

TECHNISCH REGLEMENT DTC Cup 2025

Technisch Reglement

Dit Reglement is het Technisch Reglement voor de DTC Cup.

Verdere verduidelijkingen of aanpassingen zullen door de Cup-organisatie gepubliceerd worden door middel van bulletins of anderszins (zie Sportief Reglement artikel 2).

De stand wordt door de klasse zelf bijgehouden.

Begrippenlijst

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

- **Cup:** De DTC Cup een initiatief van Advanced Driving School bv.

- **Cup-organisatie:** De organisatie van de Cup is in handen van Advanced Driving School bv.

- **Technisch Begeleider:** Functionaris die binnen de Cup-organisatie belast is met de technische begeleiding en advies kan uitbrengen aan de TC.

- **TC:** Hieronder worden de leden van de Technisch 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 en aangesteld worden door de ASN op voorstel van de Organisator.

- **Organisator:** Organiserende rechtspersoon van het betreffende Evenement zijnde Advanced Driving School bv.

- **OCC:** Organisatie Commissie bestaande uit twee organisatieleden en de wedstrijdsecretaris.

- **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.

- **ARC:** Autorensport Reglement ClubSport

- **BSA:** Bestuur Sectie Autorensport, binnen de KNAF verantwoordelijk voor de ordening en overkoepeling van de autorensport en dragsport in Nederland.

- **Promotor:** De promotor van de races is Advanced Driving School bv.

- **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.

DTC Cup

1. Toegelaten Auto's

De DTC Cup (hierna Cup) is een initiatief van Advanced Driving School bv en is bedoeld om een betaalbare vorm van autosport te bieden.

Auto's voor zover niet toegelaten in de overige Advanced Driving School bv klassen, of met uitdrukkelijke toestemming van de organisator en voldoen aan het Technisch reglement.

Uiterlijk van de Auto:

De Auto moet in nette staat ter keuring worden aangeboden.
Deuken en andere beschadigingen moeten zo snel mogelijk verholpen worden.

2. Technische Omschrijvingen

2.1 Keuring

Alvorens toegelaten te worden tot de vrije trainingen, officiële kwalificaties en races dient elke Deelnemer/Rijder de Auto inclusief het logboek en zijn Rijdersuitrusting bij de TC aan te bieden voor de (veiligheid) keuring.

Het tijdstip voor de keuring staat aangegeven op het officiële tijdschema.

De Auto en Rijdersuitrusting worden gelijktijdig gekeurd.

Auto's zonder Rijdersuitrusting worden niet gekeurd.

2.2 Toegestane of verplichte wijzigingen en aanvullingen

Alle wijzigingen die niet door dit Reglement zijn toegestaan zijn absoluut verboden.

Een toegestane wijziging mag geen verboden wijziging tot gevolg hebben.

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 of ongelukken.

2.3 Gewicht

Vrij.

2.4 Motor

Vrij.

2.4.1 Ontsteking

Vrij.

2.4.2 Koeling

Vrij

2.4.3 Verwarmingssysteem

Vrij.

2.4.4 Brandstofsysteem

Vrij.

2.4.5 Luchtfilter

Vrij.

2.4.6 Smering

Vrij.

2.4.7 Uitlaatsysteem

Het uitlaatsysteem dient voorzien te zijn van een katalysator. Het merk, type en locatie is vrij, **max.90 dB**.

2.5 Motor- en versnellingsbakophanging

Vrij

2.6 Transmissie

Vrij.

2.7 Wielophanging

Vrij.

2.8 Onderstel

Vrij.

2.9 Wielen en banden

Vrij.

2.10 Bodemvrijheid

Wanneer de lucht uit alle banden aan een en dezelfde kant wordt gehaald, mag geen enkel deel van de Auto de grond raken.

De controle hiervan moet worden uitgevoerd op een vlakke ondergrond onder wedstrijdcondities.

2.11 Remsysteem

Vrij voor zover veilig van constructie en met inachtneming van de volgende bepalingen:

- Een gescheiden remsysteem is verplicht.
- Plaatsen van de carrosserie waardoor remleidingen geleid zijn, moeten voorzien zijn van doorvoertules.
- De remschijven mogen geen scheuren vertonen en dienen van voldoende dikte te zijn.
- Denk aan tijdige vervanging van remvloeistof.

2.12 Stuurinrichting

De stuurinrichting omvat alles van het stuurwiel tot aan de stuurkogels met hun bevestigingen.

Stuurinrichting is vrij mits veilig.

Naar keuze van de Deelnemer kan een spacer tot een maximum van 100 mm gemonteerd worden.

2.13 Carrosserie

- De carrosserie mag gewijzigd worden voor zover de oorspronkelijke uiterlijke vorm behouden blijft.
- De carrosserie mag geen uitstekende delen, scherpe hoeken en kanten bevatten.
- Voor zover deugdelijk van constructie zijn spoilers toegestaan.
- Geen enkel mechanisch deel mag buiten de carrosserie steken.
- Tijdens het rijden op de baan mag zich in het interieur/kofferruimte geen losliggend materiaal bevinden.
- Bij aanwezigheid van een voorruit dienen er goed functionerende ruitenwissers (op voorzijde) aanwezig te zijn.

2.14 Elektrisch systeem

2.14.1 Bekabeling

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 CSI 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.

Bij het uitzetten van de hoofdstroomschakelaar dient alles stroomloos te zijn en niet slechts het elektrische gedeelte van de motor.

2.14.2 Accu

Het merk van de accu is vrij.

De pluspool dient afgeschermd te zijn tegen kortsluiting.

2.14.3 Dynamo

Vrij.

2.14.4 Verlichting

De achterlichten 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. Deugdelijke verlichting aan de voorzijde is verplicht, dit ter beoordeling van de TC.

Een werkend regenlicht conform FIA CSI Annexe J, artikel 259.8.4.4 is verplicht. Zie FIA Technische Lijst nr. 19.

2.15 Brandstofinstallatie

Er mag uitsluitend ongelode benzine volgens NEN EN 228 gebruikt worden.

Bovendien moeten de grenswaarden zoals gespecificeerd conform FIA CSI Annexe J artikel 252.9 gerespecteerd worden.

2.15.1 Brandstoftank

Originele of FIA gehomologeerde FT3; FT 3,5; FT 5.

De brandstoftank en zijn appendage moeten veilig worden gemonteerd.

2.15.2 Brandstofleidingen

Vrij, maar van alleen materiaal wat geschikt voor benzine of diesel.

2.16 Veiligheidsvoorzieningen

2.16.1 Veiligheidsvergrendeling

Tenminste twee toegevoegde veiligheidsvergrendelingen moeten worden aangebracht bij zowel de motorkap als het kofferdeksel.

2.16.2 Stoelen

Een FIA gehomologeerde stoel met voorzieningen voor een (minimaal) vijfpunts veiligheidsgordel is verplicht (zie Autorensport Reglement Clubsport).

De stoel moet met minimaal vier bouten van kwaliteit M8 10.9 worden bevestigd met toereikende contraplatten.

2.16.3 Veiligheidsgordels

FIA gehomologeerde (minimaal) vijfpunts veiligheidsgordels moeten gebruikt worden (zie Autorensport Reglement Clubsport).

2.16.4 Rolkooi

Een rolkooi conform FIA CSI Annexe J, artikel 253.8 is verplicht.

Delen van de rolkooi waar de Rijder mee in aanraking kan komen, dienen te worden voorzien van schokabsorberend brandvertragend materiaal (welke voldoet aan FIA Standaard 8857-2001 type A volgens FIA technieklijst No. 23).

2.16.5 Brandblusser/brandblussysteem

Een handblusser van tenminste 2 kg inhoud, conform FIA CSI Annexe J, artikel 253.7.3 is verplicht en dient uiterst stevig gemonteerd te zijn (bevestiging moet kracht 25 g kunnen doorstaan) door middel van twee metalen banden.

Blussystemen conform FIA CSI Annexe J, artikel 253.7.2 zijn ook toegestaan.

Tijdens alle baanactiviteiten dient de veiligheidspin uit de brandblusser verwijderd te zijn.

2.16.6 Raamnet en Arm Restraint

Het gebruik van een correct gemonteerd raamnet conform FIA CSI Annexe J, artikel J 253.11 is verplicht.

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.

In een open Auto is het gebruik van een raamnet en arm restraint verplicht.

2.16.7 Sleepoog

Aan de voor- en achterzijde moeten FIA goedgekeurde sleepogen gemonteerd worden (zie Autoresport Reglement Clubsport).

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.

Uitstekende sleepogen zijn niet toegestaan.

2.16.8 Brandschot

Het schutbord en de totale wagenbodem worden aangemerkt als brandschot.

Deze dient dan ook vloeistofdicht en vuurbestendig te zijn.

2.16.9 Stroomonderbreker

Een vonkvrije stroomonderbreker is verplicht.

De stroomonderbreker moet alle elektrische stroomcircuits onderbreken, accu, dynamo, verlichting, claxon, ontsteking etc. Deze moet van binnen en buitenaf bedienbaar zijn.

De externe bediening moet aan de linkerkant 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 x 120 x 120 mm zijn.

2.16.10 Videocamera

Als een videocamera gemonteerd wordt, dient de constructie inclusief camera bij de voorkeuring ter keuring te worden aangeboden.

Reclame-uitingen op het dashboard mogen alleen in overleg met de Cup-organisatie aangebracht worden.

2.17 Slotbepaling

In geval van conflicten met betrekking tot de interpretatie van de tekst van deze Reglementen en bijlagen, en in alle gevallen waarin dit Reglement niet voorziet zal het OCC in overleg met de Cup-organisatie beslissen, gebaseerd op criteria van deze Reglementen. Alleen de Nederlandse tekst zal als officiële en bindende tekst voor zowel het Sportief Reglement als het Technisch Reglement en hun bijlagen worden beschouwd.

In alle gevallen waarin Inschrijvers, Rijders het niet eens zijn met de wedstrijd gerelateerde beslissingen van de Wedstrijdleader, is het verstandig zich eerst te melden bij de Wedstrijdleader voor uitleg en dialoog. Als men hiermee niet tevreden is staat het vrij dit aanhangig te maken bij het OCC.

Het OCC zal tijdens het Evenement beslissen over geschillen tussen Rijder(s) en de Wedstrijdleader. Het indienen van een protest tegen een beslissing van de Wedstrijdleader dan wel het OCC is niet mogelijk. Na afloop van het Evenement is er geen verder recht op beroep.

Goedgekeurd door KNAF / BSA op 03-04-2025.