

SPORTIEF EN TECHNISCH REGLEMENT DNRT PEUGEOT 206 GTi CUP 2025

Organisatie: Deze klasse wordt georganiseerd door de Stichting D.N.R.T Zomer Avond Competitie Auto's.

Door zich in te schrijven voor een Evenement geeft Rijder aan kennis genomen te hebben van en de voor dat Evenement geldende reglementen te respecteren. Alle Rijders respecteren de KNAF als de enige competente autoriteit m.u.v. hetgeen is omschreven in de CSI.

Op de wedstrijden zijn van toepassing:

- a. de FIA Code Sportif International (CSI) en haar Annexen;
- b. het KNAF Reglementen Boek 2025 en in het bijzonder:
 - het Autorensport Reglement Clubsport
- c. het Bijzonder Reglement;
- d. dit Sportief Reglement van de Cup;
- e. dit Technisch Reglement van de Cup.

Artikel 1 - Rijders

1.1 - Licentie

Inschrijving voor de wedstrijden in het kader van deze Cup is opengesteld voor alle Rijders met Club/EU/Nationaal of hogere licentie. Rijders van buiten Nederland dienen een geldige autorisatie te overleggen van hun ASN voor de wedstrijden die buiten hun land worden verreden. De organisatie behoudt zich het recht voor iedere inschrijving te onderzoeken en eventueel te weigeren met opgave van reden.

1.2 - Rijdersuitrusting

De rijdersuitrusting zoals beschreven in het Autorensport Reglement Clubsport (artikel 13), dient bij ieder wedstrijdonderdeel te worden gedragen. De gehele rijdersuitrusting dient te voldoen aan de gestelde veiligheidsvoorschriften in het Autorensport Reglement Clubsport.

Een Frontal Head Restraint (FHR) systeem is verplicht. Bij het FHR systeem dient een geschikte veiligheidsriem gebruikt te worden binnen de geldigheid gebruiksduur van de veiligheidsriem. Montage voorschriften veiligheidsriemen volgens FIA Annexe J art. 253.6.2.

Artikel 2 - Toegelaten Auto's

2.1 De Peugeot 206 GTi dient gedurende het gehele Evenement conform het onderstaand technisch reglement te zijn.

2.2 Uitsluitend Peugeot's die voorzien zijn van de door DNRT geleverde Cup kit worden toegelaten tot deelname aan de Peugeot 206 GTi Cup.

Artikel 3 - Wedstrijdkalender

Zie DNRT kalender op www.dnrt.nl en www.206gticup.nl.

Artikel 4 - Puntentelling en klassement

De Peugeot 206 GTi klasse is een serie op zichzelf staande wedstrijden, zonder enige vorm van puntentelling, die voldoet aan de Algemene Reglementen van de KNAF zoals gepubliceerd op de KNAF website.

Voor het dag klassement zie Wedstrijd Reglement Club Sport artikel 32. Er is geen officieel kampioenschap.

Artikel 5 - Overige bepalingen

5.1 - Reclame en bestickering

Zie Autorensport Reglement Clubsport en het DNRT 206 GTi Cup stickerplan, te vinden in de DNRT Peugeot 206 GTi Cup Handleiding op www.206gticup.nl. Bestickering mag op geen enkele manier het zicht belemmeren, de organisatie kan besluiten om deze reden

bestickering te laten verwijderen.

5.2 - Rijgedrag

Indien volgens beoordeling van de Wedstrijdleader een Rijder contact heeft gehad met een andere Rijder, kan de Wedstrijdleader dit bestraffen. Bij meer (verwijtbare) contacten kan de Wedstrijdleader het OCC vragen de Rijder één of meer wedstrijden uit te sluiten. Het gedrag kan met alle ter beschikking staande middelen beoordeeld worden.

5.3 - Video beelden

De Rijder is verplicht video opnamen die zijn gemaakt tijdens de wedstrijd van de Peugeot 206 GTi Cup als dit gewenst is aan de Wedstrijdleiding en/of organisatie af te staan.

5.4 - Paddock

Alle Rijders dienen hun Auto's tijdens racedagen op de aangegeven plek op de paddock te plaatsen. Het is toegestaan om een pitbox te gebruiken voor service doeleinden, zodra de Rijder hier echter mee klaar is, dient hij/zij de Auto terug op de gemeenschappelijke paddock te plaatsen. Het OCC kan besluiten om bij het niet nakomen van bovenstaande regel punten in mindering te brengen.

5.5 - Aantal Rijders

Als er meer dan 56 Rijders inschrijven voor een race dag behoudt de organisatie het recht om Rijders op een reservelijst te plaatsen, of, indien mogelijk, bij een andere passende klasse in te delen.

5.6 - Voldoen aan reglement

Wanneer een Peugeot 206 GTi niet voldoet aan dit reglement kan deze worden ingedeeld in een andere klasse of deelname kan in zijn geheel geweigerd worden met opgave van reden.

5.7 - Logboek

Het bij de Auto behorende unieke document waarin door de TC of een door de Cup-organisatie bevoegde persoon aantekeningen dienen te worden gemaakt. Dit betreft de technische conformiteit van de Auto en waarin ook de zegellijst is opgenomen.

Het is de verantwoordelijkheid van de Rijder dat het complete logboek bij de voorkeuringen en gedurende het gehele Evenement aanwezig moet zijn.

TECHNISCH REGLEMENT DNRT PEUGEOT 206 GTi CUP 2025

Artikel 1 - Techniek algemeen

1.1 - Basis: Toegestaan is de Peugeot 206 GTi uitgevoerd met de 2.0 16V motor, met motorcodes RFR en RFN techniek, van modeljaren 1999 tot en met 2002, die regulier aan de particuliere klant was uitgeleverd via de normale verkooporganisatie (dealerorganisatie) van de fabrikant.

1.2 - Definities

Origineel

Onder "origineel" wordt verstaan: het door de Peugeot importeur op Peugeot 206 GTi geleverde onderdeel.

Standaard

Onder "standaard" wordt verstaan: identiek of gelijkwaardig in materiaal, vorm en gewicht en prestatie, niet door Peugeot geleverd maar wel gefabriceerd voor de Peugeot 206 GTi.

Race onderdeel

Onder race onderdeel wordt verstaan een voor de DNRT Peugeot 206 GTi Cup uniek onderdeel zoals uitgeleverd door DNRT in de Peugeot 206 GTi Cup Kit.

Vrij

Onder "vrij" wordt verstaan dat het originele onderdeel, als de functies van het onderdeel, mogen worden verwijderd, of worden vervangen door een nieuw onderdeel, op voorwaarde dat het nieuwe onderdeel, ten opzichte van het oorspronkelijke onderdeel geen extra functie toevoegt.

1.3 - Documentatie

Als referentie voor onderdelen, maten, toleranties en montagevoorschriften gelden de handleidingen of onderdelen van de fabrikant en/of importeur. In geval van twijfel beslist het OCC.

1.4 - Montagevoorschriften

Alle in dit reglement genoemde materialen en onderdelen dienen gemonteerd te worden op de wijze die door de fabrikant voorgeschreven is. Onderdelen dienen vervangen te worden als de servicelimiten van de fabrikant zijn overschreden.

1.5 Verzegelingen

Verzegelingen dienen intact te blijven. Verzegelingen mogen alleen verbroken worden in het bijzijn van /TC. Als om welke reden ook een verzegeling toch verbroken is of moet worden verbroken, dient dit bij de eerst mogelijke gelegenheid (en bij voorkeur voor aanvang van de werkzaamheden) gemeld te worden aan de organisatie/TC. Voor aanvang van het volgende Evenement of onderdeel hiervan dient een nieuwe verzegeling te zijn aangebracht. Het ontbreken van (een) verzegeling(en) tijdens een (vrije of tijd-) training, of race die onderdeel is van een officieel race Evenement voor de 206 GTi Cup, heeft dit uitsluiting van verdere deelname door de desbetreffende Rijder en Auto aan het onderhavige race Evenement tot gevolg. In een voorkomend geval heeft dit ook het schrappen van alle eerdere, tijdens het betreffende Evenement met de desbetreffende Auto behaalde resultaten tot gevolg. In geval van twijfel beslist het OCC over de gevolgen van de verbroken verzegeling. Bij gebruik van een tijdelijk motorzegel volgt een grid-penalty van 5 plaatsen.

Het startnummer, v.i.n. (vehicle identification number), motornummer, zegelnummer en computerzegelnummer zijn aan elkaar gekoppeld in een technisch bestand dat bekend is bij de TC. De Rijder is ervoor verantwoordelijk dat bij elke verandering de nieuwe gegevens voor het volgende Evenement bekend worden bij de organisatie. Als de gegevens afwijken kan dit worden bestraft met diskwalificatie.

De volgende onderdelen zijn voorzien van een zegel:

- Afdekkap distributie
- Klepdeksel aan inlaatzijde
- ECU

Artikel 2 - Toegestane of verplichte wijzigingen

Iedere wijziging of toevoeging, aan de in artikel 1 van dit Technisch Reglement omschreven Auto, die op basis van dit reglement niet uitdrukkelijk is toegestaan, is verboden.

- Een toegestane modificatie mag geen niet toegestane modificatie tot gevolg hebben.
- Onderdelen moeten hun oorspronkelijke functie behouden.
- Bij twijfel raadpleeg de (H)TC/DNRT secretariaat (mail/schriftelijk).
- De Auto moet gedurende het gehele Evenement aan de geldende voorschriften voldoen.
- Het is verplicht om alle in de DNRT 206 GTi Cup Kit geleverde onderdelen te monteren.

Artikel 3 - Minimum Gewicht

3.1 - Minimum Gewicht

Algemeen

Het gewicht van de Auto inclusief Rijder en uitrusting van de Rijder moet gedurende het gehele Evenement (d.w.z. alle trainingen en races), zonder wijziging van enig vloeistofniveau, de brandstof inbegrepen, te allen tijde minimaal 1040 kg bedragen.

Het gewicht van de Auto exclusief Rijder en uitrusting van de Rijder moet gedurende het gehele Evenement (d.w.z. alle trainingen en races), zonder wijziging van enig vloeistofniveau de brandstof inbegrepen, te allen tijde minimaal 960 kg bedragen.

Het meetresultaat van de op het desbetreffende circuit gebruikte wedstrijdweegschaal is bindend.

Weging

Als bij weging een lager gewicht dan het minimum gewicht wordt vastgesteld dan moet aansluitend een tweede en derde weging worden uitgevoerd. Het hoogst gemeten gewicht geldt dan als het feitelijke waggewicht. De Auto dient bij de metingen telkens opnieuw op de weegbrug worden geplaatst.

Indien bij het wegen van de Auto de volgende afwijking wordt geconstateerd wordt deze als volgt bestraft:

0,1 tot 5,0 kg te licht	3 plaatsen terug in de uitslag
5,1 tot 10,0 kg te licht	5 plaatsen terug in de uitslag
10,1 kg of meer te licht	10 plaatsen terug in de uitslag, mogelijk diskwalificatie

3.2 - Ballast

De Auto mag niet voorzien worden van extra ballast om het gestelde minimum gewicht te behalen.

Artikel 4 - Veiligheid

4.1 - Stoel en stoelframe

De racestoel dient gemonteerd te worden op het in de DNRT 206 GTi Cup Kit geleverde stoelframe. Mocht dit niet mogelijk zijn in verband met lengte van de Rijder dient er dispensatie te worden aangevraagd bij de organisatie en dient er een aantekening in het logboek van de Auto te worden gemaakt voorzien van een paraaf van de Wedstrijdleader. De achterbank en de bijrijder stoel dienen te worden verwijderd gedurende het gehele Evenement.

4.2 – Rolkooi

Enkel de rolkooi welke te verkrijgen is vanuit de DNRT 206 GTi Cup Kit is toegestaan. De kooi zal na inbouw, door Erwin Sukkel voorzien zijn van een speciaal identificatieplaatje. Afbeeldingen van de rolkooi zijn te vinden in de montage handleiding welke te vinden is op www.206GTicup.nl. Delen van de rolkooi waar de Rijder (bij een crash) mee in aanraking kan komen dienen te worden voorzien van schokabsorberend brandvertragend materiaal (welke voldoet aan FIA Standaard 8857-2001 type A). -Zie Peugeot 206 Cup bouwhandleiding.

4.3- Raamnet

Een raamnet conform FIA Annexe J 253.11 (Groep N, A) is verplicht (zie ook artikel 13.2.8 van het Autorensport Reglement Clubsport). Bij het aanvullend gebruik van een arm restraint (conform SFI 3.3 met label) dient deze bevestigd te zijn aan de onderarm (arm aan raamzijde) en aan de knop van de veiligheidsgordel of aan de heupgordel, dit is verplicht. Het verbinden van de riem met een volledig en snel sluitende klimhaak voor de bergsport is daarbij toegestaan.

Artikel 5 – Motor

5.1 - De motor dient geheel origineel te blijven en niet te worden gemodificeerd of geoptimaliseerd. De vermogens- en koppelkromme dienen gelijk te zijn aan de originele specificatie. Bij wezenlijke afwijkingen kan een straf worden opgelegd, zonder dat de oorzaak van de afwijking wordt vastgesteld.

5.2 - Maximum vermogen

Het maximum motorvermogen is 146 pk, gemeten op de rollenbank van MDM Motorsport. Hierbij wordt een tolerantie van 1,1 pk gehanteerd. Wanneer bij een controle een hoger vermogen dan 147,1 pk wordt gemeten volgt een mogelijke diskwalificatie voor de desbetreffende race dag en wordt de motorverzegeling verwijderd.

Het maximum koppel is 208 Nm, gemeten op de rollenbank van MDM Motorsport. Hierbij wordt een tolerantie van 1,1 Nm gehanteerd. Wanneer bij een controle een hoger koppel dan 209,1 Nm wordt gemeten volgt een mogelijke diskwalificatie voor de desbetreffende race dag en wordt de motorverzegeling verwijderd.

Aandrijflijn

Het DNRT (of een vertegenwoordiging daarvan) beoordeelt door middel van een rollenbanktest of de aandrijflijn de juiste karakteristiek bezit om te kunnen worden toegelaten tot de races. Deze beoordeling kan te allen tijde plaatsvinden. Hierbij wordt onder meer het vermogen, het koppel en de weerstand beoordeeld.

Als het DNRT van oordeel is dat de meetresultaten te veel afwijken van de standaardwaarden, dan kan de Rijder gevraagd worden de waarden terug te brengen tot de standaardwaarden. Dit kan mogelijke sancties tot gevolg hebben.

5.3 - Motormanagement

Uitsluitend de originele door de fabriek geleverde computer voorzien van een genummerd zegel is toegestaan.

Bij ieder Evenement kan aan iedere willekeurige Rijder een computer uitgereikt worden, deze dient in de Auto geplaatst te worden en daar moet deze Rijder het Evenement mee rijden. Beschadigingen aan de computerbehuizing zijn directe redenen voor nacontrole op de rollenbank.

5.3.1 MAP Sensor

Enkel MAP sensor met onderdeel nummer 0.261.230.057 is toegestaan.

5.4 - Luchtfilter

Het is toegestaan om de aanzuigslang van het luchtfilter in te korten tot 160 mm en hem vervolgens een kwartslag naar voren te draaien zodat het luchtfilter lucht aanzuigt onder de radiator. Het is NIET toegestaan om de hele slang weg te laten.

5.5 – Uitlaat

Enkel de originele of standaard uitlaat is toegestaan. Het is toegestaan om de katalysator te vervangen voor de door de DNRT ontwikkelde versie. De katalysator mag op geen enkele wijze worden gemodificeerd. De locatie van de katalysator in het uitlaatsysteem dient op de originele plaats behouden te blijven als door de autofabrikant is bepaald.

Montage voorschriften van de fabrikant dienen te worden gerespecteerd.

Te allen tijde dienen alle uitlaatgassen via de katalysator te worden afgevoerd.

Afbeelding op www.206gticup.nl.

5.6 - Controle

De Wedstrijdleiding of het OCC kan op elk gewenst moment het vermogen en koppel van de motor (laten) meten en/of het motormanagement-systeem (laten) uitlezen. Bij wezenlijke afwijkingen kan een straf worden opgelegd, zonder dat de oorzaak van de vermogenswinst wordt vastgesteld.

5.7 - Rollenbank

Voor deelname aan de DNRT Peugeot 206 GTi Cup dient de 206 GTi Cup-Auto een rollenbank controle te hebben ondergaan. Deze controle vindt plaats bij MDM Motorsport in Badhoevedorp.

Na de rollenbank test wordt de uitslag genoteerd en gekoppeld aan het startnummer, chassisnummer, motornummer en zegelnummer van de ECU. Wanneer één van deze gegevens afwijkt van de bij de organisatie bekende data wordt de Auto niet conform het reglement bevonden.

Hiernaast zal ook het kleppendecksel worden verzegeld, en het desbetreffende zegelnummer worden genoteerd. Wanneer een onderdeel vervangen wordt, en deze nummers niet meer overeenkomen kan de organisatie de Rijder verplichten om de Auto opnieuw te laten testen op de rollenbank alvorens deelname aan de 206 GTi Cup met deze Auto weer mogelijk is.

Wanneer de Auto's op de rollenbank getest worden dienen zij aan de volgende punten te voldoen;

- Interstate Race DNRT S195/50/15 gemonteerd, met een bandenspanning van 2.3 bar.
- Sporing 0 mm.
- Ongelode benzine verkrijgbaar bij de reguliere pompstations (euro 95 of super 98).
- Het MIL (Motor Indication Lamp) dient tijdens de controle te functioneren en mag tijdens de controlemeting niet branden.

5.8 – Koeling

Radiator en koelventilator dienen geheel aanwezig en origineel of standaard te zijn.

5.8.1 Koelvloeistof

Als koelmedium mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een vloeistof die in samenstelling overeenkomt met de eerste originele aanbeveling van de constructeur (OEM). Het medium is daarmee samengesteld uit maximaal 50%v/v Mono-Ethyleen-Glycol (MEG), water en additieven op basis van klassieke- of Organic-Acid-Technology. Het is expliciet niet toegestaan een koelmedium toe te passen dat:

- a. geen of een laag waterpercentage bevat, zijnde de zogenaamde “waterless coolants”;
- b. een ester-component bevat;
- c. Mono-Propyleen-Glycol (MPG) of Propyleen-Glycol (PG) percentage bevat;
- d. een percentage Mono-Ethyleen-Glycol (MEG) heeft dat hoger is dan 50%v/v;
- e. additieven bevat die afwijken van het hierboven genoemde originele OEM-medium.

5.8.2 Oliekoeler

Het is toegestaan om een oliekoeler te monteren. De enige toegestane oliekoeler is van het merk MOCAL, type: OC5103-8. Dit is een oliekoeler met 10 rijen en met een hoogte van 230 mm. De sandwichplaat is van het merk MOCAL, type: SP1F. De slangen moeten uitgevoerd zijn met geperste koppelingen en een lengte hebben van 250 mm en 550 mm. Montagehandleiding zie www.206gticup.nl.

Artikel 6 – Overbrenging

6.1 - Differentieel

Enkel het originele differentieel is in de 206 GTi Cup toegestaan. Een sperdifferentieel is verboden.

6.2 –Overbrenging

Uitsluitend de in de standaard GTi geleverde overbrenging is toegestaan: 19 X 72.

6.3 - Aandrijfassen

De aandrijfassen dienen origineel en **dus NIET gemodificeerd** te zijn.

6.4 - Koppeling

De uitvoering van de drukgroep en koppelingsplaat dient geheel origineel of standaard te blijven.

6.5 - Versnellingsbakbeluchting

Het is toegestaan om de originele beluchting te vervangen door een passende geschroefde koppeling voorzien van een slang. Foto nr. 001, op www.206gticup.nl/fotos-techniek.

Artikel 7 - Ophanging en stuurinrichting

7.1 - Schokdempers: Koni STR.T kit welke geleverd wordt met Koni SRT.T schokdempers en H&R veren onderdeel nr. G/Y 29469VA (F). Deze mogen op geen enkele wijze worden gemodificeerd.

7.2 - De door Koni versterkte en aangeboden voorschokdempers zijn als alternatief ook toegestaan.

7.3 - Torsieveren

Dienen geheel origineel te blijven, zonder aanpassingen, dikte 19,5 mm. Het is niet toegestaan om de torsieveren onder voorspanning te monteren.

7.4 - Stabilisatorstang voorzijde

Deze dient geheel origineel te blijven zonder verdere aanpassingen, dikte 20 mm.

7.5 - Stabilisatorstang achterzijde

Deze dient geheel origineel te blijven zonder verdere aanpassingen, dikte maximaal 21 mm. Het is niet toegestaan om de stabilisatorstang van de achteras onder voorspanning te monteren.

7.6 - Spoorverbreeders

Gebruik van spoorverbreeders is niet toegestaan.

7.7 – Wieluitlijning

De camber afstelwaarde van de vooras dient te liggen tussen:: -00 30' / +00 30'. De sporing van de vooras is vrij.

7.8 – Tapeinden

Het gebruik van tapeinden is toegestaan, mits deze niet buiten het boutgat van de velg steken.

Artikel 8 - Wielen en banden

8.1 - Velgen

De volgende velgen zijn toegestaan:

GMP Easy-R.	Maat 6,5 x 15 inch. ET 25.
Autec, type KBA 50088	Maat 6,5 x 15 inch. ET 23

8.2 - Banden

Interstate Race DNRT S195/50/15 geleverd door Track Tires.

Merknamen, code- en productienummers en maataanduidingen op banden moeten altijd zichtbaar blijven. Iedere vorm van kunstmatig opwarmen, opruwen, bewerken en/of met (chemische) hulpmiddelen schoonmaken of behandelen van banden is verboden.

Artikel 9 - Wagenhoogte

9.1 - Wagenhoogte voorzijde

De wagenhoogte aan de voorzijde wordt gemeten onder de bevestigingsbeugels van de stabilisatorstang, het laagste punt van deze beugel mag zich niet lager dan 100 mm boven een vlakke ondergrond bevinden.

9.2 - Wagenhoogte achterzijde

De wagenhoogte aan de achterzijde wordt gemeten in het midden van de onderste torsieveer, het laagste punt van de torsieveer mag zich niet lager dan 220 mm boven een vlakke ondergrond bevinden.

9.3 - Strafvoering bodemvrijheid

Indien bij het meten van de bodemvrijheid (zoals omschreven in het reglement) de volgende afwijking wordt geconstateerd wordt deze als volgt bestraft:

Van 0,1 mm tot 3,0 mm te laag	- 3 plaatsen terug in de uitslag
Van 3,1 mm tot 5,0 mm te laag	- 5 plaatsen terug in de uitslag
Van 5,1 mm tot 10,0 mm te laag	- 10 plaatsen terug in de uitslag
10,1 mm of meer te laag	- 15 plaatsen terug in de uitslag, of mogelijk diskwalificatie.

Artikel 10 - Remmen

10.1 - Remblokken

Verplicht: Voorzijde: EBC Bluestuff, onderdeel nummer DP51234R.

Achterzijde: EBC Yellowstuff, onderdeel nummer DP4458/2R.

10.2 - Remschijven

Enkel standaard of originele remschijven zijn toegestaan behoudens het onder 10.6 van dit reglement vernoemde alternatief. Gegroefde of geboorde remschijven zijn niet toegestaan. Ook is het toegestaan om de door het DNRT ontwikkelde remschijven van JURID met extra koeling te monteren.

10.3 - ABS

Het ABS dient werkend in de Auto aanwezig te zijn of het remsysteem dient gemodificeerd te worden met een mechanische remdrukbegrenzer [486195] die gemonteerd is op de achteras. Bij deze modificatie is het gebruik van een hoofdremcilinder met 4 aansluitingen [4601F9] verplicht. Zie montagehandleiding op www.206gticup.nl.

10.4 - Remslangen

De originele remslangen dienen vervangen te worden door de in de DNRT 206 GTi Cup geleverde staal omwikkelde remslangen.

10.5 – Remkoeling

Het is toegestaan om luchtgeleiders te monteren met onderdeelnummers: 482726 en 482727. Het monteren van koelslangen met een diameter van maximaal 70 mm is toegestaan. Het is uitsluitend toegestaan om deze in de gaten van de mistlampen te monteren.

10.6 - Remsysteem voorzijde alternatief

Het is toegestaan om remschijven te monteren met onderdeel nummer 4246W2 met een diameter van 283 mm en een dikte van 26 mm. Bij deze remschijven dienen remklauwen te worden gemonteerd met onderdeel nummer 4400N2 en 4400N3.

Bij dit systeem mogen uitsluitend gebruikt worden remblokken EBC Yellowstuff met onderdeel nummer DP41375R

Bij het gebruik van deze onderdelen is het gebruik van remkoeling slangen niet toegestaan.

10.7 Remleidingen

Naast de originele remleidingen is ook toegestaan deze te vervangen voor een koperen versie, mits de uitvoering gelijk blijft aan origineel of aangegeven alternatief in artikel 10.3 van dit reglement.

Artikel 11 - Carrosserie

11.1 Exterieur

11.1.1 - Algemene punten

- De carrosserie mag op geen enkele wijze doorgelast, verstevigd of aangepast worden.
- De stroomlijn mag niet worden beïnvloed d.m.v. extra spoilers of anderszins.
- Plaatwerk mag in geval van schade vervangen worden door origineel of standaard, mits van hetzelfde materiaal en gewicht.
- Flankbescherming dient aanwezig te zijn.
- De kit in naden aan de binnen- en buitenkant van de bodem en in de wielkasten mag niet verwijderd worden.
- Alleen de origineel gemonteerde buitenspiegels zijn toegestaan.
- De kunststof binnenschermen in de wielkasten mogen verwijderd worden. Het binnenscherm rechts achter bij de benzine vulhals dient wel aanwezig te zijn.

11.1.2 - Spoiler

Indien aanwezig dient de origineel geleverde spoiler verwijderd te worden.

11.1.3 - Bumpers

Het is niet toegestaan om de binnen bumpers aan de voor- en/of achterzijde te bewerken of te verwijderen.

11.1.4 - Hoodpins

Het gebruik van hoodpins op motorkap en kofferdeksel, met de in de DNRT 206 GTI Cup Kit geleverde delen, is verplicht.

11.1.5 - Ruiten

De ruiten dienen van glas te zijn, originele dikte en gewicht. Elke vorm van getint raamfolie is niet toegestaan. Uitsluitend 100% transparant is toegestaan.

11.1.6 - Ruitenwissers

Ruitenwissers (aan de voorzijde) dienen aanwezig te zijn en ook te kunnen werken.

11.1.7 -Staat van de raceauto's

De Auto dient bij aanvang van de racedag ordentelijk gepresenteerd te worden. De organisatie bepaalt de definitie van ordentelijk.

11.1.8 Sleep oog

De standaard sleepogen van de auto dienen uitsluitend te worden voorzien van een harpsluiting met een minimale binnen diameter van 34 mm en dienen rood of geel van kleur

te zijn. Het verlengen van het sleepoog met sleeplossen o.i.d. is niet toegestaan.

11.2 - Interieur

11.2.1 – Stuurslot

Het stuurslot moet verwijderd worden.

11.2.2 - Airbags

Airbags moeten verwijderd worden.

11.2.3 - Laptimers, datalogging en communicatie

Het gebruik van een laptimer is toegestaan, als deze niet is aangesloten op de ECU van de Auto. Er mag geen apparatuur worden aangesloten op de OBD stekker. Het is niet toegestaan om een mobiele telefoon als laptimer te gebruiken. Datalogging en onboard-communicatie is niet toegestaan.

11.2.4 - Kachelbehuizing

De Auto moet voorzien zijn van de originele of standaard kachelbehuizing. De kachel aanjager moet in staat zijn om door koelvloeistof verwarmde lucht op de voorruit te blazen.

11.2.5 - Brandblusser

Uitsluitend de brandblusser van het merk Lifeline met een inhoud van 2.4 liter, type nummer LIF201-100-003, is toegestaan.

11.2.6 - Overig toegestane te verwijderen onderdelen

Zie DNRT Peugeot 206 GTi Cup Handleiding, vanaf pagina 6, te vinden op www.206gticup.nl. Onderdelen die in deze handleiding **niet expliciet** vermeld worden dienen in de Auto gemonteerd te blijven.

11.2.7 – Transponder

Verplicht: De transponder voor de tijdwaarneming dient gemonteerd te worden aan de achterklep.

Artikel 12 - Elektronisch systeem

12.1 - Accu

Er mag een accu gemonteerd worden met een minimale afmeting van 175 mm bij 175 mm. Het minimale gewicht van de accu is 9,8 kg.

12.2 - Accubevestiging

De accu dient op de originele positie in de motorruimte geplaatst te worden op de verstevigde plaat welke in de DNRT 206 GTi Cup Kit geleverd wordt.

12.3 - Verlichting

Aan de voorzijde van de Auto mogen de mistlampen verwijderd worden. Het mistlicht aan de achterzijde dient aanwezig en werkend te zijn. De overige verlichting dient origineel te zijn en volledig te functioneren. Een FIA regenlicht conform Techniek lijst 19 is verplicht, en dient gemonteerd te worden op de door 206 GTi cup voorgeschreven positie. Deze is te vinden in de DNRT Peugeot 206 GTi handleiding, te vinden op www.206gticup.nl

12.4 - Bedrading

Het is niet toegestaan om bedrading of stekkers uit de Auto te verwijderen, ook mag er geen bedrading worden toegevoegd. De gehele kabelboom dient werkend en compleet in de Auto aanwezig te zijn.

Artikel 13 - Brandstof

Verkrijgbaar bij de reguliere pompstations (euro 95 of super 98). Toevoegingen zijn niet toegestaan. De brandstoftank dient geheel origineel te blijven.

Artikel 14 - Geluid

Zie Artikel 11.6 Autorensport Reglement Clubsport.

Artikel 15 - Slotbepalingen

15.1 - Technische afwijkingen

Bij kleine technische afwijkingen kan de Wedstrijdleader een tijdstraf geven voor de overtreding. Deze tijdstraf is tweemaal het voordeel dat volgens de Wedstrijdleiding behaald is.

Als er bij een technische controle onderdelen, brandstofmonsters e.d. bij externe partijen moeten worden onderzocht dan worden alle kosten doorbelast aan de Rijder indien uit dit onderzoek blijkt dat de onderdelen, brandstofmonsters e.d. niet conform het (technisch) reglement zijn. De kosten voor de montage e.d. zijn voor de Rijder.

Een monteur of Rijder waarvan de Auto is geselecteerd voor controle of keuring, is verplicht om de werkzaamheden ten behoeve van de controle van de Auto in opdracht van de HTC of de Wedstrijdleader direct uit te voeren. Motoren en andere onderdelen mogen in gedemonteerde toestand aan de betreffende Team worden geretourneerd. Als bij controle of keuring blijkt dat betreffende Auto niet conform de reglementen is, kan, afgezien van een op te leggen straf, de betreffende Rijder extra belast worden met onderzoekskosten van de nakeuring van maximaal EUR 450,--.

15.2 - Geschillen

Bij geschillen wordt de beslissing of de Auto en/of haar onderdelen wel of niet conform het reglement is, genomen door de Wedstrijdleader en zo nodig in tweede instantie door het OCC. De uitspraak van het OCC is bindend.

Wijzigingen op dit reglement zijn voorbehouden aan Stichting DNRT Zomer Avond Competitie Auto's en welke zijn gecontroleerd door het BSA en ter goedkeuring voorgelegd aan de KNAF en door de KNAF zijn goedgekeurd.

15.3 - Ondertekening

Elke Rijder die mee wil rijden in de 206 GTi Cup dient een formulier te ondertekenen voor ontvangst van het reglement en dit in te leveren bij de Cup-coördinator.

Knac Nationale Autosport Federatie