



**2020 年 CTCC 中国汽车(场地)职业联赛  
超级杯技术规则**

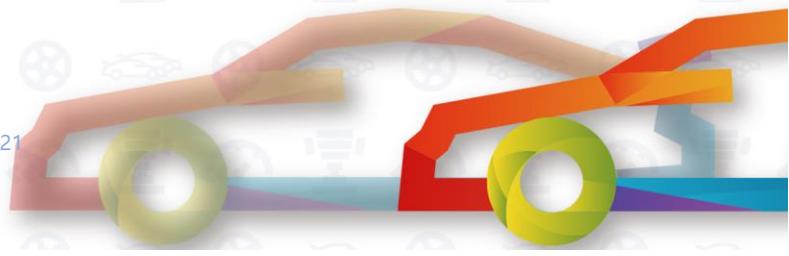
**2020 CHINA TOURING CAR CHAMPIONSHIP  
SUPER CUP TECHNICAL REGULATION**

**版本/VERSION**

1.0

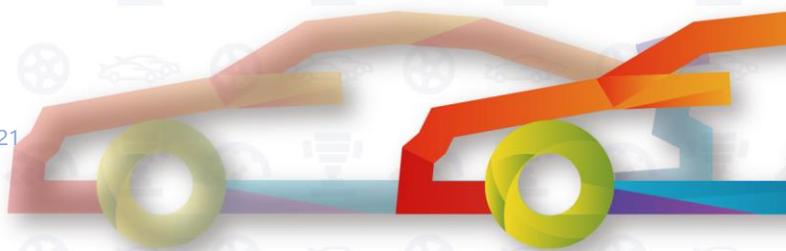
**更新日期/ UPDATED DATE**

2019/12/3



## 目录

1. 定义
2. 注册
3. 座位数量及位置
4. 允许或强制进行的改装和配件
5. 最低重量
6. 车架
7. 车身
8. 悬架
9. 发动机
10. 传动系统
11. 转向系统
12. 驱动形式
13. 刹车系统
14. 轮圈
15. 电子系统
16. 燃油系统
17. 气顶
18. 驾驶舱
19. 综合
20. 安全规定
21. 官方指定改装配件清单



本规则解释权归中国汽车摩托车运动联合会。如本规则内的条款有变动, 中国汽车摩托车运动联合会将正式发布公告通知, 并说明执行日期。

## 1. 定义

**1.1 量产车型:** 原型车在中国大陆境内合法销售的小型客车。

**1.2 改装车型:** 量产车型基础上根据本规则进行改装和注册的赛车。

**1.3 车架:** 用于支撑、连接汽车的各总成, 使各总成保持相对正确的位置, 并承受汽车内外的各种载荷的车身主体结构。

**1.4 原型车架:** 量产车型上, 不包含内外饰板、车门等结构, 起主要受力作用的钣金件焊接总成。

**1.5 官方标准副车架:** 由官方 (CTCC 中国房车锦标赛, 简称 CTCC 锦标赛) 指定供应商设计并认证的, 取代量产车型副车架安装于车架上, 用于安装前/后悬架套件以及转向、变速箱等系统的结构。

**1.6 悬架硬点:** 本规则中的悬架硬点指悬架系统布置的所有控制点的空间位置, 包括塔顶、下摇臂内侧球头安装至副车架的位置、下摇臂外侧球头位置、立柱的所有连接点、轮心轴线等, 这些硬点在空间中的坐标位置都是官方规定的。

**1.7 官方定位防滚架:** 由官方指定供应商设计并认证的用以规定官方硬点的防滚架结构。

**1.8 轴距:** 轴距是指通过车辆同一侧相邻两车轮的中点, 并垂直于车辆纵向对称平面的二垂线之间的距离。

**1.9 轮距:** 本规则中的轮距指任何一轴的左侧车轮 (含轮胎及轮辋) 12 点位置最左侧至右侧车轮 (含轮胎及轮辋) 12 点位置最右侧之间的距离。

**1.10 无线数据传输(Telemetry):** 能在移动中的车辆和任何连接方之间进行单向或双向数据传输的系统。

**1.11 特种材料:** 钛合金、镁合金、高性能陶瓷等非常规材料, 以及高科技镀层等。

**1.12 套件:** 由官方指定使用的零件/总成, 或者由官方指定车架供应商的设计图纸定义的零部件和总成及其设计特征。

**1.13 BOP (性能平衡, Balance of Performance):** 根据具体车型的表现力差异, 通过性能平衡, 使各车型的表现力达到同一基准的手段。

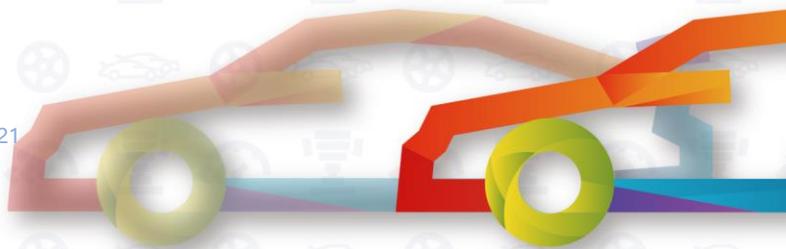
**1.14 官方指定:** 详见 21 条, 官方指定改装配件清单 (CTCC OFFICIAL PARTS LIST)。

## 2. 注册

按照本规则改装的车辆, 须在中国汽车摩托车运动联合会 (简称中汽摩联) 注册后生效。注册参见 [20192020](#) 年注册规则。

## 3. 座位数量及位置

**3.1 量产车型必须至少装配 4 个座位, 以符合小客车的定义。**



**3.2 座椅的位置可更改, 但座椅中心线距离车身中线不得少于 270 毫米。**

#### **4.允许或者强制进行的改装和配件**

**4.1 本规则第 21 条, 官方指定改装配件清单 (CTCC OFFICIAL PARTS LIST) 中的官方指定配件均为强制使用。**

**4.2 除在本规则中有明确规定外, 其他改装不限。**

#### **5.最低重量**

**5.1 前轮驱动的赛车包括车手和其装备的最低重量为: 1180 公斤。**

**5.2 后轮驱动的赛车包括车手和其装备的最低重量为: 1210 公斤。**

**5.3 若车辆无法满足重量要求, 向比赛组织者提交申请并获批准后, 经注册, 则可以更换除驾驶舱左前门外的其他车门、发动机舱盖、尾箱盖的材料, 但禁止使用特种材料。**

#### **6.车架**

##### **6.1 原型车架改动**

所有对原型车架的改动, 均只限于为了解决安装标准的前后悬架套件及变更原车型驱动方式而产生相关于发动机、变速箱、传动轴及/或者副车架的空间问题。包括但不限于原型车架的大梁、车架底板。

对于原型车架的任何改动, 都应向比赛组织者提交申请并附上相关证据。

##### **6.2 官方定位防滚架**

所有防滚架的几何结构和管径都是统一的, 并符合 FIA Article 253 规定。各赛车防滚架的不同只是为了适应在不同车型车壳上安装防滚架而修改。所有赛车的悬架硬点在空间中的坐标必须保持一致。参赛者必须完全按照官方车架供应商提供的 CAD (Computer Aided Design) 图纸要求使用特定材料和尺寸的管材, 该图纸中所包含的所有防滚架管材均不可删减。部分车型为了保证赛车悬架硬点的强度、方便转向柱的安装, 可以增加防滚架中管材的数量, 增加的管材必须为直径 30 毫米管壁厚度 1.5 毫米的管材。

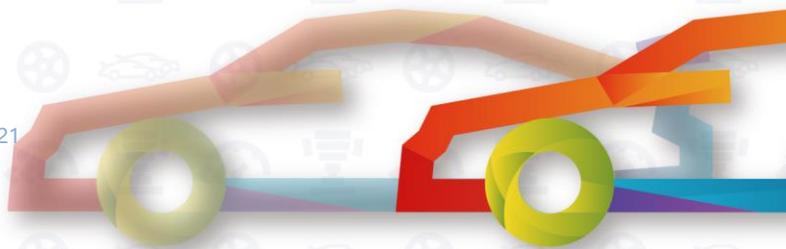
参赛者可选择交由官方指定供应商完成定位防滚架改装, 或选择向官方指定供应商购买定位防滚架 CAD 设计图纸, 并根据图纸要求的数据完成相关改装, 且改装完毕后必须通过官方指定供应商的检验并合格后, 方可在中汽摩联进行注册。

##### **6.3 塔顶**

塔顶套件将与车架相匹配, 用于固定避震顶部以及调整倾角。参赛者必须在图纸定义的位置安装符合由官方定位防滚架供应商提供的图纸设计和材料的部件, 其生产供应商不限。

##### **6.4 防倾杆安装位置**

前后防倾杆的安装是与由安置在前后纵梁上的衬套来固定的。防倾杆安装位置必须符合在图纸定义的位置安装。



## 6.5 车门

所有车门必须能够从外部正常打开。

允许卸掉车门的隔音材料,但是不得进行另外的改装,5.3 所述情况除外。

前车门必须能够从内部正常打开。

## 6.6 玻璃

挡风玻璃可以使用聚碳酸酯材质,条件是:任意位置厚度均不得小于 6 毫米,而且其外表面经过耐磨处理,透明度不低于量产车型零件标准。

为了保护挡风玻璃,允许在挡风玻璃的外表面覆加透明膜,最多 4 层。

侧面和后窗也可使用聚碳酸酯材质,厚度不小于 4 毫米,透明度不低于量产车型零件标准。

如果原车门玻璃是无框结构,可以增加窗框以固定聚碳酸酯玻璃。

两侧车窗和后窗的玻璃内侧以及后视镜的玻璃必须贴覆无色透明的、塑料的安全膜,其厚度最多是 100 微米,以确保可在发生事故时防止玻璃碎片飞溅。其安装方法必须便于检测。

## 7. 车身

### 7.1 最大车身宽度

整个车身最大宽度是 1950 毫米。

### 7.2 外车身空气动力设计

外车身上如某一部件实际起到多项部件的作用,则此部件必须满足所有涉及部件的规则要求。

除以下外车身零件允许改装或更换,其他外车身零件不允许改装或更换:

- 前保险杠外壳体,前保险杠外壳体指车身前部起到包覆前保险杠防撞梁,吸收缓和外界冲击力作用并与车身其他部分连接构成完整车身外部造型的结构。

禁止在前保险杠外壳体上安装独立于前保险杠外壳体整体曲面外的任何扰流片。

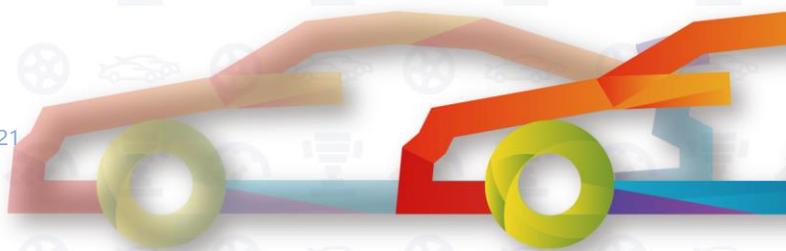
前保险杠外壳体上允许且只允许为以下目的开口:

- a. 发动机进气。
- b. 为各种冷却器提供冷却气流。
- c. 为刹车提供冷却气流。

前保险杠外壳体的形状应确保其外形对外部的安全性,不得有尖锐突起,所有相对于外壳体任意表面向外突起的边缘必须有至少半径 3 毫米的倒圆。

改装或更换后的前保险杠外壳体在水平面上投影最前端不能超过量产车型前保险杠外壳体在水平面上投影最前端 50 毫米范围。

- 发动机仓盖,除 5.3 所述情况除外,必须使用量产零件,但是可以开孔或增加散热导风设计。



- 前叶子板, 前叶子板指遮盖前轮的车身蒙皮结构。

前叶子板上允许有一个形状连续的开口, 尺寸及位置不限。但所有开口必须带有网格。

前叶子板的形状应确保其外形对外部的安全性, 不得有尖锐突起, 所有相对于叶子板任意表面向外突起的边缘必须有至少半径 3 毫米的倒圆。

- 侧裙, 可以额外安装, 但不可以超过车身最大宽度限制。

- 后叶子板, 后叶子板指遮盖后轮的车身蒙皮结构。

后叶子板可以加宽, 最大宽度不得超过车身最大宽度限制。

后叶子板的形状应确保其外形对外部的安全性, 不得有尖锐突起, 所有相对于叶子板任意表面向外突起的边缘必须有至少半径 3 毫米的倒圆。

后车门可以带有后叶子板加宽零件的一部分。

- 后保险杠外壳体, 后保险杠外壳体指车身后部起到包覆后保险杠防撞梁, 吸收缓和外界冲击力作用并与车身其他部分连接构成完整车身外部造型的结构。

其形状应确保其外形对外部的安全性, 不得有尖锐突起, 所有相对于外壳体任意表面向外突起的边缘必须有至少半径 3 毫米的倒圆。

改装或更换后的后保险杠外壳体在水平面上投影最后端不能超过量产车型后保险杠在水平面上投影最后端 50 毫米范围。

- 叶子板内可以封闭。

- 后视镜, 必须使用量产零件, 但可以开孔用于驾驶舱通风。

- 车顶天窗, 原型车顶的天窗玻璃必须移除, 天窗开口的部分必须以金属板封闭并确保安装牢固, 封闭用的材料厚度不小于原型车顶蒙皮的厚度。

禁止使用胶带封闭车身零件间的缝隙。

身上的柔性挡泥板或包围在检查车身高度时也按照车身零件对待。

零件定义如下:

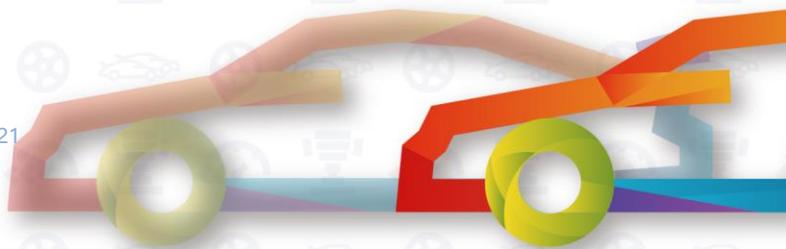
### 7.2.1 尾翼

有且仅有单翼片尾翼被允许使用。并且需同时满足以下要求:

- 1) 尾翼弦长不得超过 250 毫米; (正负 1 毫米误差将被允许)
- 2) 尾翼翼展不得超过 1380 毫米; (正负 1 毫米误差将被允许)
- 3) 尾翼尾端厚度不得小于 2 毫米;

尾翼位置须同时满足以下要求:

- 1) 尾翼最后点不得超过后轮中心轴后 1050 毫米。



2) 尾翼最高点不得超过车顶最高点。

安装支架应为两个，并须同时满足以下要求：

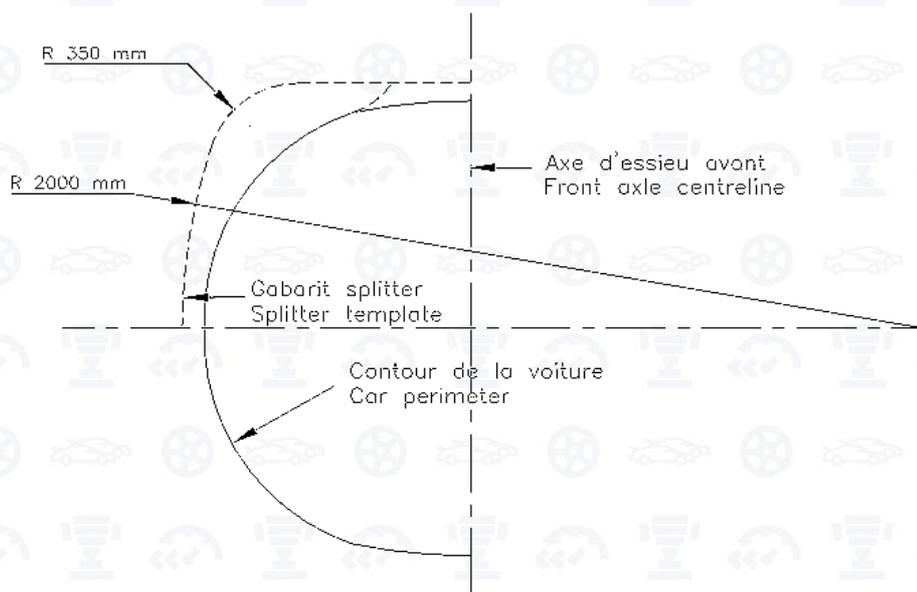
- 1) 支架应是可拆卸的，且为连续性的纯平面，并只能位于车身坐标系 X/Z 平面内。
- 2) 尾翼的调教设置过程中允许使用一个单一的枢轴点。
- 3) 支架的前沿部分必须有倒圆，倒圆必须是固定半径。
- 4) 支架后缘可以做最多 20 毫米的倒角（后缘的厚度最小值 = 2 毫米）

车身与尾翼安装点位置将不予以限制。

尾翼端板形状只能是矩形，并且是完全平面，其尺寸不限。所有边缘应有至少半径 3 毫米的倒圆，端板四角应有至少半径 10 毫米的倒圆。

### 7.2.2 前下空气隔板(air splitter)

- 空气隔板下表面只能是纯平面，禁止使用 3 维设计。
- 空气隔板在水平面上投影可以伸出前保险杠投影范围，但是最前端不能超过前保险杠外壳体在水平面上投影最前端前 100 毫米范围。
- 空气隔板的平面形状定义如下图所示：



- 安装后，和前保险杠之间必须紧固连接。
- 安装后，伸出前保险杠的部分，其厚度应为 20 毫米（正负 2 毫米误差将被允许）。
- 所有边缘应有至少半径 3 毫米的倒圆。
- 安装支架可以自由设计。

### 7.2.3 后保险杠扩散器

- 只允许使用单块平板, 只能位于后轴中心线后 380 毫米的垂直平面和后保险杠在水平面的投影外廓之间。
- 只有两侧可以有端板, 端板只能是纯平面, 端板的后缘和下缘都只能是直线, 端板后缘不能超出后保险杠在水平面的投影外廓。
- 端板下缘的最低点不能低于后保险杠的最低点。
- 允许为排气管开口。
- 最大宽度不得超过 1650 毫米。
- 扩散器相对由车门下缘所定义的平面, 最大上倾角不超过 25 度。
- 在后轴中心线后 380 毫米处到扩散器最后端, 以及车身 1650 毫米区域, 任意纵向剖面有且只能存在一条封闭曲线。与此同时, 当从地面仰视该区域, 空气通道以及开孔将被禁止。该区域将完全覆盖上方车身部件。
- 安装后, 和后保险杠之间必须紧固连接, 除排气管开口以及安装工艺导致的缝隙以外, 不允许有任何开口。

### 7.2.4 车底平板 (flat floor):

- 是否允许参赛者使用车底平板, 将由比赛组织者根据 BOP 决定, 详见运动规则。
- 只允许使用完全平面的平板, 禁止使用任何三维设计, 车底平板开孔数量及形状不限。
- 车底平板允许完全连接前空气隔板和后扩散器, 以及两侧侧裙和叶子板封闭面。
- 车底平板在检查车身高度时也按照车身零件来对待。
- 当禁止使用车底平板时, 则在原车底板金件以下, 前轴中心线的垂直平面至后轴中心线后 380 毫米的垂直平面之间不能有任何平板或增加任何起空气动力学作用的零件。

## 8. 悬架

使用前后麦佛逊设计。

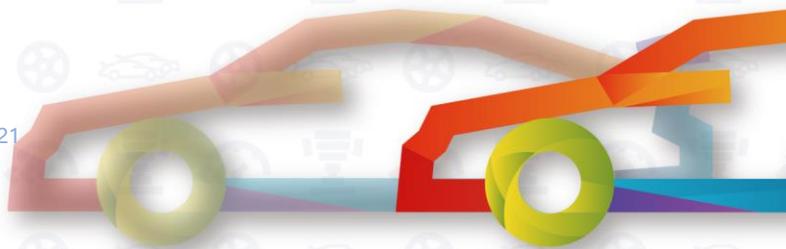
### 8.1 前悬架

所有的参赛车必须装配整个没有任何修改的官方指定前悬架套件(包括但不限于: 转向节(羊角), 下摆臂, 副车架, 转向拉杆和避震器), 所有的悬架硬点必须与图纸定义的官方硬点的空间坐标相同。悬架几何结构可以在套件所含零件自带的调整范围之内进行调整, 不允许通过修改悬架硬点的方式进行调整。在官方套件允许调整范围内, 可以对下摆臂内侧球头位置, 以及方向拉杆外侧球头位置的衬套进行调整。

### 8.2 前副车架

对于一个全新的车型, 假如原官方标准副车架不能在车架有限改装下安装到限定的位置, 将会重新设计该车型专用的副车架。

各副车架的不同只是为了不同车型的副车架的安装位置而修改。所有赛车的悬架硬点在空间中的坐标必须



是一致的,也就是下摇臂安装点和塔顶间的相对位置关系一致。官方车架供应商将会尽一切努力以减少不同副车架的重量和安装点的差异,但这差异将没有相议空间。

### 8.3 后悬架

所有的参赛车辆必须装配整个没有任何修改的官方指定后悬架套件(包括但不限于:转向节(羊角),下摆臂,副车架,转向拉杆和避震器),所有的悬架硬点必须与图纸定义的官方硬点的空间坐标一致。悬架几何结构允许在套件所含零件自由行程内进行调整,但不允许通过修改悬架硬点的方式进行调整。不同刚度的弹簧和防倾杆可以在套件所提供的范围内选择。

在官方套件允许调整范围内,可以对下摇臂内侧球头位置,以及方向拉杆外侧球头位置的衬套进行调整。

### 8.4 后副车架

对于一个全新的车型,假如原官方标准副车架不能在车架有限改装下安装到限定的位置,将会重新设计该车型专用的副车架。各副车架的不同只是为了不同车型的副车架的安装位置而修改。悬架硬点在空间中的坐标必须是一致的,也就是下摇臂安装点和塔顶间的相对位置关系一致。官方车架供应商将会尽一切努力以减少不同副车架的重量和安装点的差异,但这差异将没有相议空间。

### 8.5 轴距

最小以及最大轴距限制分别为 2500 毫米以及 2800 毫米。

### 8.6 离地间隙

赛车的所有完全簧载部件距离地面高度不得小于 60 毫米。

技术代表可以在赛事期间的任何时刻选择任意水平面进行这项检查。

如果在封闭区进行这项检查,轮胎压力为 1.6 巴。

禁止使用可以在行驶中调节离地高度的装置。

塔顶和副车架的位置将视车架水平面最低点而定。

### 8.7 轮距

最大轮距为 1950 毫米。可以通过配套的轮圈垫片将轮圈垫出以接近最大轮距。

### 8.8 弹簧

仅能使用钢制弹簧。

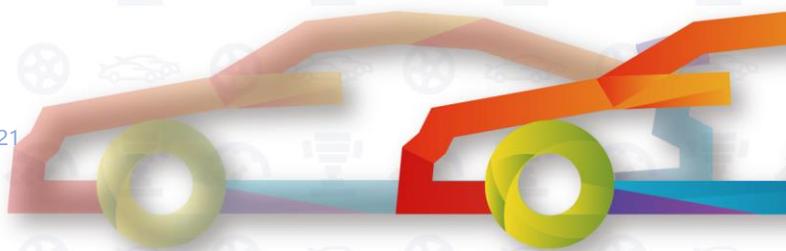
### 8.9 防倾杆

防倾杆必须符合官方指定供应商提供的防倾杆图纸标准。

### 8.10 轮圈垫片

轮圈垫片不限。

## 9. 发动机



## 9.1 发动机类型

两种类型的发动机将获得参赛资格:

**9.1.1** 参赛车型所属品牌(集团)任何一款量产发动机(生产 2500 辆或以上), 并依照本规则要求改装。

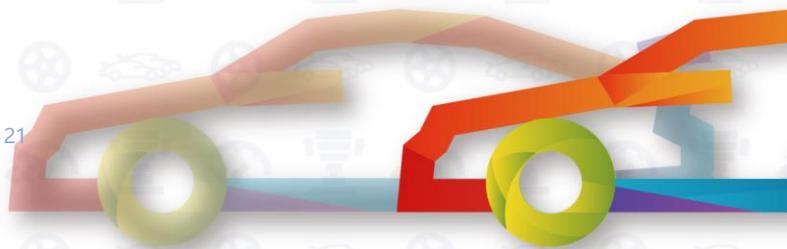
**9.1.2** CTCC 官方指定发动机, 官方指定发动机也同样受本规则约束。

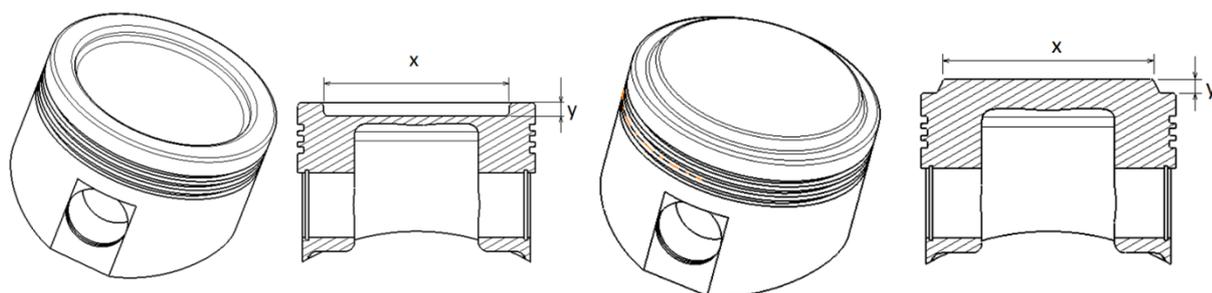
## 9.2 发动机改装

- 改装后排量不可超过 2000 毫升。
- 必须使用量产发动机进行改装。
- 可以使用直喷和或非直喷发动机。
- 进气歧管内进气压力 (绝对压力) 上限为 2.5 巴。

基于量产发动机, 改装限制如下:

- 未在规则中允许的情况下, 均不允许使用特种材料和特种镀层, 包括但不限于凸轮轴、曲轴等, 但是量产部件上已存在的材料与镀层可以保留, 且在允许替换的零部件类型中, 替换的零部件可以采用与量产部件相同的材料与镀层。
- 可以更换喷油器。
- 可以更换火花塞和点火模块, 但更换的点火模块必须来自某在中国大陆境内合法销售的量产车型。
- 进气歧管允许被改装或更换。
- 排气歧管允许被改装或更换。废气泄压阀的管路允许被加装或修改。
- 任何废气泄压阀均允许被使用。
- 必须使用量产发动机的缸体, 并且不允许进行任何改动。
- 必须使用量产发动机的缸盖。缸盖可以进行打磨, 但不可改变原厂进排气门直径, 并且不能改变原厂进排气道的设计。
- 缸盖垫片不限, 但其设计必须注册。
- 缸盖固定螺柱及螺母允许被更换, 其材料及设计不限。
- 轴瓦允许被更换, 但尺寸必须与注册的原型量产发动机上的部件保持一致, 并能彼此直接互换。
- 允许更换活塞, 其限制为:
  - 对于直喷发动机: 改装活塞上表面的设计有两种方式可选:
    - a. 原型发动机活塞的上表面的形状和设计必须在改装活塞上有体现, 深度 (或高度) 可以修改以便调整压缩比- (图示-1), “X” 值必须和原装活塞的直径相同, 可以通过改变 “Y” 值来改变压缩比。





(图示-1)

b. 活塞上表面完全平整。选择完全平整的设计时，活塞上表面的气门凹槽是允许的，但其改装要符合以下要求：气门的凹槽的设计不限，但若活塞顶部存在气门凹槽的设计，必须要每个凹槽单独定位，以便保证每个单独的气门所对应凹槽的独立性，并且凹槽角度必须与气门角度相同。

- 对于非直喷发动机：活塞顶部形状没有限制。
- 对任何发动机，如果量产发动机的活塞总成（包括活塞、活塞销、卡环和活塞环）重量低于 400 克，则更换后的活塞总成（包括活塞、活塞销、卡环和活塞环）重量不得低于注册的原型量产发动机的活塞；如果注册的原型量产发动机的活塞总成（包括活塞、活塞销、卡环和活塞环）重量超过 400 克，则更换后的活塞总成（包括活塞、活塞销、卡环和活塞环）重量不可低于 400 克。
- 活塞环允许被更换，尺寸不限，但尺寸必须与注册的原型量产发动机上的部件保持一致，不允许使用特种材料。
- 连杆允许被更换，且重量不可低于 500 克。
- 原型量产发动机曲轴不允许被更换或改装。
- 使用官方指定涡轮增压器。
- 使用官方指定 ECU 电子系统。
- 禁止使用新鲜空气旁通排气歧管的抗涡轮延时系统（Fresh Air Valve 系统），但允许使用基于节气门的抗涡轮延时系统。
- 禁止使用干式油底壳，但是允许改动原型量产发动机油底壳，但改装后的油底壳必须可以与量产油底壳彼此直接互换。
- 发动机最高转速不得超过 7000 转/分。
- 改装的发动机压缩比不可大于 11.0: 1，如原型量产发动机压缩比大于 11.0: 1，且改装发动机使用完全未经改动的汽缸盖、缸盖垫片和活塞的情况下，改装发动机的压缩比可以与原型量产发动机保持一致。
- 凸轮轴允许被改装，气门升程不可大于 11 毫米。如果注册的原型量产发动机凸轮轴气门升程已经大于 11 毫米，则允许使用该原型凸轮轴。

- 飞轮允许被改装或被更换, 但重量不可低于 4 千克。

如因可靠性或满足 2000 毫升排量下可以申请进行改装, 但必须在没有性能增长的前提下和得到赛事组织者批准, 基本原则如下:

a.没有 1950-2000 毫升排量量产发动机

在这情况下容许对汽缸直径和曲轴进行改装, 曲轴改装只限于对行程进行改变, 曲轴基本设计不可以改变, 重量不可以低于量产曲轴。

b.因可靠性问题而需要的改装

如因量产发动机先天设计问题而不能在规则容许情况下解决可靠性问题(如:量产缸体强度不足, 润滑系统不能不满足要求), 可申请特殊改装, 但目的必须是为了解决可靠性问题。且须事先经过比赛组织者的批准。

### 9.3 涡轮增压器和限制器

所有发动机必须安装官方指定的涡轮增压器和限制器, 限制器标准直径为 38 毫米。

### 9.4 发动机控制单元 (ECU)

所有发动机必须使用官方指定的 ECU, 并且其固件必须是指定的版本: MS6A\_BASE\_0900。禁止使用任何辅助驾驶功能, 包括但不限于循迹控制系统 (Traction Control)。

并配有赛事官方传感器:

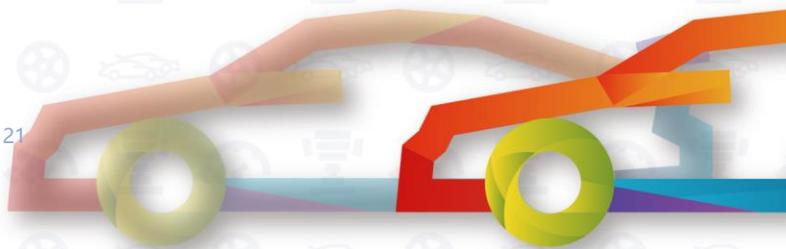
- 用于所有车辆的歧管进气压传感器: 博世 PSP
- 爆震传感器: 博世 KS4-R

以上传感器均应直接连接到 ECU, 且其 5v/0v 参考电压均应来自 ECU, 在接线中不允许存在任何其他模块。参赛者应确保在 ECU 内根据传感器官方说明书的要求对其进行了正确的标定。禁止对官方传感器进行任何形式的修改、对其接线进行篡改或中断其连接。参赛者有责任保证相关传感器的完好、标定的正确以及信号的正常。

所有车辆均须配备使用官方指定供应商提供的外置数据存储单元 (带防护的 USB 闪存)。参赛者有责任确保存储单元完好并正常工作, 且在所有练习、排位和决赛内只要车辆进入赛道都应确保存储单元正确地连接到 ECU 并正确存储数据。

参赛者有责任确保该外置数据存储单元记录的数据通道及其格式满足赛事组织者的最低标准要求。该数据格式要求将会由赛事组织者以官方公告的形式发出, 参赛者有责任查阅相关公告并保证自己的记录数据满足最新的要求。

参赛者必须确保技术代表能够连接到车辆并监控其所使用的软件版本以及相关软件设定。技术代表可能在比赛的任何时间对车辆的软件及设定进行检查。



车辆应配备有以下表格规定的通讯连接端口及其接线定义。如车上配备的通讯连接端口不满足如下定义, 则参赛者必须向技术代表免费提供一根转接线, 通过转接线实现如下的插头定义。

插头型号	AS012-35SN	
针脚定义	Pin1	KL30
	Pin2	KL15
	Pin3	Ground
	Pin4	ECU CAN1 High
	Pin8	PBX Ethernet1 Rx+
	Pin9	PBX Ethernet1 Rx-
	Pin11	PBX Ethernet1 Tx+
	Pin12	PBX Ethernet1 Tx-
	Pin16	ECU CAN1 Low
	Pin22	SCR

表 9.4 官方定义车辆通讯插头的定义

## 9.5 发动机安装位置

发动机最低点不低于前副车架最低点。发动机最大的后倾角度为 15 度。

## 9.6 发动机冷却

空气冷却器使用官方指定的的套件产品。

发动机冷却器和机油冷却器不限。

只能使用大气作为冷却介质。禁止在所有的冷却器前增加任何液体喷射系统, 或者使用经过冰块等低温物质冷却后的空气流经任何冷却器。

进气导风罩: 进气导风罩不限, 但其设计必须注册。

## 10. 传动系统

### 10.1 变速箱类型

所有的参赛车必须装配配套的官方指定的变速箱。唯一不同的是对应不同发动机安装需要所相对应的离合器输入轴套件。

### 10.2 变速箱安装位置

所有参赛车的差速器轴线位置相对于前轮位置必须一致。不同的发动机的安装位置在确保差速器轴线位置以后, 可以绕该轴线进行一定角度的旋转做相应调整。

### 10.3 变速箱转接座

变速箱转接座允许被设计以适应不同发动机总成。

#### 10.4 差速器

所有赛车必须装配官方指定的差速器。差速器预载力、作用角度不限。禁止对差速器壳体进行加工改装。

#### 10.5 齿轮

所有赛车只可以使用两套不可互换的变速箱齿比和一套尾牙。

#### 10.6 中轴

所有的赛车必须使用官方指定的中轴以及为该发动机设计的中轴码。如原车身结构无法满足官方套件中中轴的安装,在保证总体设计不变的情况下,允许官方供应商为适应安装而改变中轴的长度。

#### 10.7 半轴

所有的参赛车必须装配套件官方指定的半轴。如原车身结构无法满足官方套件中半轴的安装,在保证总体设计不变的情况下,允许官方供应商为适应安装而改变半轴的长度。

#### 10.8 变速箱油冷

变速箱油冷不限。

#### 10.9 离合器以及离合分泵

所有的参赛车必须装配官方指定的离合套装以及离合分泵,而且离合分泵必须是通过液压由车手直接控制的。

#### 10.10 拨片换挡系统

参赛者可以选择使用官方 ECU 及其指定固件所支持的任何拨片换挡系统。

如果不使用,则变速箱必须由车手直接通过排挡杆的机械连接来操作,设计不限。

### 11.转向系统

#### 11.1 转向机

所有的参赛车必须装配官方指定的转向机套件,并必须安装在副车架的指定安装点上,不可在安装点上加上垫片。

#### 11.2 助力转向泵

助力转向泵不限。

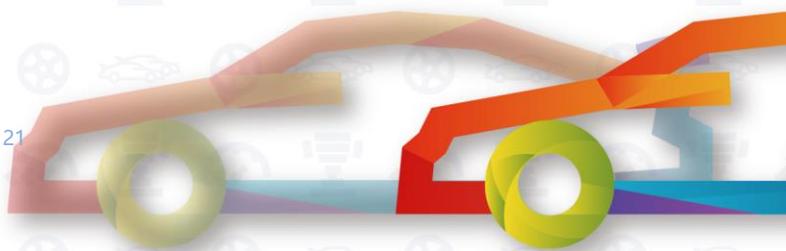
### 12.驱动形式

原型车驱动形式可更改,参赛者可自由选择更改为前驱或后驱。

### 13.刹车系统

#### 13.1 刹车套装

所有的参赛车必须全程装配官方指定的刹车套装。



### 13.2 刹车踏板总成

刹车踏板总成不限, 但必须能配套官方指定的总泵。

### 13.3 刹车调节平衡杆以及后刹车压力控制阀

刹车调节平衡杆以及后刹车压力控制阀不限。

### 13.4 刹车冷却

单个刹车导风管入风口最大内径不限。

## 14. 轮圈

所有赛车必须装配官方指定的轮圈。

轮圈垫片可在套件范围内自由使用。

## 15. 电子系统

车内和车外的总开关必须能够切断整车所有用电器的供电。

发电机和启动机均不限。

### 15.1 电瓶

车上必须装有 1 个电瓶, 其形式、型号和容量不限。

电瓶必须通过金属制底座和固定机构牢固固定于车身。

紧固件必须使用 10 毫米直径以上的螺栓。

电瓶端子必须带有绝缘防护罩。

### 15.2 车灯

所有的车灯功能必须维持在原厂的位置。车辆必须满足以下最低功能要求, 并且保证车手在比赛状态下能够使用。

- 前照明灯 (2 个)。
- 两侧转向灯 (2 个), 应至少保证双跳功能。
- 后刹车灯 (2 个)。
- 后示宽灯 (2 个)。

不得使用倒车灯及后雾灯。

除此外的其余功能, 如日间行车灯、前照明灯的其余灯组、转向灯的独立控制功能、雾灯等均不做限制, 可以拆除也可以保留功能。

零部件限制如下:

#### 1) 前灯总成

外表面及壳体必须使用原厂车灯的部件。安装在车内的部分允许在原厂基础上进行修改。

从车外不能看到任何机械部件。

允许使用 LED 灯作为照明, 但是 LED 灯源应保证最小 1500 平方毫米的面积。

## 2) 后灯总成

外表面及壳体必须使用原厂车灯的部件。安装在车内的部分允许在原厂基础上进行修改。

从车外不能看到任何机械部件。

允许使用 LED 灯源, 但应保证满足最低功能要求, 并达到同等的亮度。

倒车灯及后雾灯功能必须取消。

所有的参赛车必须装配官方指定的电子套件系统。

### 15.3 显示单元

必须使用官方指定的仪表, 及其配套的 GPS 天线。

并且其固件必须是官方指定的版本 (DDU9\_BASE\_0410)。

### 15.4 供电控制系统/开关面板

必须使用官方指定供应商提供的:

- 电源控制盒 PBX90, 以及指定固件 PBX\_BASE\_0235
- 开关面板 CK-M12

任何套件之外额外添加的其它电子设备不能在官方时间内使用。参赛者可以额外添加仅用于数据记录的电子设备, 但该设备及其线束均不能作为配重, 并且要获得比赛组织者许可。

### 15.5 数据传输(Telemetry)

禁止使用任何形式的无线数据传输系统。官方指定使用的除外。

## 16. 燃油系统

### 16.1 燃油回路

燃油回路的设计不受限制, 但所有柔性燃油管必须使用航空材料。

### 16.2 燃油箱

所有的参赛车必须装配官方指定的符合 FIA 认证的官方指定安全油箱。

油箱必须放置于一个封闭的, 并且防火耐油的外壳内。

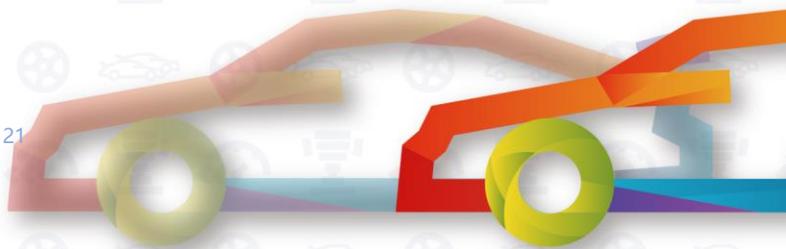
### 16.3 加油及透气口

加油及透气口必须满足 FIA-J253 的要求。

加油口不得位于车窗和车门上, 并且不得突出于车身外表面。除此之外其位置不受限制。

如果不是用原型量产加油口, 则必须封闭原型量产加油口。

加油管及透气管必须受到防火且耐油材料的保护。



## 16.2 副油箱以及油泵

所有的参赛车必须装内置在油箱内, 包含高压油泵以及低压油泵的副油箱。

## 16.3 燃油箱位置

燃油箱必须放置在后座正中, 油箱中心线不得偏离车辆中心线超过 10 毫米;

油箱后缘平面距离后副车架最前缘之前 0-20 毫米;

油箱下平面距离后副车架最低点所在水平面至少 110 毫米。

## 17. 气顶

气顶不限, 数量最多是 3 根, 安装位置不做限制。

## 18. 驾驶舱

18.1 副驾驶仪表台上必须有一块最小宽度 250 毫米, 最小高度 154.5 毫米, 面朝车尾方向且与水平面夹角不小于 30 度的平整表面, 此表面将被用于发布广告。如原型车或改装后的仪表台不满足此项规定, 应对仪表台进行改装以满足要求。

## 19. 综合

### 19.1 零件最初用途

零件以及套件的安装使用, 不能提供额外的功能。

### 19.2 材料

全车禁止使用特种材料, 除非该材料存在于量产车型的零件上并且该量产零件被沿用至赛车上, 该类情况的是否被核准由比赛组织者决定。

在不确定某材料是否属于特种材料的情况下, 应向比赛组织者提出申请并获得批准。

## 20. 安全规定

除 2015-FIA J-253.10 (Published on 04.12.2014) 中有明确规定外, 其他安全改装执行《国内汽车比赛量产车型安全改装规则》。

## 21. 官方指定改装配件清单 (CTCC OFFICIAL PARTS LIST)

下列的配件和套件为官方指定产品

### 21.1 发动机

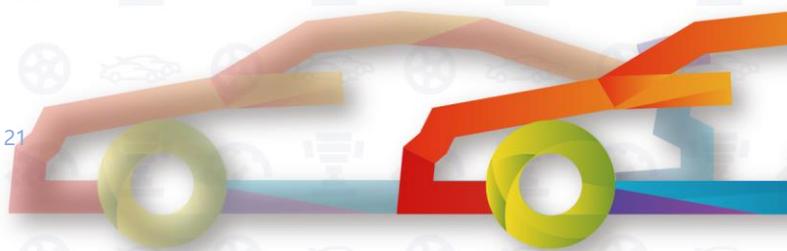
a. 符合改装规则的同厂商 (集团) 发动机, 此类发动机由参赛者自行改装。

b. 官方指定发动机, 品牌: GUSTO, 型号: OE 2.0T

### 21.2 车架

官方定位防滚架 CAD 设计, 品牌: GUSTO, 型号: CTCC-02

### 21.3 悬架系统



### 21.3.1 减震器

a.前后 4 路可调减震器, 品牌: OHLINS, 型号: CTF5N00/6N00

b.KW 赛用 3Way 减震器, 品牌: KW, 型号: Competition 3way

### 21.3.2 前后麦佛逊支柱悬架总成

品牌: GUSTO, 型号: OC KIT V2, 包括以下零件 (零件名称, 零件编号):

- 前后副车架, 前 130-D6001/后 130-E6001
- 前后转向节, 前后 130-D1015
- 前后下摇臂固定桩, 前 130-E1005/后 130-E1006
- 避震脚, 前 130-D2005/后 130-D2006
- 转向拉杆固定座, 130-K3013
- 前后避震器塔顶, 前后 130-D2105
- 前后防倾杆吊杆, 前后 130-D5004
- 下摇臂, 前后 170-D7008-V4
- 车轮法兰, 130-D1009
- 车轮轴承, 130-D1010
- 车轮螺栓, 130-D1008
- 后轮拉杆, 130-E3002
- 转向拉杆, 130-K3011
- 刹车导风罩, 170-J5013/GST-FZ-000

## 21.4 传动系统

### 21.4.1 变速箱及传动轴总成

a1. 6 速序列变速箱带外部可调节预载的差速器-限定两套齿轮, 品牌: 3MO, 型号: ETCW

a2. 传动轴总成 (配套 3MO 变速箱), 品牌: GUSTO, 型号 B130-G3000 (国产), 包括以下零件 (零件名称, 零件编号):

- 中轴, 130-G4004
- 半轴, 130-G3003
- 内球笼, 9220TV-ENTR-41DTS
- 外球笼, 130-G3002

b1. 序列式变速箱, 品牌: Xtrac, 型号: P1262/[1546B](#);

b2. 传动轴总成, 品牌 GUSTO, 型号 B180-G3000 (国产) /B180-G4000 (进口), 分别包括以下零

件:

B180-G3000 中包括 (零件名称, 零件编号):

- 中轴, 1046-412-000G\_1\_3LT
- 半轴, P1506-B64947-480MM
- 外球笼, 130-G3002

B180-G4000 中包括 (零件名称, 零件编号):

- 中轴, 1046-412-000G
- 半轴, MSP05021/MSP05022
- 外球笼, 130-G3002

#### 21.4.2 184 毫米双盘金属离合器压盘

品牌: ALCON, 型号: KKS1842UDGSR01/02

#### 21.4.3 184 毫米双盘金属离合器片

品牌: ALCON, 型号: KDS720FA30X001 /003

### 21.5 制动系统

#### 21.5.1 前 6 活塞单件卡钳

品牌: ALCON, 型号 (两款):

- a. CAR8949Y18SSLL/RL
- b. CR6440/ (LL.RL) -BAT

#### 21.5.2 前 380×34 毫米刹车碟带浮动式铝制中心盘

品牌: ALCON, 型号: DIV2202X910S36L/R

#### 21.5.3 后 2 活塞卡钳

品牌: ALCON, 型号: CAR0649A01/06ASLL/RL

#### 21.5.4 后 300×10 毫米刹车碟带浮动式铝制中心盘

品牌: ALCON, 型号: DIS1907X073S24

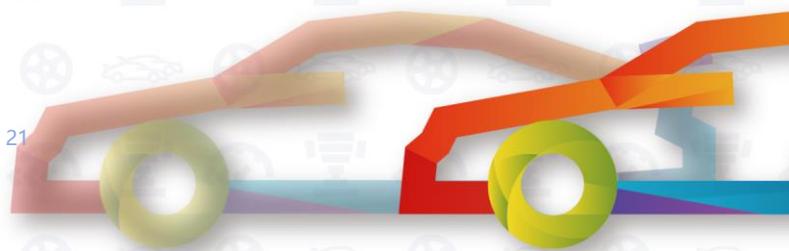
#### 21.5.5 前刹车皮

品牌: ALCON, 型号 (两款):

- a. PNI4489X6518
- b. PNI4489X6525

#### 21.5.6 后刹车皮

品牌: Ferodo, 型号: FCP810H



### 21.5.5 推式刹车和离合器总泵

品牌: ALCON, 型号: MS/875/750/812/625/700

### 21.6 转向系统

液压转向机, 品牌: RML, 型号: P130-K4410

### 21.7 电子系统

#### 21.7.1 控制单元

品牌: BOSCH, 包含以下零件 (名称, 型号, 零件编号):

- 赛用 ECU, MS6.3, F02U.V01.963-04
- 赛用仪表, DDU9, F02U.V02.300-02
- 电源控制系统, PBX90, F02U.V01.794-05
- 开关面板, CK-M12, F02U.V0U.328-01

说明: 仅有通过赛事指定渠道购买, 并序列号记录于赛事官方供应商列表内的控制单元才被允许参加比赛。

技术代表有权在比赛期间随时检查其序列号。

#### 21.7.2 传感器

品牌: BOSCH, 包含以下零件 (名称, 型号, 零件编号):

- 歧管进气压传感器, PSP, B261.209.690-01
- 爆震传感器, KS4-R, 0261.231.218-U5G

#### 21.7.3 其他

品牌: BOSCH, 包含以下零件 (名称, 型号, 零件编号):

- 带防护 USB 存储器, Bosch Rugged USB

### 21.8 燃油系统

#### 21.8.1 60 升比赛用 FIA 防爆油箱 (含内置式稳压油箱)

- a. 品牌: MERIN, 型号: SFT 4214 (bladder), SFT 4348 (cover)
- b. 品牌: ATL, 型号: FB115(bladder), SU115(cover)

#### 21.8.3 高压油泵

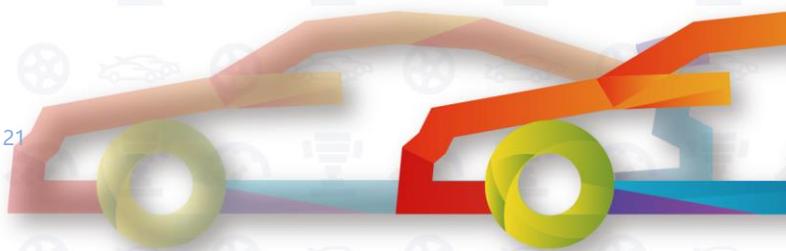
品牌: BOSCH, 型号: 058025044

#### 21.8.4 低压油泵

品牌: AC, 型号: E06442520

### 21.9 其他

#### 21.9.1 指定的中冷器芯



品牌: GUSTO, 型号: A3278

### 21.9.2 轮胎

品牌: MICHELIN, 型号: MICHELIN Pilot Sport S8L (干) / P2L (雨), 尺寸: 27/65-18

### 21.9.3 轮圈

品牌: ASPEC, 型号: MF77 CTCC 专供 \*待定

### 21.9.4 汽油

品牌: ELF, 型号: [CMG2LMS](#)

### 21.9.5 涡轮增压器

品牌: Owen, 型号: GBT-GTCC17

