

Reglementsændringsforslag for 2015 sæsonen

For at sikre fremtiden i Super 1600 klassen, bør reglementet skrives om således at der konkurreres på helt lige vilkår, hvilket de nuværende regler ikke helliger. Der kommer flere og flere Super 1600-biler frem på de danske baner, og derfor er det på en måde amatøragtigt og i særdeleshed misvisende og forvirrende at der konkurreres på baggrund af 2 forskellige tekniske reglementer.

Det foreslås endvidere at teknisk kontrol strammes op, og der er i dette forslag et par løsningsforslag.

Forslag 1 – Brug af fordelsgivende motorstyringssystemer

Begrundelse

Der er stigende interesse for Rallycross, også i Danmark, og for fortsat at kunne udvikle på denne stigende interesse, bør Super 1600 afvikles som Super 1600-division, hvertfald på områder hvor reglementet direkte giver tekniske fordele. Nu har Nysumbanen fx satset stort for at få et stort internationalt løb til Danmark - formentligt allerede fra næste sæson, og så har vi ikke nogen klasse, som ligeligt overlapper de internationale klasser hvad angår det tekniske reglement. Det foreslåes at nedestående reglementændringsforslag tages op til revision, da vi ønsker udvikling af Super 1600-klassen og ikke afvikling. Der ønskes som sagt, at det tydeliggøres bedre i det tekniske reglement at man kører efter FIAs Super 1600-reglement og IKKE nationale bestemmelser for klassen.

Det er utydeligt hvorvidt de nationale bestemmelser tillader, eller ikke tillader, brug af variabel ventilstyring for Super 1600 biler.

TOURING BILER:

Motorrens placering:

Der er følgende muligheder for langsstillede motorer:

- a) Originalt som i den fabriksfremstillede bil efter homologeringsattesten og fabrikantens oplysninger
- b) Mindst 38% af motorblokkens længde skal være foran et plan gennem forhjulenes centerlinie

Tværstillede motorer må placeres frit inden for motorrummet. Motorrummet må modificeres efter ovenstående artikel 3.2.2

Dobbelt motor er ikke tilladt med mindre at bilen er homologeret sådan.

Variabel ventil styring er ikke tilladt.

Variable indsugnings trakter er ikke tilladt.

Titaniumlegeringer er ikke tilladt med undtagelse af, plejstænger, ventiler, ventilfjederholdere og varmeskjold.

Brugen af magnesiumlegeringer er ikke tilladt i bevægelige dele.

Brugen af keramik komponenter er ikke tilladt.

Indvendig og udvendig spraying af vand eller anden substans er forbudt. (gælder ikke brandstof til motoren.)

Brugen af Carbon og komposit materialer er kun tilladt i koblinger og i ikke-belastede dæksler og ledningsrør.

Kun en direkte mekanisk forbindelse mellem gaspedal og motor er tilladt.

Tunnelen hvor udstødningen løber, skal være åben i mindst 2/3 af længden.

Dette foreskriver kun "Touring Biler" og altså ikke Super 1600 og Touring Car, som to særskilte klasser. Hvilke tekniske regler der afvikles efter i Touring Car er denne sag uvedkommen, derfor kan overstående beskrivelse fortsat gælde Touring Car.

I FIAs tekniske reglement for Super 1600 fra 26.06.2014, står følgende klart og tydeligt:

Engine of the make¹

"If the series car is equipped with a variable valve lift system, it must be rendered inoperative through dismantling or blocking and an explanation of its deactivation shall be given. In any case, the valve lift must be in conformity with the regulations of the "Custom" engine."

Oversat

"Hvis den serieproducerede bil er udstyret med variabel ventilstyringssystem, skal dette sættes ud af drift ved afmontering eller blokering. Der skal gives en skriftlig forklaring på hvordan denne afmontering eller blokering er foretaget. Under alle omstændigheder skal ventilløftet være i overensstemmelse med reglerne i "Custom Engines".

Timing (lift and valve lift rule)

If the series car is equipped with a variable valve lift system, it must be rendered inoperative through dismantling or blocking and an explanation of its deactivation shall be given.

In any case, the valve lift must be in conformity with the regulations of the "Custom" engine.

Tappets / Rocker arms / Cam followers:

The diameter of the tappets and the shape of the tappets and rocker arms are free, but the rocker arms must be interchangeable with the original ones.

Valves (intake)

New valves may be fitted if they respect the criteria imposed to the "Custom" engine, with the following exceptions:

Valve outer diameter below cotter clamping groove (hollow stem permitted) ≥ 5.5 mm

Maximum valve lift 14.0 mm

Valves can be made of Titanium based alloys.

Valves (exhaust)

New valves may be fitted if they respect the criteria imposed on the "Custom" engine, with the following exceptions:

Exhaust valve ≤ 33.0 mm

Maximum valve lift 13.0 mm

¹ "Engine of the make": FIA Technican Regulations(nr. 279) 26. juni 2014, **side 5** afsnit 5.3.4.2.

Custom Engines²

“Variable timing systems are prohibited”.

Oversat

Variabel ventilstyring er forbudt.

Valve train

Variable timing systems are prohibited.

Camshaft bearing diameter (on shaft) ≥ 27.9 mm

Cam loop ground circle radius ≥ 15.0 mm

Valve outer diameter below cotter clamping groove (hollow stem permitted) ≥ 5.9 mm

Intake valve ≤ 35.0 mm

Exhaust valve ≤ 31.0 mm

Maximum valve lift 12.0 mm

Valve springs must be wire coil spring design.

Pneumatic systems are not permitted.

Only reciprocating poppet valves are permitted.

Valves must be manufactured from a single piece, one welded or joined assembly is permitted.

- Hollow stems (e.g. sodium filled for cooling) are permitted.
- One welded contact per valve is permitted for the purpose of closing the hollow valve stem.
- Hollow valve heads are not permitted.

Roller bearings are not permitted for camshafts.

Løsningsforslag

- *Der foreslås* at betegnelsen i den nuværende reglementsnote ”Touring Biler” splittes, og kaldes Super 1600 og Touring Car. Derefter skal de overstående FIA notater indskrives i reglementet, så nuværende biler der ikke er bygget efter Super 1600 reglementet fra og med 2015 sæsonen ikke kan benytte sig af variabel ventilstyring på deres motorer, til fordel for de rigtige Super 1600 biler. Så er det ens for alle, og der konkurreres på lige vilkår, og Super 1600 klassen vil bestå.
- *Det kræves* at særskilte reglementsændringer for Super 1600 indskrives i reglementet, så der aldrig kan ske misforståelser på dette punkt.

² “Custom Engines”: FIA Technican Regulations(nr. 279) 26. juni 2014, **side 7** afsnit 5.4.4.2.g

Forslag 2 – Teknisk kontrol for Super 1600

Der er i øjeblikket kontakt til DIF og DASU om yderligere midler til teknisk kontrol, for at forhindre overtrædelser eller i værste tilfælde omgåelse af reglerne eller snyd. Det foreslås at TMU er deltagende ved teknisk kontrol ved første DM-løb, for at kontrollere at alt fremgår korrekt, og at motorer gennemtjekkes og plomberes efterfølgende, som det kendes fra Gruppe N klassen for år tilbage.

Kommer en kører i en situation, hvor plomberingen må brydes ved fx service eller havari, skal motoren plomberes på ny ved tilladelse. Det foreslås endvidere at det vedtages at der fratrækkes DM-point ved brydning. Det gentages: der arbejdes hårdt på at få stillet midler til rådighed til formålet, derfor er intet sikkert blot et forslag. På den måde, er det op til teknisk kontrol at sørge for at alle Super 1600-biler konkurrerer på de samme tekniske vilkår.

Forslag 3 – Kristian Jørgensen tilbyder sig selv om teknisk chef ved hvert løb

Begrundelse

Med al respekt for det stykke arbejde Jens Chr. Christensen, Karsten Ersted og Peder Riise mfl. har gjort den forgående sæson, foreslår vi at det er tid til dels en opstramning men også en ny måde at gøre det på. I princippet handler det ikke kun om at der bliver stillet flere midler til rådighed, men hvis vi ser tilbage på 2014 med lidt kritiske briller, så var teknisk kontrol generelt utilfredsstillende, både hvad angår den generelle sikkerhed i bilen, men også det tekniske reglement. At der muligvis bliver bevilget flere midler til teknisk kontrol fra DASU og DIF, er jo blot en bonus.

Løsningsforslag

Det foreslås at der hyres en fast mand til tjansen som teknisk chef ved alle løb, som det kendes fra asfaltklasserne og EM rallycross. Det kræver at vi får en person ind omkring den tekniske kontrol, for at skabe noget stabilitet. Det kræver en person der er 100 % bekendt med reglementet, og med en nærmest patriotisk indstilling kan sætte folk ind i reglerne ved hvert eneste løb.

Kristian Jørgensen tager gerne en tørn i 2015, hvis det har kørernes opbakning. Kristian har åbenlyst styr på reglementerne og er rigtig kompetent på alle områder. Naturligvis kan Kristian ikke klare opgaven alene, men der mangler en til at tage dirigentstokken og turde gå i dybden for at slå igennem hvis der er noget der ikke følger de generelle, sportslige eller tekniske regler.

Forslag 4 – Flere stikprøvekontrolleringer

Der har gennem 2014 næsten altid været stillet en vægt til rådighed på banerne, men det har aldrig rigtigt været aktuelt at den tekniske stab har indkaldt til stikprøvekontrol. I fx EM rallycross tages 3 fra hvert heat ud til stikprøvekontrol og vejning, for at sikre dels troværdigheden i klassen og professionalisme ud ad til. Kunne man ikke forestille sig at dette kunne lade sig gøre i DM også, når nu vægtene alligevel er til rådighed på banerne? Hvis vægte ikke er til rådighed, kunne kørerforeningen måske have deres egen vægt således at det er den samme vægt hver gang?

Hvis det ikke kan gennemtrumfes i alle klasser, så burde det tages op for Super 1600 klassen og argumentet må være at det er et DIF mesterskab, og derfra følger et ansvar i forhold til at overholde reglerne og at alle konkurrerer på de samme vilkår.