

Technisch Reglement voor de Mercedes-Benz SLK Cup 2025

Dit Technisch Reglement vormt de basis voor de technische staat van de deelnemende Auto's aan de Mercedes-Benz SLK Cup. Verdere verduidelijkingen of aanpassingen zullen door officiële door de Cup-organisatie gepubliceerde Series of Event Bulletins kenbaar worden gemaakt. De Auto's moeten identiek aan elkaar zijn met uitzondering van de kleur van de Auto en aanvullende sponsoruitingen.

Begrippenlijst

In dit Technisch Reglement staat een aantal omschrijvingen vermeld, waarmee de volgende personen, instanties of begrippen worden bedoeld:

- **Cup:** Mercedes-Benz SLK Cup, een initiatief van GEAN Promotions Nederland in samenwerking met Biesheuvel Autosport te Nieuwendijk;
- **Cup-organisatie:** de organisator van de Cup is GEAN Promotie Nederland. De Cup coördinatoren zijn Patrick Diepstraten, Nico Biesheuvel en Antoine Biesheuvel.
- **Technisch Begeleider:** Functionaris die binnen de Cup-organisatie belast is met de technische begeleiding en advies kan uitbrengen aan de TC; voor 2025 zijn dat Patrick Diepstraten, Nico Biesheuvel en Antoine Biesheuvel.
- **TC:** Hieronder worden de leden van de Technische Commissie verstaan, die in het bezit zijn van een geldige door een ASN uitgegeven Technische Commissaris-licentie en die de keuringen van de deelnemende Auto's voor hun rekening nemen.
- **Organisator:** Organiserende rechtspersoon van het betreffende Evenement. **Stichting DNRT ZomerAvond Competitie Auto's.**
- **Biesheuvel Autosport:** een door de Cup-organisatie aangewezen rechtspersoon die gerechtigd is om door de Cup-organisatie aan te wijzen Auto's, onderdelen en diensten te leveren aan Rijders/inschrijvers van de Cup. Rijders zijn verplicht de onderdelen en diensten van Biesheuvel Autosport te betrekken.
- **ASN:** Enige door de FIA erkende Nationale Autosport Autoriteit, in Nederland de KNAF.
- **CSI:** FIA Code Sportif International en haar Annexen.
- **KRB :** KNAF Reglementen Boek.
- **BSA:** Bestuur Sectie Autorensport, binnen de KNAF verantwoordelijk voor de ordening en overkoepeling van de Autorensport in Nederland.
- **Promotor:** De promotor van de races is GEAN Promotions.
- **Race Kit:** Het totale pakket van gewijzigde/niet standaard onderdelen zoals gemonteerd op de Auto bij uitlevering aan de Rijders. De onderdelenlijst van de Race Kit maakt onlosmakelijk deel uit van het Technisch Reglement van de Cup.
- **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 betreffende de technische conformiteit van de Auto en waarin ook de zegellijst is opgenomen.

Artikel 1. Toegelaten Auto's

Deelname is alleen toegestaan met een Mercedes-Benz uit de SLK Klasse uit de bouwjaren 1996 – 2000 uitgevoerd met de motoren zoals onderstaand is aangegeven: SLK 230 Compressor, 2.295 cm³ en 193pk (5 versnellingsbak) 1996-2000 R170, opgebouwd en aangevuld met de Race Kit zoals geleverd door Biesheuvel Autosport en zoals omschreven in de Cup Race kit.

Artikel 2. Technische Omschrijvingen

2.1 Toegestane of verplichte wijzigingen en aanvullingen

Alle wijzigingen die niet door dit Reglement zijn toegestaan zijn absoluut verboden. De enige werkzaamheden die aan de Auto verricht mogen worden zijn die welke noodzakelijk zijn voor het normale onderhoud of voor het vervangen van onderdelen die onbruikbaar zijn geworden ten gevolge van slijtage.

De wijzigingen en aanvullingen welke zijn toegestaan worden hiernavolgend nader gespecificeerd. Afgezien hiervan mogen door slijtage of ongelukken onbruikbaar geworden onderdelen alleen worden vervangen door een origineel of kit onderdeel dat geheel identiek is aan het beschadigde of onbruikbare deel.

Aan de gehele Auto mag iedere bout en moer door een andere bout of moer worden vervangen op voorwaarde dat de materiaalsoort gelijk blijft. De schroeven mogen vervangen worden door andere schroeven op voorwaarde dat de oorspronkelijke diameter en spoed behouden blijven, dat ze van de dezelfde materiaalsoort zijn en dat de treksterkte minimaal overeenkomt met het origineel. Een toegestane wijziging mag geen verboden wijziging tot gevolg hebben.

Als referentie voor onderdelen, maten, toleranties en montagevoorschriften gelden de handleidingen of onderdelen van de fabrikant en/of de importeur. Een werkplaatshandboek is ter referentie beschikbaar.

2.2 Minimumgewicht

Het minimum totaalgewicht van de Rijder en Auto is tezamen: 1285 KG

Het minimum totaalgewicht van de Auto is het gewicht waaraan de Auto en de Rijder inclusief volledige uitrusting gedurende officiële training, kwalificatie(s)/race(s) moet voldoen inclusief alle technische voorzieningen, gemeten zonder enige wijziging aan de Auto zoals vloeistof en brandstof niveaus. Op geen enkel ogenblik gedurende het Evenement mag het gewicht van de Auto met Rijder minder zijn dan het minimum gewicht. Het minimum gewicht kan gedurende het Evenement op elk ogenblik worden gecontroleerd.

Onder geen voorwaarde is het toegestaan onderdelen te verwijderen, onderdelen te vervangen of te wijzigen om het minimumwagengewicht te bereiken wat in strijd is met het reglement.

2.2.1 Weging

Als bij weging een lager gewicht dan het minimum gewicht wordt vastgesteld dan moet aansluitend een tweede en derde weging worden uitgevoerd onder dezelfde condities als de eerste weging. Het hoogst gemeten gewicht geldt dan als het feitelijke wagentgewicht. 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 tot 5 kg te licht	3 plaatsen terug in de uitslag
5 tot 10 kg te licht	5 plaatsen terug in de uitslag
10 tot 15 kg of meer te licht	10 plaatsen terug in de uitslag
Meer dan 15 kg	ter bepaling van de Wedstrijdleiding

2.2.2. Ballast

Indien extra ballastgewicht noodzakelijk is, dient dit in de vorm van (een) uniforme vaste metalen blok(ken) op de wagenbodem, direct in de kofferruimte/ reservewielbak gemonteerd te worden.

Deze blokken dienen door middel van het gebruik van gereedschap zodanig aan de vloer van de Auto te zijn bevestigd, door middel van 10.8 kwaliteit bouten met een minimum diameter van 8 mm en verstevigingplaten volgens tekening (253.52 van het CSI) dat versnellende of vertragende krachten van tenminste 25 G weerstaan kunnen worden. Het minimale contactvlak tussen carrosserie en verstevigingplaat bedraagt 40 cm² per bevestigingspunt. Rijders dienen er te allen tijde voor te zorgen dat het ballastgewicht deugdelijk en veilig is bevestigd, dat het zichtbaar is en eventueel door officials verzegeld kan worden.

2.2.2. A - Succesballast

Om de gelijkwaardigheid tussen de Auto's en 'close Racing' te bevorderen dienen bepaalde Rijders gedurende een Evenement te rijden met succesballast. Het succesballast gewicht is gebaseerd op het dag klassement van het voorgaande verreden Evenement en wordt elk Evenement opnieuw vastgesteld. De volgende ballastgewichten dienen te worden gemonteerd:

Uitslag dag klassement voorgaand Evenement:

	1e	2e	3e
Succesballast (kg):	30kg	20kg	10kg

Voor dit succesballast gewicht dient de ruimte van de passagiersstoel, incl. de originele fabrieksbevestigingen van de stoel, vrij te blijven. Op deze 4 (originele fabrieks bevestiging) punten wordt het succesballast gewicht bevestigd. Dit succesballast gewicht wordt door de organisatie van de SLK Cup ter beschikking gesteld aan de desbetreffende Rijder/Auto.

De gewichten blijven eigendom van de Cup-organisator.

2.3 Motor

De Auto dient te zijn voorzien van een standaard motor, welke door de Cup-organisatie dient te zijn verzegeld. Nummers van de zegels staan vermeld op een zegellijst opgenomen in het logboek die voorzien is van de handtekening van de Rijder. De Rijder dient na iedere officiële training / race het totale aantal zegels te controleren. Bij het ontbreken van 1 of meer zegels dient dit onmiddellijk per e-mail aan de Cup-organisatie gemeld te worden. Het is de verantwoordelijkheid van de Rijder dat alle zegels aanwezig zijn en zich op de juiste plaats bevinden. De verzegeling van de motoren wordt uitgevoerd door de TC van de Cup. Iedere motor zonder complete verzegeling of voorzien van zegelnummers die niet overeenkomen met de afgegeven zegellijst, zal als niet conform aan het Technisch Reglement worden beschouwd. De TC houdt zich het recht voor om op ieder moment een motor in te nemen voor controle. De controle zal worden uitgevoerd aan de hand van een controle blad welke is verkregen door opmeting van een referentie motor. Bij revisie van de motor mag alleen de standaard zuiger gemonteerd worden (overmaat niet toegestaan). Indien een motor te veel vermogen/ koppel levert, is deze niet Cup waardig en zal de motor / aanbouwdelen terug gebouwd worden naar de originele waarde. De vermogens en koppelkromme dienen volgens fabriekswaarde te verlopen.



Motorgegevens	SLK 230 Compressor
Bouwjaren	1996-2000
Type	DOHC 4 cilinder, 16 V
Cilinderinhoud	2,295 cm ³
Boring x slag	90,9 x 88,4 mm
Compressie	8.8:1
Vermogen	Max. 197 pk (gemeten op rollenbank van Quattratuning)
Maximum Toerental	6150 tpm
Koppel	290 Nm bij 2.800–4.800 tpm

Het maximum motorvermogen is 195 pk, gemeten op de rollenbank van Quattratuning. Hierbij wordt een tolerantie van 2.0 pk gehanteerd. Wanneer bij een controle een hoger vermogen dan 197 pk wordt gemeten kan dit worden bestraft volgens artikel 14 van het Autosport Reglement Club Sport voor de desbetreffende race dag en wordt de motorverzegeling verwijderd.

Het maximum koppel is 285 Nm, gemeten op de rollenbank van Quattratuning. Hierbij wordt een tolerantie van 5.0 Nm gehanteerd. Wanneer bij een controle een hoger

koppel dan 290 Nm wordt gemeten kan dit worden bestraft volgens artikel 14 van het Autorensport Reglement Club Sport voor de desbetreffende racedag 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 naar haar oordeel te veel afwijken van de standaardwaarden, dan kan de Rijder gevraagd worden de waarden terug te brengen tot de standaardwaarden. Dit kan dit worden bestraft volgens artikel 14 van het Autorensport Reglement Club Sport.

2.3.1 Ontsteking

Het motormanagementsysteem inclusief software moet standaard blijven. Het is uitdrukkelijk verboden om wijzigingen aan de kabelboom en/of aan de sensoren door te voeren. Ook bewerkingen aan deze onderdelen die tot doel hebben de signalen van het motormanagementsysteem te beïnvloeden zijn verboden. De verzegeling van het motormanagement systeem wordt uitgevoerd door de TC van de Cup.

In een enkel geval is het, na overleg met Cup-organisatie, toegestaan het maximaal toerental te verhogen naar maximaal 6150 rpm.

2.3.2 Verwarmingssysteem

De originele kachel dient ongewijzigd te blijven. Airco systeem mag verwijderd worden.

2.3.3 Brandstofsysteem

Het originele injectiesysteem moet gehandhaafd blijven. Uitsluitend gebruik van reguliere (aan de pomp) verkrijgbare handelsbenzine met een maximum octaan van 102 is toegestaan (FIA Annex J art. 252.9). Elke maatregel die in of aan de Auto wordt genomen welke een koeling van het brandstofmengsel bewerkstelligt is verboden. De brandstoftank dient geheel origineel te blijven. Het verwijderen van de loodvrijklep in de vulhals is toegestaan.

MAXIMALE BRANDSTOFDRUK 4.0bar

Benzine druk (Mercedes drukregelaar A0000781489 en A0000781889)

2.3.3.-1 Catchtank

Voor de aanvoer van de brandstof mag een Ltec catchtank set **nr. LTSLKC01** gemonteerd worden.

2.3.4 Intercooler

Het is toegestaan de originele intercooler te vervangen door een door de Cup aangeleverde intercooler met art. nummer: LtecM9001. Intercooler wordt compleet met steun en slangen aangeleverd.



2.3.5 Uitlaatsysteem

Het uitlaatsysteem dient standaard te blijven.

Ook bij de niet originele uitlaat dient de plaats waar de uitlaat onder de carrosserie vandaan komt ongewijzigd te blijven.

Een katalysator is verplicht.

2.3.6 Koelsysteem

Als koelmiddel mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van een vloeistof die in samenstelling overeenkomt met de eerste originele aanbeveling van de constructeur (OEM).

Het middel 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 percentages Mono-Ethyleen-Glycol (MEG) heeft dat hoger is dan 50%v/v;
- e. additieven bevat die afwijken van het hierboven genoemde originele OEM-middel.

2.4 Transmissie

2.4.1 Versnellingsbak / Vliegwiel

De Auto dient te zijn voorzien van een standaard 5-versnellingsbak.
Standaard vliegwiel



Bak nr. R210 261 00 20

2.4.1.1 Versnellingen

De versnellingen moeten ongewijzigd blijven. De versnellingsbakverhoudingen van de Mercedes-Benz 230 SLK zijn: 1^e 3.856; 2^e 2.183; 3^e 1.376; 4^e 1.1; 5^e 0.799.

2.4.1.A Koeling Koppeling cilinder

Om de koppeling cilinder extra te koelen mag men een extra inlaat luchtslang monteren Die naar de koppelingscilinder leidt.



Luchtinlaat voor
Koppeling cil.



Lucht Inlaat slang koppeling cilinder



2.4.2 Differentieel

Montage van een sper is **niet** toegestaan. Het is toegestaan om een oliekoeler /pomp te monteren. Dit oliekoeler/pomp pakket, nr. is SLKLTECOP01, bestaat uit: Oliekoeler – oliepomp – slangen en sensor. Daarnaast is het toegestaan om een aluminium koelingsblok te monteren welk aan de achterzijde van het differentieel bevestigd is. Dit koelingsblok nummer: SLKLTECDD01.

De eindoverbrenging van het differentieel is: Mercedes-Benz 230 SLK - 3.92



2.4.3. Differentieel Koeling

Aluminium koelingsblok is toegestaan



Set nr SLKTECDD01

2.5 Wielophanging

Alleen de standaard wielophanging is toegestaan.

2.5.1 Voorwielophanging

De bevestigingspunten van de ophanging dienen ongewijzigd te blijven.

2.5.2 Achteras

Deze moet ongewijzigd blijven.

2.5.3 Wielgeometrie

Alleen die afstellingen welke binnen de geboden mogelijkheden vallen, zijn toegestaan. Waarbij de **camber bout met nr. A202430118** in beide voordraagarmen gemonteerd mag worden. **Maximaal camber: 2.9 graden.**

Veranderingen door middel van vervorming dan wel op enig andere wijze zijn verboden.

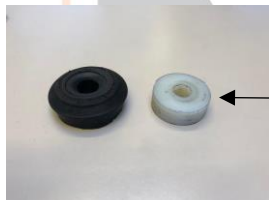
2.5.4 Stabilisator

De standaard gemonteerde stabilisatorstangen blijven gehandhaafd. Het is toegestaan om aan de voorzijde met een losse stabilisator te rijden onder voorwaarde dat aan één zijde de stabilisator verbindingstang is verwijderd, dit uit veiligheidsoverwegingen.

2.5.5 Wielophanging, veren, schokdempers

De veren van de voor- en achterwielophanging dienen vervangen te worden door de veren genoemd in de Race Kit.

De in de Race Kit genoemde schokdempers dienen te worden gebruikt. Het merk van de schokdemper + veren is AST met de daarbij behorende veren van AST. Bovenste rubber van de achter schokdemper mag vervangen worden door een teflon variant.



Teflon vervangingsbus

Elke verandering, wijziging aan de schokdempersetting en veer is ten strengste verboden.

Voorschokdemper: 4014A-0377-M1

Achter schokdemper: 4014A-0378-M1

Voorveer: FRSP1



Achterveer: RRSP1

Veerpootversteving;

De voorste veerpootophanging mag verstevigd worden door erboven en onder platen op te lassen. Zie de afbeelding:



2.6 Wielen en banden

2.6.1 Wielen

Uitsluitend de wielen welke geleverd worden door de Cup-organisatie mogen worden gebruikt met een ET 35 waarde. Het gebruik van andere type wielen en/of andere wielmaten is niet toegestaan. Het gebruik van druk regulerende kleppen of ventieldopjes is niet toegestaan. De wielmaat voor de Mercedes-Benz 230 SLK is 7,5 x 17 inch. Het is toegestaan om de wielbouten te vervangen door tapeinden en moeren.

2.6.2 Wielspacers

Wielspacers van 12 mm (per wiel) is op achteras toegestaan. Met een totale breedte van 24 mm op de achteras, art nr. ATH1216.

Ook is een wielspacer van 5 mm per wiel met onderdeel nr. ATH0516S op de vooras toegestaan.

2.6.3 Banden

Uitsluitend toegestaan zijn de banden van het merk **Interstate DNRT type TW80 competition**, maat; 225/45/17. 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.

Het gebruik van meer sets banden tijdens een race is toegestaan, tenzij het Bijzonder Reglement anders vermeldt.

2.7 Rijhoogte

De minimale rijhoogte gemeten op de foto's aangegeven punten (rode stip) is: voorzijde: 130 mm. achterzijde: 145 mm. De rijhoogte wordt gemeten zonder Rijder met een bandenspanning van 2.0 bar.

Rijhoogte voorzijde: 130 mm.

Zowel links als rechts gemeten op middelste bevestiging bout van verstevigingsplaat subframe.



Rijhoogte voorzijde: 130 mm

Rijhoogte achterzijde: 145 mm

Zowel links als rechts gemeten op voorste bevestiging bout van verstevigingplaat subframe.



Rijhoogte achterzijde: 145 mm

Indien bij het meten van de bodemvrijheid de volgende afwijking wordt geconstateerd wordt deze als volgt bestraft:

0 tot 3 mm	3 plaatsen terug in de uitslag
3 tot 5 mm	5 plaatsen terug in de uitslag
5 tot 10 mm	10 plaatsen terug in de uitslag

2.8 Remsysteem

Het is toegestaan om via luchtslangen de voorremmen van extra koeling te voorzien. Deze luchtslangen worden aangesloten op de originele uitsparing van de mistlampen in de voorbumper. Diameter van de luchthapper / slang is 63 mm. Tevens is een extra koelslang per wielzijde toegestaan naar de voorremmen met een maximale diameter van 63 mm. Het totaal aantal koelslangen naar de voorremmen komt hiermee op vier met een maximale diameter van 63 mm. Ook is de remtang van het Merk Mercedes en Brembo met nr. 001 420 82 83 en nr. 001 420 83 83 toegestaan.



2.8.1 Remschijven

Remschijfdiameter Mercedes-Benz 230 SLK voor: 288 mm

Remschijfdiameter Mercedes-Benz 230 SLK achter: 278 mm.

Daarnaast is een gladde (een niet geboorde of gegroefde) voorremschijf (bestaande uit een geheel) met een schijfdiameter van 316 mm, met art. nr. 0986478625 toegestaan.

In combinatie te gebruiken met de 4 zuiger Brembo remtang nr. 0014208283 001420

83 83. Bij de montage van deze remtang dient men een spacer met nr. Ltec SI235 te monteren.

Remtang achter



Remtang voor

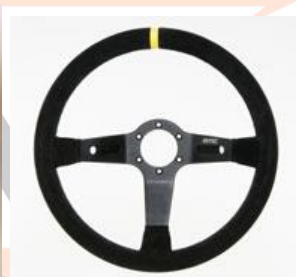
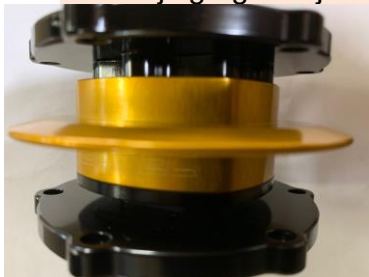


Men is verplicht door de Cup-organisatie geleverde remblokken van het merk Carbone Loraine te monteren. Remblokken worden gemerkt aangeleverd voor zowel de voor als achterremmen. Remblok voor artikelnummer CL4104; remblok achter: artikelnummer CL4057.

Remblok voor de Brembo remtang 001 420 82 83- 001 420 83 83 = CL4061.

2.9 Stuurinrichting

De stuurinrichting omvat alles van het stuurwiel tot aan de stuurkogels met hun bevestigingen. Het Ltec stuurwiel met naaf is zoals geleverd in de Race Kit. Naar keuze van de Rijder kan een spacer gemonteerd worden. Het stuurwiel mag afneembaar zijn door het monteren van een Ltec Quick Release (met gele rand) Verdere wijzigingen zijn verboden.



2.9.A

Stuurbekrachtiging

Het is toegestaan om de olie van de stuurbekrachtiger extra te koelen door een oliekoeler set te monteren met art. nr. SLKLTECSB01.



2.10 Carrosserie

Onder alle omstandigheden dient het vervangen of repareren van carrosseriedelen te

geschieden volgens de methoden die zijn beschreven in het reparatiehandboek van de Mercedes-Benz 230 SLK. Iedere Auto die sporen van versterking vertoont in de verbindingzones van de carrosseriedelen, zal automatisch als niet conform worden beschouwd. De carrosserie buitenzijde dient met uitzondering van de kleur en reclame-uitingen ongewijzigd te blijven.

Reparaties dienen zodanig te worden uitgevoerd dat de Auto in alle opzichten de oorspronkelijke eigenschappen behoudt en mogen niet leiden tot een verandering van bedoelde eigenschappen.

Het is toegestaan om het linker en rechter voorscherm van Polyester, met een Ltec Nummer: * SLKLTVSR519 (rechts) en *SLKLTVSL519 (links) te monteren.



2.10.1 Bumpers:

De volgende bumpers zijn toegestaan:

Het betreft alleen de standaard Mercedes bumper van model 1996-2000, model 2000- facelift en AMG bumpers. Andere en of imitatie bumpers zijn niet toegestaan in de Cup. De volgende bumpers zijn toegestaan: zie foto hieronder.



Daarnaast is het toegestaan om een polyester voor- en achterbumper met een unieke nummering van Ltec te monteren: Ltec *SLKLTAB521 (achter bumper) - SLKLTVB520 (voorbumper).
Nummers worden vastgelegd in het logboek.



2.11 Interieur

Het dashboard dient ongewijzigd te blijven met uitzondering van de uitsparingen voor de rolbeugel. Het aanbrengen van extra meters is toegestaan. Interieur panelen en deurpanelen mogen verwijderd worden en vervangen worden door kunststof platen.

De deur moet zowel vanaf binnen als van buiten te openen zijn. Deurrand binnenzijde moet afgewerkt zijn, aluminium of rubber is acceptabel.

Alle bekleding inclusief hemel, geluiddemping materiaal, standaard veiligheidsriemen, hoedenplank en de vloerbedekking moeten worden verwijderd. Airbagsystemen en bedrading mogen uitgebouwd worden. Verdere aanpassingen aan carrosserie / interieurdelen zijn niet toegestaan.

Deurplaat



2.12 Schade

Iedere Rijder dient ervoor te zorgen dat de Auto voor deelname aan het Evenement/wedstrijd schadevrij is. Schades dienen bij aanvang van het eerstvolgende Evenement/wedstrijd te zijn gerepareerd. Indien dit niet het geval is kunnen er sancties worden opgelegd.

2.13 Spoiler

Het is alleen toegestaan om een achterklepspoiler te monteren die door de Cup-organisatie in de Race Kit meegeleverd wordt.

Art. nr. Cup Spoiler: nr. MB230K



2.14 Elektrisch systeem

2.14.1 Bekabeling

De volledige originele kabelboom dient ongewijzigd gehandhaafd te worden. Elke toevoeging of verandering is verboden. Met uitzondering van de bekabeling van de elektrische dak bediening en motor. Alle ontkoppelde en niet functionerende connectoren dienen aan de binnenzijde met kit tegen kortsluiting te worden geïsoleerd.

De Auto dient te zijn uitgerust met een transponder voor tijdwaarneming. Het gebruik van telemetrie is verboden.

Het is toegestaan radiocommunicatieapparatuur, werkend in twee richtingen, te monteren waarbij de voorwaarden genoemd in FIA Annexe L in acht genomen dienen te worden.

Het monteren van een laptimer is toegestaan, mits op een veilige plaats bevestigd en uitsluitend geschikt voor het registreren van rondetijden.

Datalogging systemen zijn toegestaan, mits deze geen invloed hebben op de standaard motor kabelboom, de ECU en/of sensoren.

De stroomvoorziening van de datalogging/laptimer dient aangesloten te worden op de in de Auto aanwezige voedingsaansluiting voor de radio.

2.14.2 Hoofdstroomschakelaar

Een vonkvrije hoofdstroomschakelaar/stroomonderbreker is verplicht. De stroomonderbreker moet alle elektrische stroomcircuits onderbreken, accu, dynamo, verlichting, ontsteking etc. Deze moet ook van buitenaf bedienbaar zijn. De externe bediening moet aan de rechterzijde onder de voorruit zijn aangebracht en moet door een rode bliksemschicht in een blauwe driehoek met witte rand gekenmerkt zijn. De minimale afmeting van de driehoek moet 120 mm zijn.



2.14.3 Accu

In plaats van de standaard accu mag men een accu monteren van het merk LP20/ Red Top 20/25. De accu mag niet verplaatst worden. De pluspool dient afgeschermd te zijn tegen kortsluiting.

2.14.4 Verlichting

De koplampen dienen origineel te blijven en moeten worden beplakt met transparante folie. De achterlichten en remlichten en richtingaanwijzers dienen volledig te blijven functioneren en origineel te blijven. Het is niet toegestaan de achterlichten en achter richtingaanwijzers te bedekken en/of te voorzien van een andere kleur.

Een werkend FIA Regenlicht conform techniek lijst 19 is verplicht.

2.15 Veiligheidsvoorzieningen

De Auto moet voldoen aan de veiligheidseisen zoals omschreven in het Autorensport Reglement Club Sport.

Nieuw vanaf 1 januari 2025:

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.

Bij het Frontal Head Restraint (FHR) systeem dient een geschikte veiligheidsriem gebruikt te worden binnen de geldigheid gebruiksduur van de veiligheidsriem.

Montage voorschriften veiligheidsriemen *FIA Annexe J art. 253.6.2.*

2.15.1 Veiligheidsvergrendeling

Tenminste twee toegevoegde veiligheidsvergrendelingen moeten worden aangebracht bij zowel de motorkap als het kofferdeksel. De originele sluitingen moeten buiten werking gesteld of verwijderd worden. Motorkapvergrendeling en kofferbak vergrendeling zijn in de Race Kit van de Cup-organisatie opgenomen.



2.15.2 Stoelen

Alleen de in de Race Kit geleverde racestoel van de merken Ltec, Cobra, Sabelt of Sparco mag gemonteerd worden. Deze in de Race Kit geleverde FIA-gehomologeerde stoel met voorzieningen voor een (minimaal) zespunts Ltec veiligheidsgordel is verplicht (Autorensport Reglement Club Sport). De stoel moet met minimaal vier bouten van kwaliteit M8 8.8 worden bevestigd met toereikende contraplaten. Voor de bevestiging van de stoel moet de in de Race Kit geleverde stoelsteun gebruikt worden. De bestuurder stoel dient te worden verwijderd.

2.15.3 Ruiten

De zijruiten van de beide voordeuren en de achter zijruitjes moeten voorzien zijn van veiligheidsfolie art. nr. GRAGE120.

2.15.4 Veiligheidsgordels

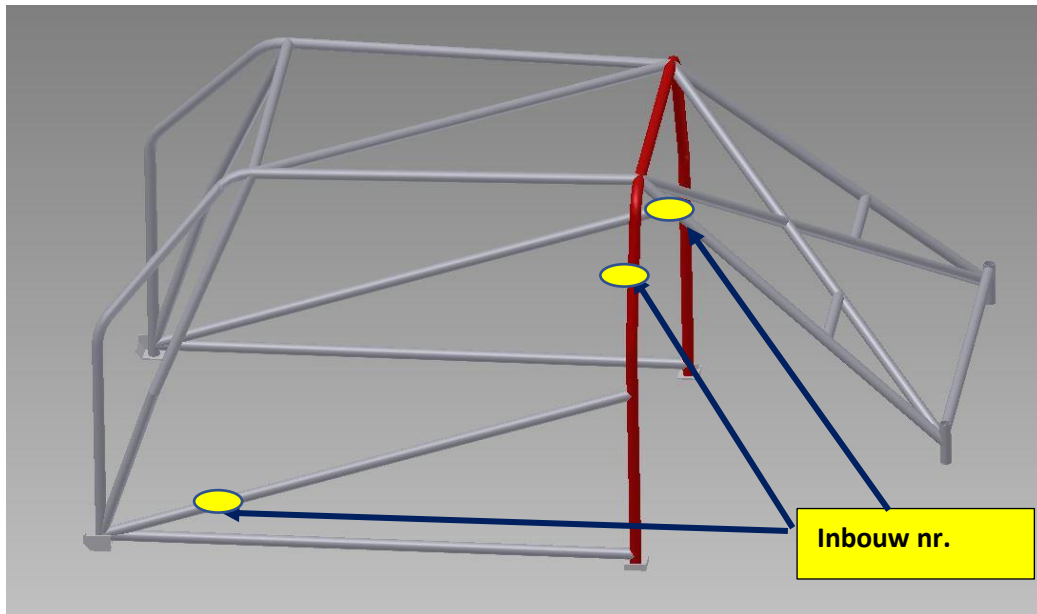
De door de FIA gehomologeerde 6 punts racegordels van het merk Ltec uit de Race Kit moeten gebruikt worden (Autorensport Reglement Club Sport).



2.15.5 Rolkooi

Uitsluitend is toegestaan de rolkooi in combinatie met de dak aanpassing / vergrendeling, wordt ingebouwd bij Biesheuvel Autosport te Nieuwendijk en zal voorzien zijn van een inbouwcertificaat. Delen van de rolkooi waar de Rijder (bij een crash) mee in aanraking kan komen, dienen te worden voorzien van

schokabsorberend brandvertragend materiaal (zie FIA techniek lijst 23 en Annexe J 253) (8857-2001 type A). Bij schades waarbij door de TC het certificaat van de rolkooi wordt ingenomen mag deze schade van de rolkooi uitsluitend hersteld worden bij Biesheuvel Autosport.



Dakconstructie

De dakconstructie zal tegelijkertijd met het inbouwen van de rolkooi worden aangepast en vergrendeld worden. Het dak zal zo worden geconstrueerd worden dat het afneembaar is.



2.15.6 Brandblusser/brandblussysteem

Een handblusser conform artikel 253 sub 7.3 van de FIA Annexe J is verplicht en dient uiterst stevig gemonteerd te zijn (bevestiging moet kracht 25 G kunnen doorstaan) door middel van twee metalen banden. Blussystemen conform artikel 253 sub 7.2 van de FIA Annexe J zijn ook toegestaan.

2.15.8 Sleepoog

Aan de voor- en achterzijde moeten Ltec 007 sleepogen gemonteerd worden. Deze dienen duidelijk zichtbaar te zijn in een contrasterende kleur ten opzichte van de carrosserie (bijvoorbeeld rood of oranje) en dienen duidelijk aangegeven te worden door pijlen in een contrasterende kleur.



2.15.9 Brandschot

Het schutbord en de totale wagenbodem worden aangemerkt als brandschot. Deze dient dan ook vloeistofdicht en vuurbestendig te zijn.

Artikel 3 – Controles

De Wedstrijdleiding of de Cup-organisatie 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.

Artikel 4 – Verzegeling

Voor deelname aan de Mercedes-Benz SLK Race Cup dient de cup Auto te zijn verzegeld en een rollenbank controle te hebben ondergaan. Deze controle vindt plaats bij Quattrra Tuning Lisse of een nader te bepalen partij, op door de Mercedes-Benz SLK Race Cup organisatie georganiseerde rollenbank testdag. Vooraf aan de rollenbank test dient de Auto te voldoen aan de Mercedes-Benz SLK Race Cup reglementen. Na de rollenbank controle worden de volgende onderdelen verzegeld indien de Auto voldoet aan de gestelde maximum waarden: kleppendeksel, carterpan.

De Rijder/inschrijver is verantwoordelijk voor de verzegeling. Als een verzegeling ontbreekt, dient de Rijder/inschrijver dit te melden bij de Mercedes-Benz SLK Race Cup organisatie waarna een nieuwe rollenbank controle kan worden uitgevoerd indien dit noodzakelijk mocht zijn. De kosten voor deze controle zijn voor de Rijder/inschrijver.

Artikel 5 – Slotbepalingen

Bij kleine technische afwijkingen zoals genoemd in de reglementen (bijv. hoogte, geluid), kan de Wedstrijdleiding een tijdstraf geven voor de overtreding. Deze tijdstraf is tweemaal het voordeel dat volgens de Wedstrijdleiding behaald is.

Indien er bij een controle niet conform geconstateerde onderdelen zijn gemonteerd, kunnen deze worden ingenomen.

Geschillen

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

Wijzigingen op dit reglement zijn voorbehouden aan GEAN Promotions en 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.

Contactgegevens
Biesheuvel Autosport
Rijksweg 37
4255 GE Nieuwendijk

GEAN Promotions, 0183 – 403400, info@biesheuvel.nl

