



**REGLEMENT  
STANDAARDRODEO  
1600-FAC**

**2009**



- 1 Standaard 1600; de wedstrijdwagen moet een originele 4 cilinder personenauto zijn. Mag maximaal 1600cc, maximaal 2 kleppen per cilinder hebben en moet een originele carburateur of injectie systeem hebben. De auto moet minimaal 15 jaar of ouder zijn. Doorlopende chassis, jeep-achtige auto's (ook 2WD) en open carrosserie zijn niet toegestaan.  
Binnen hetzelfde merk is het toegestaan om standaard motoren in verschillende typen chassis te plaatsen. Dit mag alleen met originele onderdelen mogelijk gemaakt worden. Denk aan aandrijfassen enz. geen eigen constructies, laswerk enz.
- 2 Alle kunststof delen als bumpers, sierstrippen, spoilers en wioldoppen etc. alsmede glas dient thuis te worden verwijderd.
- 3 De carrosserie moet ten alle tijden zijn originele vorm behouden. Doorlassen, het verlagen van het portier, dicht maken van koplampen/achterlichten en platen over elkaar heen vouwen of lassen is niet toegestaan. Tevens moeten alle wagens voorzien zijn van een degelijke stalen bodemplaat van min. 0.8mm. Gaten voor afvoer van water en modder zijn wel toegestaan.
- 4 Deuren mogen met maximaal 4 lassen van maximaal 75mm vast gelast worden. De achterklep met maximaal 2 lassen van 75mm
- 5 Motorkap mag niet versterkt zijn en moet met max. 2 bouten van max. M12 vastgemaakt worden (uitsluitend ter vergrendeling en niet ter versterking). De achterkant van de motorkap dient onder 2 diagonaal geplaatste strippen geschoven te worden. Deze strippen dienen minimaal van staal 40x4mm te zijn. *(Zie afb.1)*
- 6 Er is geen enkele versterking toegestaan. Met uitzondering van: 2 buizen die recht van de rolkooi naar de veerpoten lopen, veerpootbrug op de voorste veerpoten, brug tussen de draagarmen (*zie afb.4*) en versterking van de wielophanging. Dit betreft alleen de draagarmen, fusees en achteras. Deze versterkingen mogen alleen gerealiseerd worden als het behoud van vorm en functie van de originele onderdelen blijft. Deze mogen nooit vervangen worden door zelf gemaakte constructies. Tevens is het niet toegestaan de camber en caster van het wiel aan te passen buiten de originele stelmogelijkheden.
- 7 In het geval dat het dak verwijderd is geweest ivm plaatsing van de rolkooi, dienen alle dakstijlen 100% omgelast te worden. Tevens moeten er minimaal 6 dakstijlen, aan de buitenzijde van het voertuig, versterkt te worden met strippen van 30mm hoog en een breedte hebben van 90% van de breedte van de dakstijl. Ook deze strippen dienen 100% omgelast te worden. *(zie afb.3)*
- 8 Dakramen en schuifkanteldaken dienen verwijderd te worden en het ontstane gat moet worden dicht gemaakt.
- 9 Originele brandstoftank, reservewiel en trekhaak dienen in het geheel verwijderd te worden.
- 10 Het raam van het linkerportier dient te zijn voorzien van een goedgekeurd safety-net zodanig dat de ledematen nimmer buiten de auto kunnen treden. Dit safety-net moet ten alle tijden gemakkelijk van buitenaf geopend kunnen worden.  
Aangeraden wordt een gordelsluiting hiervoor te gebruiken.
- 11 Het linkergeedeelte van het voorraam dient te zijn voorzien van stalen gaasmat met een minimale dikte van 4mm en een mazen maat van 100x100mm *(zie afb.1)*
- 12 De accu mag verplaatst worden naar het rijdercompartiment, afdekt worden door een vloeistofdichte metalen of plasticen bak en deugdelijk bevestigd worden. En geval van een metalen bak dienen de Accupolen goed afgeschermd te worden.

- 13 Originele bumpers moeten verwijderd worden en moeten vervangen worden door een duims ( 34mm ) dwarsbuis waarvan de uiteinden terug gebogen zijn naar de chassisbalken. Deze buis moet zo strak mogelijk (max.100mm) tegen de voorzijde van wagen gemonteerd zijn. De terug gebogen zijkanten van de buis moeten binnen de auto en dus het plaatwerk blijven. De buis mag uitsluitend volgens [afbeelding 4](#) gemaakt zijn. Alle varianten hierop zijn niet toegestaan. Bumpers dienen voor alle wedstrijden ontdaan te zijn van scherpe uitsteeksels. De bevestigingskokers van de bumper mogen maximaal de grote van de chassisbalken hebben en maximaal 500mm lang zijn. De kokers mogen aan het chassis worden vast gelast.
- 14 Verplaatsing van de radiator is toegestaan. Mits achter de coureur geplaatst, stevig bevestigd en veilig afgeschermd door een 1mm metalen plaat. ([zie afb.3](#)) in geval van lekkage mag in geen geval water bij de coureur kunnen komen.
- 15 Als de radiator naar achter is verplaatst dienen er metalen waterleidingen door het rijdercompartiment te lopen. Dezen moeten een minimale wanddikte hebben van 1mm en over de complete lengte afgeschermd worden door isolatie materiaal. Slangkoppelingen tussen radiator, waterbuizen en motor mogen zich **niet** in het rijdercompartiment bevinden. Wel achter de radiator afscherming en in het motorcompartiment. ([zie afb.3](#)) breukvrije slangen (canvas) dienen toegepast te worden.
- 16 De wagen moet voorzien zijn van een startnummer. Het bordje met het startnummer dient bij de FAC besteld te worden. Dit bordje dient aan de voorkant op het dak geplaatst te worden. Dit door de FAC verstrekte bordje is verplicht, elke andere vermelding is niet toegestaan. Bij verlies of beschadiging dient bij de FAC een nieuw bordje besteld te worden. Kosten van dit bordje bedragen dan € 10,-.
- 17 Aan de voor- en achterzijde van de auto moet een stevige ketting deugdelijk bevestigd worden waarmee de auto gesleept kan worden.
- 18 Een RVS tank met een vuldop van het metalen schroefdraad type is verplicht. Vuldoppen mogen niet buiten de auto uitsteken en de maximale inhoud mag 15 liter bedragen.
- 19 De RVS tank moet in een hoekijzerframe zitten welke naar beneden vastgeklemd wordt door een dubbele klem (Tek.A) of een enkele klem (Tek B). Alle plaatsen die de tank raken moeten gebufferd worden. De klemmen moeten niet te strak worden vastgezet zodat de tank niet kan buigen of barsten. Een sluitmoer op tankhoogte zal dit voorkomen. Het wordt aanbevolen een plaat onder de tank te lassen zodat deze niet van onderen gepenetreerd kan worden. Het frame om de tank moet een beetje groter zijn dan de tank zodat er een, bij voorkeur, rubberen buffering tussen de tank en het frame aangebracht kan worden.

Tek. A



Tek. B



Tek. C

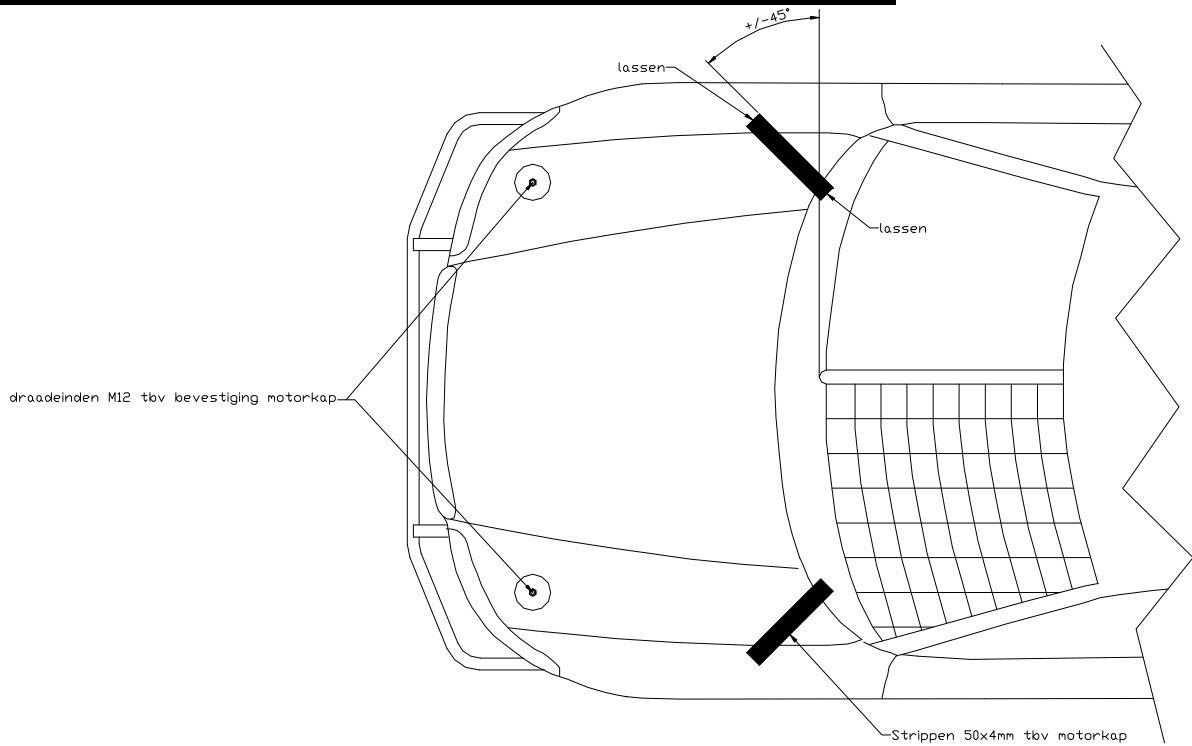


- 20 Alle brandstofleidingen moeten van metaal of gevlochten slang zijn en goed met klemmen vastgezet en het wordt sterk aanbevolen dat de leidingen in de cabine uit 1 stuk zijn. En beslist niet van plastic. Korte rubberen leidingen mogen als verbinding worden gebruikt maar de lengte daarvan mag niet meer bedragen dan 152mm.
- 21 De ontluchting dient boven op de tank te zitten en moet met een goedgekeurde terugslagklepje of d.m.v. een ringleiding (*zie Tek.C*) door de vloer van de wagen te gaan.
- 22 Een brandstofpomp mag zich nooit in het rijdercompartiment bevinden.
- 23 Alleen normale handelsbenzine als brandstof en water als koelmedium zijn toegestaan.
- 24 Het geluidsniveau van de auto mag nimmer boven de 98 decibel uitkomen. Dit gemeten bij 4000 toeren of bij het ontbreken van een toerenteller enkele seconden plankgas. Dit alles gemeten op een hoogte van 1 meter en 10 meter achter de auto.
- 25 De bestuurdersstoel moet een zogenoemde race of kuipstoel zijn voorzien van en FIA-keur. De stoel dient uit één stuk te bestaan en mag geen deelbare rugleuning hebben. Degelijke bevestiging, horizontale dwarsbuis achter de leuning en een steun aan de hoofdsteun zijn een vereiste.
- 26 De motor moet standaard zijn volgens fabrieksnorm, en moet aan de standaard maten voldoen.
- in en uitlaatkanalen en kleppen mogen niet bewerkt zijn
  - geen dubbele carburateurs (o.a. Webers) en sportuitlaten.
  - injectie en verplaatsing van het injectiekast binnen het chassis is toegestaan.
  - drukvulling d.m.v. turbo of blower is niet toegestaan.
  - motormanagement dient compleet origineel te blijven.
  - motornummer/code dient duidelijk leesbaar te zijn
- 27 Om revisie met originele delen mogelijk te maken zijn de volgende uitzonderingen toegestaan;
- de cilinderkop mag gevlaakt worden
  - motorblok mag maximaal 0.1mm gevlaakt worden.
  - Maximaal een 1<sup>ste</sup> overmaat zuiger is toegestaan. De cilinderinhoud mag nooit meer dan 15cc toenemen.
  - de krukas mag bewerkt worden. Het gewicht van de krukas mag met maximaal 50 gram afnemen.
  - combinatie van drijfstang en zuiger mag maximaal 10 gram lichter worden gemaakt.
  - op bovengenoemde waarden is geen tolerantie van toepassing.
- Extra opmerking; de volgende punten zullen bij alle FAC wedstrijden extra aandacht krijgen tijdens de keuring. De coureur moet alle mogelijke controles te allen tijde toestaan. Bijvoorbeeld;***
- ***Toerental begrenzing bij injectie systemen.***
  - ***Sper***
  - ***Nokkenasprofiel.***
  - ***Cilinderinhoud d.m.v. uitliteren***
  - ***Controle van inlaat, kleppen en cilinder met behulp van een endoscoop.***
  - ***Vermogens meting. 5% afwijking t.o.v. fabrieksopgave is toegestaan.***
- 28 Op alle vier wielen dezelfde maat velgen. Kies je voor 13 inch, dan alle vier wielen 13 inch. Kies je voor 14 inch dan alle vier wielen 14 inch. De maximale bandbreedte is 185, de minimale bandbreedte is 135. Alleen normaal wegprofiel is toegestaan met een maximale dwarsgroefbreedte van 8mm. Winter- M+s banden en afwijkende profielen zijn niet toegestaan. Ook thuisbrengers zijn niet toegestaan.

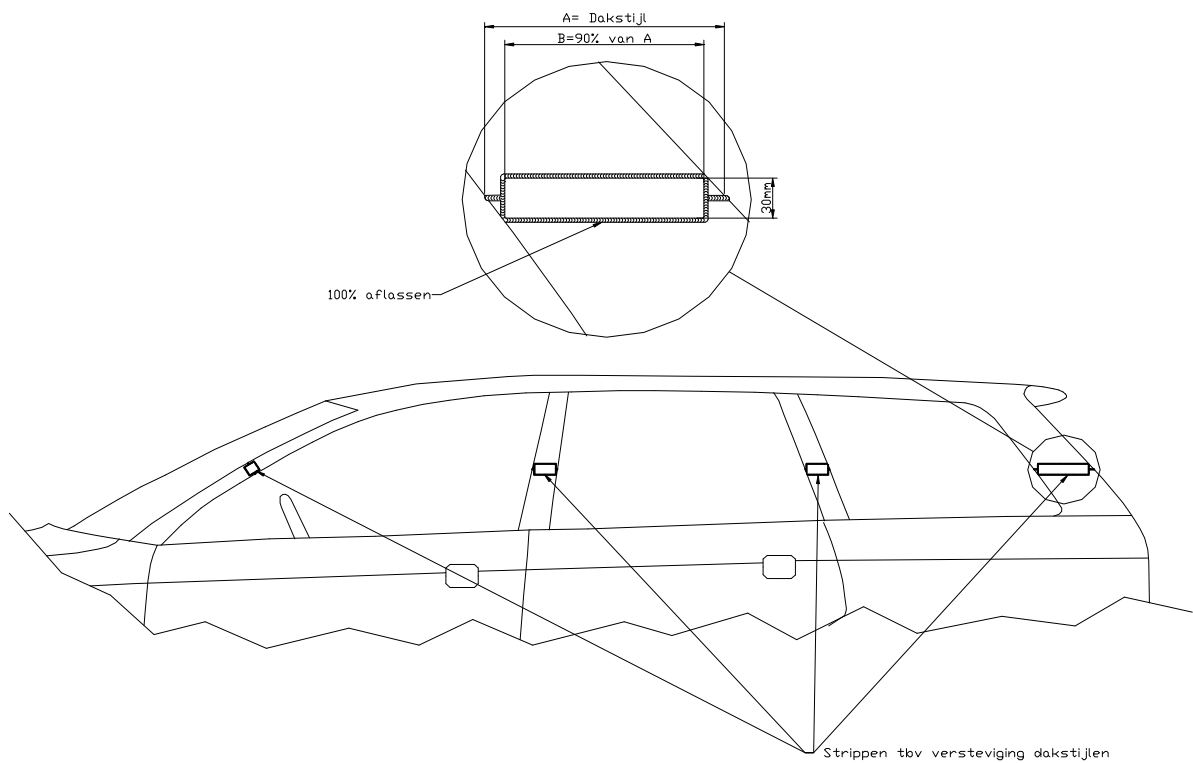
- 29 Een transponder (merk; AMB type; MX) is verplicht. De montageplek van de transponder is rechts naast de coureur op de plaats van de oorspronkelijke bijrijderpositie en vrij naar beneden gericht. (dus zonder tussenkomst van ijzeren delen tussen transponder en baan) Monteer de transponder zo laag mogelijk, echter niet lager dan de bodemplaats om onnodige beschadigingen/verlies te voorkomen.
- 30 Schokbrekers en veerpoten dienen standaard te zijn, vervangende schokbrekers zoals; gele koni, bildstein B6 enz. zijn toegestaan, echter schroefveerpoten, schokbrekers met externe potjes, Schokbrekers die van buitenaf verstelbaar zijn en verkorte dempers van welk merk dan ook zijn niet toegestaan.
- 31 Vierwiel aandrijving is niet toegestaan. De wagen moet voorzien zijn van deugdelijke remmen met de voorgeschreven remvertraging en een goed werken stuurinrichting. Het meevoeren van losse delen als ballast tijdens training of wedstrijd is niet toegestaan.
- 32 Helmen van polycarbonaat zijn niet toegestaan. Alleen helmen van het type BS 6658A of BS 6658 type A/FR of American Snell Foundation 2000 of 2005 en E22 05 van fiberglas constructie zijn toegestaan. Het is belangrijk dat de rijder goed in de helm past. De rijder moet de helm dragen en vast hebben als hij de baan op rijdt, zodat de officials dit kunnen controleren. Elke race moet de coureur zijn helm aan de keurmeester laten zien om er zeker van te zijn dat deze aan de eisen voldoet. Als de helm in een niet toelaatbare toestand verkeerd dan kan de keurmeester deze invorderen. Elke helm moet vervangen worden als deze door slijtage of schade niet meer veilig is. Het wordt afgeraden helmen zelf te schilderen. Laat dit aan de expert over zodat de kwaliteit van de helm ten alle tijden behouden blijft. Type/keuring stickers mogen niet verwijderd worden en moeten altijd duidelijk zichtbaar zijn.
- 33 Elke rijder moet een met foam gevulde nekband dragen. Brandvertragende nekbanden zijn ten zeerste aan te bevelen. De nekband moet met de sluiting in de richting worden gedragen waar de fabrikant dat opgeeft.
- 34 Overalls moeten van een brandvertragend materiaal vervaardigd zijn en dient altijd compleet schoon te zijn. Borduring en beplakking dienen ook van een brandvertragend materiaal te zijn. Voor overalls en borduring wordt het Nomex materiaal te zeerste aangeraden.
- 35 Het dragen van gecertificeerde brandvertragende onderkleding en sokken is verplicht, tevens wordt aanbevolen brandvertragende handschoenen te dragen.
- 36 Om verwondingen aan de ogen te voorkomen is het verplicht een vizier of veiligheidsbril van onbreekbaar materiaal te dragen.
- 37 Een hijssoog waar ook op de rolkooi gemonteerd is verboden, waar deze de constructie van de rolkooi kan beschadigen.
- 38 De veiligheidsgordel moet minstens 5 punts zijn, 2 schouder, 2 schootgordels en een kruisgordel. De veiligheidsgordels moeten op 5 montageplaatsen vastgezet worden, en met 5 punten vast te gespen zijn. Het is ten zeerste aan te bevelen dat de gordels zorgvuldig uitgekozen worden, het is niet aan te bevelen om haak/clip gordels te gebruiken. Als het haak/clip type in gebruik wordt genomen dan moet het minstens 3,9 dikte hebben en van betrouwbaar bekend fabrikaat zijn.  
NOTIE: Als je nieuwe gordels koopt of retaining clips en je weet de regels of aan te bevelen gordels niet meer, koop dan de normaalste in deze soort. De stof van de gordels moet een breedte hebben van minimaal 75 mm, behalve de kruisgordel welke een minimale breedte moet hebben van 51 mm.

- 39 De gordels moeten bevestigd zijn aan het chassis of rolkooi niet aan de stoel. Dit dient te gebeuren via goed vastgelaste beugels van tenminste 4 mm dikte en lengte van minimaal 50 mm. Aan te raden is om een dubbele set beugels aan te brengen. De houders moeten geplaatst zijn in de hoek waarin de gordels om het lichaam van de coureur zitten (*zie afb.5*). Als er bouten gebruikt zijn, moeten dat hoogspanning opvangende en minimum grootte hebben van 10 mm, vastgemaakt met een moer (liefst NY-Loc type). R-type bevestigingen, D-links sluiting en kettingen zijn verboden om gordels mee aan het chassis te bevestigen. De schoudergordels moeten zo laag en zo dicht mogelijk in de buurt van de coureur achter de stoel vastgemaakt zijn. Als de bestuurder in de auto zit en de schoudergordels om doet moeten ze achter de stoel op schouderhoogte over een ronde pijp lopen naar beneden, dit om te voorkomen dat de banden van de gordel aan de stoel trekken. De pijp moet van een materiaal zijn van minimaal 25 mm (1/2") O.D. met een minimale dikte van 3 mm. Er moet goed opgelet worden dat de singelbanden van de gordels niet aan de stoel of metalen delen van de auto schuurt. Voor overzicht van de montage gordels en beugels (*zie afb.6*)
- 40 Bij elke bijeenkomst zal de veiligheidsgordel door de daarvoor aangestelde officiële Keurmeester geïnspecteerd worden. De keurmeester mag de bestuurder vragen om in de auto plaats te nemen om te kijken of de gordel goed functioneert en deugdelijk gemonteerd is. Als volgens de keurmeester de veiligheidsgordel onveilig of gevaarlijk lijkt, kan hij de eigenaar vragen om deze te vervangen. Mochten de bevestigingen niet goed bevonden worden of gevaarlijk, zal de auto niet kunnen deelnemen aan de race tot de gebreken verholpen zijn.
- 41 De wedstrijdswagen moet zijn voorzien van een dubbele rolkooi van deugdelijk materiaal en een 4mm stalen dak (*zie afb.7*). Deze dubbele rolkooi moet vervaardigd zijn van dikwandige stalen buis met een minimale diameter van 42mm en een wanddikte van 2.6mm. (koker-, U-profiel, gegalvaniseerde buis of aluminium kooiconstructies worden niet toegestaan). Aan de linkerkant zijn drie buizen verplicht, twee op scharnierhoogte en één op hoogte van de onderkant van het zijraamopening (*zie afb.7*). Aan de rechterkant is dit één buis om inrijden van omzet tegen te gaan. Eveneens is een buis op dashboardhoogte, één vanaf deze buis haaks naar boven en één op de vloer tussen beide staanders in verplicht (*zie afb.7*). De rolkooi dient verstevigd te worden door verstevigingdriehoeken (*zie afb.7*). Elke montageplaat van 150x150x4mm moet met minimaal 2 stalen M10 bouten met een contraplaat met een formaat van 50x50x4mm per bout aan het chassis/carrosserie worden bevestigd, cq gelast worden (*zie afb.7*). Boven de bestuurder dient een 4mm dakplaat gelast te worden, deze plaat op de achterste en beide zijbuizen gelast worden. De plaat dient 90% van het oppervlakte van de ruimte tussen deze buizen dicht te maken (*zie afb.7*). Van de rolkooi naar de veerpoten mogen twee buisjes van maximaal 42mm gelast worden. Boven en onder de veerpoten mar een verstevigingbrug gemonteerd worden. Alle constructies ter beveiliging en afscherming dienen van ronde buis en binnen de rolkooi te worden vervaardigd. De twee buizen naar de veerpoten vallen niet onder de rolkooi. Vanzelfsprekend dient het geheel goed gelast en geschoord te worden.

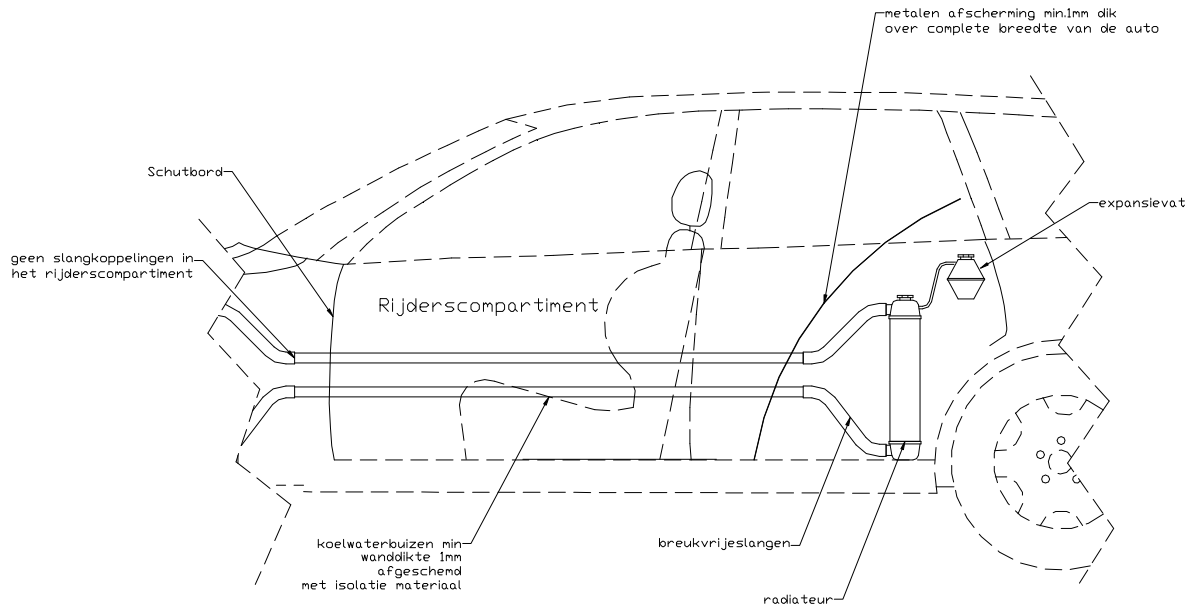
## Tekening van de montage van de motorkap (afb.1)



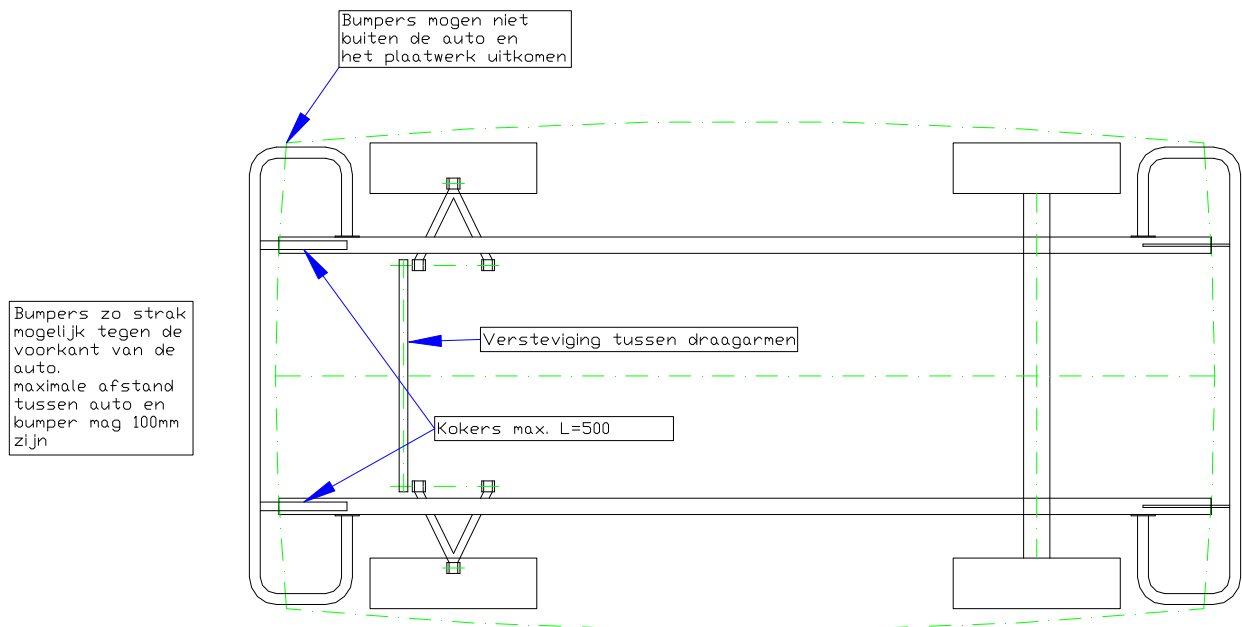
## Tekening t.b.v. bevestiging dak. (afb.2)



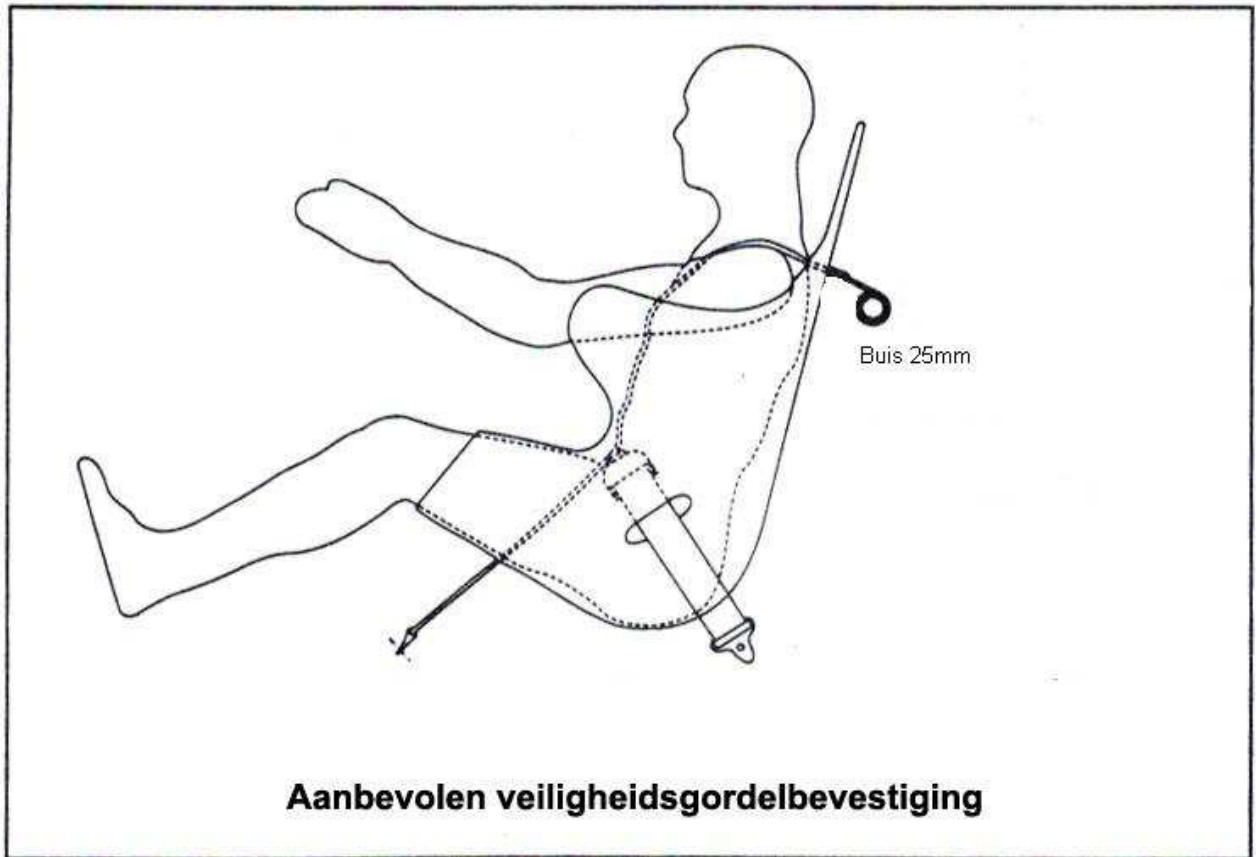
## Tekening t.b.v. afscherming radiator (afb.3)



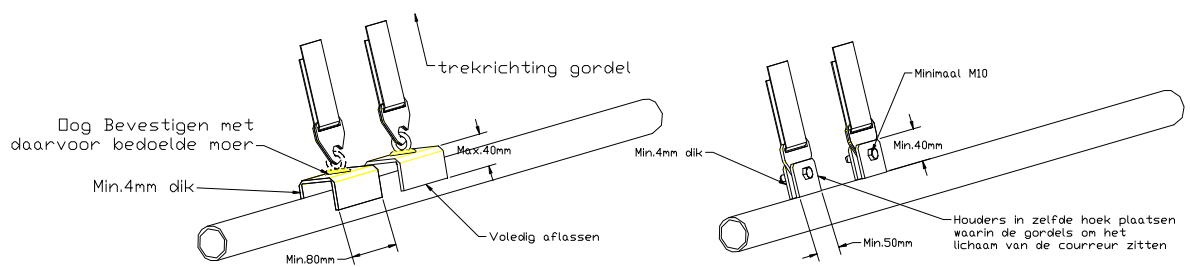
## Tekening t.b.v. bumpers en versteviging tussen draagarmen (afb.4)



## Afb.5



## Afb.6



## Tekening van de kooiconstructie (afb.7)

