



## VOORWOORD

Beste Stockcarrijders,

Hierbij het technisch- en veiligheidsreglement 2012, waaraan auto en rijder minimaal dienen te voldoen. De noodzaak van dit reglement is het feit dat de soort autosport die wij bedrijven, beschermd en vastgelegd moet worden, zodat wij over een paar jaar niet met bijvoorbeeld sprintcars rondrijden of dat de technologie zo hoogwaardig wordt dat de auto's onbetaalbaar worden, en dat u niet ieder jaar een nieuwe auto moet kopen c.q. bouwen.

Vervolgens zijn alle regels op 5 punten getoetst, te weten;

1. Veiligheid;
2. Bescherming van "soort autosport";
3. Gelijkheid voor iedereen (gelijke kansen, betaalbaarheid, enz.);
4. Rekening houden met het materiaal en het reglement dat tot nu toe aanwezig is;
5. Controleerbaarheid van de regels.
6. Dakkleur volgens grading zie hiervoor [stockcargradings.nl](http://stockcargradings.nl), sta je hier niet bij rijd je wit

Voor alle rijders is het reglement van kracht en zo zal er ook gekeurd gaan worden.

**M.A.B.- club Texel verleent dispensatie aan die auto's en rijders, welke tijdig en grondig aan kunnen tonen dat het reglementair maken van de huidige in bezit zijnde wedstrijdauto, complexe en verregaande constructieve wijzigingen vergt.**

**Als er dispensatie wordt gegeven is dit rijder- en autogebonden. Deze dispensatie vervalt op het moment dat de betreffende auto van eigenaar wisselt.**

**De dispensatie is hierna niet meer opeisbaar.**

**Het voorgaande houdt in dat een auto waarop dispensatie van toepassing is, na wisseling van eigenaar alleen wordt goedgekeurd als deze *volledig* is aangepast conform het technisch reglement stockcar F1 van de M.A.B.**

**Alle nieuw te bouwen en nieuw ter keuring aangeboden auto's moeten conform het technisch reglement stockcar F1 van de M.A.B. geconstrueerd en goedgekeurd zijn.**

**Als U denkt in aanmerking te komen voor dispensatie, neem dan ruim op tijd contact op met de voorzitter van de autocrosscommissie en geef duidelijk aan, op welke punten U niet aan het technisch reglement stockcar F1 kunt voldoen.**

**Uiteraard is de M.A.B. graag bereid eventuele vragen betreffende het technisch reglement te beantwoorden.**

**Voorkeuringen bij U thuis zijn op aanvraag mogelijk.**

**Tijdens trainingdagen zullen er door de M.A.B. voorkeuringen worden gehouden.**

Het M.A.B. reglement stockcar F1 is voort gekomen uit de M.A.B., B.V.S.R., ACON en BRISCA reglementen. De M.A.B. streeft naar een zo hoog mogelijke mate van veiligheid, uniformiteit en betaalbaarheid.

Op het eerste gezicht lijkt dit nieuwe reglement misschien complex en kostenverhogend.

Wij zijn er van overtuigd dat dit zeer zeker niet het geval is. Als er zich een (ernstig) ongeval voordoet, welke is terug te voeren op een niet toereikend reglement of niet toereikende controle op naleving van dit reglement, dan zijn wij allemaal "klaar". Geen enkele verzekering zal dit accepteren.

Het kostenverhogende aspect is minimaal; aanpassingen aan huidige auto's zullen in de meeste gevallen meer arbeidsintensief dan kostenintensief zijn.

Tevens is het zo dat vrijwel alle ex. Asphalt, ACON en Engelse auto's al jaren voldoen aan soortgelijke reglementen en al vanaf lage prijzen verkrijgbaar zijn op de gebruikte markt.

Wij staan open voor Uw mening betreffende dit reglement, alle andere aan onze sport gerelateerde zaken en wensen U een veilig en succesvol raceseizoen toe.

M.A.B. bestuur.  
Januari 2012



## INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. Coureur en auto	3
2. Type	3
3. Gewicht	3
4. Bumpers	4
5. Zijbumpers	4
6. Over-rider hoop	4
7. Rolkooien	5
8. Dakbeplating	6
9. Veiligheids gordels	6/7
10. Veiligheidsnet	8
11. Motor, koppeling en koppelingshuizen	8
12. Remmen	8
13. Versnellingsbak, driveline en wielen	9
14. Assen	9
15. Vering	9
16. Banden	10
17. Voorruit	10
18. Stoel en hoofdsteun	10
19. Vloer en vuurscherm	10
20. Brandstofsysteem	11
21. Koelsysteem	11
22. Accu's en hoofdstroomschakelaar	12
23. Uitlaatdempers	12
24. Stuurinrichting	12
25. Naam rijder	12
26. Spoilers	13
27. Nummers	13
28. Opschriften	13
29. Helmen	13
30. Nekband	13
31. Kleding	13
32. Stofbrillen (viziers)	14
33. Monteurs	14
34. Meerijders	14
35. Keuring	14
36. Milieuzeil	14
37. Rijden onder invloed	14
38. Toepassing reglement	14
39. Geldigheid	15
40. Tekortkoming reglement	15



## 1 COUREUR EN AUTO

Men dient **een geldig rijbewijs te kunnen overleggen** (geen kopie). Kan er geen rijbewijs worden overlegd kan men uitgesloten worden van deelname. Dispensatie kan alleen door de organisatie worden verleend. (Minimum leeftijd 18 jaar)

De coureur kan niet deelnemen aan een wedstrijd als zijn/haar auto niet aan de eisen en reglementen, die door de MAB zijn vastgesteld, voldoen. De coureur moet in het bezit zijn van een geldige NAB-licentie en moet dit te allen tijde bij zich dragen. Alle auto's moeten door de officiële MAB-keurmeester worden goedgekeurd, voordat men mag deelnemen aan trainingen of wedstrijden. Als een auto is goedgekeurd moet het getekend worden door de keurmeester. De coureur moet tijdens het keuren altijd bij zijn/haar auto aanwezig zijn. De coureur mag per wedstrijd maar met één auto aan de start verschijnen en deze auto mag/zal alleen maar door deze coureur bestuurd worden, tenzij er door de MAB van tevoren een uitzondering is gemaakt.

## 2 TYPE

Een Formule 1 Stockcar is een achterwiel aangedreven ééNZITSWAGEN waarbij de motor voorin is geplaatst. De motor en de versnellingsbak mogen max. 38 mm uit de middenlijn van de Stockcar geplaatst zijn. De rijder zit in het midden van de cabine, achter de motor, maar voor de achteras. Alle wagens hebben een stalen chassis van een gelaste constructie. De minimum chassisbreedte van de wagen moet minimaal 712 mm bedragen. Maximale chassisbreedte 950 mm, beide gemeten tussen de hoofdchassiskokers.

Er mogen geen aan elkaar gelaste breuken in het chassis zitten, vanaf de voorkant van de rolkooi tot aan de radiator.

Een stalen rolkooi (beschreven in regel 7) moet vastgelast (**NIET GEBOUT**) zijn aan het chassis.

Fiberglas bodywork van welke soort dan ook is verboden. De motorkap moet de motor compleet omsluiten, maar luchtfilters mogen uitsteken / hoeven niet bedekt te zijn.

Blusgaten van tenminste 75 mm doorsnede moeten aan beide zijden van de motorkap aanwezig zijn. Tevens moet een gat van tenminste 75 mm doorsnede aanwezig zijn in het achtercompartiment van de wagen. Deze gaten dienen ervoor om een brand te blussen zonder dat er gedeeltes van de wagen uit elkaar gehaald moeten worden.

Geen bodywork mag uitsteken buiten de breedte van de banden.

Alle wagens (chassis) moeten minsten 50 mm vrij zijn van de grond, hierbij kan men denken aan de carterpanbescherming/motorbak die vrij laag hangt.

Hoofd chassiskokers minimaal 70x70x4 mm van voor- naar achterbumper, zonder breuk of uitsparingen in het gedeelte tussen de radiator en de voorste rolkooipijpen.

Eigenbouw frame en carrosserie (bijv. Stockcarframe met standaard-productiecarrosserie als opbouw) en standaard carrosserie zijn niet toegestaan.

## 3 GEWICHT

Wagens die raceklaar zijn moeten te allen tijde minimaal 1350 kg en maximaal 1550 kg wegen zonder de rijder. Er mag worden bijgetankt voor het wegen. De wagen mag max. 50 kg boven het maximum zitten, doch dit dient de volgende wedstrijd in orde te zijn.

Maximaal 52,9% van het totale gewicht van de wagen mag rusten op de binnenste wielen. Minimaal 56% van het totale gewicht van de wagen moet aan de achterkant van de wagen zitten.

De wagens kunnen voor, tijdens en na de meetings gecontroleerd worden om er zeker van te zijn dat deze gewichtsspecificaties kloppend zijn en blijven. In eerste instantie zal het wegen geen deel uit maken van de MAB keuring, alleen als er twijfels aan het gewicht van een deelnemende auto zijn, zal de betreffende auto gewogen worden.

Alleen door de MAB goedgekeurde weegapparatuur mag gebruikt worden om de gewichten van de wagen officieel te maken.

Alle wieldrukverstellende mogelijkheden die tijdens het rijden kunnen worden gebruikt zijn verboden

Als er sprake is van ballast, dan moet dit op de volgende manier zijn uitgevoerd:



- 0 t/m 15 kg monteren met 2x M12 bouten & moeren 10.9 kwaliteit
- 16 t/m 30 kg monteren met 2x M16 bouten & moeren 10.9 kwaliteit
- 31 t/m 50 kg monteren met 4x M16 bouten & moeren 10.9 kwaliteit

Ballast mag niet in de cockpit, in de nabijheid van de rijder worden gemonteerd.

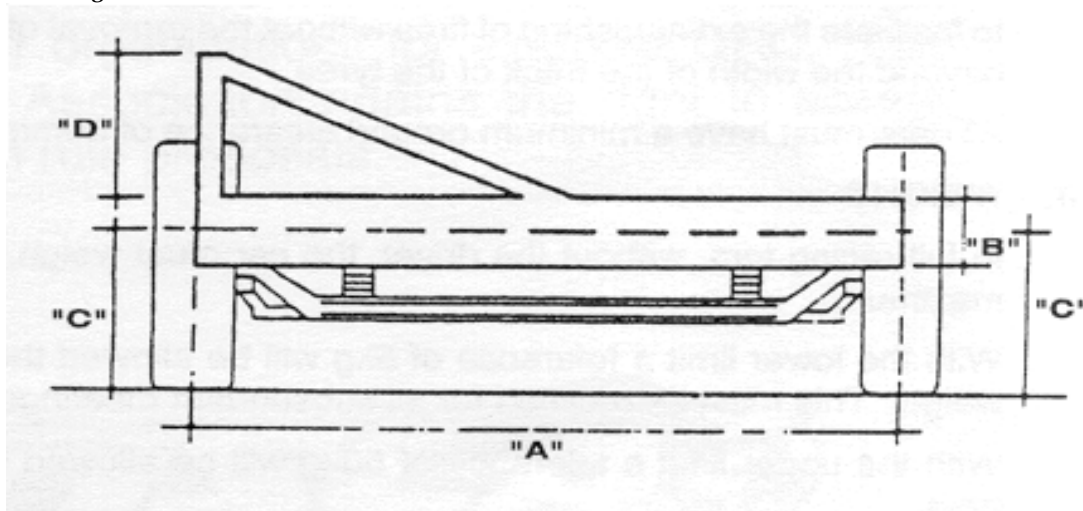
Alle ballast die aan de wagen aangebracht wordt moet gecheckt worden door de keurmeester naar de veiligheidsregels.

#### 4 BUMPERS

Bepantsering is altijd defensief. Scherpe lassen en hoeken moeten altijd af- of gladgeslepen worden (in het rennerskwartier lopen ook kleine kinderen rond!!).

Platte voor- en achterbumpers zijn verplicht en moeten een minimum contacthoogte (B) hebben van 140 mm. De maximale contacthoogte (B) is 225 mm. Bumperbreedte (A) mag niet breder zijn dan de buitenkant van de banden en niet smaller dan het hart van de banden. De vrije ruimte tussen de voorband en de voorbumper mag niet boven de 150 mm uitkomen. De vrije ruimte tussen de achterband en de achterbumper mag niet boven de 305 mm uitkomen. De afstand van de middenlijn van de bumpers tot de grond (C) moet 482 mm bedragen + of – 50 mm. De veiligheidsbeugel aan de rechterbuitenkant van de voorbumper is verplicht en heeft een minimum hoogte (D) van 305mm en een maximum hoogte (D) van 381mm. Als deze tijdens het racen beschadigd raakt of verloren wordt dan mag de coureur de race uitrijden. Voor de volgende manche moet deze gerepareerd worden, op zo'n manier dat de keurmeester tevreden is.

*Tekening 1*



#### 5 ZIJBUMPERS / AFHOUDERS

Alle wagens moeten voorzien zijn van adequaat geconstrueerde zijbumpers/afhouders. De zijbumper mag niet meer uitsteken dan 76 mm vanaf de buitenkant van het achterwiel of achterband. Het moet zo geconstrueerd worden dat het een effen vlakke oppervlakte presenteert. De zijbumper moet op dezelfde hoogte geconstrueerd worden als het chassis/bumpers. De zijbumper mag een maximum contacthoogte van 152 mm en een minimum contacthoogte van 51 mm hebben.

De zijbumpers mogen nimmer een scherpe punt presenteren en moeten vloeiend teruglopen naar de chassisbalk tot aan de achterzijde van het voorwiel.

Rechte afhouders moeten aan de voorzijde gericht zijn op het hart van het voorwiel/band.



## 6 OVER-RIDER HOOP

Een beugel moet verticaal onder het chassis vastgelast worden. (Dit na het fatale ongeluk met John Goodhall in 1995). Dit om te voorkomen dat de wagen over de zijbumper van een andere wagen heen kan rijden. Deze beugel moet geconstrueerd worden van 40x40x3 mm koker of 1.25" BSP "Blue Band" buis. Deze beugel moet maximaal 228 mm achter de voorbumpers geplaatst worden. De diepte onder de voorbumper moet max. 254 mm en min. 178 mm zijn. De beugel mag niet breder zijn dan de breedte van de chassisbomen. Minimale breedte is 610 mm.

## 7 ROLKOOIEN

Alle rolkooien moeten van een stalen constructie zijn, bestaande uit 6 stijlen tot dakhoogte. Het ontwerp mag van zij naar zij, of van voor naar achter zijn. De middelste stijlen moeten zich naast de rijder bevinden. De minimale afstand tussen de verticale pijpen (van de ene kant van de kooi naar de andere) moet 660 mm bedragen, uit alle punten gemeten. Minimum afstand in lijn van de stoel ter hoogte van de bovenkant zijbeplating is 840 mm.

Het hoogste punt van de helm in zittende positie mag niet hoger zijn dan de onderkant van de hoogste rolkooipijp. Een dwarsbalk moet achter de stoel geplaatst worden. De complete constructie moet gelast zijn en aan het chassis vastgelast zitten. De rolkooien moeten een minimum maat van 4 mm dik en 48,3 mm rond hebben, alles wat bij de rolkooi behoort (dwarsbalken e.d.) moeten van hetzelfde materiaal zijn. De pijpen van de rolkooi die zich in de onmiddellijke nabijheid van het hoofd van de rijder bevinden, moeten met "roll-bar padding" (zacht foam-materiaal) bekleed zijn. Bijvoorbeeld de verticale staanders links en rechts naast de rijder.

Aan te bevelen stalen rolkooi-buismaterialen zijn:

BS. 3601 of BS. 3602	(4,0 mm wand, 48,3 O/D uitwendig gemeten)
BS. 3601 of BS. 3602	(4,9 mm wand, 48,3 O/D uitwendig gemeten)
API.5L	(5,08 mm wand, 48,3 O/D uitwendig gemeten)
RFT.510*	(4,0 mm wand, 51 mm O/D uitwendig gemeten)

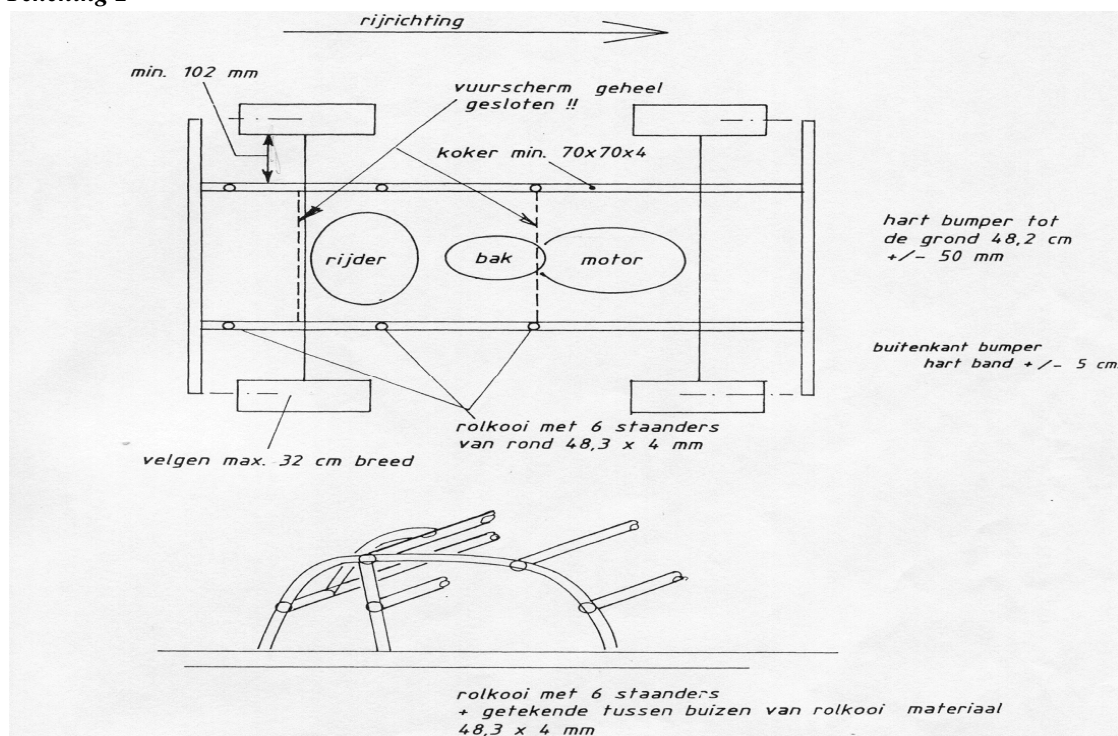
\* Speciale vormer nodig.

Tussen de voorste en de achterste roll-bars moet zich plaat bevinden van minimaal 3 mm dikte. Deze plaat moet **overall** minimaal 380 mm hoog zijn, gemeten vanaf het chassis. De bovenkant van de plaat moet gelast zijn aan een horizontale dwarsbalk. De plaat moet volledig rond vastgelast zijn. De plaat moet gebogen zijn waar mogelijk, om extra sterkte te verkrijgen. Aan de binnenkant van de plaat moeten er steunen geplaatst worden op zo'n manier, dat er uitsparingen ontstaan niet groter dan 380 mm x 225 mm. Steunen moeten van 40x40 mm koker zijn met een maat van 3 mm dikte (of 1.25 " BSP, inwendig gemeten) nominale doorsnede BSP minimum 3,2 mm. Aan de binnenkant van de cabine mogen er panelen geplaatst zijn, als de keurmeester maar makkelijk kan controleren wat voor steunen er zijn gebruikt.

Een verticale veiligheidsbuis van rolkooi materiaal moet tussen de achterste dak-dwarsbalk en de achterste rolkooi dwarsbalk gelast worden, in de positie centraal achter de hoofdsteun, van rolkooi buis.



Tekening 2



## 8 DAKBEPLATING

Een minimaal 5 mm dikke stalen plaat moet direct aan de rolkooi vastgelast zijn, direct boven het hoofd van de rijder. De dakplaat moet aan alle vier de kanten afgelast zijn en moet minstens 610 mm lang zijn. Er moet bovenin aan de voorzijde van de rolkooi een dwarspijp zijn ingelast van rolkooimateriaal waaraan de dakplaat is gelast.

Breedte zie breedte rolkooi (is de wijde tussen de pijpen 660 mm.)

## 9 VEILIGHEIDSGORDELS

- A. **Type** gordels moet minstens 5-punts zijn; 2 schoudergordels, 2 schootgordels en een kruisgordel. Aangeraden wordt om de gordels in de aan/vast bout variatie aan te schaffen. Als het haak/clip-in type gebruikt wordt dan moet het minstens 3,9 mm dikte hebben en van een betrouwbaar en bekend fabrikaat zijn. De stof van de gordels moet een breedte hebben van minimaal 75 mm, behalve de kruisgordel, welke een breedte moet hebben van 51 mm.
- B. **Gebruik** De gordels moeten altijd gedragen worden als de auto zich op de baan bevindt. Zorg dat de sluitingen goed vastzitten. Elke gordel moet strak aangetrokken zijn, de schootgordels eerst. De rijder moet zo min mogelijk speling hebben in zijn stoel. Aangeraden wordt om eens in de drie jaar de gordels te vervangen, of na zware crashes waarbij de gordels nogal wat te verduren hebben gehad.
- C. **Installatie** (Zie tekening 3 op de volgende bladzijde). De gordels moeten bevestigd zijn aan het chassis en/of de rolkooi. **NIET** aan de stoel!!!. Dit dient te gebeuren via goed vastgelaste **dubbele** beugels van tenminste 4 mm dikte en een lengte van 50 mm. De houders moeten geplaatst zijn naar de hoek waarin de gordels om het lichaam van de coureur zitten. Als er bouten gebruikt zijn, moeten deze een minimum grootte hebben van 10 mm en een minimum kwaliteit van **8.8**, vastgemaakt met een moer (liefst Ny-Loc zelfborgende type). R-tye bevestigingen, D-links en kettingen zijn verboden om mee aan



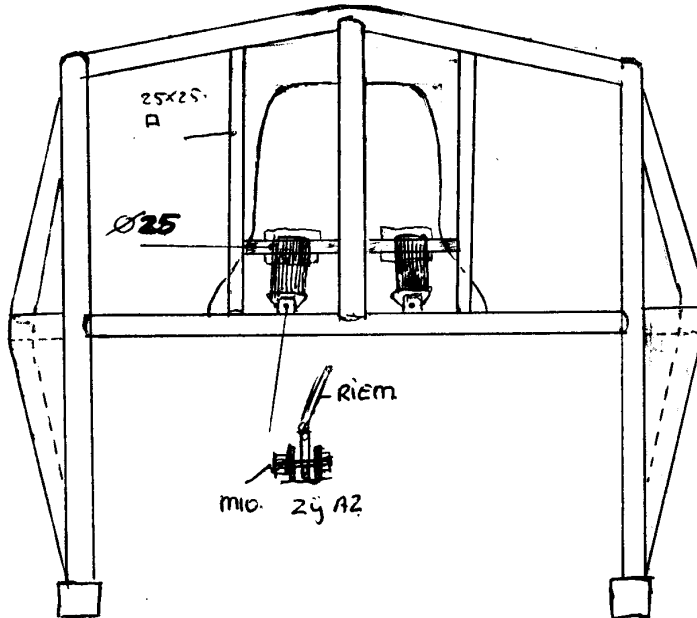
het chassis of de rolkooi te bevestigen. De schoudergordels moeten zo dicht mogelijk in de buurt van de rijder bevestigd zijn, achter de stoel, op schouderhoogte en moeten over een ronde buis van 25 mm diameter en 3 mm wanddikte lopen. Schootgordels moeten vlakbij, aan de zijkant achter de stoel bevestigd zijn. Als de kruisgordel bevestigd wordt is het belangrijk om te zorgen dat deze gordel de overige gordels van de rijder niet wegtrekt (zo ontstaat er speling). Let op dat het textiel van de gordels niet langs (scherpe) randen schaaft!

- D. **Onderhoud** Het wordt aanbevolen om de gordels na elke wedstrijd te reinigen en te inspecteren. Wanneer deze tekenen van scheuren/rafelen vertonen, dan moeten de gordels worden vervangen. Ook wordt aanbevolen om de sluitingen na elke seizoen te vervangen.
  
- E. **Inspectie** Tijdens elke wedstrijd zullen de veiligheidsgordels door de keurmeester worden gechecked. De keurmeester is bij machte om de coureur te vragen in zijn/haar auto plaats te nemen om aan te tonen dat de gordels correct zijn bevestigd en passend zijn. Wanneer de keurmeester vindt dat de gordels niet veilig en/of gevaarlijk zijn, kan hij de coureur vragen deze te vervangen. Wanneer de bevestigingspunten ongeschikt zijn of in gevaarlijke staat zijn, dan mag de auto niet aan de wedstrijd deelnemen. Dit mag pas weer wanneer alle onjuistheden zijn verholpen.

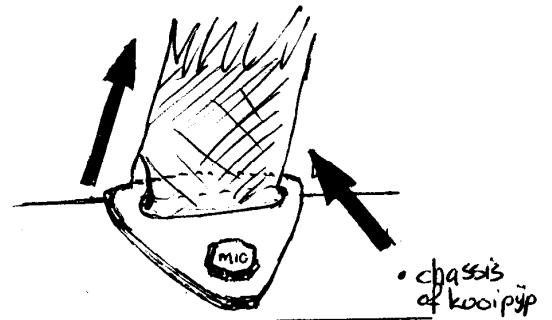
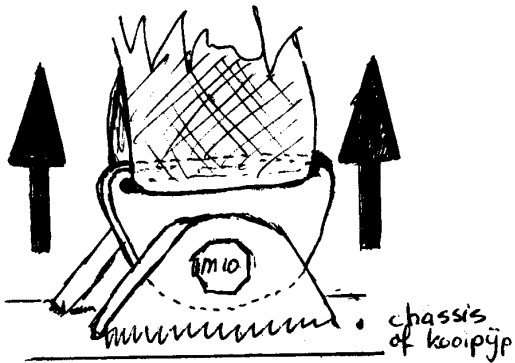
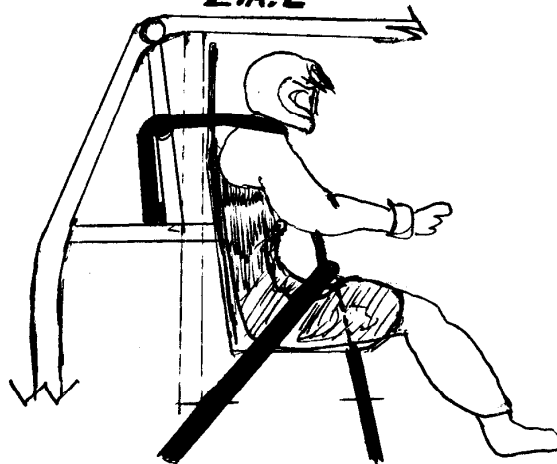


Tekening 3 Gordel-installatie voorschrift

A.A.Z



Z.A.Z



GOED

FOUW



## **10 VEILIGHEIDSNET**

Een stoffen veiligheidsnet moet op de juiste manier geïnstalleerd zijn tussen de rechter-buitenkant van de hoofdsteun (25 mm) en de voorbuitenkant van de rolkooi. Deze moet zo geïnstalleerd zijn dat het hoofd er niet onderdoor kan glijden als men in de zijkant geraakt wordt. Het veiligheidsnet moet van kwalitatief fabrikaat zijn en eenvoudig los te maken zijn.

## **11 MOTOR, KOPPELING EN KOPPELINGSHUIZEN**

De motor moet voor de rijder geplaatst zijn.

De motor moet een 8 cilinder zijn, preparatie vrij met uitzondering van benzine injectie, turbo of andere drukvulling, deze zijn verboden, en niet meer dan 2 kleppen per cilinder. Aluminium of lichtgewicht motorblok niet toegestaan. Aluminium of lichtgewicht cilinderkoppen wel toegestaan.

Wanneer een motor een zogenaamd Dry Sump oliesysteem heeft, moet de olietank stevig achter in het benzinecompartiment gemonteerd worden en niet lager dan de achterbumper. Olieslangen dienen van een stevig veilig type te zijn, voorzien van perskoppelingen en moeten zo gemonteerd zijn dat ze niet geraakt kunnen worden bij een mogelijke aanrijding of crash.

De auto moet voorzien zijn van een koppeling en moet bij het koppelen kunnen slippen (Kortom er moet "normaal" weggereden kunnen worden.)

Koppelingshuizen moeten van een metalen constructie zijn en bij voorkeur een race type zijn. Stalen "bulletproof" koppelingshuizen genieten de voorkeur.

Indien aluminium koppelingshuizen worden toegepast, dan moeten deze race typen zijn of zware truck uitvoering.

Lichte voor wegauto bestemde koppelingshuizen zijn verboden.

Bij een discutabel koppelingshuis kan een 3 mm dik stalen afdekscherm worden geëist, of een verbod.

Dynamo is niet verplicht, wel aan te raden. Motor moet te allen tijde zelf kunnen starten.

## **12 REMMEN**

Alleen serieproductie-auto stalen remklauwen zijn toegestaan. High-performance remklauwen (Wilwood, Brembo, etc.) zijn verboden.

Ford Transit, Cortina, Granada en Mercedes bus remklauwen genieten de voorkeur.

Remklauwen mogen, met uitzondering van de bevestigingsgaten, niet gemodificeerd worden.

Eén remklauw per wiel maximaal. Minimaal vier remklauwen moeten correct werken en moeten alle vier de wielen gedoseerd kunnen remmen en blokkeren.

Remblokken moeten origineel of een gelijkwaardige vervanger voor origineel zijn. Gemodificeerde remblokken zijn niet toegestaan.

Remschijven moeten van constructiestaal zijn en mogen een maximum diameter van 12 inch ofwel 305 mm hebben. Geventileerde schijven mogen alleen gebruikt worden als deze van een serieproductie-auto afkomstig zijn.

Ford Transit of Mercedes typen geventileerde remschijven genieten de voorkeur.

Modificaties aan geventileerde remschijven zijn niet toegestaan.

Aluminium remschijfdragers zijn verboden.

Remdrukverdelers toegestaan.

Het remsysteem dient een voor en achter gescheiden systeem te zijn.

Rembekrachtiging toegestaan, mits bij uitvallen hiervan nog steeds, zij het zwaarder, geremd kan worden.

Trommelremmen en ABS zijn verboden.

## **13 VERSNELLINGSBAK, DRIVELINE EN WIELEN**

Versnellingsbak is vrij, mits er maar een achteruitversnelling op zit.



Automaatbakken mogen gebruikt worden, mits er een stalen plaat van 3mm dikte tussen de bestuurdersruimte en de transmissie is gemonteerd. In het speciaal boven de vloeistofkoppeling (Torque convertor).

Ratio change (QuickChange) versnellingsbakken toegestaan.

Driveline hart krukas, prise-as en beginaandrijfassen moeten minimaal 25,4 cm vanaf de ondergrond/baan zijn (grondspeling minimaal 50 mm, dus hart driveline 20,4 cm vanaf onderkant frame).

Voorwiel aandrijving en vierwielaandrijving verboden.

De auto moet 4 wielen hebben. De wielen moeten van staal zijn met een ingelast hart van minimaal 5 mm dikte. Het is verboden gaten te boren of snijwerk in de spaken aan te brengen.

Balanceergewichten moeten verwijderd zijn. Wielgewichten zijn verboden.

Gedeelde velgen wioldoppen en velgringen verboden.

Bead-locks, z.g.n. hielklemmen mits deugdelijk gemaakt zijn toegestaan.

Wielbouten minimaal 14 mm en 5 stuks per wiel.

Alle wielen moeten 102 mm vrij zijn van het chassis (band) .

Maximale breedte van de velgen 12" (32,5 cm), offset is vrij.

Elektrische koppelingen en versnellingsbakken zijn verboden.

## 14 ASSEN

Alleen standaard starre, stalen serieproductie lichte vrachtauto voorassen zijn toegestaan. Deze mogen ingekort worden en Caster en Camber veranderd.

Het lassen en inkorten van een as moet zorgvuldig gebeuren door middel van een V-naad. Over de las moet een plaat van minimaal 5 mm dikte en 10 cm lengte worden gelast.

De vooras moet zijn oorspronkelijke vorm "axle drop", zwanenhals behouden.

Breedte vooras en achteras mag niet meer zijn dan de standaard breedte van één enkelluchts Mercedes of Transit vooras + 40 mm, gemeten van wielaanslag naar wielaanslag.

Mercedes bus en Ford Transit voorassen genieten de voorkeur.

Alleen standaard starre, stalen serieproductie lichte vrachtauto achterassen zijn toegestaan.

De as moet 100% gesperd zijn. "Auto-locker" differentials, QuickChange en limited slip units zijn verboden.

Wielen mogen niet op de steekassen gemonteerd zijn.

Wielspacers verboden, behalve bij Commer (Leyland) achterassen of gelijksoortige assen mag een 6 mm dikke vulring gebruikt worden ter vervanging van de remtrommel. Deze moeten wel vast gebout zitten.

"Commer" (Leyland FG, LD en Sherpa), Mercedes en Ford Transit achterassen genieten de voorkeur.

Torque links, Spring Rods, Panhard bars, Torque Arms, Topstangen en alle mogelijke vormen van trekstangen (links) en A-frames zijn toegestaan.

Indien één van deze onderdelen zich in het rijders compartiment bevindt of erachter, moeten deze onderdelen afgeschermd zijn met 3 mm dik staal- of aluminiumplaat.

Asverplaatsing of -kanteling door middel van het bovenstaande is toegestaan.

Er zijn geen asstand verstellende mogelijkheden toegestaan, die tijdens het rijden kunnen worden bediend.

Duidelijk meesturende assen zijn verboden (d.m.v. bijv. draai-, scharnierpunten of mechanisch).

Onder de stoel van de rijder moet een stalen plaat van 3 mm dikte gemonteerd zijn ter bescherming van de rijder indien de aandrijfassen zou breken. Tevens moet om deze aandrijfassen een ring zijn gelast van minimaal 25x5 mm.

Beplating in de verdere omgeving van de stoel en bestuurdersruimte mag aluminium zijn.

Tractioncontrol, vierwiel- en voorwielaandrijving verboden.



## **15 VERING**

Alle type bladveren, schokdempers en coil-over schokdempers zijn toegestaan.

Torsi-veren alleen van standaard wegauto's zijn toegestaan bijvoorbeeld Nissan Cabstar en Volkswagen. Het gebruik van holle after-market of racing type torsie veren zijn niet toegestaan. Bij uitveren moet de veerschotel te allen tijde onder druk blijven of vastgezet zijn.

Stabilisatorstangen (Anti Roll-bars) zijn verboden.

Iedere vorm van wioldrukverstelling welke tijdens een race is te verstellen is verboden.

## **16 BANDEN**

Het is verplicht op die banden te rijden die de MAB voorschrijft.

De bandenkeuze is beperkt vrij; er mogen geen tracorprofielbanden en andersoortige landbouw- of langzaam verkeerbanden of karkassen worden gebruikt.

Autobanden die geschikt zijn voor een minimale snelheid van 125 km per uur mogen worden gebruikt. 4x4, Rally en Racebanden worden aanbevolen.

Sneeuwkettingen zijn verboden

Opsnijden van alle banden is toegestaan. Alle andere mogelijke vormen van modificeren van de banden is niet toegestaan.

Het profiel op het band loopvlak mag niet dieper en breder zijn dan 10 mm.

Bandendruk regelende ventieldoppen zijn verboden (pop off valves).

Banden moeten met normale lucht worden opgepompt.

## **17 VOORRUIT**

Er mag geen glas aan of in de cabine gemonteerd zijn, behalve de achteruitkijkspiegel. IJzerdraadwerk met een minimale dikte van 3,2 mm dient als voorruit. De vierkante gaten mogen niet groter zijn dan 51x51 mm. Het ijzerwerk dient goed vastgelast te worden aan de rolkooi en het dak.

## **18 STOEL EN HOOFDSTEUN**

De rijderstoel moet stevig gemonteerd zijn aan het chassis. De achterkant van de stoel moet tegen de tweede dwarspijp van de rolkooi bevestigd zijn.

Alleen een éénpersoonsstoel van metaal mag gebruikt worden. Bovendien moet deze van een metalen frameconstructie zijn.

Het gebruik van een hoofdsteun is absoluut verplicht. Aanbevolen wordt een stoelhoes te gebruiken in Oval Track type stoelen, het gebruik hiervan voorkomt schuiven van het lichaam.

De hoofdsteun moet een minimale breedte hebben van 305 mm of wijder indien mogelijk. De hoofdsteun moet volledig bedekt zijn met zacht materiaal en gesteund worden door twee staanders bestaande uit kokers van 25x25x3,2 mm ze moeten minimaal 280 mm uit elkaar staan en vastgelast zijn aan het dak of dakpijp en de tweede dwarse rolkooipijp achter de stoel.

## **19 VLOER EN VUURSCHEM**

De vloer onder de rijder moet volledig gesloten zijn, ook rondom de pedalen en over de versnellingsbak heen en aan de zijkanten naast de voeten. Wanneer aluminium wordt gebruikt moet die minimaal 3 mm dik zijn. Een deugdelijk stalen vuurscherm of 3 mm dik aluminium scherm moet gemonteerd zijn tussen de rijder en de motor, geheel gesloten dus ook aan boven- en zijkanten. Gaten voor leidingen en gasstang zo klein mogelijk en afgedekt met rubber doppen of iets dergelijks. Dit ter voorkoming van branddoorslag en verwondingen door hete olie of koelwater.

Om de kans op brand zo klein mogelijk te maken moet een onbrandbaar vuurscherm tussen de benzinetank en de accu gemonteerd zijn indien deze samen in de gesloten ruimte achter de stoel zijn geplaatst.

Een 3 mm dikke stalen plaat moet onder de stoel, boven de tussenas zijn gelast.



Rondom de tussenas moet een beugel zijn gemonteerd van minimaal 5x25 mm staal.

Een 3 mm dikke stalen plaat moet direct achter de stoel rondom zijn vastgelast. Dient deze tevens als vuurscherm van het achtercompartiment dan moet deze geheel gesloten zijn.

Daar waar een vijf arms achterasbevestiging is toegepast en/of topstangen moet de stoel met een 3 mm dikke stalen plaat zijn afgeschermd.

Indien inboard schokbrekers zijn toegepast dan moeten deze omkapseld zijn met 3 mm dik staal- of aluminiumplaat.

Indien er geen topstang op de klok (differentieel) is toegepast dan mag het vuurscherm achter de stoel 3 mm aluminium zijn, geheel gesloten, maar dan moet de veiligheidsplaat van 3 mm staal aan de achterkant van de hut rondom afgelast zijn aangebracht gelijk aan het principe van de zijkanten van de hut.

Als de voeten van de rijder, waarbij de rijder zittend in de auto en de auto afgesteld op de laagst mogelijk legale rijkhoogte (50mm), zich minder dan 165mm boven het baanoppervlak bevinden, dan moet de bodem van de voetenbak door een staalplaat van 3mm beschermd worden of hiervan geconstrueerd zijn.

## **20 BRANDSTOFSYSTEMEN**

### **De enige toegestane brandstof is benzine.**

Het octaangetal is vrij. Octaanbooster mag aan de benzine toegevoegd worden.

Alle mogelijke ontbrandingsversterkende brandstofsoorten en -middelen (Nitromethaan, NOS, etc.) zijn verboden.

De carburateur moet een normaal werkend type zijn (venturi, sproeiers, acceleratiesproeiers en powervalves, vlotterbakken).

Een minimum van twee veren moeten aan het gasmechanisme van de carburateur zijn bevestigd, om te voorkomen dat het gas blijft hangen.

Er moet een luchtfilter op de carburateur zitten.

Meerdere carburateurs toegestaan. Predator carburateur en schuifcarburateur verboden.

Het is sterk aan te bevelen standaard benzinepompen te vervangen door race type pompen. Indien elektrische pompen zijn toegepast dan moeten deze voor het voorste vuurscherm zijn geplaatst, of op een andere plaats mits goed afgeschermd (denk aan eigen veiligheid).

Benzinetanks mogen niet meer dan 20,5 liter inhoud hebben.

Tanks moeten van minimaal 1,5 mm staal- of rvsplaat of 5 mm aluminiumplaat geconstrueerd zijn.

Benzinetanks moeten te allen tijde geheel afgeschermd zijn van de rijder door middel van een 3 mm dik metalen vuurscherm.

Deze moeten binnen de auto en niet lager dan de achterbumper zijn geplaatst en vrij van de body zijn.

Vuldoppen moeten aan de tank gelast zijn en van een schroefdraad type.

Drukvlussysteem niet toegestaan.

Een benzine-afsluiter van het hendel type is verplicht (geen schroefkraan), deze moet d.m.v. één handbeweging te sluiten zijn.

De benzine-afsluiter moet tussen de brandstofleiding naast de rijderstoel zijn geplaatst, binnen het bereik van de bestuurder, en duidelijk zichtbaar voor officials en brandweerlieden.

Het opschrift OPEN / DICHT of ON / OFF is verplicht.

De hoofdstroomkabel aan de ene kant van de rijder en de benzineleiding aan de andere kant, contact tussen deze twee moet te allen tijde worden voorkomen.

Alle brandstofleidingen moeten van metaal zijn en voldoende stevig bevestigd zijn aan het chassis. Hydraulische hoge drukleiding en koppelingen bieden hiervoor de goedkoopste, sterkste en veiligste oplossing.

Koppelingen/overgangen waarbij slang moet worden gebruikt zijn toegestaan, mits de gebruikte slang van een met metaal gewapend type is met een maximale lengte van 15 cm per koppeling. Op de slang geperste koppelingen welke op de metalen leiding kunnen worden geschroefd of gekneld d.m.v. snijringkoppelingen, verdienen voorkeur boven slang over leiding met slangklemmen.



## 21 KOELSYSTEEM

Radiator, reservoirs en andere koelcontainers voor vloeistof gekoelde motoren moeten goedsluitend voor de “firewall” geplaatst worden. Bovendien dienen deze een enkele overloopslang te bevatten die niet hoger dan 225 mm boven de grond hangt. Het uiteinde van de slang moet naar beneden gericht zijn.

## 22 ACCU'S EN HOOFDSTROOMSCHAKELAAR

Accu's moeten zeer goed aan het chassis bevestigd zijn om beweging te voorkomen indien de auto crasht. Alle accudoppen moeten goed sluiten.

Natte accu's moeten volledig bedekt zijn of in een box of container zitten.

De accukabel moet aan de tegenovergestelde kant zitten van de benzineleiding. Deze twee mogen elkaar nergens raken.

Natte accu's mogen niet in of onder het rijdercompartiment zijn geplaatst. Droge of “Gel”-type accu's mogen wel onder, maar niet in het rijderscompartiment zijn geplaatst.

Indien de accu achter het rijdercompartiment is geplaatst, dan mag deze niet lager dan de achterbumper zitten.

Er moet een hoofdstroomschakelaar bevestigd zijn aan één kant van de stoel, waar de rijder bij kan ook als hij in zijn gordels zit.

De hoofdstroomschakelaar dient duidelijk herkenbaar te zijn voor officials en brandweerlieden.

Als de schakelaar uitgezet wordt moet **alle** elektra uitgeschakeld zijn.

Indien de auto is uitgerust met een dynamo, dan moet de aan- en uitschakelaar daarvan bij de hoofdstroomschakelaar bevestigd zijn, ook deze dient duidelijk herkenbaar te zijn.

Het opschrift AAN/UIT of ON/OFF is verplicht

Als een magneet ontsteking wordt gebruikt, moet de motor-stop functie op deze ontsteking werken via de hoofdstroomschakelaar. ***Hoofdstroomschakelaar uit is motor uit!***

## 23 UITLAATDEMPERS

Uitlaatdempers zijn verplicht.

Het geluid mag 105 dB maximaal bedragen, gemeten op een afstand van 5 meter uit de zijkant van de auto en 1 meter hoog boven de grond, tijdens het zo snel mogelijk accelereren van de motor naar zijn maximaal toerental.

Het meten van het geluid dient aan beide zijden van de auto te gebeuren.

De rijder is verplicht zelf zoveel mogelijk maatregelen te treffen om het geluidsniveau te beperken. Indien u een opmerking krijgt over teveel geluid dient u dit direct te verhelpen (neem hiervoor eventueel extra materiaal en/of onderdelen mee).

Uiteinden van de uitlaten dienen met bochten naar de buiten- zijkanten van de auto te zijn gericht. (Niet naar onder, achter, voor of omhoog.)

## 24 STUURINRICHTING

De stuurinrichting moet veilig en deugdelijk zijn een en ander ter beoordeling van de keurmeester.

Stuurbevoegdheid toegestaan, mits bij uitvallen hiervan normaal doorgereden kan worden, weliswaar zwaarder sturend.

**Bij het uitvallen van de stuurbevoegdheid mag er geen vrije slag ontstaan.**

Uitneembaar stuur verplicht door middel van snel sluiting race type.

## 25 NAAM RIJDER

De naam van de rijder moet duidelijk zichtbaar op de auto zijn aangebracht.



## **26 SPOILERS**

Dakspoilers mogen niet groter zijn dan 1250x1250 mm (middensectie). De zijpanelen niet hoger dan 610 mm en niet meer dan 152 mm onder het hart van het middendeel zitten.

Het geheel moet van een metalen constructie zijn en stevig gemonteerd aan de rolkooi of dakplaat.

De gehele spoiler mag niet lager dan de onderkant van de bovenste rolkooi zijn geplaatst en zeker nergens het uitzicht beperken.

Voorspoilers mogen niet wijder zijn dan de breedte van het chassis en niet hoger dan de gesloten zijkant aan de voorzijde van het bestuurderscompartiment en deze mag op geen enkele wijze het uitzicht beperken.

## **27 NUMMERS**

Het startnummer moet duidelijk zichtbaar op de auto gespoten of geplakt zijn. Het moet duidelijk leesbaar zijn voor de wedstrijdleiding, jury en toeschouwers.

Indien de jury of wedstrijdleiding te kennen geeft, dat een nummer slecht leesbaar is dan moet dit direct verholpen worden.

Een aantal nummers zal uit respect voor vroegere rijders niet meer gebruikt worden.

Het nummer moet ook op beide zijden van de auto gespoten zijn (alle kleurvariaties toegestaan, mits duidelijk leesbaar). De cijfers moeten tussen 225 en 305 mm hoog zijn en minimaal 40 mm breed.

Ook op het rechtopstaande gedeelte van de dakspoiler dient het nummer aan de buitenkant goed zichtbaar te zijn.

3-cijferige (b.v. 007) nummers zijn niet toegestaan.

Op de rechtopstaande buizen direct achter de hoofdsteun van de stoel dient een startnummerbord gemonteerd te zijn. Dit bord heeft een witte ondergrond en vermeld met rode cijfers het startnummer. Ook deze cijfers moeten tussen 225 en 305 mm hoog zijn en minimaal 40 mm breed.

Dit startnummerbord moet van achter de auto gezien, duidelijk leesbaar zijn.

## **28 OPSCHRIFTEN**

Het is verboden scheldwoorden of beledigingen op de auto te hebben staan.

## **29 HELMEN**

Het wordt ten zeerste aanbevolen een integraalhelm aan te schaffen van een zo licht en sterk mogelijk materiaal (glasfiber, kevlar). Materialen van plastic of polycarbonaat zijn niet toegestaan. Kies dus bij de aanschaf van een helm voor een gerenommeerd merk met een code E 22-05 of ECER 22-05 (te vinden op de helm). Alleen veiligheidshelmen welke met een kinband / -riem worden vastgezet zijn toegestaan.

Zorg er voor dat de helm U goed en strak past. Tevens is het van belang de helm regelmatig schoon te maken en te controleren op gevaarlijke beschadigingen of slijtage.

Het is aan te bevelen een helm niet langer dan 3 jaar vanaf nieuw te gebruiken.

Als een MAB - official het gebruik van een onveilige helm constateert, wordt de betreffende rijder uitgesloten van deelname aan training of wedstrijd. Deze uitsluiting wordt pas opgeheven als de betreffende rijder het gebruik van een veilige helm kan bewijzen aan een MAB – official.



### **30 NEKBAND**

Het dragen van een brandveilige nekband is verplicht tijdens wedstrijden en trainingen.

### **31 NEK BESCHERMING**

Er wordt ten eerste geadviseerd om met een Nekbeschermingsysteem te rijden. Je kunt daarbij denken aan systemen als: HANS, DEFENDER, HUTCHENS of LEATT moto-R systeem. Dit wordt met ingang van een nader te bepalen datum verplicht.

### **32 KLEDING**

Het dragen van een schone, brandvertragende raceoverall en ondergoed is verplicht tijdens wedstrijden en trainingen. Het wordt aanbevolen naam en bloedgroep op de overall te vermelden.

### **33 STOFBRILLEN (VIZIERS)**

Het wordt aanbevolen om stofbrillen en viziers zo schoon en krasvrij mogelijk te houden en tijdig te vervangen.

### **34 MONTEURS**

De coureur is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn helpers, monteurs, supporters en aanhang. Helpers, monteurs en supporters mogen niet op de baan komen (tenzij door de wedstrijdleiding anders wordt beslist).

### **35 MEERIJDERS**

Het zogeheten “meerijden” met de stockcar door helpers en/of fans is in verband met de veiligheid niet toegestaan. Er wordt in het rennerskwartier stapvoets gereden.

### **36 KEURING**

Het keuren is VERPLICHT vóór de wedstrijd. Wanneer de auto niet wordt goedgekeurd, mag er niet worden deelgenomen aan wedstrijden en trainingen. Men krijgt van de keurmeester een geel briefje na de remmentest, welke afgestempeld dient te worden na verdere goedkeuring en vóór aanvang van de eerste manche bij de ingang van de baan moet worden ingeleverd. Wanneer de keurmeester aangeeft dat de auto niet is goedgekeurd, ontvangt men het gele briefje of het stempel niet. Het is dan wel mogelijk om aanpassingen te doen op de niet goedgekeurde onderdelen en de auto nog éénmaal te laten keuren. Herkeuren dient te gebeuren binnen de tijden die voor de keurperiode vastgesteld zijn. Bijvoorbeeld van 9.30 tot 11.30 uur  
Wanneer men niet in staat is dit briefje met stempel vóór aanvang van de eerste manche te overhandigen (briefje kwijt) dan is men uitgesloten van deelname aan de wedstrijd.  
Dit i.v.m. de verzekering.

### **37 MILIEUZEIL**

Het gebruik van milieuzeilen onder de auto is verplicht en moeten een afmeting hebben van minimaal 50mm buiten de auto.



### **38 RIJDEN ONDER INVLOED**

Het gebruik van alcoholhoudende dranken en verdovende middelen vóór, tijdens en na de wedstrijden en trainingen is voor de coureur verboden. Het rijden onder invloed van rijgedrag beïnvloedende medicijnen zijn verboden. De coureur is verplicht mee te werken aan eventuele controle op voornoemde zaken. Overtreding betekent definitieve diskwalificatie.

### **39 TOEPASSING REGLEMENT**

De keurmeester heeft altijd het laatste woord. Hij bepaalt of de regels correct zijn toegepast en of de veiligheid voldoende is gegarandeerd. Hij heeft de macht een rijder uit te sluiten van een wedstrijd of iemand te verplichten voor de eerstvolgende wedstrijd zijn materiaal aan te passen.

Verhaal halen bij de wedstrijdleiding heeft geen zin, keurmeester en vertegenwoordigers van de M.A.B. worden niet “te kijk” gezet.

Mocht de rijder het niet eens zijn met de keurmeester, dan kan hij direct in beroep gaan bij de M.A.B., zij zullen het probleem direct bespreken en tot een uitspraak komen.

Dit reglement is iedere vergadering bespreekbaar en kan op elk moment aangepast worden bijvoorbeeld om veiligheidsredenen of geluidshinder. Uiteraard wordt dit uitgebreid besproken en duidelijk bekend gemaakt.

De coureur en monteur hebben kennis genomen van bovenstaand reglement en hebben zich door aan de wedstrijd deel te nemen voor akkoord verklaard.

**Wij vragen respect te tonen voor de vrijwilligers die uw sport mogelijk maken.**

### **40 GELDIGHEID**

Dit reglement heeft een geldigheidsduur van 1 wedstrijdseizoen. Aan het einde van elk seizoen wordt het reglement herzien.

### **41 TEKORTKOMING REGLEMENT**

In gevallen waarin dit reglement niet voorziet, beslist het bestuur van de M.A.B. – club. De uitspraken van het bestuur zijn in deze bindend. Tegen deze beslissingen van het bestuur en/of wedstrijdleiding kan niet worden geprotesteerd.

Tevens is het Algemene Wedstrijdreglement Autocross M.A.B. – Club “Texel” op dit Reglement Stockcar F1 van toepassing.

Enkele voorschriften zijn zowel in het Algemene Wedstrijdreglement Autocross M.A.B. – Club “Texel” genoemd, als in het Reglement Stockcar F1. In het geval van voornoemd “dubbel” voorschrift dient het voorschrift uit het Reglement Stockcar F1 opgevolgd te worden door deelnemers aan de Stockcar F1 klasse.