



SwedRally – Skyddsbur reglemente V2.8 - 2026

Version: 2.8 (260111-12:00)

Giltighet: Tills vidare

Utgivare: SwedRally

Detta reglemente reglerar krav på skyddsbur i rallyfordon som tävlar inom SwedRally. Reglementet är självständigt, kapitelbaserat och tekniskt kompatibelt med gällande nationell och internationell praxis.

Innehåll

1. Övergripande / intro till detta regelverk	4
2. Grundkonstruktion av skyddsbur	5
2.1 Allmänt krav	5
2.2 Tillåtna grundutföranden	6
2.3 Illustration burkonstruktion SwedRally	6
2.3.1 Fig 1	6
2.3.2 Fig 2.	7
2.3.3 Fig 3.	8
2.3.4 Fig 4.	9
2.4 Huvudbåge.....	10
2.5 Framstöttor	10
2.6 Tak-rör	10
2.7 Bakåttag	10
2.8 Allmänna konstruktionskrav.....	10
2.9 Otillåtna lösningar	10
3 Obligatoriska förstärkningar.....	11
3.1 Allmänt	11
3.2 Diagonal i huvudbåge	11
3.3 Dörrsträvor (sidointrångsskydd).....	11



3.4	Takförstärkning.....	12
3.5	Vindrutestolpsförstärkning ("Toyotastag")	12
3.6	Förstärkning av knutpunkter	12
3.7	Besiktning princip	12
4	Infästning av skyddsbur i kaross och chassi	13
4.1	Allmänt	13
4.2	Minimikrav på infästningspunkter	13
4.3	Fastsättningsplattor.....	13
4.4	Förstärkningsplattor i kaross/chassi.....	13
4.5	Bultförband.....	14
4.6	Infästning av bakåtag.....	14
4.7	Svetsning av bur till kaross/chassi.....	14
4.8	Specialfall – icke stålkonstruktioner	14
4.9	Anpassning av kupé.....	14
4.10	10. SwedRally-princip	14
4.11	Besiktning princip	14
5	Material och rördimensioner.....	15
5.1	Allmänt	15
5.2	Tillåtna material.....	15
5.3	Rördimensioner – huvudbåge och bärande delar	15
5.4	Rördimensioner – övriga delar	15
5.5	Böjning av rör	15
5.6	Ovalitet efter böjning	16
5.7	Kombination av dimensioner	16
5.8	SwedRally-princip	16
6	Svetsning och tillverkningskrav	17
6.1	1. Allmänt	17
6.2	Tillåtna svetsmetoder	17
6.3	Utförande av svets.....	17
6.4	Förberedelse inför svetsning	17



6.5	Svetsning av höghållfasta material.....	17
6.6	Efterbearbetning av svets.....	17
6.7	Svetsning i kaross/chassi	18
6.8	Besiktningensprincip	18
7	Skyddsstopning	18
7.1	Allmänt	18
7.2	Obligatoriska zoner.....	18
7.3	Krav på material	18
7.4	Placering och omfattning	19
7.5	Montering.....	19
7.6	Anpassning och modifiering	19
8	Övergångsbestämmelser och äldre skyddsburar.....	19
8.1	Syfte.....	19
8.2	Burbåge i äldre fordon:	19
8.3	Krav på ny eller ombyggd skyddsbur kan endast uppstå i följande fall:	20
8.4	Kräver ny bur:	20
8.5	Inspektionskrav och ansvar	20
8.6	Slutlig bedömning.....	20
9	Ansvar, kontroll och besiktningensprincip	21
9.1	Grundprincip.....	21
9.2	Förarens ansvar	21
9.3	Byggare, verkstad och tredje part	21
9.4	Besiktningensmannens roll.....	21
9.5	Godkännande vid besiktning	21
9.6	Förändringar efter besiktning.....	21
9.7	Tävlingsdeltagande.....	22
9.8	Underkännande och åtgärd.....	22
9.9	Slutlig ansvarsfördelning	22



1. Övergripande / intro till detta regelverk

Detta burreglemente är framtaget för att skapa tydliga, rättvisa och säkra förutsättningar för alla som bygger och tävlar inom SwedRally.

En korrekt utformad skyddsbur är en av de absolut viktigaste säkerhetskomponenterna i ett rallyfordon och har som huvuduppgift att skydda förare och eventuell kartläsare när det verkligen gäller.

Regelverket är skrivet för att vara:

- lätt att förstå
- enkelt att följa vid byggnation
- tydligt vid besiktning

Målet är att minimera gråzoner och tolkningar, samtidigt som vi uppmuntrar robusta, genomtänkta och säkra lösningar. Oavsett om du bygger nytt, uppdaterar en befintlig bil eller kontrollerar ett färdigt fordon ska detta reglemente ge dig ett stabilt stöd genom hela processen.

Säkerhet är aldrig ett hinder för körglädje – tvärtom.

Med en korrekt byggd skyddsbur kan fokus ligga där det hör hemma på körningen, upplevelsen och sporten.



2. Grundkonstruktion av skyddsbur

2.1 Allmänt krav

Skyddsbur är obligatorisk i samtliga rallyfordon som tävlar inom SwedRally. Skyddsburen ska vara konstruerad och monterad för att bevara kupéutrymme vid avåkning, kollision eller rullning samt begränsa deformation av kaross och chassi.

Skyddsbur i fordon som deltar i verksamhet arrangerad, sanktionerad eller administrerad av SwedRally ska vara utförd i enlighet med något av nedanstående alternativ. Avvikelse från dessa alternativ är inte tillåten.

Egentillverkad skyddsbur enligt SwedRallys reglemente

Egentillverkad skyddsbur ska vara konstruerad, tillverkad och monterad i full överensstämmelse med SwedRallys vid var tid gällande skyddsburreglemente i följande kapitel.

- Skyddsburen ska uppfylla samtliga krav avseende, men inte begränsat till:
- Materialspecifikation och rördimensioner
- Konstruktion, geometri, knutpunkter och triangulering
- Svetsutförande, infästningar och förstärkningar
- Placering och frigång i förhållande till förare, co-driver, stol, bälten och kaross

Fordonets ägare och/eller förare ansvarar fullt ut för att skyddsburen uppfyller samtliga tekniska och säkerhetsmässiga krav. Skyddsburen ska vara fullt åtkomlig för visuell och teknisk kontroll vid besiktning.

Certifierad eller homologiserad skyddsbur

Skyddsbur som är certifierad eller homologiserad enligt erkänd standard (exempelvis FIA eller motsvarande) är tillåten, under förutsättning att samtliga följande krav är uppfyllda:

- Skyddsburen är monterad exakt enligt tillverkarens monteringsanvisningar
- Skyddsburen är komplett och överensstämmer med aktuell certifiering/homologisering
- Inga ändringar, modifieringar, kapningar eller kompletteringar har utförts utan uttryckligt godkännande från SwedRally
- Giltig dokumentation som styrker certifiering/homologisering kan uppvisas vid teknisk kontroll

Certifierad eller homologiserad skyddsbur befriar inte fordonets ägare eller förare från ansvar för korrekt installation eller fordonets totala säkerhetsnivå.

Vid minsta tveksamhet avseende val, konstruktion, utförande eller ändring av skyddsbur ska SwedRally kontaktas innan arbetet påbörjas. Underlåtenhet att göra detta sker på fordonets ägares och/eller förares eget ansvar.

2.2 Tillåtna grundutföranden

Skyddsbur ska minst utföras enligt ett av följande alternativ enligt Fig 1-4.

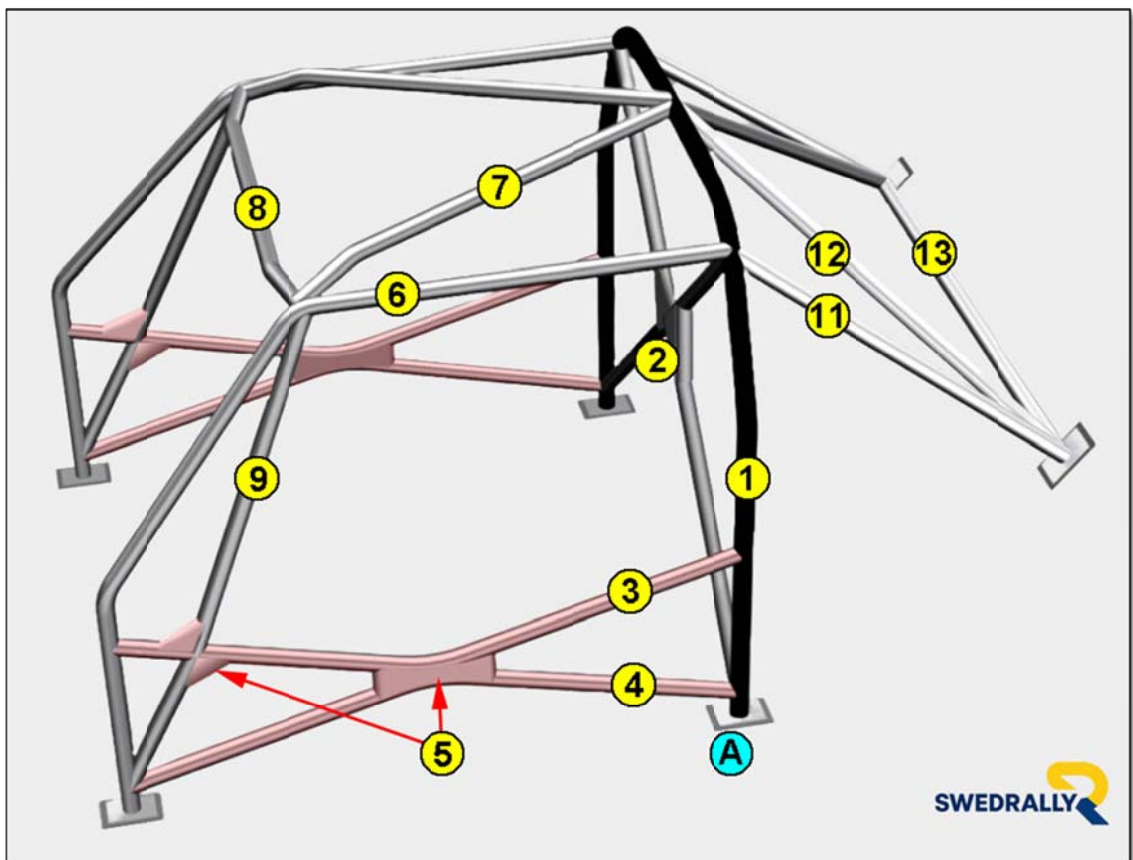
Nedanstående grundutföranden är minimum för tillåtna burar inom SwedRally.

Övergripande huvudkonstruktion (Fig 1-4:

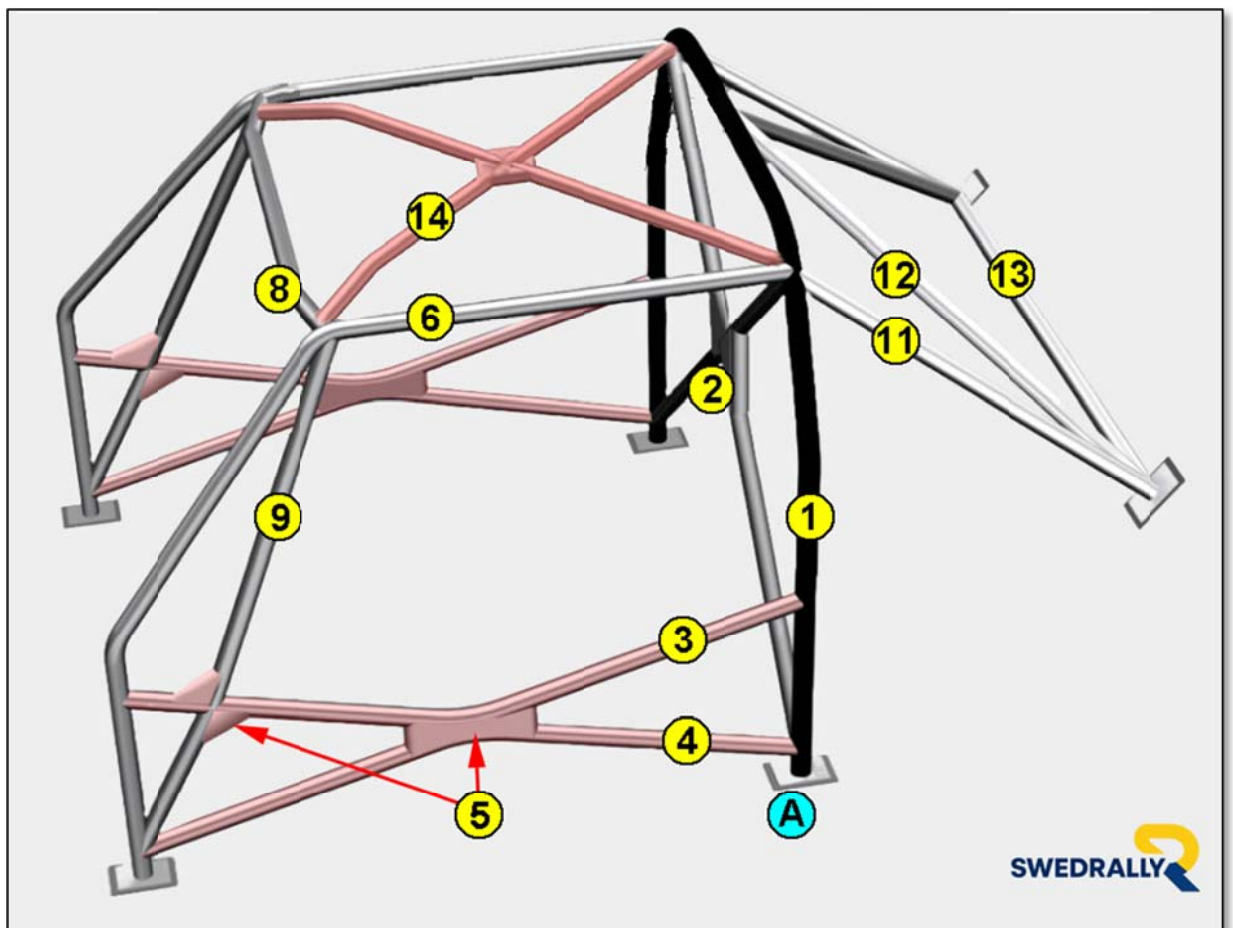
- Huvudbåge (#1)
- Framstötta (#6)
- Rör över ruta (#8)
- Två bakåttåg ((#11)
- Minst sex infästningspunkter (A)

2.3 Illustration burkonstruktion SwedRally

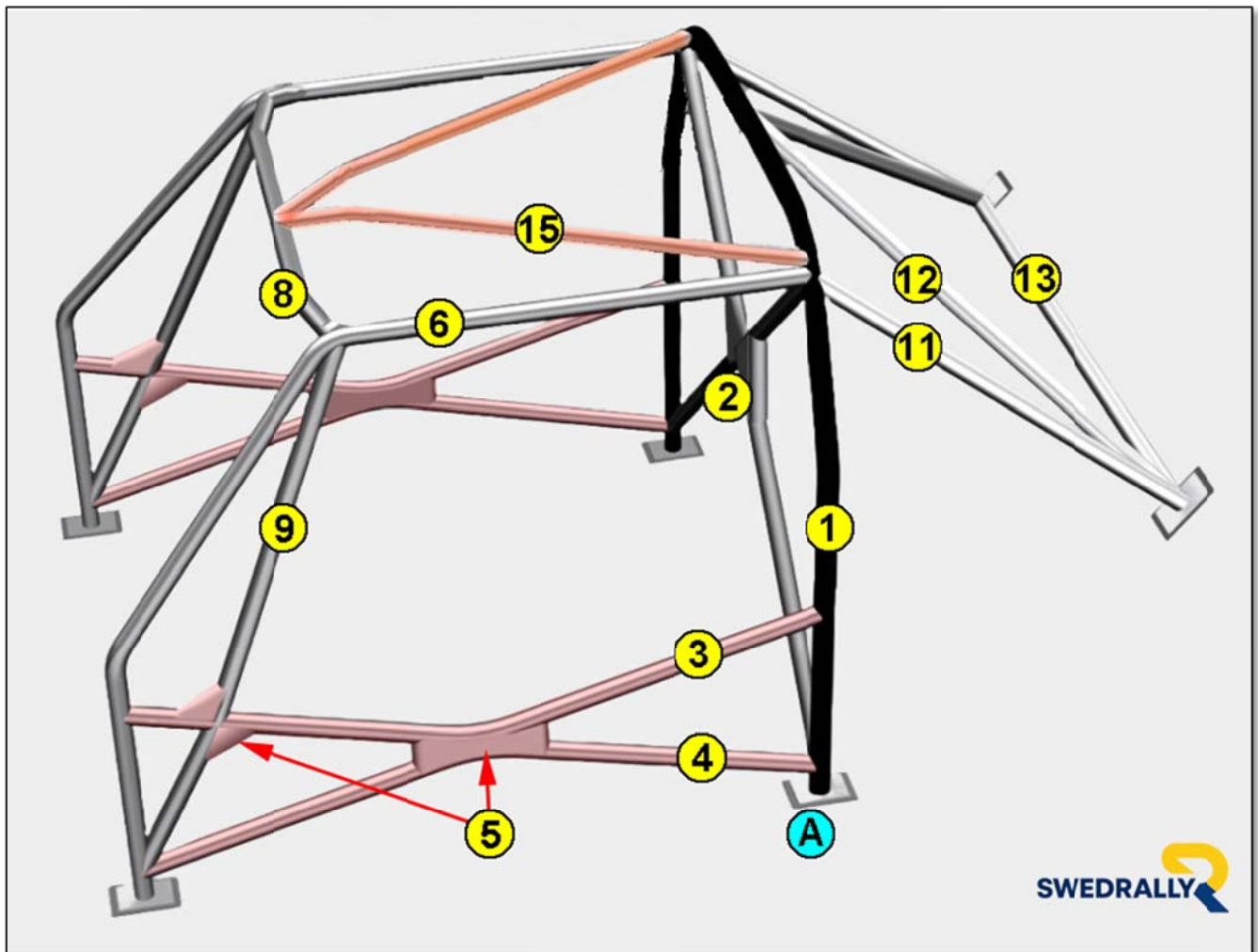
2.3.1 Fig 1



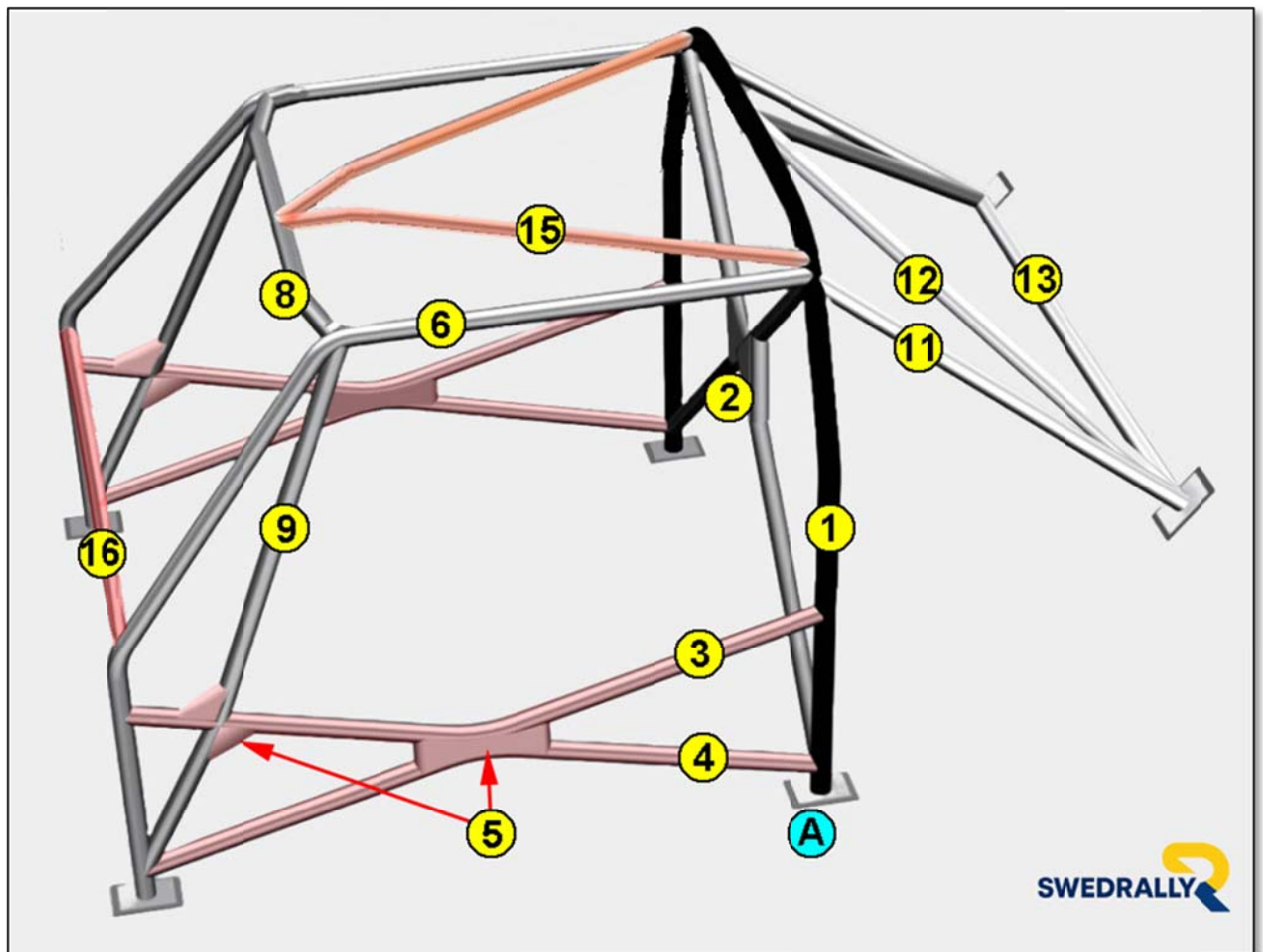
2.3.2 Fig 2.



2.3.3 Fig 3.



2.3.4 Fig 4.





2.4 Huvudbåge

Huvudbågen ska vara placerad tvärs bilens längdriktning och monterad omedelbart bakom framsätena.

Huvudbågen ska bestå av ett sammanhängande rör.

Vertikala ben ska vara raka sett från sidan. Maximal tillåten avvikelse från vertikallinje är $\pm 10^\circ$.

Endast en böj per vertikalt ben är tillåten.

2.5 Framstöttor

Framstöttor skall följa vindrutestolparnas form och takets framkant så nära som möjligt.

2.6 Tak-rör

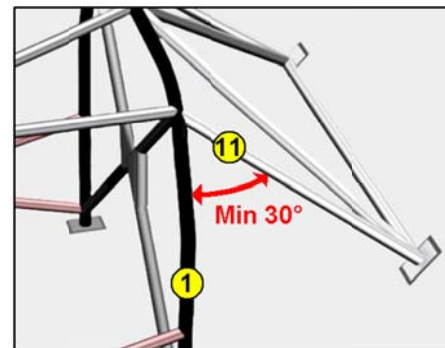
Längsgående strävor (Fig1. #7, #14 eller #15) ska förbindas mellan främre båge (#8) och huvudbåge (#1) och vara placerade i taknivå.

Maximalt antal demonterbara skarvar i taknivå är fyra stycken för hela skyddsbumen.

2.7 Bakåtstag

Bakåtstag är obligatoriska.

- Ett bakåtstag per sida (#11)
- Anslutning ska ske i huvudbågens övre hörn (#1)
- Minsta vinkel mot vertikallinje är 30°
- Bakåtstag ska vara riktade bakåt och följa karossens invändiga kontur



2.8 Allmänna konstruktionskrav

Alla rör ska vara tillverkade av cirkulära stålrör och böjas i kallt tillstånd.

Minsta tillåtna böjradie är tre gånger rördiametern. Rör får inte vara ovala efter böckning. Efter böjning ska förhållandet mellan minsta och största diameter vara $\geq 0,90$

2.9 Otillåtna lösningar

Följande är inte tillåtet inom SwedRally:

- Delade huvudbågar
- Extra knutpunkter utan strukturell funktion
- Konstruktioner som kräver tolkning vid besiktning

Om konstruktionen inte tydligt följer detta kapitel leder det till underkännande.

3 Obligatoriska förstärkningar

3.1 Allmänt

Utöver grundkonstruktionen ska skyddsburen vara försedd med obligatoriska förstärkningar för att uppnå tillräcklig styvhet och skydd vid kollision och rullning.

3.2 Diagonal i huvudbåge

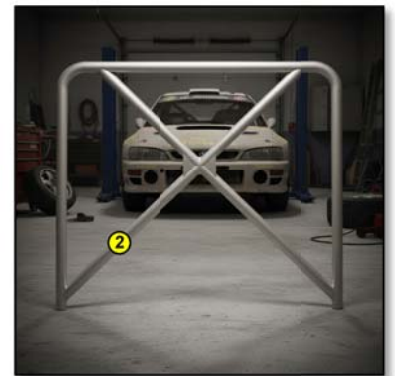
Skyddsburen ska vara försedd med diagonal förstärkning i huvudbågen.

Tillåtna utföranden:

- Kors (X) bestående av två diagonaler (#2)

Övre anslutning ska ske i huvudbågens övre hörn eller högst 100 mm från bakåttagets anslutning.

Nedre anslutning ska ske högst 100 mm från monteringsplattan.



3.3 Dörrsträvor (sidointrångsskydd)

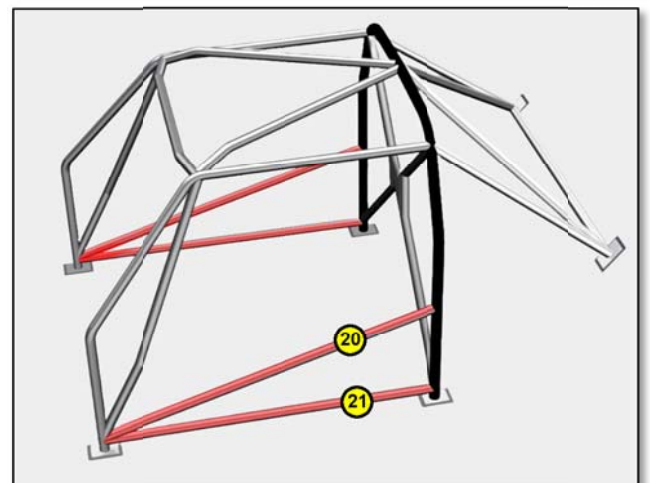
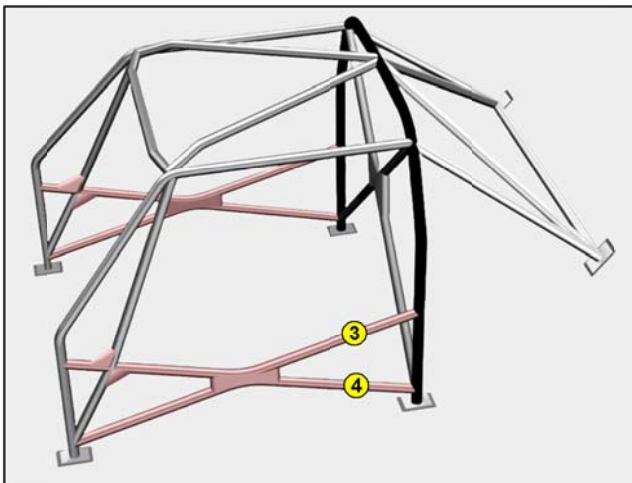
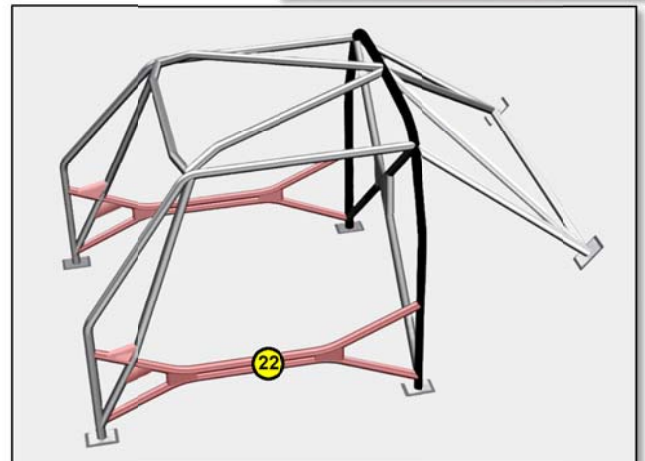
Dörrsträvor är obligatoriska:

- På båda sidor vid tävling med kartläsare enl. Fig.

Tillåtna utföranden:

- Enkel längsgående sträva
- Parallella strävor
- Kryss (X)
- V- eller Y-utförande

Utförandet ska vara symmetriskt för båda sidor.



3.4 Takförstärkning

Tillåtna utföranden (#7, #14 och #15):

- V-utförande
- X-utförande

Anslutningspunkter får inte vara mer än 100 mm från respektive knutpunkt.

3.5 Vindrutestolpsförstärkning ("Toyotastag")

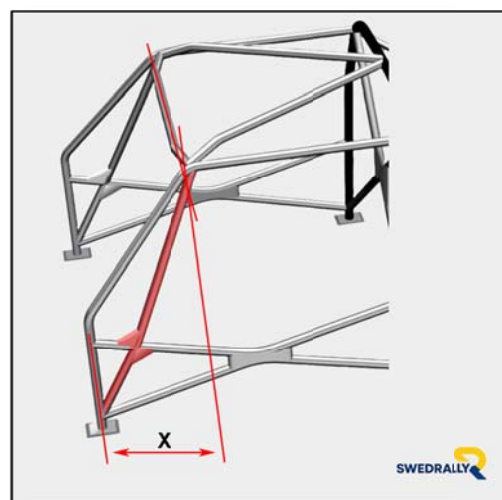
Vindrutestolpens förstärkning, normalt benämnd "Toyotastag", ska monteras enligt följande krav:

Toyotastag ska finnas monterat på främre bågen på skyddsburens båda sidor när måttet "X" överstiger 200 mm (se skiss till höger).

Röret får vara böjt, under förutsättning att det är rakt sett från sidan samt att böjens vinkel inte överstiger 20°.

Den övre infästningen ska placeras så att avståndet till anslutningen mellan främre båge och tvärgående takrör inte överstiger 100 mm.

Den nedre infästningen ska vara placerad inom 100 mm från främre bågens förstärkningsplatta.



Om Toyotastaget möter en dörrsträva, är det Toyotastaget som ska delas, inte dörrsträvan. Ett rör per sida ska användas. Tillåten böjvinkel är maximalt 20°.

3.6 Förstärkning av knutpunkter

Förstärkning är obligatorisk vid sammanfogning av diagonaler och vid V- eller Y-utförande.

Förstärkning ska utföras med rör eller bockad plåt. (#5)

3.7 Besiktningsprincip

Om förstärkningarnas placering eller funktion kräver tolkning leder detta till underkännande.



4 Infästning av skyddsbur i kaross och chassi

4.1 Allmänt

Skyddsburen ska vara infäst i kaross eller chassi på ett sådant sätt att laster från kollision eller vältning effektivt överförs till fordonets struktur.

Infästningen ska:

- vara mekaniskt hållfast
- vara tydligt besiktningsbar
- inte kunna lossas, förskjutas eller försvagas utan synliga ingrepp

Infästning som inte uppfyller detta kapitel leder till underkännande.

4.2 Minimikrav på infästningspunkter

Skyddsburen ska ha minst följande infästningspunkter:

- En infästning vid varje rörände på huvudbåge
- En infästning vid varje rörände på främre båge eller längsgående bågar
- En infästning vid varje rörände på bakåttag

Totalt krävs minst 6 infästningspunkter.

4.3 Fastsättningsplattor

Varje rörände ska avslutas med en fastsättningsplatta.

Fastsättningsplattan ska:

- vara tillverkad av stål
- ha en minsta tjocklek av 3,0 mm
- vara svetsad runt hela rörändens omkrets

4.4 Förstärkningsplattor i kaross/chassi

Under varje fastsättningsplatta ska det finnas en förstärkningsplatta.

Förstärkningsplattan ska:

- vara tillverkad av stål
- ha en minsta tjocklek av 3,0 mm
- ha en kontaktyta mot kaross/chassi om minst 120 cm²
- vara fast monterad mot kaross eller chassi



4.5 Bultförband

Infästning mellan fastsättningsplatta och förstärkningsplatta ska ske med bult.

- Minsta bultdimension: M8
- Minsta bultkvalitet: 8.8
- Minst 3 bultar per infästningspunkt
- Vinkeln mellan två bultar ska vara minst 60°

4.6 Infästning av bakåtag

Bakåtag ska fästas med:

- Minst 2 bultar per bakåtag
- Förstärkningsplatta om minst 60 cm²

Alternativ lösning med enkel bult och konsol är tillåten om bussning är monterad och svetsad i röret. Röret får även svetsas mot förstärkningsplatta i chassi/kaross.

4.7 Svetsning av bur till kaross/chassi

På fordon med stålkonstruktion är det tillåtet att:

- svetsa skyddsburen direkt mot förstärkningsplatta i kaross/chassi

Detta ersätter bultförband.

4.8 Specialfall – icke stålkonstruktioner

På kaross eller chassi tillverkade av aluminium, komposit eller andra icke-stålmaterier är det förbjudet att svetsa skyddsburen mot kaross eller chassi.

Endast mekanisk infästning är tillåten.

4.9 Anpassning av kupé

Det är tillåtet att lokalt modifiera inredning och klädsel för att möjliggöra korrekt montering av skyddsbur.

Det är inte tillåtet att helt avlägsna klädsel eller försvaga karossens bärande struktur.

4.10 10. SwedRally-princip

Infästningar ska utformas så att deras funktion är uppenbar.

Om infästningen kräver tolkning leder detta till underkännande.

4.11 Besiktningsprincip

Om infästningens placering eller funktion kräver tolkning leder detta till underkännande.



5 Material och rördimensioner

5.1 Allmänt

Skyddsburen ska tillverkas av material med tillräcklig hållfasthet, seghet och svetsbarhet för att motstå laster vid kollision och rullning.

Endast material och dimensioner som anges i detta kapitel är tillåtna. Avvikelse leder till underkännande.

5.2 Tillåtna material

Endast cirkulära stålrör är tillåtna i skyddsburens konstruktion.

Tillåtna rör ska vara:

- kallbearbetade
- sömlösa
- olegerade stålrör

Materialkrav:

- Max kolhalt: 0,30 %
- Max manganhalt: 1,7 %
- Övriga legeringsämnen: max 0,6 %

5.3 Rördimensioner – huvudbåge och bärande delar

Följande rördimensioner är obligatoriska för huvudbåge, längsgående huvudbågar och bakre tvärgående takrör.

Minsta tillåtna dimension:

- 45,0 × 2,5 mm, eller
- 50,0 × 2,0 mm

Mindre dimensioner accepteras inte inom SwedRally.

5.4 Rördimensioner – övriga delar

För övriga delar av skyddsburen gäller följande minsta dimensioner:

- 38,0 × 2,5 mm, eller
- 40,0 × 2,0 mm

5.5 Böjning av rör

Alla rör ska böjas i kallt tillstånd. Varmbockning är inte tillåten.

Minsta tillåtna böjradie: 3 × rördiametern.



5.6 Ovalitet efter böjning

Efter böjning ska förhållandet mellan minsta och största diameter vara $\geq 0,90$. Rör som inte uppfyller detta krav är inte tillåtna.

5.7 Kombination av dimensioner

Det är tillåtet att kombinera olika godkända rördimensioner inom samma skyddsbur.
Det är inte tillåtet att använda klenare dimension än vad som krävs för respektive del.

5.8 SwedRally-princip

Om rörens dimension eller material inte tydligt kan verifieras leder detta till underkännande.



6 Svetsning och tillverkningskrav

6.1 1. Allmänt

Svetsning av skyddsbur är en säkerhetskritisk del av konstruktionen och ska utföras med hög och jämn kvalitet.

Samtliga svetsar ska ha full hållfasthet, vara tydligt inspekterbara och utföras så att materialets egenskaper inte försämras.

Bristfällig svetsning leder till underkännande.

6.2 Tillåtna svetsmetoder

Följande svetsmetoder är tillåtna:

- TIG-svetsning (rekommenderas)
- MIG/MAG-svetsning

Andra svetsmetoder är inte tillåtna.

6.3 Utförande av svets

Alla svetsar ska utföras runt hela rörens omkrets och ha full genomträngning.

Svetsen ska vara fri från porer, sprickor, slagginneslutningar och ofullständig inträngning.

6.4 Förberedelse inför svetsning

Innan svetsning ska rörens ytor vara rena från färg, rost, olja och smuts.

Passningen mellan rör ska vara god. Svetsning får inte användas för att dra ihop felaktigt kapade rör.

6.5 Svetsning av höghållfasta material

Om rör med högre hållfasthet eller särskilda materialegenskaper används ska tillverkarens rekommendationer följas.

Om materialtyp eller svetsmetod inte kan verifieras leder detta till underkännande.

6.6 Efterbearbetning av svets

Slipning av svets är inte tillåten om den försämrar hållfastheten eller gör svetsens kvalitet svår att bedöma.

Lätt slipning är endast tillåten för borttagning av vassa kanter.

Svetsar får inte döljas före besiktning.



6.7 Svetsning i kaross/chassi

Svetsning mellan skyddsbur och kaross/chassi ska utföras med full fog och vara tydligt synlig. På icke-stålkonstruktioner är svetsning förbjuden.

6.8 Besiktningsprincip

Om svetsens kvalitet inte tydligt kan bedömas vid besiktning leder detta till underkännande.

7 Skyddsstoppning

7.1 Allmänt

Skyddsstoppning är en obligatorisk säkerhetsåtgärd och ska minska risken för huvudskador vid kontakt med skyddsburens rör.

7.2 Obligatoriska zoner

Skyddsstoppning ska monteras på samtliga rör där förare eller kartläsares hjälm kan komma i kontakt med skyddsburens konstruktion.

Bedömning sker utifrån verklig sittposition, med förare och kartläsare korrekt fastspända.

7.3 Krav på material

Skyddsstoppning ska vara avsedd för energiupptagning.

Minsta tjocklek: 10 mm.



7.4 Placering och omfattning

Skyddsstoppning ska täcka hela den del av röret som kan träffas och vara korrekt orienterad. Skyddsstoppning får inte komprimeras permanent vid montering.

7.5 Montering

Skyddsstoppning ska vara fast monterad så att den inte kan förskjutas eller lossna. Tejp eller tillfälliga lösningar är inte tillåtna.

7.6 Anpassning och modifiering

Skyddsstoppning får kapas i längdriktning för korrekt passform men får inte tunnas ur eller modifieras så att energiupptagningen försämrats.

8 Övergångsbestämmelser och äldre skyddsburar

8.1 Syfte

Detta kapitel reglerar hur befintliga skyddsburar, byggda enligt tidigare regelverk eller praxis, får användas inom SwedRally samt vilka krav som gäller vid ombyggnad eller reparation.

8.2 Burbåge i äldre fordon:

- 1) SwedRally ställer **inte krav på byte eller ombyggnation av skyddsbur** i äldre Homologerade fordon under följande villkor:
- 2) Buren uppfyllde de krav som gällde vid bilens senaste godkännande. Krav specifikation + bilder
- 3) Buren är i gott skick och fri från deformation, rostskador eller modifieringar som påverkar hållfastheten.
- 4) Bilen har inte byggts om på ett sätt som förändrar burens funktion eller infästningar.
- 5) Dessa burbågar ska godkännas av SwedRally.



8.3 Krav på ny eller ombyggd skyddsbur kan endast uppstå i följande fall:

- 1) När karossen byts eller byggs om så att burens funktion påverkas.
- 2) När buren modifierats på ett sätt som strider mot ursprungsreglerna.
- 3) När fordonet byggs från grunden som en ny bil utan tidigare godkännande.
- 4) Vid konstaterade skador som påverkar säkerheten.
- 5) I dessa fall ska buren uppfylla SwedRallys gällande burregler enligt Bilaga 1.

8.4 Kräver ny bur:

- 1) Modifierad bur (borttagna stag, förändrade infästningar)
- 2) Bur i dåligt skick (rost, deformationer, spruckna svets skarvar)
- 3) Nybyggd bil som inte tidigare varit godkänd
- 4) Karosbyte som påverkar burens passform

8.5 Inspektionskrav och ansvar

Förarens ansvar skall inför tävling säkerställa att:

- 1) Buren är i gott skick
- 2) Ingen otillåten modifiering skett
- 3) Burens infästningar är hela och korrekta
- 4) Detta sker genom SwedRallys självbesiktningsprotokoll.

8.6 Slutlig bedömning

Om burens säkerhetsnivå inte tydligt kan fastställas leder detta till underkännande.



9 Ansvar, kontroll och besiktningsprincip

9.1 Grundprincip

Det yttersta ansvaret för att fordonet, inklusive skyddsbur, uppfyller samtliga krav i detta reglemente ligger alltid på föraren.
Detta ansvar gäller oavsett vem som byggt fordonet, tidigare godkännanden eller vem som utfört reparationer eller modifieringar.

9.2 Förarens ansvar

Föraren ansvarar för att skyddsburen är korrekt konstruerad, utförd och monterad enligt gällande reglemente.
Föraren ansvarar även för att fordonet är i säkert skick vid varje tävlingstillfälle.

9.3 Byggare, verkstad och tredje part

Om skyddsbur eller delar av fordonet byggts eller modifierats av extern part kvarstår förarens fulla ansvar.
Intyg, fakturor eller muntliga försäkringar ändrar inte ansvarsfördelningen.

9.4 Besiktningsmannens roll

Besiktningsmannens uppgift är att kontrollera fordonets överensstämmelse med reglementet vid kontrolltillfället.
Besiktningsmannen övertar aldrig ansvar för fordonets säkerhet.

9.5 Godkännande vid besiktning

Ett godkännande innebär att fordonet vid kontrolltillfället bedömdes uppfylla kraven.
Godkännande befriar inte föraren från ansvar.

9.6 Förändringar efter besiktning

Alla förändringar efter besiktning sker på förarens ansvar.
Om förändring påverkar skyddsburens konstruktion eller funktion ska ny kontroll begäras.



9.7 Tävlingsdeltagande

Genom deltagande i tävling intygar föraren att fordonet uppfyller gällande reglemente. Deltagande sker alltid på eget ansvar.

9.8 Underkännande och åtgärd

Vid underkännande ska brister omedelbart åtgärdas. Fordonet får inte delta förrän detta skett.

9.9 Slutlig ansvarsfördelning

Föraren bär alltid det fulla och slutliga ansvaret för fordonets säkerhet.

Till sist hoppas vi på Rally Sweden att reglerna ovan upplevs som tydliga, rimliga och möjliga att följa.

Säkerheten är något vi alla delar ansvar för, och därför vilar ett stort förtroende på er som byggare, förare och teamägare. Vi är övertygade om att ett öppet, ärligt och transparent samarbete mellan alla parter är nyckeln till att utveckla sporten – på ett säkert, hållbart och långsiktigt sätt.

Vi ser fram emot att mötas ute på tävlingarna.

SwedRally