplattan ska finnas.

## 6 STYRSYSTEM

### 6.1 Styrinrättning

Styrning ska ske med ratt. I övrigt är konstruktionen fri (Se avsnitt 3.2 Hjulupphängning, Fig. 5). Styrinrättning ska vara effektiv d.v.s. snabbt och säkert verkande.

## 7 KAROSSERI

### 7.1 Täckning av chassi

Chassiet ska vara täckt med plåt eller plastmaterial på ovansidan framför förarstol samt på sidor mellan hjulen. Bakom huvudbågen får buren vara täckt om erforderliga siktöppningar finns. Aerodynamisk utrustning får finnas.

### 7.2 Skärmar

Stänkskärmar/skydd får endast finnas vid bakre hjulen, och får inte nå utanför kartens yttre begränsningslinjer, (gäller även om inte maxmått utnyttjas).

Karosseri eller andra anordningar får inte finnas i anslutning till främre hjul i sådan omfattning att när fulla hjulutslag utnyttjas någon del av hjulet sett uppifrån är täckt.

### 7.3 Förarstol

Ska vara infästad i chassiet och vara av typ som är skålad. Stolen ska medge bekväm körställning. Stolen ska vara infästad med minst 4 st infästningspunkter och väl infästad utan risk för att sprickor kan uppkomma vid fästpunkterna.

### 7.4 Säkerhetsbälte

Se avsnitt 1.4.1 Säkerhetsbälte.

### 7.5 Skyddsnät

Nät som förhindrar att händer och armar kommer utanför skyddsburen ska finnas. Nätet ska vara placerat mellan huvudbågen och framåtsträvan på kartens båda sidor. Nätet ska vara tillverkat av syntetfibermaterial. Maskstorlek får ej överstiga 60 mm. Skyddsnät av stål får dessutom monteras mellan framåtsträvorna, under förutsättning att dessa två strävor kan öppnas utan att nätet behöver demonteras.

## 8 KOMMUNIKATION

### 8.1 Bakspeglar, lyktor, vindruta

Får inte finnas. Inte heller får genomskinlig siktruta oavsett material användas.

## 9 INSTRUMENTERING

### 9.1 Instrument, reglage

Varvräknare, temperaturmätare etc. samt reglage får finnas men ska vara placerade på sådant sätt att

inga vassa kanter kan orsaka onödig skada vid olycka.

## **10 ÖVRIGT**

### **10.1 Minivikt**

Minivikt/lägsta vikt utan förare 190 kg.

Med crosskartens minimivikt menas den vikt som karten har under träning/kval/tävling utan förare. Karten kan beordras in för vägning när som helst före, under eller efter träning/kval/tävling och den ska då uppfylla kravet. Det är då inte tillåtet att fylla på några som helst vätskor i någon behållare.

Vid vägning ska en vågtolerans på 1% tillämpas. Den på tävlingsplatsen befintliga vågen ska vara kontrollerad av tävlingsledningen/domarordförande.

Eventuella ballastvikter, förutsatt att dessa är massiva och enhetliga ska vara fastsatta i kartens chassie/stomme och ska vara väl fastskruvad med min. 6 mm skruv med låsmutter och utformade så att plombering kan anbringas.

Max 2 kg ballast får monteras i karten.

### **10.2 Maxmått**

Crosskartens maximala mått får under tävling inte överstiga en bredd av 1500 mm och en längd av 2100 mm mätt på hjulens däck/fälgs yttre sidor. Karossen får inte nå utanför Crosskartens yttre begränsningslinje, som mätes på däckens yttre sidor. Vid mätning ska de främre hjulen vara i läge för körning rakt fram. (Se avsnitt 2.4 *Ihakningsskydd Fig. 4* och avsnitt 4.1 *Motor Fig. 6*).

Inga komponenter får finnas utanför Crosskartens yttre begränsningslinje. (Gäller även om inte maximått utnyttjas.) Dock får avbärare runt motor finnas.