
Generelt om BMW Cup

1.1 Formål og målsetning.

BMW Cup er egen racing serie for biler produsert av BMW (Bayerische Motoren Werke AG), og organiseres som undergruppe av BMWCCN (BMW Car Club Norway)

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 klassens 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.

Det er derfor en del begrensninger når det gjelder ombygging og forsterkning av bilens konstruksjon for å holde kostnadene nede.

Klasse -organisasjonen 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.

1.2 Styret

Serien organiseres av ett eget styre på minimum 5 medlemmer. Styret velges for et 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.

1.3 Styrets Sammensetning

For sesongen 2017 består styret av:

Formann : Thor Nerbråten

Vise-formann : Trond Selte

Kasserer: Karl–Magnus Felumb / Thor Nerbråten

Styremedlemmer: Terje Knutsen, Oddvar Dreyer, Gisle Fagerholt

Teknisk personale: Thorbjørn Renhusløyken

Sekretær : Sven Lindquist

2 Hvem kan delta i BMW Cup og hvilke biler er tillatt

2.1 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 klubb tilsluttet NBF, og til enhver tid ha gyldig hastighetslisens utstedt av NBF.

Team med to sjåfører 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.

2.2 Tillatte biler

Alle produksjonsmodeller* av fabrikat BMW, motor skal være produsert av BMW, med utgangspunkt i en standardmotor produsert av BMW AG
Bilmodellen skal være minst 15 år gammel. Dette betyr at for eksempel en E46 produsert i 2004, men som ble levert første gang i 2001 vil bli tillatt. Motor og gir er fritt med hensyn til alder. 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 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 deltakende biler før deltakelse i BMW Cup.

Styret forbeholder seg retten til å godkjenne/avslå alle søknader om deltakelse.

Styret kan gi dispensasjoner mht regelverket

Styret kan etter søknad tillate biler nyere enn 15 år

Styrets beslutning er endelig.

Åpen klasse: Kjører utenom klasse 1-3 med egen poengfordeling, men stiller til start i samme heat.

Her vil biler som oppfyller sikkerhetskrav, men som ikke går innenfor regelverk i klasse 1-3 klasser inn.

Rene BMW racebiler, replikaer (bla rørramme bygg) av BMW bilmodeller osv er tillatt.

Ingen aldersbegrensning på bil.

Motor og gir trenger ikke være BMW.

Formelbiler ikke tillatt.

2.3 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.

2.4 Klasseinndeling

Klassene er nummerert med 1, 2 og 3 og bygger på bilens forhold mellom vekt og effekt.

Hvilken klasse bilen tilhører beregnes ved å dividere bilens vekt med beregnet effekt.

Klasse 1: 2,50 - 4,74kg/hk

Klasse 2: 4,75 – 6,99 kg/hk

Klasse 3: 7,0 kg/hk og oppover

Åpen klasse: Fritt effekt og vektforhold

Det benyttes i tillegg ett klasseskjema for utregning korrekt konkurranseeffekt.

2.5 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.

Ved færre enn 3 startende i en klasse brukes følgende poengberegning:

Løp med 2 startende: 1. plass: 8 poeng, 2. plass: 6 poeng

Løp med 1 startende: 1. plass: 6 poeng

Klassevinner er fører/team med flest poeng ved sesongens slutt. Ved likt antall poeng er det fører team med best plassering i siste løp som er vinner.

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

Åpen klasse: Egen poengfordeling, kan ikke bli sammenlagtvinner i cupen totalt.

2.6 Sponsorer

Serien kan ha egne hovedsponsorer.

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.

3 Teknisk reglement

3.1 Drivstoff

Vanlig handels pumpebensin med maks oktantall 99. Oktanforhøyende tilsetning er tillatt.

E85 og racefuel medfører tillegg i klasseberegningsskjemaet.

3.2 Dekk

Det skal benyttes E-merkede gategodkjente dekk. Dekkene skal ved start av trening ha et minimum mønsterdybde på 1,6 millimeter. Se vedlagte liste

Åpen klasse: Fritt

3.3 Støy/eksosanlegg

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

Det kan i enkelte tilfeller gis dispensasjon fra kravet i «Teknisk reglement for hastighetsløp» §307 pkt. B, om at eksosrøret må munne ut bak bakhjulene.

Kravet ved en slik dispensasjon vil alltid være at munningen(e) skal være nærmere bakhjul enn forhjul samt være montert min. 10cm over bakken. En evt. søknad om en slik dispensasjon må skje skriftlig til styret.

3.4 Modifiseringer

3.4.1 Radiator

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

Åpen klasse: Fritt type og plassering

3.4.2 Bremses

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

Åpen klasse: Minimum 2 krets system, ellers fritt.

Bremses må være tilpasset bilens motoreffekt

3.4.3 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.

Åpen klasse: Fritt

3.4.4 Drivverk

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

Åpne klasse: Fritt.

3.4.5 Felg

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

3.4.6 Dekk

Se punkt 3.2. Gategodkjente dekk. Må ved start av trening og løp ha en minimum mønsterdybde på 1,6mm. Se liste over godkjente dekk

3.4.7 Modifiseringer karosseri

For å redusere bilens vekt 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.

Panser og koffertlokk/bakluke må kunne åpnes fra utsiden, og sikres med ekstra låser hvis de er montert slik at de kan åpne seg av fartsvinden.

Fronhengslete panser kan ha utvendig utløser.

Ved karosserimodifiseringer som fastmonterte skjermer og frontstykker og lignende så skal bilens opprinnelige identitet tydelig fremkomme.

Såkalt flippfront som vippes fremover er ikke tillatt.

Bilens bærende struktur og konstruksjon skal beholdes original.

Bilens reservehjuls brønn kan fjernes eller erstattes med lettere materiale.

På biler med frittliggende støtfangere kan disse fjernes.

På biler hvor støtfangere er en integrert del av karosseriet skal disse beholdes.

Åpen klasse: I utgangspunktet fritt så lenge sikkerhet er ivaretatt. I tvilstilfeller vil styret ta en endelig beslutning.

3.5 Aerodynamikk

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

3.6 Lys

Alle biler skal ha følgende lysutstyr montert og i funksjon:

Bremselys: 2 stykk i funksjon når motoren går/tenning påslått. Plassert på tilnærmet original plassering.

Høytsittende 3. bremselys er påbudt

Forover: 2 stk. minimum tilsvarende nærllys, plassert til nærmet 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 lys skal fungere og kunne betjenes av bilens fører

3.7 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.

3.8 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.

3.9 Motor, definisjon, fratrekk og tillegg

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

3.9.1 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 er tillatt. Porting av topp og kanaler er tillatt. Letting av svinghjul er tillatt.

Trimmet motor

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

3.9.2 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%

Drivstoff E-85 og Racefuel gir tillegg i henhold til regneark

Dieselmotor med 1 standard turbo + 40 % (må godkjennes av styret)

Dieselmotor trimmet kalkuleres av styret inntil klasseskjema foreligger.

4 Sikkerhetsreglement

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

4.1 Sikkerhetsbestemmelser

Bil med gyldig vognlisens, min. dekkende sikkerhetsreglementet for NSR § 304. Reglement for Roadsport kan godkjennes av styret, anses å oppfylle sikkerhetskravene. Følgende gjelder:

4.1.1 Bur/veltebøyle: NSR §304

Alle biler skal ha min. 6 punkts –veltebøyle/bur bygget etter gjeldene regler fra NBF. Alle biler skal ha min. 1 dørstrever på førersiden.

4.2 Belter og stol

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

FIA's aldersgrense på stol kreves ikke oppfylt.

4.3 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.

4.4 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.

4.5 Smøresystem og ledninger

Oljetank får ikke monteres utenfor bilens hovedstruktur. Trykksatte ledninger skal ha skruelokabler 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. Oljekjøler kan monteres, men må da monteres innenfor bilens hovedstruktur.

Ettermontert tørrsumpsmøring er tillatt i klasse 1 og Åpen klasse. Tørrsumptank skal monteres innenfor bilens strukturelle oppbygning men ikke i kupè.

Oljeslanger skal være av god kvalitet og festes med god klaring til bevegelige deler, av hensyn til oljesøl. Slangene kan gå igjennom kupèen, men skjøter skal ikke forekomme innenfor branncellen.

4.6 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

4.7 Brannvegg

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

4.8 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.

4.9 Panserlås Bagasjeromslokk

Panser og bagasjerom må kunne åpnes fra utsiden.

4.10 Sikkerhetsutstyr fører

Førere skal fremvise og benytte godkjent sikkerhetsutstyr iht. «Tekniske sikkerhetsbestemmelser for rally og hastighetsløp» §304. i Bilsportboken.

Godkjent hjelm, undertøy (inkl. sokker), kjøredress, hansker og balaklava. FHR (Frontal Headresistant System) er påbudt. Sikkerhetssystemet må ha godkjenning iht.gjeldende krav fra NBF/FIA

5 Lisenser

5.1 Vognlisens

"Bestemmelser om vognlisens for biler i rally og hastighetsløp" §300 i Bilsportboken ligger til grunn for alle deltagende biler. Gyldig vognlisens utstedt av NBF samt 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 vognboken, skal utbedres før neste konkurranse. Teknisk kontrollant signerer i vognlisensen at feil har blitt utbedret ved å notere navn, dato og arrangør.

I tillegg skal alltid oppdatert utskrift av klasseberegningsskjemaet være satt opp i venstre siderute bak slik at dette er synlig ved teknisk kontroll.

5.2 Personlig lisens

Alle deltakere må fremvise personlig, gyldig hastighetslisens utstedt av NBF, gyldig førerkort, samt gyldig medlemsbevis i den klubb der lisensen er utstedt

5.3 Reklamelisens

Har man private sponsorer kreves gyldig reklamelisens utstedt av NBF. En anmelder har anledning til å ha reklame på sin bil under deltakelse i hastighetsløp såfremt det er løst reklamelisens, og såfremt reklamen er iht. "Bestemmelser om reklame på biler i rally og hastighetsløp" §301 pkt. 2 i Bilsportboken.

Vedlegg 1

Liste over godkjente R-dekk:

Limes inn her!