

## Specificaties voor stockcar Formule 2.

### 1. De definitie.

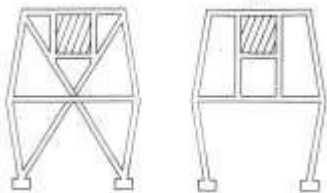
Een formule 2 stockcar moet een 1 persoons, met open wielen, motorblok voor en een "symmetrisch" uitzijnde auto zijn. Het midden tussen de chassis balken (van bovenaf bekeken) zal als de centrale lijn van de wagen worden beschouwd. De motor, versnellingsbak, stoel en achteras moeten op deze centrale lijn van de wagen geplaatst zijn binnen de hieronder gegeven toleranties. Wanneer het chassis waterpas op een ondergrond staat en van de voor of achterkant wordt gekeken dan moeten de chassis bodem, chassis balken, bumpers, zijbumpers en dakplaat allemaal in het zelfde horizontale vlak liggen. De chassis balken en onderrek moeten aan beide zijden van de wagen even diep zijn. De motor en stoel moeten onder een hoek van 90 graden omhoog ten opzichte van dit geheel zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de coureur om ten alle tijden aan deze regels te voldoen.

### 2. type en constructie.

Alle auto's moeten over een stalen chassis of een gelaste constructie beschikken. Hardsolderen aan het chassis of de rolkooi is verboden.

De chassisbalken moeten gemaakt zijn van koker van 3 mm wanddikte en minimaal 40 x 40 mm en maximaal 70 x 70 mm breed zijn.

Het chassis moet beschikken over een integrale rolkooi die vastgelast is op de hoofdbalken. Deze kooi moet bestaan uit minimaal 2 rolbars: 1 over het voorraam en 1 over het hoofd van de rijder, en boven aan elkaar vast gelast zijn door 2 lengte buizen. De verticale hoofd- en lengtebuizen, samen met de rolbar over het scherm moeten gemaakt zijn van 30 x 30 mm kokerprofiel of van 30 mm buis met een minimum van 3 mm wanddikte. De rest van de rolkooi moet gemaakt zijn van 25x25mm kokerprofiel of 25mm ronde buis met 2,5 mm wanddikte en moet bestaan uit zijbalken die vast gelast zijn aan de kooi op ongeveer ellebooghoogte en lopen van de voorste naar de achterste balk. Deze balken moeten minimaal 750 mm uit elkaar zitten bij de rijders stoel en moet vastzitten aan de chassisbalken door middel van 2 verticale buizen van 25 x 2,5 mm dikte die aan beide kanten zijn vast gelast en op evenredig afstand van de voor- en achterbalken geplaatst zijn. Verder is het van belang dat het stuur binnen de voorste rolkooi balken geplaatst is en dat er een opening is van 100 mm tussen de rijder's benen en de stuursteun dwarsbalk wanneer men in de rijdende positie zit. Een stalen plaat van minimaal 3 mm dikte die het hele dak bedekt moet aan de bovenkant van de rolkooi aan alle 4 kanten vast gelast zijn. Deze plaat mag niet doorboord of op enige andere manier lichter gemaakt zijn met uitzondering van het vastmaken van de spoiler of superstar lichten.



Er moet een gat van tenminste 6mm diameter in de chassisbalk en in de dakplaat geboord zijn zodat de keurmeester de dikte van het materiaal kan bepalen.

Carrosseriebeplating. Alle rolkooien moeten aan beide kanten bekleed zijn met metalen panelen, met uitzondering van een opening aan beide kanten voor het in en uitstappen van de rijder en een opening aan de achterkant zodat de keurmeester toegang heeft tot het binnenwerk.

Het achterpaneel van de auto moet bedekt zijn met een 2mm dikke plaat die aan alle zijden is vast gelast en het is sterk aanbevolen dat de linkerkant van de auto bedekt wordt met een 2 mm dikke plaat die aan alle kanten is gelast. De motorkappen moeten vervaardigd zijn van metaal en het hele motorgedeelte afdekken en moeten goed vast zitten.

Het is niet toegestaan om het 2 mm dikke achterpaneel van de auto te doorboren of op enig andere wijze lichter te maken.

Ballast. Er mogen geen massieve stalen staven en/of platen die dikker zijn dan 6 mm gebruikt worden voor het vervaardigen van het chassis, bumpers of zijrekken die gebruikt kunnen worden als ballast. Het stapelen van metalen platen in het zijrek geconstrueerd als ballast is toegestaan. Een enkele plaat van 6 mm is toegestaan als bescherming van de brandstof tank en accu.

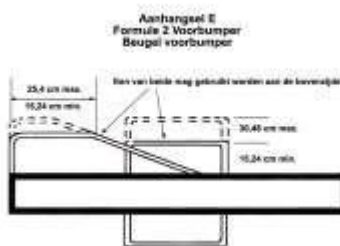
### 3. Het gewicht van de auto.

Alle auto's moeten in raceconditie tussen de 625 kg en de 685 kg wegen.

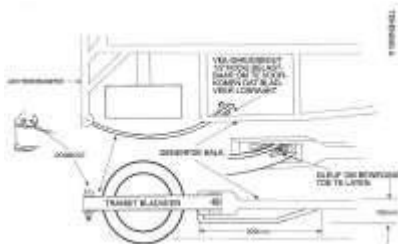
Auto's moeten op de weegschaal compleet afgevuld met olie, water, accu en benzine. Een auto die voor het eerst gewogen wordt in het seizoen mag racen als de auto 5 kg over of onder het toegestane gewicht is, maar in alle andere gevallen mogen auto's die buiten deze marge vallen niet eerder weer racen dan wanneer ze het correcte gewicht hebben. Auto's mogen aangepast worden en herwogen worden op de dag zelf, in geval van afkeur van de keurmeester. Auto's mogen niet bijgetankt worden wanneer er een steekproef voor wegen is na een race. Auto's die op gravel of modder rijden mogen het overtollige gravel of modder van de auto verwijderen, onder supervisie, en herwogen worden als de auto buiten de toegestane marge valt tijdens de eerste weging. Vastgeschroefde ballast mag niet worden gebruikt.

### 4. Bumpers en bepantsering.

De voor- en achterbumpers moeten gemaakt zijn van staal en een oppervlak van 100 mm hoog en maximaal 30 mm dikte. Aan de buitenkant mogen beide bumpers van de auto uitsteken tot aan de buitenkant van de band. Aan de linkerkant van de auto mogen de bumpers tot het midden van de band +/- 25 mm uitsteken. De bumpers moeten 400 mm van de grond tot de hartlijn zijn, en over een gladde uiteinden beschikken. De voorbumper moet minder dan 250 mm van de voorbanden af zitten en de achterbumper minder dan 300 mm van de achterbanden. Beugels zoals te zien in tekening E moeten aan de voorbumper zijn vastgelast met steunbalkjes naar het chassis op de lagere beugel zodat voorkomen wordt dat men over andere auto's heen rijdt.



Zijbumpers moeten vastgemaakt zijn aan beide kanten van de auto en moeten op dezelfde hoogte als de bumpers zitten. - Zijbumpers. Zijbumpers mogen niet meer dan 2" (50mm) buiten het wiel steken, op droog weer banden aan beide zijden waardoor de maximum breedte van de wagen op 72" (1829mm) komt waarbij de wielbeschermer niet is mee gerekend. De diepte van de zijbumpers moeten minimaal 100 mm zijn over een lengte van 500 mm gemeten vanaf het meest achterste gedeelte naar voren.



Een stalen wielbeschermer, die een gelijksoortige afmeting heeft als een Transit of Escort bladveer moet aan de buitenkant van de auto worden bevestigd zoals te zien in tekening A, De buitenkant achterbumper mag maximaal 50mm voorbij het achterwiel steken om de beschermende bladveer te monteren.

De bladveer moet aan beide kanten vastgebout zijn om te voorkomen dat een gebroken bladveer losraakt van de auto. Een soortgelijke beschermende bladveer mag aan de linkerkant gebruikt worden.

Bumpers die aan de auto vastgebout zijn moeten een secundaire bevestiging hebben om te voorkomen dat de bumper van de auto losraakt als de bouten afbreken. Dit moet gebeuren door middel van ten minste twee 8 mm diameter kettingen welke om het chassis gewikkeld moeten worden.

## 5. De veiligheidsgordel.

Een nylon quick release gordel is verplicht en moet minimaal bestaan uit twee afzonderlijke schoudergordels, twee afzonderlijke middelgordels en een subgordel en moet op het chassis vastgemaakt zijn met bouten van minimaal 8 mm hoogwaardig staal. Het is heel belangrijk dat de schoudergordels onder schouderhoogte worden vastgezet zoals te zien in het onderstaande tekening. Alle verankeringspunten moeten op een voor de keurmeester bereikbare plaats zitten. De veiligheidsgordel moet ten allen tijde tijdens het racen of oefenen gedragen worden.



## 6. De motor.

Apparatuur die gebruikt kan worden om motordata in op te slaan om zo de prestaties te verbeteren is verboden. Elke motor van het type push-rod of side-valve van Engelse fabrikant tot een originele inhoud van 1300cc mag gebruikt worden. Hiervoor zijn de volgende regels:

De Ford 1100cc motor mag geboord worden tot 85mm plus 0.30"

De Ford 1200cc motor mag geboord worden voor het toestaan van Lotus Twin Cam zuigers van standaard type (.0625" over de originele maat)

De Ford 1300cc mag geboord worden tot .060" boven de originele maat van de fabrikant.

Turbo of brandstof injectie is niet toegestaan.

De cilinderkop en motor moeten van het zelfde fabrikaat zijn.

De originele slag van de motor mag niet verandert worden.

Alle motoren moeten van het type voor 1975 zijn.

Ford 1500-1600 zijn niet toegestaan.

De centrale lijn van de motor moet de centrale lijn zijn van de krukas gemeten vanaf de bout die de pulley vastzet, en de chassisbalken moeten op evenredige afstand tussen de wielen liggen met de motor in het midden van het chassis bevestigd met een tolerantie van 25 mm aan beide zijden.

Motoren moeten zijn uitgerust met een opvangtank van minimaal 1 liter welke is aangesloten op de motor ontluchting.

Er moet een conventionele bobine en verdeler gebruikt worden zonder extra elektronische voordeel systemen als vlieg wiel opneem systemen.

De volgende motoren mogen als alternatief gebruikt worden:

### De specificaties voor een Ford 2 liter motor:

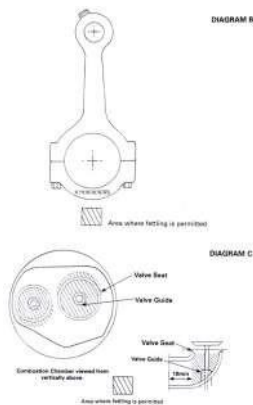
1) Er moet een Ford 2 liter SOHC NE motor gebruikt worden. Deze heeft een standaard boring van 90,84 mm en slag van 76,95 mm.

2) Alleen als het anders staat aangegeven moeten alle onderdelen behoren tot de standaard Ford 2 liter SOHC NE motor. Alle onderdelen moeten geplaatst zijn zoals in de originele motor en alleen productieverschillen zijn toegestaan. Het veranderen, toevoegen of weglaten van enig ander materiaal van de verbrandingskamer en in-/en uitlaat kanalen is niet toegestaan met uitzondering van de specificaties hieronder. De motor mag aan de binnen- en buitenkant geverfd zijn behalve de hiervoor genoemde onderdelen, en de verf aan de binnenkant mag niet het oppervlak van mat tot glad maken.

3) Motorblokken: de blokken mogen opgeboord worden om ze geschikt te maken voor 1 mm overmaat zuigers of verbust worden tot 90,84 mm en opgeboord worden tot 1 mm overmaat. Hoofdlagerhuizen mogen in lijn geboord zijn. De blokken mogen afgevlakt worden maar de zuigers mogen niet boven het blok uitsteken op het bovenste dode punt. Oliekeerringen en vriespluggen mogen vastgemaakt zijn met behulp van stifftabs of iets dergelijks.

4) De krukas: een standaardkrukas moet gebruikt worden. Plaatselijk bewerken is toegestaan. Borstelen, staalstralen is toegestaan maar polijsten niet. Het gewicht van de krukas moet minimaal 12,7 kg zijn. Het is niet toegestaan om de nummers van de lagers te veranderen of lagers te gebruiken met minder dan de minimale breedte. Overmaat en ondermaat lagers van standaard makelaardij of van zwaar materiaal zijn wel toegestaan. Kruisgeboorde krukassen zijn niet toegestaan.

5) Drijfstangen: Plaatselijk bewerken is alleen toegestaan om balans te verkrijgen en mag alleen in de lagerkap van de drijfstang. Het gewicht bij de zuigerpen mag verwijderd worden. Extra sterke drijfstangbouten mogen gebruikt worden (zie diagram B). Plaatselijk bewerken is toegestaan. Borstelen, staalstralen is toegestaan maar polijsten niet.



6) De zuigers: De zuigers moeten van een Ford productietype zijn ( maar geen Powermax of gesmede ) en onaangepast alleen gebalanceerd zoals hiervoor aangegeven. Al de drie ringen moeten passend zijn en van standaardmakelaardij. Om balans te verkrijgen mag er materiaal verwijderd worden aan de gehele binnenkant van de zuiger. Om het slijpen van het cilinderblok mogelijk te maken mogen de zuigertoppen bewerkt worden en moet tenminste 1 zuiger zijn originele fabriekskenmerken nog hebben.

7) De cilinderkop: de cilinderkoppen mogen afgevlakt worden. In- en uitlaatkanalen en kamers moeten van originele Ford gietwerk zijn. Er mag geen bewerking plaatsvinden, behalve tussen de klepzitting en klepgeleider ( zie diagram C). Het is toegestaan om drie hoeks klepzittingen en klepgeleider inzettingen te gebruiken om beschadigde koppen te herstellen, maar ze moeten wel op exact dezelfde plaats zitten als de originele. Er is geen toevoeging van metaal of ander materiaal aan de in- en uitlaatkanalen en kamers toegestaan. De kleppen moeten van een standaardtype zijn met de diameters IN 42 mm +/- 0,2 mm UIT 36 mm +/- 2mm, lichtermaken is niet toegestaan. Klepgeleiders mogen vervangen worden maar moeten wel op de originele positie zitten. Er zijn acht klepveren per motor toegestaan, veerzittingen mogen bewerkt worden en vulplaatjes mogen gebruikt worden om de correcte passende lengte te verkrijgen. Nokkenas center lagerkappen mogen vast gezet worden.

8) Nokkenas: Het nokkenasprofiel is vrij op voorwaarde dat geen ander onderdelen van de motor bewerkt zijn om het geheel passend te maken. Ford patroon nokvolgers van elke makelaardij van het sleeptype, gemaakt van staal of ijzer mogen, inclusief de met gehard binnenste. Rollende of gelegeerde nokvolgers zijn niet toegestaan. Standaard nokkenaslagers moeten gebruikt worden maar centrale boring om smering te bevorderen is toegestaan. Kogel tapeinden moeten van originele materiaal vervaardigd zijn en slechts 3 mogen er langer dan de standaard types van 4,59 cm (1,81"). Een standaard 2 liter nokkenasriem moet gebruikt worden. Nokkenasdeksel is vrij maar mag geen ingebouwd waterkanaal hebben. Een verstelbaar nokkenastandwiel is toegestaan.

9) Pakkingen: Elke standaard koppakking mag worden gebruikt, mits geen competitie koppakking. De carburateur en inlaat spruitstukpakking moeten van het originele type zijn maar alle andere pakkingen zijn vrij.

10) De carburateur: alleen de standaard Weber 32/36 DGV of DGAV carburateur mogen gebruikt worden. Polijsten en bewerken hiervan is niet toegestaan. Er mogen geen aanpassingen gemaakt zijn aan het carburateurhuis of het originele ontwerp. Hoofdspoeiers en secundaire spoeiers, auxiliary venturi en mengbuizen mogen worden veranderd. Acceleratiepomp spoeiers mogen aangepast

worden maar moeten naar beneden naar de gaskleppen blijven wijzen. Bediening van de gasklep mag zo aangepast worden dat de gaskleppen gelijktijdig kunnen openen en vervangende gasstangen mogen met standaard Schroeven vast gezet worden. Koude start hulpmiddelen mogen er af gehaald worden en de overgebleven hevels en gaten mogen afgedekt worden. Lucht- en brandstof galerijen mogen niet vergroot of worden aangepast, en de brandstof mag aan beide kanten naar binnen stromen. Vlotters mogen niet worden aangepast of verzwakt en moeten alleen de brandstof stroom bepalen. Naaldvlotters mogen niet groter zijn dan 250, en niet vergroot of aangepast worden. De powerklep moet gemonteerd zijn in de basis van de vlotterkamer, maar mag afgesloten zijn en het diafragma(tussenschot) mag verwijderd worden. Kelken zijn niet toegestaan. Het is toegestaan om een stifftab of iets dergelijks te gebruiken om de auxiliary venturi vast te zetten op het carburateurhuis. Vollast verrijkinghulpmiddelen mogen niet worden afgedekt of aangepast. Het is toegestaan om een strip te gebruiken om het inlaatspruitstuk te ondersteunen en het is toegestaan om de kapotte spruitstukken te lassen maar bewerken van de spruitstukken is niet toegestaan. Een secundaire bevestiging moet worden gebruikt om de brandstofleiding aan de carburateur te bevestigen.

11) Uitlaten: Uitlaat spruitstukken en systemen zijn vrij maar dempers zijn voorgeschreven (zie paragraaf 20).

12) Smering: Het originele carter moet gebruikt worden. Er mogen tussenschotjes in zitten of deze mag vergroot zijn of het RS2000 aluminium carter in standaard vorm mag gebruikt worden. Droge carters zijn niet toegestaan. Olie kanalen mogen aangepast worden maar moeten eindigen in het carter. Compacte oliefilters en een sandwich plate voor de montage van een oliekoeler mogen maar op afstand geplaatste filters mogen niet. Alle oliegalerijen moeten origineel en onaangepast zijn.

13) Het vliegwiel en de koppeling: dit moeten standaard 2 liter componenten zijn, maar het vliegwiel mag bewerkt worden tot een totaal minimum gewicht van 12,31 kg, inclusief drukgroep, koppelingsplaat en alle montagebouten. Een 1600cc koppeling is niet toegestaan.

14) Distributeur : Een standaard Motorcraft of Bosch distributeur moet gebruikt worden maar de vacuüm vervroegingsonderdelen mogen eraf gehaald worden, de aangepaste raceonderdelen of de elektronische ontsteking zijn toegestaan maar een elektronisch vervroeging-/ verlaat mechanisme of vliegwiel/krukas pickup systemen zijn niet toegestaan.

15) Benzinepomp: Iedere benzinepomp mag gebruikt worden.

16) Waterpomp: De enige aanpassing aan de waterpomp die is toegestaan is het afdichten van de kachelbuis uitgang en het vervangen van de aandrijfriem en de pulley met een racetype.

17) Motorverzegeling: Om het keuren van de motor te bevorderen kan de racemotor op de baan verzegeld worden. Motoren moeten voor draadzegels voorgeboord zijn op de volgende plaatsen: Boven bougiekop nr.1 moet een 3mm gat door de nokkenaskap en –kop en een aan de andere kant zodat de nokkenaskap vast gemaakt kan worden aan de kop. Het carter wordt verzegeld door het verwijderen van een bout aan beide zijden, de versnellingsbak tot de motor door verwijderen van twee koppelingshuisbouten en de carburateur wordt verzegeld bij het inlaatspruitstuk en de cilinderkop.

18) Regels M14 Duratec Motoren

De Ford Duratec 1.8 liter motor (type 1.8L M14) mag gebruikt worden in 2009 en ook in 2010. Geheel volgens de engelse specificaties.

Algemeen punt bij de specificaties:

In referentie tot de technische specificaties is het volgende van belang:

Lees de voorschriften goed en alleen aanpassingen en veranderingen die reglementair toegestaan zijn mogen, anderen niet! Het keuren van deze motoren zal onaangekondigd, willekeurig en heel erg streng zijn. Elke rijder die in deze klasse rijdt moet zich bewust zijn dat de motor op elke baan gecontroleerd kan worden en dat de pakkingen en olie vergoed zullen worden mits de motor legaal is (dit behalve de keuring voor de eerste drie in het Fries kampioenschap) Elke rijder wiens motor is verzegeld en/of waar protest tegen getekend is moet met het secretariaat een afspraak maken dat

binnen 21 dagen na de verzegeling, de motor gedemonteerd en gecontroleerd zal worden. Hierbij aanwezig moeten zijn:

- 1) de door de organisatie aangestelde hoofdkeurmeester,
- 2) De rijders monteur,
- 3) Twee getuigen ( bij voorkeur geregistreerde rijders)

Het is de verantwoordelijkheid van de rijder om zijn motor te laten zien op een voor iedereen geschikte plaats.

Motoren die voor een Kampioenschap gedemonteerd en gecontroleerd moeten worden, op de racedag zelf, op de baan, waarbij maximaal 3 mensen aanwezig mogen zijn.

## **7. De assen, wielen en versnellingsbak.**

### *Wielen.*

De wagen moet 4 wielen hebben. Staal of aluminium velgen mogen worden gebruikt, alleen als er aluminium velgen gebruikt worden moeten dit originele Ford of vervangende wedstrijdtypes zijn, dit omdat aluminium wegvelgen snel en makkelijk kapot gaan en het afbreken van een wiel betekenen.

De maximale breedte van het voorwiel is 5,5J en de offset van het hart moet aan beide zijden gelijk zijn. De achterwielen mogen verschillend zijn van breedte maar de offset van het hart moet gelijk zijn aan beide kanten. Velgen mogen gemodificeerd worden door middel van permanente verbredingsringen welke dan gelast moeten worden om zo de bestaande offset te evenaren.

Verbreding ringen die niet onderdeel van het wiel zijn zijn niet toegestaan. Velgen moeten juist passen en draadeinden moeten duidelijk zichtbaar ver genoeg door de moeren steken.

### *Wielophanging.*

Schokbrekers mogen maximaal 1 stelmogelijkheid hebben. Verstelmogelijkheden van binnenuit de wagen aan veren, schokbrekers of stabilisatoren zijn niet toegestaan.

### *De vooras*

De bovenste draagarm (inclusief fuseekogel draadeind) en de draagarm steunen moeten van gelijke lengte zijn aan beide kanten van de wagen. En de voorste fusees, schijven en schijfbevestiging mogen ook op geen enkele wijze een offset hebben links en rechts.

Camber kan bereikt worden door de onderste draagarm te veranderen.

Een starre as moet centraal aan het chassis bevestigd zijn, met het middelpunt van de as in het midden van de chassisbalken, en de camber mag veranderd worden. De as wordt gemeten vanaf het midden van de king-pin tot de buitenkant van de chassis blaken vanaf de voorkant bekeken, hier zit naar beide kanten een tolerantie op van 10mm.

### *De achteras*

Alleen achterwielaandrijving is toegestaan, een kleine slip of sper differentiaal mag worden gebruikt. De achteras moet van het starre reguliere productietype zijn ( zelfde soort als een Ford Escort Mk 1/2 as) met steekas en asbuizen van gelijke lengte. Geadviseerd word om lagerhuis aan de steekas vast te lassen om te voorkomen dat deze losraakt aan de binnenzijde. Achterwielen mogen op geen enkele wijze zijn gecamberd , en de assen mogen niet langer zijn dan die van een Ford Cortina Mk 3./4/5 type gemeten van wielflens tot wielflens. Het is toegestaan om de as te "sturen" door de wielbasis te verlengen of te verkorten. Draaibare busbevestiging is niet toegestaan aan beide assen. De juiste uitlijning van de achteras zal gemeten worden vanaf de binnenkant van de achterste velg tot het chassis en dit moet aan beide kanten het zelfde zijn met een tolerantie van ±10mm. Het ligt binnen de verantwoordelijkheid van de rijder om voor elke race te zorgen dat de uitlijning van de achteras binnen deze normen valt.

### *Spoorbreedte.*

De spoorbreedte van de banden (gemeten op de buitenkanten van de wiel/band samenstelling) van de auto, zowel voor als achter, mogen niet groter zijn dan 1728 mm ( 68"), gemeten op een rechte lijn tussen twee vaste punten die 1728 mm van elkaar liggen, waardoor de auto tussendoor kan, exclusief bladveer wielbescherming,

### *Versnellingsbak*

Alle koppelingshuizen van 2 liter aangedreven wagens moeten een gat van 25 mm hebben waardoor de keurmeester het vliegwiel en de koppeling kan bekijken.

Quick ratio versnellingsbakken zijn niet toegestaan.

Het versnellingsbakhuis, het differentieel en de voornaven moeten van een ijzerhoudende legering

zijn, met uitzondering van een aluminium koppelingshuis, versnellingsbakstart en de achteras van een Morris 1000, die is toegestaan.

## **8. De banden.**

Voor raceseizoen 2009 zijn de volgende bandensoorten toegestaan:

De Avon Wide Safety GT 7.3x13 treaded of slicks. Slicks mogen tijdens alle races gebruikt worden maar dan alleen om de vooras. De zachtheid van de Avon band zal gemeten worden met een durometer. De band wordt met de hand schoongemaakt langs het loopvlak en dan zullen er 3 metingen verricht worden door de keurmeester om een gemiddelde te verkrijgen. Voor elke band met een meting die lager is dan 40 staat de coureur op een bestraffing. Bij de eerste overtreding is het opladen en verlies van punten en bij de tweede overtreding is het een maand raceverbod. Bandovertredingen zijn seizoensgebonden maar een coureur die deze regels overtreed mag binnen 24 uur niet meer racen ( 1e zaterdagavond tot volgende zondagmiddag). Coureurs moeten direct naar de plaats van bandencontrole gaan als deze verzocht wordt, zonder oponthoud. Als dit niet gedaan wordt worden de banden als illegaal beschouwd.

De Yokohama 185/70-13 AO21-R K12131 mag ook gebruikt worden mits ze niet zijn behandeld met enige soort van banden verzachter of chemische substanties. De straf hierop is automatisch een raceverbod van 12 maanden. Banden mogen niet opnieuw opgesneden worden, ook mag het oorspronkelijke patroon niet veranderd worden door middel van afsnijden van de profiel blokjes. Het machinaal opruwen van de randen is acceptabel. De banden mogen hun identificatienummer niet missen. Beide merk banden mogen gelijktijdig aan de auto gebruikt worden maar een type band per as.

## **9. De remmen.**

Elke soort remsystemen mogen gebruikt worden zolang ze het maar doen. Alle rem cilinders moeten van ijzerhoudend materiaal zijn.

## **10. Het voorruit.**

Een voorruit mag, maar moet gemaakt zijn van materiaal dat niet uiteen kan spatten. Alle soorten voorruit moeten bedekt worden met een ijzer maaswerk van 40mm matrix 2,4 mm dikte.

## **11. De rijderstoel en pedalen.**

De coureur moet in de hartlijn van de wagen zitten en er mogen geen lichaamsdelen voorbij achterkant van de cilinderkop steken. Ook moet de coureur zich voor de achteras bevinden. De zitting moet van het kuittype zijn met adequate zijsteunen. De stoel moet goed langs de hartlijn, +/- 10mm, van de auto vast zitten aan het chassis en moet goed rechtop staan, gezien vanaf de voor- en achterkant van de auto. Een 3mm dikke stalen plaat moet zijn bevestigd aan de bodem van de stoel die de totale breedte bedekt met een diepte van minimaal 125mm welke de stoel van de achteras zal beschermen. Een simpele hoepel van minimaal 25 x 3 mm strip moet aan de stoel of chassis bevestigd zijn ten behoeve van bescherming van de aandrijf-as mocht deze los schieten. Een hoofdsteun gemaakt van tenminste tussen 150mm en 200mm vierkant en van 3mm dikte stalen plaat moet vast gelast zijn aan twee verticale balken. Deze balken moeten boven en onder vast gelast zijn aan de horizontale- of kruissteunen. **Zie schets.** Het wordt aangeraden om de hoofdsteun te bekleden met dik brandwerend schuim. De hoofdsteun mag niet boven de rolkooi uitsteken..

Het is niet toegestaan om met links te remmen dus er mag slechts 1 pedaal per item als koppeling (welke aan de linkerkant van het koppelingshuis moet zitten), gaspedaal en rem. Mocht de wagen zijn uitgerust met een vloer die koppelingshuis en versnellingsbak verbergt dan moet het koppelingspedaal zich aan de linkerkant van de hartlijn van de wagen bevinden en het gaspedaal en de rem aan de rechterkant van de hartlijn maar er moet hier een plaat tussen zitten welke voorkomt dat de coureur met de linkervoet kan remmen.

## **12. De vloer en brandscherm.**

De vloer rondom de pedalen en het voetgedeelte moet heel zijn en achterwaarts reiken tot aan het punt waar het de stoel overlapt in verticale lijn. Het brandscherm moet compleet zijn tussen de motor en rijders compartiment om de rijder te beschermen tegen een mogelijke brand. Het wordt ten strengste aan bevolen dat er een 2mm stalen plaat wordt gebruikt ter bescherming van de rijder zijn voeten. Deze plaat moet in de opening tussen bovenste en onderste chassis balk gelast worden. De vloer en het brandscherm moet gemaakt zijn van metaal.

### 13. Brandstof en Brandstofsyste men.

Alle auto's moeten brandstof gebruiken van een normaal handelsmerk. Elke willekeurig promotor of hoofd keurmeester heeft het recht om voor de race een willekeurige wagen, of wagens, brandstof te verlenen. Deze brandstof zal uiteraard volgens de BSEN 228 normen zoals hieronder beschreven.

Deze brandstoffen moeten voldoen aan de eisen voor ongelood en super ongelood.

Het enige dat toegevoegd mag worden aan de brandstof is Millers CVL(loodvervanger).

De maximale toevoeging is 1 fles (=250ml) op 20 liter brandstof. Millers CVL Turbo (Octaan booster) is niet toegestaan.

Reguliere brandstoftests worden uitgevoerd voor mangaangehalte met een limiet van 100 mgms/liter (100ppm).

Brandstoftest

De voorschriften zijn gebaseerd op reguliere pompbenzine en zullen het testen vergemakkelijken.

Incidentele brandstoftests zullen worden gedaan bij een onbepaald aantal races tijdens het seizoen.

Monsters worden genomen van de auto meteen na het eindigen van een race. Drie monsters (van ongeveer 100 ml) elk worden afgenomen en worden bewaard in een tegen onbevoegde demontage beveiligde glazen container die verzegeld wordt en het zegel wordt genummerd.

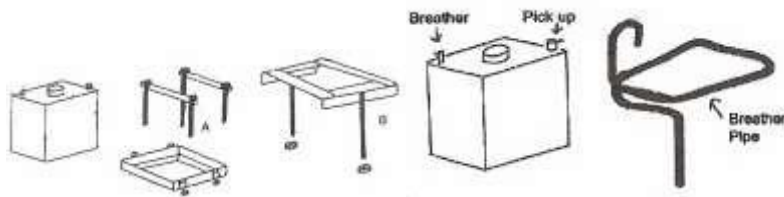
- 1 monster blijft bij de rijder.
- 1 monster blijft bij de organisatie(als controle monster)
- 1 monster zal worden verstuurd om te testen.

Rijder en keurmeester moeten een brandstoftestformulier tekenen met daarop het zegelnummer. De uitslag van de test wordt binnen 2 weken na het verkrijgen van het monster bekend bij de **Brisca F2**.

Het testen moet laten zien dat de basisbrandstof overeen komt met een van de toegestane brandstoffen en dat het mangaangehalte niet de 100ppm overschrijdt.

De brandstoftank moet gemaakt zijn van een metalen constructie en mag niet meer inhoud hebben dan 11,36 liter. De tanks moeten goed vastgemaakt zijn, bij voorkeur in een stalen kooi met banden gemonteerd, dit liever dan vastgemaakt met bouten. Dit alles moet beschermd worden door een stalen plaat van 2mm dikte of stalen buizen. De dop moet van het metaal schroefdraad type zijn, en de tank moet een ontluchting hebben om te voorkomen dat de tank bij deuken overloopt. Het wordt ten strengste aanbevolen terugslagkleppen te plaatsen in het overloop pijpje van de brandstof tank om te voorkomen dat er brandstof uit de tank loopt als de wagen ondersteboven ligt. Deze kleppen zullen voor seizoen 2010 verplicht worden. Druksystemen zijn niet toegestaan en een afsluitkraan moet in de brandstofleiding zitten binnen het bereik van de rijder wanneer deze is vastgegespt in zijn stoel. De brandstofleiding moet gemaakt zijn van een metalen buis en de brandstoftank van boven of net daar onder binnen komen. Geklemde rubber koppelstukken die niet langer zijn dan 6 inch/ 15 cm zijn toegestaan om te koppelen.

aanbevolen tankmontage:



### 14. De Radiateur.

De radiator moet voor het brandscherm zitten, tussen de hoofdbalken van het chassis en alle overloopleidingen moeten richting de grond wijzen. Elektrische ventilatoren mogen maar elektrische waterpompen niet. De koelsystemen moeten hun originele uitgangen van de motor benutten, maar de kachelbuizen aan de waterpomp en de inlaatkanalen mogen worden afgedekt of gebruikt worden als secundaire radiator.

### 15. Accu's.

Elk standaard type accu mag gebruikt worden maar de accu moet aan de auto vast gebout zijn en bedekt zijn met rubber of een gelijksoortig corrosiewerend materiaal. Er mogen maximaal twee accu's van maximaal 038 grootte of 1 accu van maximaal 063 grootte. De accu mag niet op een plaats zitten waar zuur morsen en dampen schade kunnen veroorzaken aan de veiligheidsgordel. Het is niet toegestaan om de accu tussen de rijders benen te bevestigen. Een hoofdschakelaar moet duidelijk zichtbaar en gemarkeerd in het dashboard zitten, in het massacircuit.

### 16. De nummering van de auto.

De geregistreerde racenummers moeten aan beide zijden en achterkant van de auto goed zichtbaar zijn. Verder moet het nummer ook op de spoiler aan beide zijden zichtbaar zijn. De nummers moeten zwart zijn, op een witte achtergrond. De nummers moeten 1 inch/ 2.5 cm dik zijn en 9 inch/22.5 cm hoog zijn op de spoiler, het dak, de achterkant en de zijkanten. Als je nummer niet voldoet aan deze regels dan mag je geen klacht indienen wat betreft de manche uitslagen.

De naam van de rijder moet aan de buitenste zijde van de auto en goed zichtbaar voor de toeschouwers in letters van tenminste 3 inch/7.5 cm groot zichtbaar zijn. Namen van sponsors mogen ook zichtbaar zijn op de auto maar mogen niet over de nummering heen geplakt worden.

### **17. de kleuren van de gradings.**

De gehele spoiler moet in de juiste gradingkleur gespoten zijn, de hut mag in de gradingkleur of in een andere neutrale kleur.

Super Star en Star grading : ROOD

"A"grading: BLAUW.

"B" grading: GEEL.

"C"grading: WIT.

Beginners: Wit met 3 inch zwart kruis.

Wereld Kampioen: GOUD.

Nationale punten kampioen: ZILVER.

Brits kampioen: ZWART/ WIT GEBLOKT

Europees Kampioen: ROOD/GEEL GEBLOKT

World Shale Kampioen: Twee Gouden strepen van 10 cm breedte.

De Superstargrading rijders moeten tenminste één werkend geel daklicht hebben. Geen andere flitslampen zijn toegestaan. Elke rijder die met de verkeerde dak/spoilerkleur aan de start verschijnt moet achteraan starten bij elke race tot zijn dak/spoiler de juiste kleur heeft. Nieuwe rijders mogen tijdens hun eerste drie races achteraan starten en dit moet bijgehouden worden in hun rijderlogboek.

### **18. Brandblussers.**

Het wordt aangeraden dat alle auto's een brandblusser van 1 kg hebben met niveau aangeving. Het moet een poederblusser of een CO<sub>2</sub>-gas blusser zijn. De brandblusser moet binnen het bereik van een ingeremde rijder onder schouderhoogte zitten. Het wordt aangeraden de brandblusser van 1kg in een stalenbuis te plaatsen en met een elastiek vast te zetten. Mocht een wagen geen brandblusser bevatten dan wordt er van de coureur verlangd dat hij bij zijn vervoersmiddel een blusser van 5kg met poeder of Co<sub>2</sub> heeft staan waar men tijdens het tanken makkelijk bij kan.

### **19. Spoilers.**

De grootte van de spoiler mag maximaal 44"x44" /112 cmx112 cm bedragen. De zijplaten mogen maximaal 48"x 24"/122 cmx61 cm groot zijn. De gehele spoiler moet in de gradingkleur van de rijder gespoten zijn behalve de nummers: die moeten zwart met wit zijn.

De dakkleuren moeten in de goede kleur zijn, anders moet je achteraan starten.

De nummers aan beide zijdes leesbaar op de spoiler staan op witte ondergrond van minimaal 40 x 40cm.

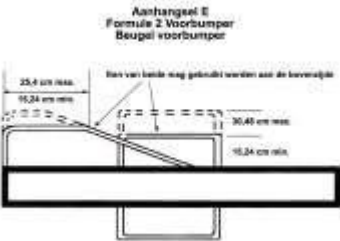
### **20. Dempers.**

Alle auto's moeten voorzien zijn van een Brisca F2 demper die verkrijgbaar is bij alle groothandels en geen ander uitlaattoevoegingen zijn toegestaan. Er mag geen las zijn aan de demper binnen 25 mm van de demperdoos, en dempers mogen op geen enkele wijze veranderd worden. De keurmeester heeft het recht om dempers af te keuren als hij denkt dat deze gewijzigd is omdat hij een verschil in geluid sterkte en/of hoogte hoort.

### **21. De transponders.**

Alle auto's moeten uitgerust zijn met een AMB transponder voor elektronische rondetelling. Deze wordt o.a. geleverd door de ASE en heeft een uniek nummer dat behoort bij de licentiehouders. Het transpondernummer zal worden vermeld op de NAB licentie. De transponder moet ten allen tijde in de auto gemonteerd zijn op een positie van minimaal 1,8m achter de voorbumper en ongeveer 450mm van de grond af. De transponder mag ten allen tijde verkocht worden maar dit moet doorgegeven worden aan de vereniging en er moet een transferformulier worden ingevuld. Tijdens de wedstrijddag

mogen geen transponders onderling geruild worden. Mocht een transponder aan het begin van de wedstrijd dag niet werken dan zal de betreffende coureur niet in de uitslagen voorkomen.



## Veranderingen in stockcar F2 regelgeving voor seizoen 2010

1. Het maximale binnengewicht moet 53% zijn. Dit wordt gecheckt op incidentele wijze en, net als bij de totale weging van de wagen, de eerste weging zonder straf.  
De auto wordt gewogen zonder bestuurder, vol brandstof en in race afstelling.
2. De accu's en brandstoftanks (a) worden tegen het chassis gemonteerd. Er mag geen ruimte zitten tussen de buiten rand van de chassis balk en de binnenkant van de brandstoftank. De buitenrand van de brandstoftank moet binnen een maximum afstand van 22,8 centimeter (= 9 inch) van chassis balk komen en een op een MINIMUM afstand van 25,4 centimeter (= 10 inch) van de buitenkant van de zij bumper tot de buitenkant van de brandstoftank. (Er komt een tekening in het regelboek, en bij onzekerheid kunt u een lid van het technische commissie vragen.)
  - (a) Waar de brandstoftank achter de zitting zit moet een complete dichte fire wall komen.
3. Het maximale gewicht van de auto is verhoogd naar 700kg en het minimum naar 640 kg.
4. Alleen stalen brandstoftanks van 2mm dikte mogen gebruikt worden.
5. Alle uitlaten moeten aan dezelfde kant blijven waar de motor zijn uitlaten heeft en mogen niet de centrale lijn van het chassis kruisen.
6. Bij auto's waarvan de spoiler helemaal achter op de cabine staat moet het dak van de cabine in dezelfde kleur als de spoiler.
7. Er mogen maximaal 4 schokbrekers per auto gebruikt worden, 1 per wiel.
8. Vanaf de zijkant gezien moet de chassis balk, over de gehele lengte, boven de centrale lijn van de wielen uitkomen.
9. De buitenste zijbumper moet van staal gemaakt zijn, met een minimum wand dikte van 2,5 mm en een minimum breedte van 25 mm hebben.  
De zijbumpers moeten aan beide kanten van de auto symmetrisch zijn, van boven af gezien. De steunen mogen van een lichter materiaal gemaakt zijn.
10. Stalen klepveerschotels zijn toegestaan.
11. 2liter Pinto blokken mogen tot 1,5 mm of 0.60 geboord worden.
12. Een stalen vlieg wiel is in de maak, in de UK met als voorstel om die voor alle 2-liter Pinto en 1800 Duratec aangedreven auto's te gebruiken. Meer informatie hierover volgt.