

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

Rød skrift = Endringer fra forrige år.

Blå skrift = Endringer inneværende år.

Formål og målsetning.

BMW Cup er BMW Car Club Norway's (BMWCCN) egen racingserie for biler produsert av BMW (Bayerische Motoren Werke AG).

Intensjonen med BMW Cup er at det skal være en enkel og oversiktlig serie hvor terskelen for deltakelse skal være så lav som mulig. Serien kjøres organisert som klubbracing, og det førende prinsippet "Gentlemansracing" skal være overordnet. Platekontakt og uvøren/ufin oppførsel under løpene på bane skal søkes unngått. Gjentatte eller bevisste brudd på klubbens prinsipper og ånd skal straffes kontant, og kan medføre diskvalifikasjon, poengtrekk og i ytterste tilfelle startnekt i gjenværende løp.

En grunnleggende tanke med klubbracing er at medlemmene skal få anledning til å konkurrere med hverandre i sikre og trivelige former. Ett annet viktig prinsipp er å holde kostnadene på et så rimelig nivå som mulig, slik at flest mulig av klubbens medlemmer har anledning til å delta.

Avdelingens økonomiske motiv er å være en non-profit organisasjon, der eventuelt overskudd fra virksomheten skal komme avdelingen kollektivt til gode. Styret har anledning til å forslå for årsmøtet alternativ disposisjon av eventuelt årsoverskudd til f.eks. innkjøp av tekniske hjelpemidler, sikkerhetsutstyr, kurs og utdanning av medlemmer etc.

Dette reglementet er laget med tanke på å gi deltakerne tilnærmet like konkurransevilkår. Noen eksakt "rettferdighet" vil det imidlertid være umulig å oppnå i praksis, og denne racingklassen er derfor kun egnet for de førere som kan akseptere slike naturlige begrensninger.

0-1 Styre

Serien organiseres av ett eget styre på minimum 5 medlemmer. Styret velges for to år av gangen, og konstituerer seg selv – herunder velger en formann. Styret skal fortrinnsvis bestå av personell med teknisk kompetanse, representanter fra BMWCCN, og representanter for deltakerne. I tilfelle stemmelikhet i avstemminger i styret har styrets formann dobbeltstemme.

0-1-1 Styrets Sammensetning

For 2010/2011 består styret av:

Formann	: Morten Middelthon
Vise-formann	: Frederick A. Mowinckel
Deltakerrepresentanter	: Henrik Bergmann, Knut Sjølie
Teknisk personale	: Gaute Tjøstheim, Kjell Otto Torgersen
Sekretær	: Karl Magnus Felumb Kjendlie

Rød skrift er endringer i reglementet fra 2009 til 2010.

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

1. Hvem kan delta i BMW Cup og med hvilke biler

1-1 Førere

BMW Cup er åpen for enkeltførere, og team bestående av maksimalt to førere som deler én bil i løpet av en sesong. Samtlige deltagere må inneha gyldig medlemskap i BMWCCN, og til enhver tid ha gyldig hastighetslisens utstedt av NBF.

HA-lisens krever medlemskap i klubb tilsluttet NBF, dvs. KNA, NAF eller LMK.

Team med to sjåførere må forhåndspåmelde seg innen sesongens første løp med bil, fører 1 og fører 2. I løpet av sesongen må førerne kjøre tilnærmet likt antall løp hver seg.

1-2 Tillatte biler

- Alle produksjonsmodeller* av fabrikat BMW, motor skal være produsert av BMW, og ha utgangspunkt i en standardmotor.
- Både gateregistrerte biler og uregistrerte biler kan delta i serien.
- Alle biler som deltar må inneha gyldig vognlisens utstedt av NBF.
- Gateregistrerte biler må i tillegg være godkjent av Statens Vegvesen og ha skilter med gyldige oblater.

** Med produksjonsmodell menes en bil som hvilken som helst person kunne kjøpe fra forhandler den gang bilen var ny. Dvs. at bilen var allment tilgjengelig i et visst antall. Homologeringsmodeller som er bygget i en begrenset serie på minimum 500 biler regnes som en produksjonsmodell. Rene racebiler bygget kun for racing i en meget begrenset antall tillates ikke. Replikaer av BMW bilmodeller tillates ikke. Styret skal godkjenne alle deltagende biler før deltakelse i BMW Cup. Styret forbeholder seg retten til å godkjenne/avlså alle søknader om deltakelse. Styrets beslutning er endelig.*

1-3 Antall løp

Serien skal avvikles med minst 6 tellende enkeltløp i løpet av en sesong. Blir det kjørt fler enn 6 løp gis det poeng for de 6 beste resultatene.

1-4 Klasseinndeling

Klassene er nummerert med 1, 2, 3 og 4 og bygger på bilens forhold mellom vekt og effekt. Hvilken klasse bilen tilhører beregnes ved å dividere bilens vekt med beregnet effekt.

Klasse 1: 2,25 - 4,24 kg/hk

Klasse 2: 4,25 - 5,59 kg/hk

Klasse 3: 5,60 - 6,99 kg/hk

Klasse 4: 7,0 kg/hk og oppover

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

1-5 Poenggivning

Poeng deles ut innenfor hver klasse.

Klasseseier: 10 poeng

2. plass: 8 poeng

3. plass: 6 poeng

4. plass: 4 poeng

5. plass: 2 poeng

6. plass og dårligere: 1 poeng

Poeng deles ut kun ved fullført løp, dvs. målgang for egen maskin. Én fører kan kun delta i én klasse pr. løp.

Klassevinner:

Den fører/team med flest poeng ved sesongens slutt. Ved likt antall poeng deles plasseringen.

Serievinner:

Den av alle deltakere som i løpet av sesongen har flest poeng totalt.

1-6 Sponsorer

Xxxx gjennom importør xxxxxxxxx AS er hovedsponsor for BMW Cup 2010/2011.

Gjennom dette forplikter alle deltakende biler å kjøre med seriens egendesignede startnummer. Alternativt kan man ha egne startnummer, men da må xxxx-merker plasseres tydelig på begge sider av bilen. Det er i BMW Cup tillatt å ha egne sponsorer, etter NSR - paragraf 301, ledd 2 og ledd 3.

2. Teknisk reglement

2-1 Drivstoff

Vanlig handels pumpebensin eller avgiftsbelagt autodiesel som selges til forbrukere. (NSR §307 Q). Det er ikke tillatt å kjøre på E85 i BMWCCN Cup til og med 2011.

2-2 Dekk

Det skal benyttes E-merkede gategodkjente dekk.

2-3 Støy

Etter gjeldende regler på gjeldende bane, ref NSR §307-B. Støygrensen er 100dB om ikke annet er angitt.

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

2-4 Modifiseringer

2-4-1 Radiator

Fritt med hensyn til type og fabrikat, men må være montert på opprinnelig plass +/- 50 mm.

2-4-2 Bremseser

Bremseser er fritt å modifisere, men maks diameter på bremseskivene foran er 380 mm. Det er fritt å montere slanger som gir ekstra luft til forbremesene, men det er ikke tillatt å modifisere karosseriet. Luft kan tas fra hull etter ekstralys etc.

2-4-3 Hjuloppheng

Begrensede modifiseringer tillatt. Foringer/uniballs er fritt, støtdempere og fjærer er fritt. Tilleggskonstruksjoner som stabilisatorstag, wattlink, panhardstag eller andre tilsvarende typer er fritt å modifisere/montere.

Løse spacere på inntil 20mm tykkelse som ligger mellom nav og felg godkjennes dersom disse er montert med egnede forlengede hjulbolter eller studs, og er utstyrt med flens som griper fysisk inn i utenpåliggende felg (hub-centric). Ved bruk av spacere skal bilens sporvidde ikke økes slik at hjulene bygger utenfor bilens karosseri.

2-4-4 Drivverk

Girkasse og differensial må være av en type originalt levert av BMW med original plassering. Modifisering/montering av andre utvekslinger og/eller diffsperre/brems er fritt.

2-4-5 Felg

Fritt med hensyn til type, diameter, og fabrikat. Felgbredde maks 10 tommer. Felg og dekk tillates ikke å bygge utenfor bilens karosseri.

2-4-6 Dekk

Se punkt 2-2. Gategodkjente dekk. Må ved start av trening og løp ha en minimum mønsterdybde på 1,6 mm.

2-4-7 Modifiseringer karosseri

For å redusere bilens løpsvekt kan følgende modifiseringer gjøres:

- Interiør og isolasjon kan fjernes. Sideruter og bakrute kan erstattes med klart gjennomsiktig hardt plastmateriale, polycarbonat eller lignende. Dette er i henhold til gjeldene regler utstedt av NBF.
- Karosseriets løse deler som panser, koffertluke, dører kan lettes/erstattes med tilsvarende i lettere materialer. Disse skal i så fall være forsvarlig festet. Dører skal la seg åpne på vanlig måte, og originale forsterkninger i førerdøren skal beholdes.
- Skjermer og andre karosserideler kan erstattes med lettere materialer, så fremt de er sikkerhetsmessig forsvarlig og fast montert og ikke svekker bilens bærende konstruksjon.
- Ved karosserimodifiseringer som fastmonterte skjermer og frontstykker ol. skal bilens opprinnelige identitet tydelig fremkomme.

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

-
- Såkalt flippfront som vippes fremover er ikke tillatt.
 - Bilens bærende struktur og konstruksjon skal beholdes original.
 - På biler med frittliggende støtfangere kan disse fjernes.
 - På biler hvor støtfangere er en integrert del av karosseriet skal disse beholdes.

2-5 Aerodynamikk

Uoriginale spoilere kan benyttes men vil gi effekttillegg jfr. kalkyleberegningsark. Spoilere tillates ikke å stikke ut over bilens bredde og høyde.

2-6 Lys

Alle biler skal ha følgende lysutstyr montert og i funksjon:

- Bremselys: 2 stk i funksjon når motoren går/tenning påslått. Plassert på tilnærmet original plassering. Høytsittende 3 bremselys er påbudt.
 - Forover: 2 stk. minimum tilsvarende nærlys, plassert tilnærmet original plassering
 - Bakover: 2 stk røde baklys plassert tilnærmet på original plassering
- For- og baklys skal kunne slås på/av ved behov med egen bryter.

Bilens retningsviser og lys skal fungere og kunne betjenes av bilens fører – nødblinskfunksjon opprettholdes.

2-7 Motoreffekt beregninger

Konkurransoeffekt:

Standard motor: Motorens originaleffekt + evt. tillegg - evt. fradrag, basert på kalkyleberegningsark.

Trimmet motor: Motorens estimerte effekt + evt. tillegg - evt. fradrag, basert på kalkyleberegningsark.

Omregningsfaktorer:

1 hk SAE = 0,92 hk DIN

1 kW SAE = 1,25 hk DIN

1 kW DIN = 1,36 hk DIN

Hvis en effektangivelse er åpenbart feil, kan løpsledelse tillemppe en realistisk effekt med evt. annen klasseinndeling som følge.

2-8 Markfrigang

Bilens laveste punkt må være minimum 50 mm fra bakken og må ikke berøre bakken hvis hjulene på den ene siden tappes for luft. Sikkerhetsmessige innretninger som. f.eks bunnpannebeskytter kan være nærmere bakken enn 50 mm.

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

2-9 Motor, definisjon, fratrekk og tillegg

Modifiseringer tillatt, men kan gi effekttillegg, iflg. kalkyleberegning for klasseinndeling

2-9-1 Definisjon motor

Standard motor

Med standard motor menes en fabrikkstandard motor med følgende tillatte modifiseringer:

- Luftfilter samt eksosanlegg og grenrør, er fritt til å modifiseres.
- Inntil 1 mm planslipping av topp.
- Porting av topp og kanaler
- Letting av svinghjul

Trimmet motor

Motorer som trimmes utover reglene for Standard motor ansees som trimmet og medfører tillegg iflg. regneark for klasseinndeling.

2-9-2 Fratrekk og tillegg

Tillegg ved modifisering av standardmotor gis iht. regneark for klasseinndeling.

Fratrekk i effektgrunnlag:

- Ikke differensialbrems: -5%
- Dekkbredde mindre enn grunnbredden: Fratrekk iflg. regneark for klasseinndeling.

Tillegg i effektgrunnlag:

- Dekk bredere enn grunnbredden: tillegg iflg. regneark for klasseinndeling.
- ABS: +5%
- Bakspoiler/vinge (uoriginal): +7,5%

3. Sikkerhetsreglement

Det henvises til gjeldende regelverk NSR § 304 - Tekniske sikkerhetsbestemmelser for rally og hastighetsløp.

3-1 Sikkerhetsbestemmelser

Bil med gyldig vognlisens, min. dekkende sikkerhetsreglementet for Roadsport, anses å oppfylle sikkerhetskravene.

Følgende gjelder:

3-1-1 Bur/veltebøyle: NSR §304

(Alle biler skal ha min. 4 punkts – maksimalt 6 punkt bur bygget etter gjeldene regler fra NBF. Alle biler skal ha min. 1 dørstrever på førersiden.)

Biler med fast ståttak skal ha bøyle med to strever bakover fra bøylen høyeste del. Innfesting gjøres i henhold NSR § 304.11. eller i bilens originale forsterkede selefester. For biler uten fast ståttak kreves en burkonstruksjon bygget etter prinsippene i NSR § 304.11. NBF kan etter skriftlig

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

søknad godkjenne individuelle løsninger. Det kreves at buret gir føreren tilstrekkelig sidebeskyttelse i de tilfeller det originale karroseriet ikke beskytter føreren.

3-2 Belter og stol

Etter gjeldende regler, FIA godkjent stol samt FIA-godkjent minimum 4-punktsbelte med godkjente innfestningspunkter. Obligatorisk med armstroppe i åpen bil.

3-3 Hovedstrømsbryter

Etter gjeldende reglement (NSR §307-A).

Innvendig bryter. Innvendig bryter skal enkelt nås av fører i fastspent stilling. Denne skal slå av all strøm i bilen.

Utvendig bryter. Egen utvendig bryter skal plasseres ved frontrutens nedre hjørne. Denne bryteren skal slå av all strøm i bilen, alternativt kan utvendig bryter være koblet til innvendig bryter og deaktivere denne.

3-4 Batteri

Batteriet skal fortrinnsvis monteres utenfor førerkupeen, sikkert fastmontert for å unngå kortslutning. Ved montering innefor kupeen skal batteriet være dekket med et isolerende og lekkasjefritt materiale.

3-5 Smøresystem og ledninger

Oljetank får ikke monteres utenfor bilens hovedstruktur. Trykksatte ledninger skal ha skruekoblinger av fast type, alternativt rillede koblinger med slangeklemmer og skal være beskyttet mot mekanisk påvirkning. Alle øvrige ledninger for kjølevæske og olje skal dras utenfor førerkupeen. Oljekjølere kan monteres, men må da monteres innenfor bilens hovedstruktur.

3-6 Oljeoppsamler (oil catch tank)

Jfr. NSR §307-J

Biler med åpen veivhusventilasjon skal ha oljeoppsamler:

Motor inntil 2 liters slagvolum: Oljeoppsamler med min. 2 liters kapasitet.

Motor over 2 liters slagvolum: Oljeoppsamler med min 3 liters kapasitet

3-7 Brannvegg

En effektiv brannvegg skal finnes mellom motorrom og førerkupe, og mellom bensintank og førerkupe. (Jfr. NSR §309-9.3)

3-8 Bensintank

Originaltank kan benyttes i original innfesting. Sikkerhetstank etter gjeldende regler kan benyttes og skal i så fall være sikkert og fornuftig plassert innenfor bilens hovedkonstruksjon. Ved plassering innenfor kuperom skal bensintanken ha en effektiv brannvegg mellom tank og førerkupe.

Konkurransereglement BMW Cup racingserie 2010 / 2011

Kunngjort 01.06.2010

3-9 Sikkerhetsutstyr fører

Førere skal fremvise og benytte godkjent sikkerhetsutstyr etter NBFs gjeldende regler. Godkjent hjelm, undertøy (inkl. sokker), kjøredress, hansker og balaklava.
Ref. NSR §304

4 Lisenser

4-1 Vognlisens

NSR § 307 ligger til grunn for alle deltagende biler. Gyldig vognlisens utstedt av NBF. Gateregistrerte biler skal i tillegg fremvise gyldig vognkort. Vognlisens/vognkort skal fremvises ved teknisk kontroll. Bil som ikke kan fremvise gyldig dokumentasjon kan ikke stille til start. Anmerkning fra tidligere konkurranser som noteres i vognlisensen skal utbedres før neste konkurranse. Teknisk kontrollant signerer i vognlisensen at feil har blitt utbedret ved å notere navn, dato og arrangør.

4-2 Personlig lisens

Alle deltakere må fremvise personlig, gyldig hastighetslisens utstedt av NBF. Deltakere skal fremvise gyldig hastighetslisens, førerkort, samt gyldig medlemsbevis i den klubb der lisensen er utstedt. I tillegg skal alltid oppdatert utskrift av kalkylearket for klasseberegning fremvises ved teknisk kontroll.

4-3 Reklamelisens

Det henvises til regelverket i NSR§ 301, ledd 2 og ledd 3.