

2017 SALOON STOCK CAR SPECIFICATIONS

OVERTREDINGEN

Wanneer er verwezen wordt naar EEN REGEL IN DIT SALOON STOCKCAR REGELEMENT, dient dit altijd te worden nageleefd, tenzij specifiek toestemming is gegeven om aanpassingen of een variatie te maken. ER MAG NIETS WORDEN GEDAAN OM STANDAARD ONDERDELEN AAN TE PASSEN OF TE VERANDEREN, tenzij deze regels aangeven dat dit is TOEGESTAAN.

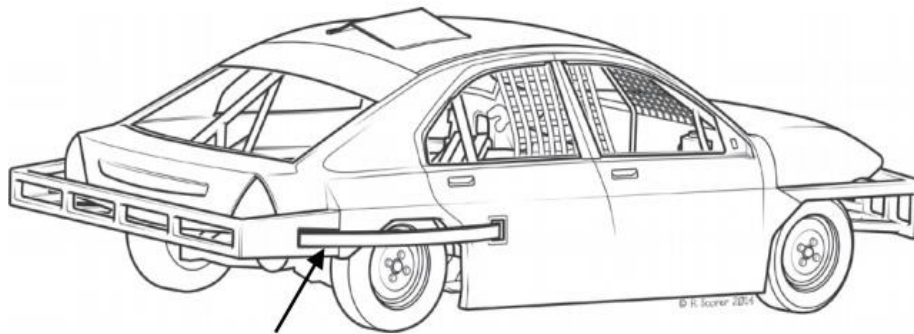
Dit is een vertaling van het originele (engelse) regelement. Bij discussies en/of twijfel is het originele engelse regelement leidend.

Alle specificaties, waar deze van toepassing zijn, worden gehaald van Auto Data. Technische vragen hierover kunnen worden gestuurd naar: SSCA, C/o ORCi, PO Box 9889, Birmingham B43 6WA. Coureurs mogen altijd een schriftelijke vraag indienen om aspecten in het technische regelement duidelijk te krijgen.

Coureurs moeten er rekening mee houden dat technische controles op elk tijdstip kunnen plaatsvinden. Als het vermoeden bestaat dat een onderdeel illegaal is, wordt deze ingenomen door de promotor. Wanneer de coureur dit weigert wordt het onderdeel automatisch illegaal bevonden. Het is de verantwoordelijkheid van de coureur om te bewijzen dat het onderdeel legaal is. De coureur moet binnen 7 dagen een schriftelijk bewijs naar de SSCA sturen met informatie over het onderdeel. Wanneer dit niet binnen zeven dagen wordt gedaan, wordt het onderdeel illegaal bevonden en zullen er disciplinaire maatregelen tegen de betreffende coureur worden genomen.

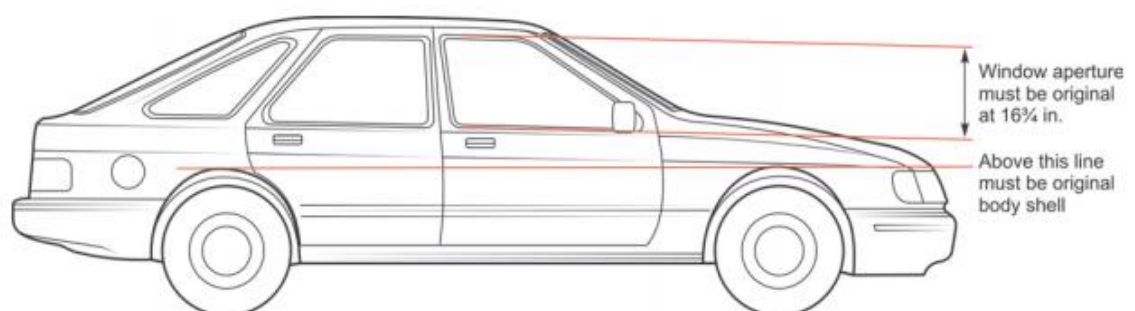
1. AUTO & CARROSSERIE

- Auto's moeten worden gebouwd met een Ford Sierra onderstel.
- Alle auto's moeten worden gebouwd met behulp van één van de volgende type carrosserieën (Stations zijn niet toegestaan):
 - Ford Sierra / Sapphire
 - Ford Mondeo (Mk1-3, 4dr of 5dr)
 - Opel Vectra (Mk1-2, 4dr of 5dr) - Vectra C (mk3) koetswerk is niet toegestaan op nieuwe auto's van na 2014.
 - Lexus IS200 (Mk1 4dr 1998-2005)
 - BMW E36 / E46 3-serie (4dr, geen compacts)
 - Audi A4 (Mk1-2)

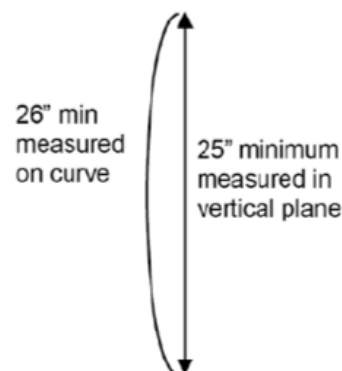


- De carrosserie (d.w.z. dak, stijlen, motorkap, kofferbak en deuren) moet minimaal 150 mm vanaf de onderkant van het raam origineel zijn, zie onderstaande afbeelding. Alle carrosserieën moeten hun oorspronkelijke vorm behouden wanneer bekeken in zijaanzicht. Alle stijlen MOETEN IN HUN ORIGINELE POSITIE BLIJVEN en dienen de originele buitenspiegel bevestiging te behouden.
 - De carrosserie moet in goede conditie zijn en mag geen gaten bevatten, tenzij deze origineel in het paneel aanwezig zijn.
 - De carrosserie moet aan beide zijden symmetrisch zijn, met de vereiste deur / dorpel / raam hoogtes bereikt aan beide kanten van de auto. Het is niet toegestaan om de dorpel aan de onderzijde om te vouwen om de juiste hoogte te creëren. De onderkant moet worden ondersteund door stalen buis of kokerprofiel op het laagste punt.
 - Schadeherstel na een wedstrijd en de panelen onder de deur mogen vervaardigd worden uit plaat staal.
 - De deuren moeten dichtgelast worden.
 - De enige openingen toegestaan in de motorkap zijn die voor het luchtfilter (deze mag op geen enkele manier worden bedekt). Gaten voor extra luchttoevoer zijn niet toegestaan.
 - De maximale breedte van de auto is 1778mm (70") over de gehele lengte van de auto, dit omvat niet de verplichte bladveer zoals op de afbeelding op de eerste pagina bij de pijl is weergegeven en de voorbumper uitbreiding, zie hiervoor regel 4.
 - De totale lengte van de auto inclusief de bumpers mag minimaal 4318mm (170") en maximaal 4369mm (172") zijn.
- De auto (zonder bestuurder) moet TEN ALLEN TIJDE/RACEKLAAR een minimum gewicht hebben van 1170kg en een maximaal gewicht van 1300kg, met een maximaal binnen gewicht van 54,0% van het totale gewicht.

Sierra – Bodyshell measurements



- Mondeo - carrosserie - raamopening moet zoals origineel 451mm (17 $\frac{3}{4}$ ") zijn.
- Vectra - carrosserie - raamopening moet zoals origineel 432mm (17") zijn.
- De deurhoogte van de carrosserie moet minimaal 660mm (26") hoog zijn vanaf de onderkant van de dorpel tot de onderkant van de raamopening.
- De metingen worden uitgevoerd met een meetlint plat op het gebogen oppervlak. Gezien in een verticaal vlak moet dit minimaal een afstand zijn van 635mm (25"), zie afbeelding rechts.
Merk op dat één van de afmetingen minimaal 660mm (26") moet zijn, ongeacht hoe gebogen of recht de deur is.



2. MOTOREN - 2 LITER PINTO

Voor de regels met betrekking tot de 2 liter Zetec motor - verwijzen wij u naar de losse specificatie

Algemeen

- De enige motor toegestaan (behalve de Ford Zetec motor), is de 2-liter Ford EAO / OHC motor, ook wel de Ford Pinto motor genoemd. De motor moet standaard blijven zoals deze is vervaardigd door Ford. Uitzonderingen op deze regel zijn aangegeven in het reglement.
- Het "207" blok is niet toegestaan.
- Een olieopvang tank moet geplaatst worden in de motorruimte. De tank dient eventuele lekkende olie van uit het motorblok op te vangen.

Onderblok

- Het motorblok mag gevlaakt worden, maar de zuigers mogen niet boven het onderblok uitsteken.
- Een overmaatse boring is toegestaan tot een maximum van 1,52mm (0,060").
- Het is toegestaan om groeven aan te brengen vanaf het oliekanaal op een krukastap.
- De krukas moet minimaal 12,7kg wegen.
- ARP drijfstang bouten zijn toegestaan voor gebruik.
- De zuigers moeten standaard blijven, maar mogen vervangen worden door een ander merk, zolang het een standaard type zuiger is.
- Tenminste één zuiger moet haar oorspronkelijk fabrikant I.D-markering behouden. Deze is zichtbaar op de zuigerkroon.

Cilinderkop

- Het vlakken van de cilinderkop is toegestaan.
- Injectie cilinderkoppen zijn toegestaan.
- Klepzittingshoeken zijn niet aan regels gebonden, afbramen/polijsten van de overgang tussen verschillende hoeken om zittingshoeken samen te voegen is niet toegestaan
- Alle enkele klepveren zijn toegestaan. Klepveerzittingen mogen worden bewerkt. Plaatjes mogen onder de klepveren worden gemonteerd om de juiste gepaste lengte van de klepveer te krijgen.

- Klepgeleiders mogen worden hersteld met het gebruik van slechts een dunwandige voering, de positie van de klep en de klepgeleider mag niet afwijken van de originele positie. Alle kleppen moet de originele lengte behouden.
- Alle kleppen moeten voldoen aan de 'standaard 2-liter specificatie', ze mogen dus wel door een andere fabrikant geproduceerd zijn als een standaard revisie onderdeel. (Karl Schmidt bronzen kleppen zijn niet toegestaan).
- Overmaatse klepstelen zijn toegestaan.
- Klepzittingen mogen opnieuw worden gefreest, maar de klep en klepzitting dient de oorspronkelijke 45 graden hoek te behouden (conform specificatie van de fabrikant).
- Driehoek (of meer) zittingen op de klep zijn niet toegestaan.
- De achterkant van de klep mag niet bewerkt worden.
- Revisie klepgeleiders zijn niet toegestaan.
- Koppakkingen moeten Ford nummer No. 85 HM 6501 of 92 HM 6501 hebben, of moet een standaard revisie koppakking van aan andere fabrikant zijn.
- Cilinderkopbouten mogen worden ingekort of uitgerust met ringen om te voorkomen dat de maximale draaddiepte in het cilinderblok bereikt wordt.

Nokkenas

- Nokkenas profielen zijn niet aan regels gebonden. Een verstelbaar nokkenastandwiel mag worden gebruikt.
- Kruis geboorde oliekanelen in de nokkenas zijn niet toegestaan.

Vliegwiel & Koppeling

- Het vliegwiel en de koppeling moeten standaard 2-liter of 1600cc onderdelen zijn, maar het vliegwiel mag worden bewerkt tot een totaal minimumgewicht van 12,31kg inclusief drukgroep, koppelingsplaat en alle bevestigingsbouten.
- Voor het balanceren zie hieronder.

Balanceren

- Balanceren is toegestaan door materiaal lokaal weg te halen. Dit kan op verschillende manieren: met de hand/machinaal slijpen, boren of frezen.
- Bij het uitweggen en gelijkmaken van drijfstangen en/of de zuigers moet er één van de vier onbewerkt blijven en de fabrieksmarkering moet zichtbaar zijn.
- Vliegwiel en koppeling mogen uitgebalanceerd worden

Carter en oliepomp

- In het carter mogen olieschermplaten/kamers worden aangebracht, hierbij mag de olie aanzuigbuis ook worden aangepast.
- Olie schermplaten tussen het onderblok en het carter zijn niet toegestaan.
- De olie schermplaat moet worden opgenomen in het carter.
- De oliepomp is vrij te kiezen.

Spruitstukken

- Spruitstukken moeten onbewerkt blijven, behalve het waterkanaal in het inlaatspruitstuk, deze mag worden afgedopt.
- Het is toegestaan om een riem te bevestigen aan het inlaatspruitstuk om deze te ondersteunen

- Het is toegestaan om te lassen aan een kapot spuitstuk, aanpassingen zijn echter niet toegestaan.
- De hoek tussen de carburateur en het cilinderkopvlak op het inlaatspuitstuk mag niet worden gewijzigd.

Ontsteking

- Een standaard Bosch of Motorcraft (injectie of carburateur) type verdeler moet worden gebruikt met de contactpunten en condensator of een elektronische uitvoering. Als er een elektronische versie van Lumenition wordt gebruikt, moet de module No. PMA 50 en sensor FK 221 worden gemonteerd. Bij een Motorcraft magnetische ontsteking moet er gebruik worden gemaakt van module No. FK 9 A 50.
- De vacuümvervroeging mag aangepast of verwijderd worden. De mechanische vervroeging mag ook aangepast worden.
- Om automatische vervroeging te krijgen met de injectie verdeler mag een Opel/Vauxhall Astra module worden gebruikt. Bosch nr. 1227022008 / of 006 / of 016.
- Alleen een standaard Ford (of exacte vervanging) 2 liter OHC/Pinto bobine mag worden gebruikt.

Carburateur, Benzinepomp & drukregelaar

- Alleen de standaard Weber 32/36 DGV of DGVA carburateur mag worden gebruikt met een maximum venturigrootte van 26mm en 27mm.
- Het polijsten of wijzigen van delen is niet toegestaan. Geen enkele aanpassingen aan de carburateur behuizing of het oorspronkelijke ontwerp is toegestaan.
- Het verwisselen van de bovenkant van de carburateur met andere Weber modellen is niet toegestaan.
- Alle pakkingen moeten standaard en origineel blijven.
- Eén originele specificatie isolatie blok moet tussen de carburateur en inlaatspuitstuk worden gemonteerd met twee pakkingen; totale dikte = +/- 5mm.
- Hoofdsproeiers, primaire en secundaire luchtsproeiers, hulpventuri en mengbuizen mogen voor andere maten worden gewisseld of aangepast, maar moeten naar beneden gericht zijn in de richting van de gaskleppen.
- Acceleratiesproeiers mogen worden aangepast, maar moeten naar beneden gericht zijn in de richting van de gaskleppen.
- Het gasklep mechaniek mag worden aangepast zodat de kleppen tegelijk openen, vervangend mechaniek mag worden gemonteerd met de originele schroeven.
- Koude start/choke mechanismen mogen verwijderd worden, hierdoor geopende gaten mogen afgedopt worden.
- Lucht- en brandstof galerijen mogen niet worden uitgebreid of gewijzigd.
- De brandstoftoevoer mag vanaf beide kanten gebeuren.
- De vlotter moet de toevoer van brandstof regelen, deze mag niet worden gewijzigd.
- De naaldafsluiter mag niet groter zijn dan maatvoering 250 en mag niet vergroot of gewijzigd worden.
- De 'power valve' onderin de vlotterkamer moet aanwezig zijn maar mag worden afgesloten, het membraan mag ook worden verwijderd.
- Het is niet toegestaan kelken te monteren op de carburateur.
- Het is toegestaan om een stelschroef of soortgelijk onderdeel te gebruiken om hulpventuri bovenin carburateur te borgen.

- Hoog- toerental verrijkmingsmechaniek van de carburateur mag worden gewijzigd of afgesloten.
- Het is niet toegestaan om de cilinderkop, inlaatspruitstuk en carburateur te poorten. Dit betekent de kanalen gelijk aan elkaar maken om de stroming te verbeteren. Het is op geen enkele manier toegestaan om materiaal toe te voegen of te verwijderen langs de stroomlijn van de gassen.
- Het is toegestaan de mechanische of een elektrische brandstofpomp te gebruiken in combinatie met een drukregelaar. De drukregelaar mag geen brandstofkamer hebben van glas.
- Alle verlijmde/ingeperste brandstofaansluitingen van de carburateur, brandstofpomp en drukregelaar moeten aan elk uiteinde voorzien zijn van een extra voorziening om te voorkomen dat de aansluitingen los kunnen komen.

Koeling

- De radiator moet voor de motor worden gemonteerd tussen het chassis.
- Elektrische ventilatoren op de motor zijn toegestaan.

3. OPHANGING

Wielbasis

- De wielbasis moet 2604mm (102.5") zijn. De wielen moeten hun oorspronkelijke positie hebben binnen de wielkast. De wielbasis aan de bestuurderskant (binnenbochtzijde) moet binnen een tolerantie van +/- 25 mm blijven.
- Aan de passagierskant (buitenbochtzijde) is het toegestaan om deze maximaal 50mm langer te maken. De metingen worden genomen van het center van het achterwiel naar de wielnaaf aan de voorzijde.
- Auto's moeten ten allen tijde een minimale bodemvrijheid hebben van 100mm onder de volledige auto (de uitlaat wordt niet meegenomen in deze meting).

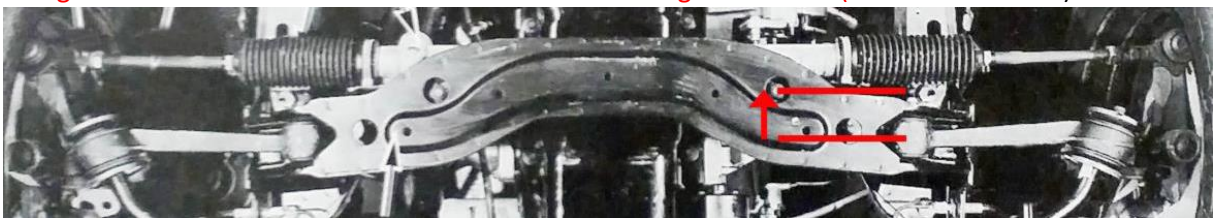
Algemeen

- **Er mogen geen wielen/ banden uitsteken voorbij de buitenste rand van het chassis / staalwerk. (Dit omvat niet de 75mm toegestane bumper toevoeging of achterwiel bescherming)**
- Veersterktes zijn vrij en veren mogen worden ingekort om de auto te verlagen.
- Het gebruik van de stangkoppen of andere sferische typelagers is niet toegestaan.
- Alle onderdelen van de ophanging moeten standaard blijven met de volgende uitzonderingen:

Voorkant

- De maximaal toegestane negatieve camber aan de passagierskant is 15 graden.
- De maximaal toegestane positieve camber aan de bestuurderskant is 2 graden.
- De veerpoot schotels moeten in hun oorspronkelijke positie worden gemonteerd. Een tolerantie van 50 mm is toegestaan aan de passagierskant vooruit of achteruit. Het is toegestaan om de veerpoot schotel in de breedte richting van de auto te verplaatsen om camber te bereiken, maar maximaal 15 graden aan het wiel. Deze maten mogen gecontroleerd worden door te meten vanaf de voorkant van de krukspoelie.

- Alleen standaard Sierra veerpoten zijn toegestaan (geen P100 veerpoten). De enige toegestane wijzigingen zijn:
- De veerschotel hoogte mag verstelbaar zijn; veerschotel grootte mag worden gewijzigd en de veerpoot mag worden verstevigd. De borgnok aan de veerpoot mag worden verwijderd. De veerpoot dient op de oorspronkelijke positie op de wielnaaf te worden gemonteerd, en mag niet verder doorsteken door het bevestigingspunt dan wanneer de borgnok gebruikt wordt.
- Instelbare schokdempers of veerpoten zijn niet toegestaan, met uitzondering van één extra schokdemper aan de passagiersvoorzijde. Dit is een verstelbare extra schokdemper, er zijn geen types toegestaan welke dubbel instelbaar zijn. De maximale verkoopprijs voor een schokdemper is £ 95 + btw.
- Vering binnen het chassis is niet toegestaan.
- De hulpschokdemper bevestigingspunten moeten stijf zijn en mogen niet kunnen draaien. Een standaard Sierra (voor) stabilisatorstang mag worden gebruikt. Deze moet op de oorspronkelijke plaats worden gemonteerd. Een stabilisatorstang mag niet worden gebruikt in combinatie met drukstangen - zie hieronder.
- Ter vervanging van de stabilisatorstang mogen drukstangen gebruikt worden, echter maar één op elke zijde van de auto. Deze zijn vrij te kiezen, standaard productie spoorstangkogels mogen hiervoor gebruikt worden, stangkoppen of andere sferische typelagers zijn echter niet toegestaan
- Draagarmen mogen worden verstevigd (beide zijden) en verlengd (alleen passagierszijde) worden.
- De draagarm aan de bestuurderszijde moet zo dicht mogelijk in de originele positie mogelijk te worden gemonteerd. De draagarmen moeten op de zelfde hoogte worden gemonteerd. Echter mogen de bevestigingspunten dichterbij of verder van de motor af worden geplaatst. Het is toegestaan om de draagarmbevestiging aan de passagierszijde 25mm naar voren te plaatsen.
- **Het stuurhuis moet origineel blijven (bestuurderszijde stuurkogel moet ook aan de bestuurderszijde gemonteerd zijn) en gemonteerd in de originele positie. Dit zal aan de bestuurderszijde gecontroleerd worden door een meting vanaf het draaipunt van de draagarm tot aan de bout waarmee het stuurhuis wordt gemonteerd. (zie foto hieronder).**



- Het stuurhuis mag verlengd worden aan de passagierszijde, (alleen) om camber te creëren.

Achterkant

- Achterste draagarmen mogen gemonteerd worden zonder het subframe (banaan).
- **Achterste draagarmen MOETEN origineel blijven, er zijn geen aanpassingen in de afmetingen/hoeken/profiel e.d. toegestaan.**
- **Achterste draagarmen mogen gerepareerd en verstevigd worden, maar alleen op de manier zoals hieronder beschreven.**
 - **De aanbevolen werkwijze om een achterste draagarm te repareren is het doorslijpen van de bovenzijde en/of de onderzijde van de draagarm, de gehele draagarm mag echter niet doorgeslepen worden. In andere woorden: de lasnaad/felsnaad in het**

midden mag niet doorgeslepen worden en moeten dus origineel blijven.

Deze reparatie plekken mogen plaatsvinden op 200mm gemeten vanaf het center van de ophangpunten / rubber bussen. (zie foto hieronder).

- Het is toegestaan te lassen aan de achterste draagarm. Het is toegestaan metaal OP de draagarm te lassen voor versterking, dit metaal mag niet DOOR de draagarm geplaatst worden.
- Na de reparatie moet de draagarm zijn originele geometrie, profiel en afmetingen weer terug hebben. De originele fels/lasnaad moet zichtbaar en niet aangepast zijn.
- De SSCA erkent dat er diverse draagarmen zijn welke gerepareerd zijn door middel van het compleet doorslijpen van de draagarm. Deze draagarmen mogen gebruikt blijven worden in 2017. De eerder beschreven methode om de draagarm te repareren wordt aanbevolen. In 2017 mag een reparatie aan een draagarm nog uitgevoerd worden d.m.v. het compleet doorslijpen van een draagarm.
- Een draagarm welke een reparatie nodig heeft buiten de eerder genoemde 200mm vanaf de ophangpunten, is niet geschikt voor gebruik. De SSCA kan overwegen om de reparatie van dergelijke draagarmen uit te besteden bij een officiële aannemer in de toekomst.
- Om twijfel te voorkomen heeft de SSCA meetmallen beschikbaar. De coureurs mogen deze meetmallen gebruiken om de draagarmen te controleren na een reparatie. De plicht om de draagarmen te controleren ligt bij de coureur indien er twijfel is over de maatvoeringen van de gerepareerde draagarm ten opzichte van een standaard draagarm. De keurmeester(s) opinie of een draagarm wel of niet voldoet is LEIDEND.



- Meerdere gaten in de ophanging van de draagarm zijn toegestaan om deze zo te kunnen verstellen, **dit is er alleen voor** om te zorgen dat alle punten zich op dezelfde hoogte bevinden gemeten vanaf de grond aan beide zijden van de auto.
- ER ZIJN GEEN ANDERE AFSTELMOGELIJKHEDEN TOEGESTAAN OP DE DRAAGARM BEVESTIGINSPUNTEN,
- De achterwielen mogen negatief camber hebben, maar geen positief camber.
- Alle schokdemper moeten een standaard afgesloten type zijn, deze mogen niet verstelbaar zijn.
- Aanpassingen aan de veerhouder zijn toegestaan, doormiddel van draadeind, afstandhouders of extra gaten in het chassis om te verstellen.
- Het gebruik van stabilisatorstangen is niet toegestaan.
- Het gebruik van sierra 4x4 draagarmen is toegestaan.

4. STAALWERK

Chassis

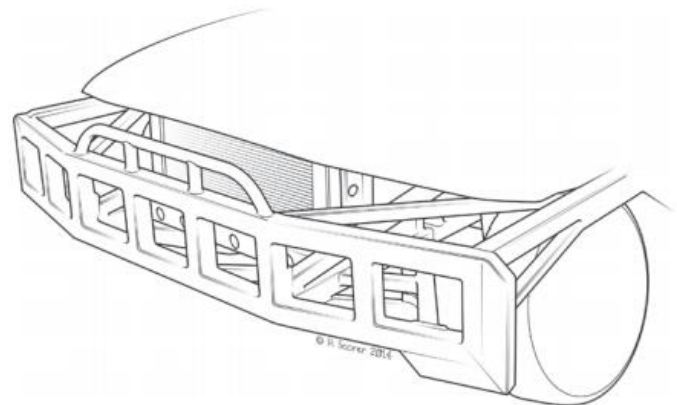
- Het chassis moet worden opgebouwd uit stalen kokers niet groter dan 70x70mm. Tenminste vier doorlopende kokers van minimaal 40x40x3mm moeten worden gebruikt bij de constructie van de wagen. Deze moeten door de cabine, vanaf het schutbord naar achteren lopen in ononderbroken lengtes.
- Het kantelen van het chassis van de passagierskant naar de bestuurderskant is niet toegestaan. De afstand in het verticale vlak van het staalwerk, moet aan de passagierskant gelijk zijn aan de bestuurderskant. Dus het gehele chassis inclusief ophangingen.
- Dit betekent dat als de auto gemeten wordt met de bodem op de grond, alle punten aan de passagierszijde zich op de zelfde hoogte van de grond moeten bevinden als aan de bestuurderszijde.
- Om te voorkomen dat wielen vrij komen van de auto, is het verplicht om een stalen bladveer om de achterwielen te plaatsen. De veren moeten aan de voorkant vast worden gemaakt met een pen van minimaal 13mm dik en aan de achterkant ingeklemd worden, of worden vastgezet met een pen van 19mm dik. De koppen van deze pennen moeten afgeschermd zijn. Deze wiel beschermers moeten er altijd op zitten en moeten de bovenkant van het wiel beschermen. Waar het mogelijk is, moet de veer afgeschermd zijn met plaatwerk.

Bumpers

- De bumpers moeten binnen de 1778mm van de toegestane breedte van de auto vallen.

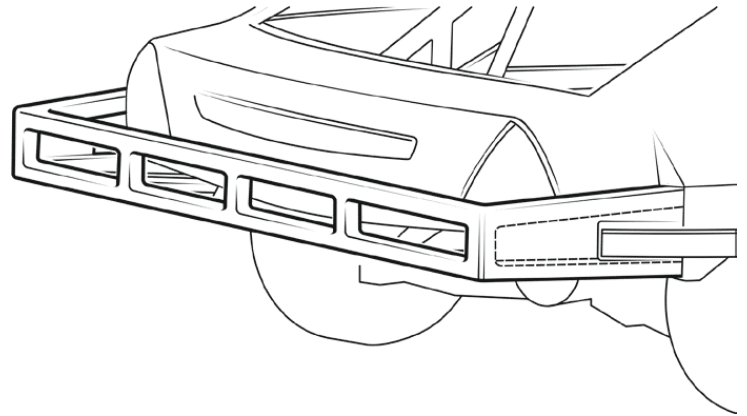
Voorkant

- Een verlenging van de voorbumper tot een maximum van 75mm is aan de buitenkant verplicht. Deze verlenging moet een minimum van 380mm hoog zijn, en moet gemaakt worden volgens de afbeelding. De verlenging mag niet boven de bumper gemonteerd worden en moet aan de voorbumper vast zitten.
- Alle kokers en buizen moeten hol blijven.
- De voorbumper mag niet boven de motorkap uitsteken
- Alle bumpers moeten glad zijn en mogen geen scherpe hoeken hebben. Alle tussen kokers in de bumper moeten verticaal geplaatst zijn.
- Er mogen geen meerdere kokers achter elkaar geplaatst worden in de bumper. Er moet een minimaal gat van 30mm zitten tot aan een volgende koker van bijvoorbeeld het chassis.
- Een beugel op de voorbumper om de motor te beschermen in de hartlijn van de auto is toegestaan. Deze mag niet breder zijn dan de radiator en zijn bevestigingspunten.



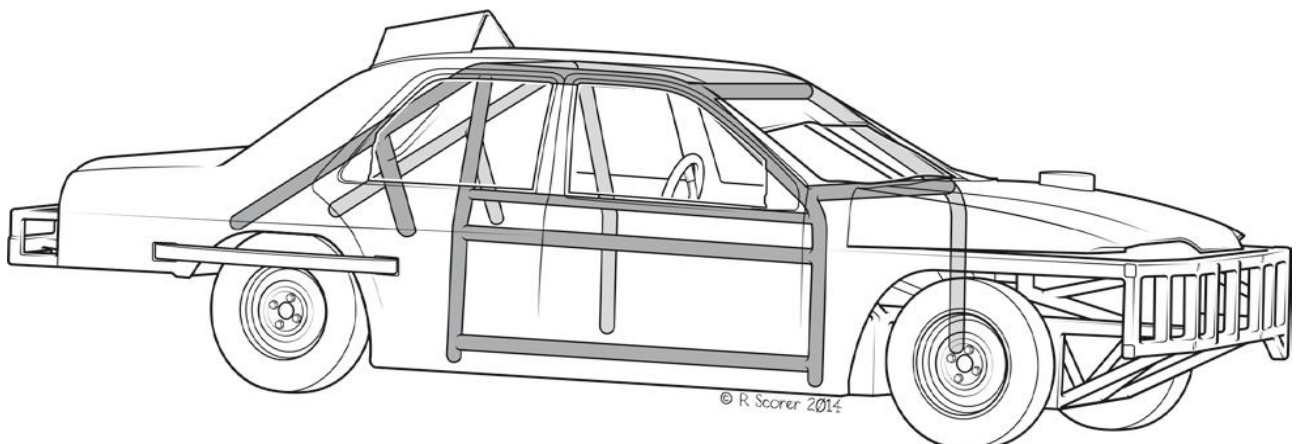
Achterkant

- De achterbumper mag niet hoger dan 600mm zijn en niet lager dan 375mm vanaf de grond gemeten.
- De tussenafstand tussen de horizontale liggers van de bumpers zoals te zien is in de afbeelding moet 70mm zijn. De totale bumperhoogte moet 150mm zijn.
- De bumper moet geheel doorlopend zijn van zijde tot zijde.
- De achterbumper moet gemaakt zijn van twee doorlopende horizontale kokers. (zonder schoren) van minimaal 40x40x3mm koker (dit moet dezelfde dikte staal zijn over de gehele breedte van de bumper) met vijf standers zoals te zien is op de afbeelding.
- De bovenste koker moet worden verbonden met het staalwerk in de auto, met gelijkwaardig materiaal.



Rolkooi

- **Een rolkooi is verplicht en moet bestaan uit minimaal: De beugel ter bescherming van de A-stijlen, een beugel achter de bestuurder, twee buiten verbindingen tussen de twee beugels, een verbinding in het midden en twee schuin naar beneden gerichte schoren aan de achterzijde met hieronder een ondersteuning.**
- **DEZE ONDERDELEN MOETEN WORDEN GEMAAKT UIT MINIMAAL KOKER VAN 40x40x3mm of een vergelijkbare buis.**
- Alle andere rolkooi verstevigingen, steunen en beugels zijn vrij te kiezen.
- De rolkooi moet goed gelast zijn aan de 4 kokers welke door de auto lopen, en aan het chassis en de vloerplaten.
- De rolkooi moet in het midden geplaatst zijn tussen de uiterste buitenzijdjes van de auto.
- De rolkooi moet de volledige breedte van de auto hebben vanaf de A-stijlen tot een minimum van 300mm achter het hoofd van de coureur.

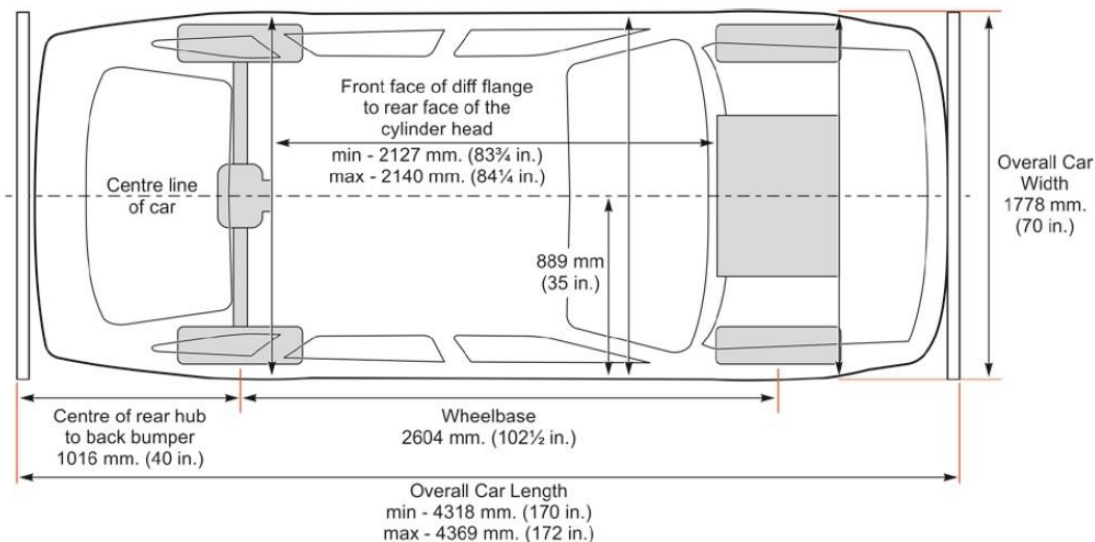


- Het is verplicht om minimaal twee kokers/buizen vanaf de bovenkant van de achterste beugel naar het chassis te maken, één aan elke zijde van de auto (zie afbeelding). Deze kokers/buizen mogen ook gekruist, diagonaal van de bovenkant van de beugel aan de bestuurderskant naar het chassis aan de passagierskant en andersom.

- Deze twee schoren van de rolkooi naar de achterzijde moeten aan het chassis bevestigd worden, niet aan een enkel ander punt zoals bijvoorbeeld de wielkast.
- De achterste schoren van de rolkooi moeten steunen naar onderen hebben zoals in de afbeelding te zien is. Deze steunen moeten van het zelfde soort staalprofiel worden gemaakt.
- Er moeten twee horizontale kokers van minimaal 40x40x3mm in de deuropervlakte gelast worden, één op kniehoogte en de andere op hoogte van de dorpel. Deze moeten op beide kanten van de auto aangebracht worden.
- Een stalen plaat van minimaal 3mm dik moet tussen deze horizontale kokers aan de bestuurderskant worden gelast. Dit is om de coureur te beschermen tegen een zijwaartse impact van een andere auto. De plaat mag niet voorzien zijn van gaten en moet vanaf het schutbord tot achter de bestuurdersstoel doorlopen. De plaat moet rondom gelast zijn en voorzien van schuim of soortgelijk materiaal om verwondingen van de coureur te voorkomen.
- Aan de onderkant van de raamopening in de bestuurdersdeur moet een koker of buis van minimaal 25x25x3mm in de rolkooi worden gelast. Deze moet aan zowel de rolkooi als de deurbovenzijde gelast worden. Wanneer de rolkooi niet aan de b-stijl is bevestigd, maar verder naar achteren is geplaatst, moet er een gelijkwaardige schoor tussen de rolkooi en de bovenzijde van de deur gelast worden. De b-stijl moet in dit geval tot op minimaal schouderhoogte voorzien worden van beschermend (zacht) materiaal.
- Het wordt sterk geadviseerd om verstevigingshoeken in de rolkooi te lassen. Het is verplicht om een verstevigingshoek te plaatsen op een punt waar minder dan 75% van de verbinding gelast is.

5. MOTOR EN DIFFERENTIEEL POSITIE

- De centerlijn van de auto wordt gemeten van af elk punt (of een combinatie van punten) vanaf het differentieel, tussenas, versnellingsbak en motor, tot de uiterste buitenzijde van de auto.
- De motor moet centraal langs de lijn van de krukas in de auto en verticaal geplaatst worden, met een maximale afwijking van 25mm.
- De maximale breedte van de auto is 1778mm (70"). Daarvoor moet elke meting vanaf de centerlijn maximaal 889mm (35") zijn, met uitzondering van de motor en differentieel, hierop is een maximale tolerantie van 25mm toegestaan.
- De tussenas moet op een hoek van 90 graden ten opzichte van het differentieel en aandrijfassen bevestigd zijn. Het differentieel moet ook op de centerlijn van de auto liggen, centraal tussen de chassiskokers, met een maximale afwijking van 25mm.
- De afstand tussen de voorkant van de differentieelflens en de voorkant van het koppelingshuis moet minimaal 2127mm (83¾") en maximaal 2140 (84¼) zijn.



6. REMMEN

- Op alle VIER wielen moeten werkende remmen bevestigd zitten.
- Trommel remmen op de achteras mogen vervangen worden door schijfremmen. Hiervoor zijn alleen de standaard Ford Fiësta schijfremmen toegestaan. Het is toegestaan om materiaal van de remklauw af te nemen om een 13" wiel te monteren.
- Verstelbare rem systemen en ABS is niet toegestaan.
- Aan de voorkant is het alleen toegestaan om standaard Ford Sierra remschijven te gebruiken, massieve Sierra Mk1, of geventileerde Sierra Mk2 schijven. Cosworth en dergelijke rem onderdelen zijn niet toegestaan. Remschijven voorzien van gaten en/of groeven zijn niet toegestaan.
- Staal omvlochten remslangen en competitie remblokken zijn toegestaan.
- De hoofdremlcilinder en rembekrachtiger moeten van een in massa geproduceerde auto komen.
- Als alternatief mag ÉÉN F2 type gekantelde hoofdremlcilinder gebruikt worden.

7. VERSNELLINGSBAK

- Elke standaard productie versnellingsbak, welke geleverd is in een Ford model mag worden gebruikt zolang deze zonder modificatie achter een 4 cilinder Ford motor past. Het modificeren van een standaard Ford Transit afstandsplaat om de startmotor of motorsteunen te kunnen monteren is toegestaan.
- Alle standaard versnellingen moeten in de versnellingsbak werken, met overbrengingsverhoudingen welke horen bij het type versnellingsbak.
- Recht gesneden tandwielen en/of competitie versnellingsbakken zijn niet toegestaan.
- De tussenas en versnellingsbak steun mag worden aangepast om de versnellingsbak juist te kunnen monteren.
- Aluminium koppelingshuizen zijn niet toegestaan.
- Versnellingsbak deksels en schakelvorken mogen tussen een 4 versnellings- en 5 versnellingsbak gewisseld worden.
- Als proef mag er een maximum van 20mm vanaf de voorkant van de price as van een P100 diesel versnellingsbak verwijderd worden om zo deze te kunnen gebruiken.
- The SSCA zal de niet standaard versnellingspoken en toevoegingen bekijken, evenals het overwegen van toleranties op de coureurs positie en pedalen set.

8. DIFFERENTIEEL

- Het kroon- en pionwiel moeten een standaard geleverde overbrenging hebben.
- Competitie overbrengingen zijn niet toegestaan.
- Differentiëlen mogen gelast worden, sperdifferentiëlen zijn niet toegestaan.
- Cosworth en 4x4 onderdelen zijn niet toegestaan
- Het enige kroon- en pionwiel sets die de SSCA als standaard Ford Sierra onderdelen ziet hebben de overbrengingen: 3.14, 3.36, 3.38, 3.62, 3.64, 3.77, 3.91, 3.92. Als alternatief mag een 7" of 7½" Scorpio differentieelbehuizing met een overbrenging van 3.36, 3.64, 3.91, 4.09, 4.27 gebruikt worden.
- De aandrijfassen moeten op een originele manier aan/in het differentieel bevestigd zitten. De tussenas moet een hoek van 90 graden ten opzichte van het differentieel hebben.
- Het differentieel moet van voor tot achter evenwijdig met het chassis liggen.
- Het is verplicht om één lange en één korte aandrijf as op de originele plaats te gebruiken, deze mogen ook niet afwijken van de originele lengte van de as.

9. WIELEN

- Alle stalen 13" inch velgen tot een maximale breedte van 150mm mogen gebruikt worden. **De ET-waarde van een 13" velg mag aangepast worden. De SSCA kijkt aan het einde van 2017 hier opnieuw naar.**
- Om de 14" Yokohama A drive band toe te passen mogen alleen standaard stalen Ford en Peugeot velgen gebruikt worden.
- Het modificeren van 14" velgen is op geen enkele manier toegestaan.
- Velg harten mogen niet opnieuw worden geboord, maar er mogen wel extra hartplaten (gesneden uit exact dezelfde velg) op de velg bevestigd worden om de velg te verstevigen. Er mag een plaat aan de binnenzijde van de velg gelast worden om verliezen van de wielen te voorkomen.
- De bouten in de wielnaaf moet genoeg draad hebben om de complete moer er op te draaien, dopmoeren zijn niet toegestaan.
- Wiel spacers zijn niet toegestaan.
- Aluminium velgen zijn niet toegestaan.

10. BANDEN

De enige toegestane banden zijn:

- Gravel/Dirt: Yokohama A Drive/Blue Earth 185/65/14 (T series)
- Asfalt: Yokohama A Drive/Blue Earth 185/65/14 (T series), of Yokohama A021R banden, of een combinatie hiervan.
- Het gebruik van weekmakers op de banden is niet toegestaan.
- Banden mogen worden opgesneden, voor gravel/dirt mag dit alleen maar in de lengte richting van de band.

11. RAAM SCHERMEN

- Glas is niet toegestaan in het raam of zonnescerm.
- Een metalen buis/koker van minimaal 19mm moet op 1/3 vanaf de a stijl aan de bestuurders kant in het raam gelast of gebout worden.
- Het is verplicht om een stalen gaas met maximaal 50x50mm gaten in de ruimte tussen de a-stijl en de hierboven genoemde koker/buis te lassen aan de zijde van de bestuurder.

- Spiegels mogen alleen in de auto aanwezig zijn.

12. BESTUURERSSTOEL EN CABINE

- Glasvezel en andere speciale race stoelen worden aangeraden, deze moet stevig vast worden gemaakt.
- De achterkant van de stoel moet stevig worden ondersteund. De stoel moet ook voorzien zijn van een stevige hoofdsteen, of deze moet in de rol kooi worden verwerkt.
- De bestuurdersstoel moet op een zo origineel mogelijke plek staan.

13. VEILIGHEIDSUITRUSTING

- Het gebruik van schuim rond ieder uitstekend voorwerp in de cabine is sterk aan te bevelen ter bescherming van de coureur.
- Helmen dienen te voldoen aan ten minste een norm zoals voorgeschreven door de British Oval Racing Safety Executive (B.O.R.S.E). Dit zijn FIA8860-2004, Snell SA2005, Snell SA2010, SFI Foundation 31.1A, SFI Foundation 31.2A. De E2205 Europese norm helm mag worden gebruikt in glasvezel, carbonvezel of multi-composiet vormen. POLYCARBONAAT helmen zijn NIET toegestaan. Het is belangrijk dat de helm goed past. Een onbreekbare veiligheidsbril en/of vizier moet worden gedragen, getinte vizieren worden afgeraden. De helm moet voorzien zijn van de huidige Orci sticker.
- Nekkragen worden aanbevolen.
- Brandvertragende handschoenen zijn **VERPLICHT** en moeten voorzien zijn van de juiste labels.
- Brandvertragende raceoveralls van Proban of een andere hoge specificatie materiaal zijn verplicht. De overall moet in een schone en nette staat worden gehouden met het oog op de brandvertragende werking en voor het publiek. Bij nat weer mag er aanvullend OVER de brandvertragende overall regenkleiding gedragen worden!
- Een raamnet voorzien van snelsluitingen moet worden aangebracht in de raamopening van de bestuurder. De gaten in het net mogen niet groter dan 7,5 cm (3") zijn. De onderzijde van het raamnet moet tot de hoogte van het stuur reiken en moet gemakkelijk te verwijderen zijn.
- Een poederblusser van 1 kg wordt sterk aanbevolen en indien aanwezig, moet deze in een buis met een veersluiting aan de bovenzijde geplaatst worden, de poederblusser moet binnen handbereik van de bestuurder zijn. Oud type BCF (groene) type brandblussers zijn niet toegestaan. Alle voertuigen waarmee de saloon stockcar getransporteerd wordt, moeten voorzien zijn van minimaal een 2 kg brandblusser, dit moet een poederblusser of een koolzuurbusser zijn. Deze brandblusser moet te allen tijde binnen handbereik van de coureur en monteurs zijn, in het bijzonder tijdens het bijtanken van de saloon stockcar.
- 5-puntsgordels van minimaal 75mm (3") breed zijn verplicht (voor het vijfde punt geldt een minimale breedte van 40mm (1.75"). De gordel moet voorzien van een snelsluiting (eventueel een NASCAR type gesp). De schoot gordel en het vijfde punt moeten aan het chassis gebout worden. **Schoudergordels mogen op een extra balk aan de rolkooi achter de stoel worden gemonteerd, ongeveer 100mm onder schouderhoogte (deze balk moet worden gemaakt van dezelfde specificatie materiaal als de rolkooi). De schoudergordel mag ook aan het chassis achter de stoel bevestigd worden, maar niet verder naar achteren dan de voorkant van de achterwielen.**
- Schoudergordels met een grendel met extra bescherming voor het borstbeen worden sterk aanbevolen. Het vijfde punt van de gordel moet te allen tijde worden gebruikt en alle

gordelriemen moeten aansluiten op de snelsluiting. Het wordt aangeraden om de NASCAR-type hendelgespen te borgen, dit kan met bijvoorbeeld een stukje buisvormig verband om te voorkomen dat de gesp geopend wordt door de mouw van de overall tijdens een crash. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de conditie van de veiligheidsgordel en de bevestigingspunten van de gordel.

14. BRANDSTOF

- Alle auto's moeten brandstof gebruiken welke bij minstens 200 benzinepompen in Nederland of de UK verkrijgbaar is.
- Deze brandstof dient te voldoen aan een Britse standaard, BSEN228 (premium ongelood) of BS7800 (super ongelood).
- De enige toegestane toevoeging is Millers Oils CVL (lood vervanger). Hiervan mag maximaal 250ml op 20 liter brandstof gebruikt worden.
- Er zullen regelmatig brandstof testen uitgevoerd worden. Het gehalte mangaan in de brandstof heeft een bovengrens van 100mg/liter (100ppm).

14.1 Brandstof testen

- Het baseren van de regelgeving op een brandstof verkrijgbaar bij de benzinestations (conform een Britse standaard) zal het testen op de juistheid van het brandstofmengsel vergemakkelijken.
- Willekeurige testen zal plaatsvinden op een aantal evenementen tijdens het seizoen.
- Monsters zullen direct uit de auto worden genomen aan het einde van een race (tijdens het verlaten van de baan, voordat de auto terug is in het rennerskwartier).
- 3 monsters (circa 100ml per stuk) zullen worden genomen en opgeslagen in fraudebestendige glazen monsterflessen, verzegeld met een genummerde verzegeling.
 - 1 monster wordt achtergelaten bij de coureur.
 - 1 monster blijft bij de organisatoren (als een controle monster).
 - 1 monster zal naar Millers Oils worden gestuurd om te testen.
- Coureurs en organisatoren zullen de brandstof test formulieren ondertekenen met daarin het zegelnummer.
- Millers Oils zal de resultaten binnen 2 weken na ontvangst van het monster bekend maken aan de organisatoren.
- De uitkomst van de test geeft aan of de brandstof aan een van de Britse standaarden voldoet en dat het gehalte van het mangaan de grens van 100ppm niet overschrijdt.

15. BRANDSTOF SYSTEEM

- Alleen tanks met een maximale inhoud van 20 liter zijn toegestaan.
- De brandstoftank moet worden gepositioneerd zoals hieronder beschreven:
 - Langs de hartlijn van de auto (voor naar achter).
 - Achter de bestuurder in het achteras gebied.
 - De brandstoftank moet boven het chassis staan. Dat wil zeggen niet lager dan het differentieel.
 - De brandstoftank moet door de rolkooi of extra toegevoegde kokers of buizen beschermd worden.
- De vuldop van de brandstoftank moet een metalen schroefdop zijn.
- De minimale wanddikte van stalen tanks is 3mm en aluminium tanks 4mm.

- Als de brandstoftank niet door de achterste rolkooi schoren beschermd is, moet een constructie van staal gemaakt worden ter bescherming van de achterzijde van de brandstoftank, opgebouwd uit koper buis en/of een stalen plaat. De achterklep telt niet als voldoende bescherming.
- Alle aluminium brandstoftanks welke met beugels opgehangen zijn, moeten voorzien worden van 2 metalen banden van 50mm breed. Deze banden moeten haaks ten opzichte van de originele beugel over de tank geplaatst worden. Er moet een rubberen mat tussen de tank en de vloer geplaatst worden.
- Benzineleidingen moeten van metaal of metaal omvlochten materiaal zijn. De brandstofleiding moet voorzien zijn van een benzinekraan binnen handbereik van de bestuurder. Het is niet toegestaan rubberen benzineslang als aansluitmateriaal hiervoor te gebruiken.
- Alle tanks moeten zijn voorzien van een ontluchting systeem, dat ervoor zorgt dat er geen brandstof lekt wanneer de auto over de kop gaat. Alle aansluitingen moeten boven op de tank zitten, de ontluchting moet voorzien zijn van een terugslagklep.
- Brandstofleidingen moeten stevig worden vastgezet, uit de buurt van elektrakabels. Dat wil zeggen als een brandstofleiding langs de binnenrand van het chassis rail loopt, mag de elektra langs de buitenrand van de koper lopen.
- Elektrische brandstofpompen moet ofwel achter het brandschot of onder de motorkap gemonteerd worden.

16. VLOER/BRANDSCHOT

- De vloer moet te allen tijde tot achter de bestuurderstoel doorlopen, in ieder geval tot aan de voorkant van de achterste draagarmen.
- Een brandschot is verplicht en mag als volgt worden gemaakt:
 - Optie 1: alleen voor sedan type carrosserieën: De cabinevloer naar boven toe uitbreiden tot aan de onderkant van de achterrauit opening.
 - Optie 2: Door het plaatsen van een stalen bak over de brandstoftank. De bak moet open zijn aan de achterzijde en/of passagierszijde zijn en moet voldoende ruimte bieden voor een inspectie van alle leidingen en aansluitingen. De vloer van de cabine moet omhoog worden uitgebreid tot aan deze bak.
 - Optie 3: een brandschot over de gehele breedte van de auto maken welke naar achteren afbuigt tot tenminste 200mm boven de brandstoftank.
- De originele kofferbak vloer mag worden verwijderd.
- De tunnel en het schutbord moeten worden gemaakt van staal en deze moeten worden gelast aan de vloer. Toegangsgaten zijn niet toegestaan, met uitzondering van een opening in het schutbord om de afstand van de motor tot het differentieel te meten.
- Om de bestuurder in het geval van het breken van een kruiskoppeling te beschermen, moet er een boog van minimaal 25x6mm staal over de tussen as, binnen 300mm vanaf de voorste kruiskoppeling worden aangebracht. Deze versteviging is niet nodig als ander (stevig) staalwerk de tussen as in dit gebied afschermt.
- De achterwielen moeten worden beschermd door wielkuipen om de coureur te beschermen tegen rondvliegend materiaal.

17. ACCU'S & ELEKTRA

- Accu's moeten stevig worden vastgezet en bedekt met een niet doorlatend materiaal om verspreiding van accuvloeistof te voorkomen.

- Een hoofdstroom schakelaar moet worden gemonteerd aan de bestuurderszijde in de achterste hoek van de auto, deze moet duidelijk worden gemarkeerd met Aan/Uit. Als de auto is uitgerust met een elektrische brandstofpomp, moet er ook een hoofdstroom schakelaar binnen handbereik van de bestuurder geplaatst zijn.
- Startmotors moeten te allen tijde in werkende staat zijn.
- Elektrische bedrading moet stevig worden vastgezet, uit de buurt van de brandstofleidingen, dat wil zeggen als een brandstofleiding langs de binnenrand van het chassisloper loopt, mag de elektra lopen langs de buitenrand van de koker lopen.

18. NUMMERING

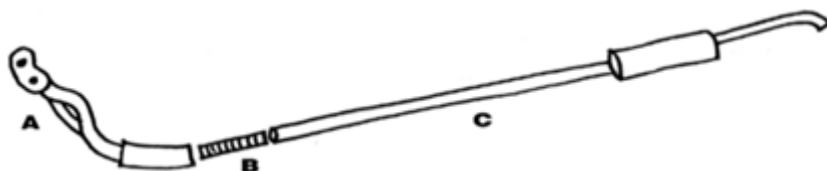
- Het geregistreerde SSCA nummer moet op zowel beide zijden van de auto worden weergegeven als op het dakbord.
- Nummers op de zijanten van de auto moeten 450mm hoog zijn met strookdiktes van 75mm.
- Het nummer op het dakbord moet 225mm hoog zijn met strookdiktes van 25mm. **Het complete nummer moet zichtbaar zijn boven de daklijn.**
- Alle nummers moeten met een professionele uitstraling hebben, zwart met een witte achtergrond.

19. BELETTERING

- De naam van de coureur moet duidelijk zichtbaar zijn.
- De enige andere toegestane belettering moet betrekking hebben op sponsors of monteursnamen, dit moet te allen tijde worden goedgekeurd door de SSCA.

20. DEMPERS & UITLATEN

- De enige toegestane geluiddemper is de nieuwste specificatie BriSCA F2 demper verkrijgbaar bij leveranciers.
- Om de BriSCA F2 demper toe te passen is het toegestaan om buis te gebruiken met een binnendiameter groter dan 50mm voor de laatste 150mm VOOR de demper.
- Dit is toegestaan door het feit dat de geluiddemper een iets grotere diameter inlaat- en uitlaatbuis heeft.
- Wanneer het uitlaat door de auto loopt, moet deze in de cabine omkast worden tot het punt waar de vloer eindigt.
- Alle uitlaten moet eindigen voor de achteras.
- De geluiddemper moet origineel blijven tot tenminste 25mm gemeten vanaf de demper. Competitie uitlaten zijn niet toegestaan.



- A. Een standaard 2 liter pinto Sierra voorpijp vanaf het spruitstuk, welke moet doorlopen tot minimaal het gedeelte waar de pijp overgegaan is in 1 buis. Het uiteinde van de pijp moet naar de zijkant wijzen of naar onderen.
- B. 50mm flexibele uitlaat indien benodigd.
- C. Achterstuk met de BriSCA demper.

- Alleen standaard Ford 2 liter pinto Sierra voorpijpen zijn toegestaan. Als de 2 liter Zetec-motor gebruikt wordt, dient de voorpijp de voldoen aan de regels zoals beschreven in het specifieke regelement voor de Zetec-motor.
- Een buis met een maximale binnendiameter van 50mm mag gebruikt worden tot aan de geluiddemper.
- Het kan nodig zijn dat de lengte van de voorpijp aangepast moet worden door de hoogte van de motoren en de positionering van staalwerk, de standaard uitlaat pijp mag alleen onder de flens van het uitlaatspruitstuk aangepast worden. Het y-stuk in de uitlaat moet origineel blijven en mag niet vervangen worden door een grotere diameter of eigenbouw. Pas na dit y-stuk mag de buis met een maximale binnendiameter van 50mm gebruikt worden. Het is niet toegestaan om de rib in de originele y-sectie te verwijderen.

21. ALGEMENE RACE REGELS

- Elke coureur mag maar één auto per wedstrijd gebruiken en elke auto heeft maar één coureur per wedstrijd.
- Het gradatie systeem zal over heel Europa hetzelfde zijn, er zijn geen superstars. Wanneer een coureur een race in een wedstrijd wint moet deze de rest van de wedstrijd achter aan zijn gradatie kleur starten, de coureur is hier zelf verantwoordelijk voor. Wanneer een steward constateert dat de coureur dit niet heeft gedaan, wordt deze voor elke verbeterde start plek twee plekken in de resultaten teruggezet.
- Ondanks dat Saloon Stockcars zeer zeker een contact klasse is, is het de bedoeling voor de coureurs om een wedstrijd te winnen. Dit betekent dat auto's wel weer door kunnen rijden na een incident tussen twee auto's. Het opzettelijk kapot rijden van een auto is niet de bedoeling.
- De SSCA behoudt het recht om te beslissen of er buitensporig contact is gebruikt om een auto in te halen, alsmede ook de beslissing of er een 'follow-inn' gemaakt is. Indien dit het geval is, zal de coureur uit de race/wedstrijd gehaald worden, met mogelijk disciplinaire gevolgen.
- Opzettelijk contact op stilstaande auto's, en contact op met name de bestuurdersdeur wat vermeden kan worden, is verboden. Indien dit wel gebeurd zullen er disciplinaire maatregelen volgen.

22. DAK KLEUREN

- Wanneer een gradatie aan een coureur is gegeven, moet de coureur het dak in de juiste kleur verven.
- Dit zijn de kleuren Wit, Geel, Blauw of rood tot de bovenkant van de deur. Elke coureur die een officieel ORC kampioenschap wint moet zijn dak in de bijpassende kleur verven.

Wereld	Goud
Europees	Rood/geel geblokt
Brits	Zwart/wit geblokt
Nationaal	Gouden strepen
Engels	St. George's kruis
Schots	St. Andrew's kruis
Nationale punten	Zilver
ORC	Oranje/wit geblokt
UK	Union Jack (Britse vlag)

Alle bovengenoemde gradaties/kampioenen moeten achteraan starten.

23. TRANSPONDERS

- Alle auto's moeten voorzien zijn van een werkende transponder voor de ronderegistratie.
 - De toegestane transponders zijn:
 - Mylaps/AMB – Tran-X 260 DP (voorzien van stroomaansluiting)
 - Mylaps/AMB – Tran-X 260 (oplaadbaar)
 - Mylaps/AMB – Tran-X 160 (oplaadbaar)
 - Mylaps – X2 Car Transponder (oplaadbaar)
 - Mylaps – X2 Car Transponder (voorzien van stroomaansluiting)
- *Aantekening: het abonnement van de laatste X2 serie transponders moet geactiveerd zijn en de transponder moet ingeschakeld zijn voordat het op de baan gebruikt kan worden.*
- De transponder moet 1,8 meter achter het voorste punt van de auto, zichtbaar aan de passagierskant bevestigd zijn.
- Een gat van minimaal 150mm in doorsnede is verplicht in de vloer, de transponder moet verticaal boven dit gat bevestigd zijn, op vloerhoogte.
- In het geval dat de transponder niet werkt, zal de wedstrijdleiding een beslissing over het behaalde resultaat maken.

Wanneer de coureur de transponder minder dan 1,8 meter achter het voorste punt van de auto heeft bevestigd, wordt de coureur uitgesloten van deelname op die dag.
- Resultaten zullen niet toegeschreven worden indien de transponder van de deelnemer vanaf het begin van de dag niet werkt.
- Transponders zijn beschikbaar bij MYLAPS Sports Timing (www.mylaps.com) en HS Sports (www.hssports.co.uk)