

### Formål og målsetning

En grunnleggende tanke med klubbbracing er at medlemmene skal få anledning til å konkurrere med hverandre i sikre og trivelige former. Tanken er å holde kostnadene på et så rimelig nivå som mulig. Det legges også vekt på at bilene skal kunne brukes til andre klubbaktiviteter enn hastighetsløp. Reglene vil kontinuerlig tilpasses den pågående produktutvikling hos Porsche samtidig som det tas hensyn til de eldre modellene. Med bakgrunn i den variasjon som finnes i medlemmenes bilpark, alt fra gamle klassikere til moderne "Cup" biler, så kan det aldri bli konkurranse på eksakt like vilkår. Dette reglementet er derfor laget med tanke på å gi deltakerne tilnærmet like konkurransevilkår. Noen eksakt "rettferdighet" er det umulig å oppnå og denne racingklassen er derfor kun egnet for de førere som kan akseptere dette

### Deltakende førere

Samtlige førere skal inneha gyldig førerlisens for hastighetsløp, Alle førere skal være medlem av PCN Racing eller være spesifikt innbudt av PCN Racing.

### Regelkomiteen

Regelkomiteen utnevnes av styret i PCN Racing, og har som oppgave å håndheve de konkurranseregulerende deler av regelverket, herunder regler som gjelder klasseinndeling og tidstillegg ved karosserikontakt. Regelkomiteen vil i eventuelle tvistespørsmål innhente opplysninger fra alle berørte parter og forelegge dommer/jury alle fakta og gi en anbefaling. For å ivareta regelkomiteens upartiskhet har regelkomiteens medlemmer ikke anledning til å delta i konkurranse på PCN Racings arrangementer

### 1. Krav til fører

1.1 Førerutrustning i henhold til NSR § 304.1-7.

### 2. Krav til bil

#### 2.1 Tillatte biler.

Alle biler produsert av Porsche AG får delta i konkurranse. Dispensasjon kan gis dersom gjestefører med annet bilmerke er spesifikt innbudt av PCN Racing. Alle deltakende biler skal være registrert og ha gyldige oblater, untatt biler i klasse 5. Utenlandsregistrerte biler (godkjent av respektive lands myndigheter) tillates å delta med førere fra samme land. Alle deltakende biler må ha gyldig vognlisens, og skal ha utfylt PCN Racings vognbok, denne inneholder alle tekniske opplysninger om vekt, effekt, dekkdimensjoner osv.

#### 2.2 Klasseinndeling.

Klasseinndeling skjer etter nedenstående prinsipp. Med effekt forstås målt motor effekt og med vekt forstås bilens vekt ved målgang, dvs bilens vekt inklusive fører.

Ved beregning av vekt, kan biler uten ABS bremses som standard, redusere ytterligere 50 kg i forhold til følgende inndeling:

#### Klasse 1

For biler med minimum 6,5 kg/hk.

#### Klasse 2

For biler med minimum 5,0 kg/hk.

#### Klasse 3

For biler med minimum 4,0 kg/hk.

#### Klasse 4

For biler med minimum 3,5 kg/hk.

---

## Klasse 5

For biler under 3,5 kg/hk, eller biler som kjøres på slicks, eller biler som ikke er registrert hos Statens Vegvesen

Grensene gjelder uten avrundning. Dersom en bil har 200 hk og veier 1298 kg, så blir vekt/effekt forholdet 6,49 kg/hk, hvilket innebærer at bilen ikke klarer grensen for klasse 3 som er 6,5 kg/hk. Biler som opprinnelig tilhører klasse 2 eller 3, men har blitt modifisert slik at de ikke lenger klasser inn i sin opprinnelige klasse, tillates og delta i en høyere klasse under forutsetning av at den oppfyller kravene som gjelder for denne klassen. Klasseinndeling fastsettes av løpsledelsen eller regelkomiteen og kan ikke appelleres.

## 3. Sikkerhetsbestemmelser

### 3.1 Sikkerhetsseleer.

I henhold til NSR § 304.8. Det er tillatt å lage hull i setet for beltet. Armstropper er obligatoriske for åpne biler.

### 3.2 Førerstol/nakkestøtte.

Stol skal være av konkurransetype med fast rygg og integrert hodestøtte. Dog behøver ikke FIA's aldersgrense å oppfylles.

### 3.3 Batteri.

Batteriet skal være godt festet. Batteripolene skal være tildekket for å forhindre kortslutning. Dersom batteriet er plassert i kupeen, må det dekket med et isolerende og lekkasjefritt materiale.

### 3.4 Hovedstrømbryter.

I henhold til NSR § 307 A.

### 3.5 Tauekroker.

I henhold til NSR § 307 P.

### 3.6 Speiler.

Obligatorisk i henhold til kjøretøyforskriftene.

### 3.7 Beskyttelsesbur.

Biler med fast ståltak skal ha bøyler med to strever bakover fra bøylens høyeste del. Innfesting gjøres i henhold NSR § 304.11. eller i bilens originale forsterkede selefester. For biler uten fast ståltak kreves en burkonstruksjon bygget etter prinsippene i NSR § 304.11. NBF kan etter skriftlig søknad godkjenne individuelle løsninger. Det kreves at buret gir føreren tilstrekkelig sidebeskyttelse i de tilfeller det originale karosseriet ikke beskytter føreren.

### 3.8 Bremseser.

2 krets bremsesystem, fritt mhp. type og fabrikat.

### 3.9 Felger.

Skal være godkjent av Statens trafikkstasjoner, ellers fritt.

### 3.10 Dekk.

Samtlige deltakere i klasse 1 til 4 skal benytte **det til enhver tid av klubben bestemte enhetsdekk**. Mønsterdybde før start i forhold til gjeldende krav i kjøretøyforskriftene (Pt 1,6 mm). Deltakere i klasse 5 **skal også benytte det til enhver tid av klubben bestemte enhetsdekk**. Deltakere kan møte til konkurranse medbringende maks 6 stk. dekk og kan ikke benytte andre/flere dekk enn de medbrakte i løpet av konkurransen. Dekkene skal merkes v/teknisk kontroll.

### 3.11 Karosseri.

Spoilere, støtfangere, dører, lokk og skjermer kan være i annet material enn det originale, dersom bærende konstruksjoner ikke påvirkes. Sideruter og bakrute kan byttes mot plastruter.

### 3.12 Vinger og spoilere.

Vinger og spoilere kan ikke være justerbare fra førerplass under kjøring. Vinger og spoilere får ikke gå utover karosseriets yttermål. Vinger kan således ikke være høyere enn takets høyeste punkt (antenner og luftinntak regnes ikke inn i takets høyde). Vinger kan heller ikke stikke ut over karosseriets bakerste eller forreste punkt eller være bredere enn bredeste mål (speiler og antenner regnes ikke inn i bilens bredde).

### 3.13 Drivstoff.

Kun bensin med maksimalt 99 oktan som finnes å få kjøpt fra regulære bensinpumper på vanlige bensinstasjoner kan benyttes. Ingen bensintilsetninger er tillatt, unntatt blyerstatning. Løpsledelse eller regelkomiteen kan når som helst foreta kontroll av drivstoff. Biodrivstoffet E 85 kan benyttes, men kun etter meddelelse til regelkomitee.

### 3.14 Støykrav.

Deltakende biler får ikke støye mer enn det som tillates av den aktuelle banens reglement. Dog ikke mer enn 100 dBA målt i henhold til NSR § 303.

### 3.15 Brannslukker.

Brannslukkere anbefales. Dersom brannslukkere monteres skal disse være i henhold til NSR § 304.10.

### 3.16 Oljeoppsamler.

I henhold til NSR § 307 J.

### 3.17 Øvrig.

Videre skal bilen være hel og eventuelle skader være reparert innen hver løpshelg. Dersom deltakeren har tungtveiende grunn for å ikke reparere bilen før neste konkurranse, kan det søkes om dispensasjon fra regelkomiteen. Deltakere skal holde bilen så hel og pen som mulig. Dersom konkurranse kjøres på samme dag som Porsche Club Norge har kjøretrening, er det ikke tillatt for den deltakende å også delta på klubbens kjøretrening.

## 4. Tekniske bestemmelser

### 4.1 Påmelding til serien og måling av vekt/effekt

Før en deltaker deltar i sitt første race, anbefales en effekttest om deltaker er usikker på bilens effekt. Resultatet av en slik test vil kun være veiledende for regelkomiteen som vil fatte sitt vedtak om ~~en~~ **vedrørende** klasse basert i hovedsak på opplysninger gitt i vognbok. Vognbok skal være utfylt og levert regelkomiteen i god tid før første løp. Modifiseringer utover originalt, skal noteres og oppdateringer i løpet av sesongen skal innmeldes for regelkomiteen. Regelkomiteen vil når som helst kunne flytte en bil fra en klasse til en annen, hvis det anses nødvendig.

### 4.2 Poengberegning

Poengberegning skjer separat for klasse 1,2 og 3 etter følgende skala: 15-12-10-8-7-6-5-4-3-2-1-1 osv. Samtlige startende får altså poeng. Som startende regnes deltakere som har passert start/mållinjen etter at startsignal er gitt. I tillegg tildeles 1 poeng for raskeste rundetid ved tidstrening i hver klasse og 1 poeng for raskeste rundetid i konkurransen for hver klasse. Alle sesongens race er med ved poengberegningen.

### 4.3 Tidstillegg ved karosserikontakt

All form for karosserikontakt mellom deltakerne straffes med 20 sek. tidstillegg. Denne straffen tildeles samtlige involverte uansett skyldspørsmål. Skjer karosserikontakt under offisiell tidstrening, legges 20 sek. til beste kvalifiseringsrunde, og denne regnes som kvalifiseringstid. Også her får alle involverte parter tillegget. Tillegget gjelder pr. "incident". Hvis f. eks bil A bulker med bil B og C i samme situasjon, får man bare ett tillegg pr bil. Skjer derimot sammenstøt ved flere ulike tilfeller under racet, adderes tilleggene.

### 4.4 Førermøte og parc fermè.

Førermøte avholdes før konkurranse/tidstrening og etter konkurranse da også premieutdeling avholdes. Førermøte er obligatorisk for alle deltakere. Etter målgang i konkurransen er det obligatorisk 15 min. parc fermè på anvist sted.

### 4.5 Startmetode

I løpet av sesongen vil startmetoder kunne alternere mellom rullende og stående start. Hvilken metode som skal anvendes, angis i innbydelsen til løpet og i løpets tilleggsregler. Om løpsledelsen finner det nødvendig, kan startmetode endres.

### 4.6 Startoppstilling

Beste rundetid i tidskvalifiseringen gir beste startspor osv. Beste rundetid i race 1, gir beste startspor i race 2 osv.

#### 4.7 Reklame

I henhold til paragraf 65 og 301, ledd 2 og 3, i NSR.

Deltakerne skal montere reklame som bestemt av løpsledelsen. Om ikke bestemmelsene blir fulgt, skal kr. 500.- betales pr. uteblitt sponsornavn til klubben.

#### 4.8 Påmelding til konkurranse og regler for fri trening

Påmelding til konkurranse gjøres ved at startavgiften innbetales til PCN Racing sin førerforening.

Prisen vil til enhver tid være avhengig av hva førerforeningen og NBF blir enig om.

#### 4.9 Deltagergrense

I tilfelle antall anmeldte deltakere overstiger banekapasiteten, vil tidspunkt for påmelding være avgjørende for hvem som får delta.

#### 4.10 Kontroll

Deltaker må vite at bilen kan bli plukket ut for teknisk kontroll, f.eks. effektmåling. Denne kontrollen kan utføres på banen eller et annet sted. Det kan innebære at deltaker blir nødt til å levere fra seg bilen for en tid. Deltaker bærer selv risikoen for bilen under en evt. transport og kontroll. Er bilen i overensstemmelse med regelverket, står klubben for kostnadene, ellers svarer deltaker selv for kostnadene.

#### 4.11 Regeltolkning

Regelkomiteen har rett til, etter innkommet søknad, å gi dispensasjon fra ovennevnte reglement, dog ikke vedrørende saker som angår sikkerhetsbestemmelsene. Det forbeholdes løpsleder og/eller regelkomite fortrinnsrett i å tolke meningen med regelspørsmål. Dispensasjonssøknaden skal være skriftlig, og sendes til regelkomiteen. For å sikre at søknaden vil bli behandlet i tide, må den være regelkomiteen i hende senest 8 dager før løpshelga.

## 944 CUP

### TEKNISK REGLEMENT

#### **Formål og målsetning:**

Klassen skal ha som målsetting å fremme interesse for racing i PCN, og gi ett tilbud som har en trygg, morsom og rimelig inngangsbillett for klubbens medlemmer, samt gi førere med erfaring mulighet til å konkurrere på likt grunnlag.

#### **Dette reglementet beskriver kun de regler som er spesifikke for 944 CUP, i tillegg skal PCN-R reglement også følges!**

#### **1. Tillatte biler:**

1976-85 924. 2,0ltr 8v. 125 hk  
1985-87 924S. 2,5ltr 8v. 150 hk  
1988 924S. 2,5ltr 8v. 160 hk  
1982-84 944. 2,5ltr 8v. 163 hk  
1985-87 944. 2,5ltr 8v. 163 hk  
1988 944. 2,5ltr 8v. 160 hk

#### **2. Krav til bil:**

~~Klassen er åpen for biler med og uten skilt.~~ Bilen må ha gyldig vognlisens og dermed følge alle sikkerhetskrav som NBF stiller.

### **3. Vekt:**

944 serie 1 og 2 skal ved målgang veie minimum 1200 kg inkl fører. Dette gir vekt/effekt forhold på 7,36 som skal gjelde for beregning av følgende biler:

924- 125 hk, minimumsvekt ved målgang inkl fører 920 kg.

924s- 150 hk, minimumsvekt ved målgang inkl fører 1104 kg.

924s- 160 hk, minimumsvekt ved målgang inkl fører 1178 kg.

### **4. Understell:**

Standard understell men med fritt valg av demperstype (ikke coilover), stabilisatorstag og foringer. Hjulvinkler er fritt. Ingen del av bilen skal være lavere enn 7,5 cm over bakken. Det skal kunne rulles et 75 mm rør fritt under bilen inkl fører.

### **5. Bremses:**

Standard bremseskiver og kalipere. Bremseklosser er fritt.

### **6. Motor og gir:**

Standard motor uten noen form for endringer og modifikasjoner! Luftfilter er fritt men må beholdes på original plass. Standard eksosanlegg. Standard girkasse uten noen form for endringer og modifikasjoner. Det skal være standard åpen differensial.

Biler som mistenkes høyere effekt skal kunne ~~effektmåles i regi av testkjøres av 1-3 erfarne personer utnevnt av styret i PCN-R.~~ Hvis det er merkbart mer effekt vil bilen bli utelukket.

### **7. Karosseri:**

Standard karosseri uten noen form for aerodynamiske anordninger, original spoiler på bakluken er lov. Om deler skal erstattes er materialet fritt bare formen er identisk som original. Dette fordi komposittmaterialer er mer tilgjengelig og rimeligere om uhellet er ute. Totalvekten må likevel overholdes.

### **8. Glass:**

Frontruten skal være av glass i original utførelse. Sideruter samt bakrute kan være av lexan med minimum tykkelse på 3 mm. Totalvekten skal dog overholdes!

### **9. Dekk:**

Maks dimensjon er 225 mm bredde og 16 tommer diameter. Det skal være enhetsdekk av typen R-dekk. Fabrikat offentliggjøres på PCN-R sine nettsider i god tid før hver sesong. Det er kun tillatt med 2 sett dekk i løpet av en sesong. Alle dekk skal være merket ved første gangs bruk.

Det er fritt dekkvalg på trening, men merkede dekk skal brukes i alle kvalifiseringer og løp.

Ved bruk av umerkede dekk under kvalifisering og løp utelukkes bilen fra gjeldende kvalifiseringer eller løp.

### **10. Væsker:**

Bensin med maks 99 oktan er tillatt. Alle oljer er fritt, men det anbefales racingtyper. Samme med bremsevæske av typen racing med god varmekapasitet.

### **11. Stol:**

Det anbefales bruk av racingstol med god sidestøtte, men ikke krav. Stolen må være laget for minimum 4 punkt belte.

Ellers i.h.t NSR/ISR

### **12. Bur:**

Det er krav til minimum halvbur. Sidestrever på førerside anbefales. Helbur er tillatt og anbefales!

Ellers i.h.t NSR/ISR

---

**13. Sikkerhetsbelte:**

Det er krav til 4 punkt FIA godkjent belte yngre enn 5 år. 6 punkt anbefales.  
Ellers i.h.t NSR/ISR

**14. Første gangs løpshelg for en bil:**

Til første løpshelg hvor bilen skal starte, kreves det at alle slangekoblinger og slangeklemmer til olje, vann og bremsevæske er nye. Alle slanger anbefales byttet siden gamle slanger ved hard belastning på bane kan sprekke eller gå i stykker. Det anbefales en enkel catch-tank til veivhusventilasjon. Dette sjekkes på første løpshelg, alternativt kan en NBF-godkjent/PCN-R oppnevnt kontrollant sjekke bilen i forkant.

**15. Vekt-tillegg på uoriginalt utstyr:**

Ved bruk av differensialsperrer tillegges det 50 kg til totalvekten.

Ved bruk av uoriginal eksos tillegges det 25 kg til totalvekten, tiltrer ved overstigelse av 5 db høyere enn standard eksos.

Ved bruk av sportseksos tillegges det 50 kg til totalvekten, tiltrer ved overstigelse av 10 db høyere enn standard eksos. Eller påvist/bevist sportstype.

Godkjent støymåler skal brukes. ~~alternativt kalibreres støymåleren mot et antall biler med standard eksos.~~

**16. Startprosedyre:**

Under en løpshelg kjøres det normalt en kvalifisering og to løp. Startrekkefølgen i første løp avgjøres etter tider satt under kvalifiseringen, beste tid har pole osv.

I løp 2 snus startrekkefølgen på de 6 beste etter plassering ved målgang i løp 1, fra og med 7 spor og ut gjelder beste tid.

**17. Vinner tillegg:**

1, 2 og 3 plassen totalt etter endt sesong gis et vekttillegg på hhv. 30, 20 og 10 kg til neste sesong.