

Rallye200-info.de



Reglement des Volvo-Original-Cup für Deutschland

Volvo-Original-Cup ist gedacht als ein Wettbewerb für serienmäßige Autos.

Die ursprüngliche Idee ist es, eine Möglichkeit für fairen, gleichen und preisgünstigen Motorsport auf jeder Art von Untergrund zu bieten.

Das Auto muß einen gepflegten Eindruck machen und soll in der Erscheinung einem normalen Straßenwagen entsprechen, abgesehen von dem Sicherheitszubehör.

Karosserieverstärkungen und -versteifungen sind nicht erlaubt. Normale Schweißreparaturen sind erlaubt; - Durchschweißen der Karosserie ist nicht erlaubt.

Es ist erlaubt, den Unterboden-Korrosionsschutz zu entfernen. Es ist erlaubt, das unsichtbare Isoliermaterial aus dem Innenraum zu entfernen. Es ist erlaubt, die Pappwand hinter den Sitzen sowie die Matte und die Isolierung aus dem Kofferraum zu entfernen.

Es ist erlaubt, die Ersatzradmulden durch ein gerades Blech zu ersetzen.

Nur den VOC-Regeln entsprechende Modifikationen sind erlaubt, alle anderen Veränderungen sind verboten.

Ein werkseitig montiertes Sonnendach ist erlaubt, muß allerdings während einer Veranstaltung geschlossen werden. Es ist erlaubt, ein Sonnendach durch ein normales Dach zu ersetzen, wenn dabei die Straßenverkehrsordnung beachtet wird. Sonnendächer aus dem Zubehör sind nicht erlaubt.

Alle eingebauten Teile müssen als originale VOLVO-Ersatzteile erkennbar sein. Bei einer technischen Kontrolle wird in der Regel das Teil aus dem Wettbewerbsauto mit dem aus einem Ersatzteillager oder aus einem anderen Straßenwagen verglichen.

Erlaubt sind VOLVO's aus der 2er Serie mit 2 oder 4 Türen als Limousine sowie aus der 7er und 9er Serie als 4-Türer- Limousinen; - Alle Fahrzeuge haben Heckantrieb.

Die Fahrzeuge dürfen entsprechend eines anderen Jahresmodells aufgerüstet werden. Es darf auch die Karosserie eines Baujahrs 1975 mit einem B-23E-Motor ausgestattet werden und genauso die Karosserie eines 1992er 6-Zylinder-Diesels. Man darf sich also das optimale Auto zusammenstellen.

Motor: Im 2er und 7er VOLVO ist ein 2,3 l - Motor (B 23 E oder B230 F) vorgeschrieben. Ein Katalysator ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben. Im 9er Volvo ist ausschließlich der B 230 F – Motor zugelassen, der allerdings schon serienmäßig über einen Katalysator verfügt.

Ein Turbolader ist **nicht** erlaubt.

Der Motor darf entsprechend des Werkstatthandbuches überholt werden, was man hierzulande mit dem Gruppe-G Reglement vergleichen kann: Übermaßkolben, Kopf und Block planen, Ventilsitzringe dürfen bearbeitet werden, jedoch **kein** bearbeiten der Kanäle, auswiegen von Kolben und Pleulen sowie feinwuchten der Kurbelwelle (bohren und schleifen...- nicht abdrehen!!)...ist erlaubt.

Das Mindestgewicht der Schwungscheibe ist mit 9,3 kg festgelegt.

Es ist der Serienluftfilter vorgeschrieben und die Vorheizung muß funktionsfähig im originalen Zustand sein. Auch die Teile zum Lufteinlaß in den Luftfilter müssen ordnungsgemäß montiert sein. Es ist der serienmäßige Filtereinsatz vorgeschrieben.

Motorlager: Es sind härtere Motorlager zugelassen (1576103). Wenn solche Lager benutzt werden, muß der Motor trotzdem in der originalen Position bleiben. Es kann nötig sein, an anderer Stelle ein Loch im Motorhalter zu bohren, um die originale Position des Motors beizubehalten.

Benzinsystem: Es ist nicht erlaubt die Benzinpumpen und –leitungen aus der originalen Position zu verändern.

Kühlsystem: Es ist erlaubt, das Thermostat auszubauen; - Dann muß die Bypass-Öffnung sicher blockiert werden. Ein Standartlüfter an der Wasserpumpe ist vorgeschrieben mit Antrieb über Keilriemen. Es ist erlaubt, einen extra elektrisch betriebenen Lüfter entsprechend des Volvo-Zubehörs zu montieren.

Auspuffanlage: Neben den Standardanlagen ist auch der 60 mm GT-Auspuff erlaubt: Hosenrohr (8360422), vorderer Dämpfer (8360421- extra Zeichnung im Anhang beachten!) – anstelle des Vorschalldämpfers darf auch der Katalysator verwendet werden - , Rohr über die Hinterachse (8360213), hinterer Dämpfer (1306192). Das Endstück ist freigestellt, muß aber dem Originalteil ähneln. Beide Dämpfer dürfen aufgeschnitten werden und die schalldämpfende Wolle darf entfernt werden; - Die Dämpfer müssen dann wieder ordnungsgemäß verschweißt werden. Die Vorschriften bei der Geräuschprüfung müssen eingehalten werden. Es muß ein Katalysator entsprechend des nationalen Reglements montiert sein. Für den 7er und 9er Volvo ist neben den Serienanlagen nur ein Sportauspuff mitsamt Katalysator zugelassen.

Dieser ist zu bestellen bei:

JT Avggasteknik

Jönköpingsvägen 14

514 55 Ljungarp

Schweden

Tel.: 004632163270

Elektrisches System: Es ist jede Art von Batterie erlaubt: Mindestgewicht 11 kg, - Beim 2er muß sie an der originalen Position montiert sein und beim 7er und 9er darf sie auch in dem Kofferraum montiert sein. Die Batterie muß eine extra Befestigung mit Hilfe eines Gurtes haben und der Pluspol muß isoliert sein.

Es ist jede Art von Lichtmaschine erlaubt, solange es sich um ein VOLVO-Ersatzteil handelt. Die Befestigung muß ohne Modifikationen oder extra Konsolen möglich sein.

Zündkabel: Nur Originalteile dürfen verwendet werden.

Sicherungshalter: Für den Fall, das die Sicherungsleiste bei der Montage des Überrollkäfigs stört, darf die Position leicht verändert werden; - Allerdings muß dieser Halter dicht an der ursprünglichen Position montiert sein und nicht beispielsweise zu der Mittelkonsole verlegt werden.

Kupplung: Als Kupplungsscheibe ist jede aus der Serie erlaubt, auch die aus dem Turbo-Modell.

Getriebe: Für Deutschland ist für die 2er Serie das M-45-Getriebe oder das „Overdrive“-Getriebe(M46) zugelassen.

Bei den 7er und 9er Volvos ist nur das M-47 Getriebe erlaubt,
*welches genauso übersetzt ist, wie das M-45 Getriebe, jedoch über einen 5. Gang verfügt.

Für den 2er Volvo ist auch das Mittellager der Kardanwelle aus dem 7er Volvo erlaubt.

Hinterachse: Es ist jede Serienübersetzung erlaubt (3,54-4,10);- Am kürzesten ist die Achse aus einem Automatikmodell. Die Aluminium-Hinterachse ist nicht erlaubt. Es ist keinerlei Sperre an der Hinterachse erlaubt. Die Räder sollen einzeln frei drehen und auch ein schwergängiges Differential ist nicht erlaubt.

Fahrwerk:

Es ist erlaubt, den Kugelkopf am Querlenker aus der „Taxiversion“ zu benutzen (etwas negativen Sturz): Teilnummer 274120.

Nicht erlaubt ist jede Art von Änderung oder Modifizierung an den Befestigungspunkten mit der Karosserie.

Es ist erlaubt, das Fahrwerk in den serienmäßigen Langlöchern einzustellen.

Es dürfen nur originale Bolzen und Muttern verwendet werden.

An der Hinterachse dürfen Distanzscheiben mit einer maximalen Breite von 2 cm verwendet werden (8360083).

Eine Domstrebe im Motorraum ist aus dem Zubehör erlaubt.

Beachte: Hartes fahren auf schlechten Straßen kann zu Veränderungen an den Federbeindomen führen. Es ist sehr wichtig zu beachten, daß diese Maße innerhalb der erlaubten Toleranzen bleiben; - Siehe Bild im blauen Buch (Anhang)

Es sind alle serienmäßigen Federn erlaubt. Empfehlenswert ist entweder die Rallye- oder die Rennfeder aus dem Volvo-Zubehör. Auch das Einkürzen der Federn durch abschneiden oder erwärmen ist erlaubt. Die Enden der Federn dürfen mit Schellen oder Bändern befestigt werden; Für diesen Zweck ist es erlaubt, Löcher in die Federteller zu arbeiten.

Stoßdämpfer: Es sind im Volvo-Fachhandel vier Bilsteindämpfer freigegeben sowie ein stärkerer Stabilisator. Seriendämpfer jeder Art sind freigegeben.

Für die Hinterachse sind weiche Serienfedern und der Ausbau des Stabilisators empfehlenswert: Da eine Differentialsperre nicht erlaubt ist, bleibt so die Hinterachse lange am Boden und der Nachteil der fehlenden Sperre wird somit ausgeglichen.

Felgen: Die maximal erlaubte Felgenbreite beträgt 6`. Jede originale 14`- und 15`- Volvo-Felge (Aluminium sowie Stahl) aus der 2er, 7er und 9er Serie ist zugelassen. Auf Vorder- und Hinterachse sind unterschiedliche Felgen erlaubt.

Es ist erlaubt, das Ersatzrad während des Wettbewerbes wegzulassen. Das Ersatzrad darf an anderer Position mit einer anderen Art der Befestigung im Kofferraum angebracht werden. Eine Stahlfelge als Ersatzrad ist erlaubt, auch wenn das Auto mit Felgen aus Aluminium ausgerüstet ist.

Reifen: Es sind die nationalen Bestimmungen im Rallyesport zu beachten.

A-Fahrer dürfen runderneuerte Schotterreifen der Marken „Maxsport“, „Fedima“ und „Indy-Sport“ in einer **maximalen** Dimension 195/.../15 verwenden. Darüber hinaus sind handelsübliche Straßenreifen (Sommer wie Winter) zugelassen, bedürfen jedoch in jedem Fall die Zulassung durch die VOC-Reifenkommission; - Beispiele für eine Nichtzulassung bei den A-Fahrern sind „for highway-use only“, „for rallye-use only“ und ein Neupreis von über 100,-Euro.

B-Fahrer dagegen haben keine weitergehenden Einschränkungen.

Bremsen: Jeder serienmäßig in einem Volvo je eingebaute Bremskraftregler ist erlaubt (der aus der Limousine ist für Asphalt empfehlenswert, der aus dem Kombi für Schotter und Schnee).

Die Position von Bremsleitungen und –schläuchen darf nicht verändert werden.

Es ist erlaubt, die „Bremsbleche“ zu verändern oder abzubauen. ABS-Bremsen sind nicht erlaubt. Es sind nur originale Volvo-Bremsbeläge erlaubt.

Lenkung: Rechtslenker sind nicht erlaubt. Servolenkung ist erlaubt. Diese Servolenkung darf auch ohne Servounterstützung gefahren werden; Allerdings muß dann der Ölbehälter ordentlich verschlossen werden.

Das Lenkrad ist freigestellt.

Karosserie: Die Karosserie soll in einem ordentlichen Zustand sein. Zierleisten an den Seiten und darunter dürfen entfernt werden, sofern die Löcher ordentlich wieder verschlossen werden.

Zierleisten zwischen Stoßstange und Karosserie dürfen entfernt werden.

Wenn ein Kühlergrill mit Löchern für Zusatzscheinwerfern montiert ist, müssen entweder Scheinwerfer montiert sein oder diese Löcher mit Scheiben verschlossen sein.

Der Kühlergrill muß einem originalen Modell entsprechen, die diagonale Rippe und das Emblem müssen montiert sein.

Bei der Stoßstange aus Plastik dürfen die seitlichen „Flügel“ mit Bolzen befestigt werden.

Fahrgastraum: Der Anblick muß der Serie entsprechen. Das Armaturenbrett und die Hutablage muß montiert sein; - Beides darf jedoch für die Montage von Überrollkäfig und Sicherheitsgurten verändert werden.

Das Instrumentenbrett darf nicht beflockt oder anderweitig verändert werden.

Motorhaube und Kofferraumdeckel: Beides darf nicht aus Aluminium bestehen. Die Motorhaube muß von außen zu öffnen sein. Auch der Kofferraumdeckel muß direkt von außen zu öffnen sein.

Es ist nicht erlaubt, Kofferraumdeckel ab dem Jahr 1986 und jünger auf älteren Modellen zu montieren; - Der Spalt wäre zu groß.

Spoiler: Der serienmäßige Frontspoiler ist erlaubt; - Sonst nichts!

Fenster: Es ist keinerlei Sonnenschutz-Zubehör auf den Fenstern erlaubt.

Überrollkäfig: Es muß ein Käfig entsprechend den nationalen Anforderungen montiert sein. Der Käfig muß in dem Fahrzeug frei stehen. Er darf zwar in sich verschweißt sein, aber nur an 8 "Fußpunkten" mit der Karosserie verbunden werden (siehe Zeichnung im Anhang).

Außerhalb der Fahrgastzelle sind keine Verstärkungsstreben für den Käfig erlaubt.

Motor- und Tankschutz: Es ist erlaubt, Schutzplatten entsprechend den nationalen Bestimmungen zu montieren. Es ist erlaubt, eine feuerfest Platte hinter der Rücksitzbank zu montieren; - Diese darf nur Schutzwirkung und keine verstärkende Wirkung haben.

Scheibenwischer: Die Wischer müssen serienmäßig sein und die normale Parkposition haben.

Rückspiegel: Der innere und die beiden äußeren Spiegel müssen original sein. Es ist nicht erlaubt, die äußeren Spiegel während der Veranstaltung einzuklappen.

Instrumente:

Alle Schalter und Instrumente müssen einem Standard-Modell entsprechen. Es ist erlaubt, Zusatzinstrumente aus dem Volvo-Zubehör zu montieren.

Ein Tripmaster ist entsprechend den nationalen Bestimmungen erlaubt.

Gewicht: Das Gewicht von Fahrzeug samt Fahrer wird an der Ziellinie einer Veranstaltung gemessen und muß zusammen mindestens 1290 kg betragen. Als Toleranz soll 1% Abweichung berücksichtigt werden (1290 – 1%). Ballastgewichte sind nicht erlaubt; Das Ersatzrad gilt nicht als Ballast.

Sicherheit: Käfig, Sitze und Gurte sind entsprechend den nationalen Bestimmungen vorgeschrieben, das Lenkrad ist freigestellt.

Werbung: Die drei VOC-Aufkleber sind auf Frontscheibe und beiden Seitenteilen anzubringen.

Daneben sind auf beiden Seitenteilen Aufkleber der Firma „Gnadt und Herion“ (VOLVO-Ersatzteile, Rezonvillestr. 1, 12167 Berlin, Tel.: 030/7691707) vorgeschrieben. Im Gegenzug wird jedem Team nach seinem ersten Start in der VOC-200-Meisterschaft im Jahr 2004 ein Einkaufsgutschein im Gegenwert von 200,- Euro übergeben.

Die Durchführung des VOC erfolgt nach den Bestimmungen des Internationalen Automobilsportgesetzes mit Anhängen, dem DMSB-Rallye-Reglement 2004, den Richtlinien und Bestimmungen des DMSB, der Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB, den Ausschreibungen der jeweiligen Veranstalter sowie den Bestimmungen dieser Ausschreibung, die noch vom DMSB genehmigt werden muß.

Der Volvo-Original-Cup wird vertreten durch Jochen Walther, Rostockerstr. 23, 18239 Hohen Luckow, Tel.038295/7650, Fax. 038295/76599.

Die Auslegung der Ausschreibung und eventueller Erläuterungen bei den einzelnen Läufen obliegt dem Cup-Organisator. Ergänzungen und Änderungen dieser Ausschreibung werden nach Genehmigung durch den DMSB den eingeschriebenen Fahrern mitgeteilt.

Bewerber, Fahrer und Beifahrer erklären mit Abgabe der Nennung zum Volvo-Original-Cup 2004 ihren Verzicht auf Ansprüche gemäß Artikel 6.3, Artikel 6.4 und Artikel 6.5 des DMSB-Rallye-Reglements-2004 für Automobil-Rallyes.

Kein Bewerber oder Fahrer kann den DMSB, die einzelnen Veranstalter, den VOC-Veranstalter oder die Sponsoren für etwaige Nachteile haftbar machen, insbesondere für den Ersatz finanzieller Aufwendungen bei Absage eines Wertungslaufes oder des Volvo-Original-Cups 2004.

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer, die im Besitz einer gültigen Lizenz des DMSB sind und mit einem Fahrzeug entsprechend VOC-Reglement an den Start gehen. Gewertet werden alle Fahrer und Beifahrer, die das Einschreibeformular unterschrieben unter Beifügung der Einschreibegebühr in Höhe von 60 Euro (bar oder Scheck) je Team beim VOC-Veranstalter einreichen und die entsprechenden Aufkleber der Sponsoren bei allen VOC-Läufen gut sichtbar am Fahrzeug anbringen. Inbegriffen in der Einschreibegebühr sind zwei T-shirts als Teambekleidung.

Die Auswertung der Meisterschaftsstände erfolgt durch den VOC-Organisator. Alle Informationen erscheinen unter „rallye200-info.de“ im Internet. Einsprüche hiergegen müssen innerhalb von sieben Tagen nach Erscheinen beim VOC-Veranstalter schriftlich angezeigt werden.

Die Siegerehrung findet am letzten Wochenende im November 2004 in Hohen Luckow statt.

Im Zweifelsfall bei einer Regelauslegung wird das schwedische VOC-Reglement als übergeordnetes Regelwerk zu Hilfe gezogen.

Mit der Einschreibung in diesen Cup wird das Reglement akzeptiert und den Organisatoren vor, während und nach einer jeden Veranstaltung die technische Kontrolle der Autos ermöglicht.

Die Einschreibegebühr beträgt 50,-Euro/Jahr für Privatpersonen und 200 Euro/Jahr für Firmen; - Dieser Betrag dient ausschließlich dafür, Verwaltungskosten zu finanzieren. Auch passive Mitglieder sind willkommen und werden wie Fahrer über alle Neuigkeiten informiert.

Wenn Du weitere Informationen über den Volvo-Original-Cup benötigst wende Dich an:

Jochen Walther, Rostockerstr. 23, 18239 Hohen Luckow, 038295/7650,

Fax:038295/76599

oder rallye200-info.de im Internet, Werner Wunderlich

oder Volvo-Original-Cup, Box 34, 82621 Söderhamn, Schweden

Carleric Johansson, Organisation VOC-Schweden, 004627019005

oder

Gunnar Dandinell, technische Kontrolle VOC, 004631669701

Motortuning

Richtlinien, um einen B-23E- oder einen B-230-F-Motor entsprechend des VOLVO-Original-Cup-Reglements **optimal** vorzubereiten.

Der B-23-E hat eine mechanische Einspritzanlage; Der B-230-F hat dagegen eine elektronische Einspritzung: Hierbei dürfen die beiden Steuergeräte und der Benzindruckregler von einem schwedischen Tuner in einem eng vorgeschriebenen Bereich verändert werden:

Gunnarsson Motorsport

Rolf Johannson

Sofieberg

51010 HORRED

Schweden

Beide Motoren haben eine Leistung zwischen 130 und 140 PS;- Der B-230-F soll etwas mehr Drehmoment haben, dafür dreht der B-23-E „obenrum“ freier: In der Praxis war für mich kein Unterschied zu merken ...

Die beste Basis für einen B-23E-Motor stammt aus den Modeljahren 1979 / 80. Bei diesen Motoren sind alle Komponenten vorhanden, die allerdings auch einzeln zusammengestellt werden dürfen.

Prüfe, daß alle Komponenten im Benzin- und Zündsystem der Checkliste entsprechen, die Du im blauen Regelheft findest.

Aufbohren des Motorblocks auf das maximal erlaubte Übermaß von 96,6 mm. Plane den Block auf ein Kolbenüberstehmaß von ca. 0,2 mm; - Dieses Maß wird nicht kontrolliert, da es ein sogenanntes „physikal limit“ gibt... –Die Zylinderkopfdichtung ist im eingebauten Zustand 1,4 mm stark, und ein „Spiel“ von 1 mm zwischen Kolben und Zylinderkopf ist empfehlenswert, wenn der Kolben am oberen Totpunkt ist.

Optimale Zylinderköpfe sind der alte „405“ oder der neuere „531“.

Der Zylinderkopf darf auf ein Mindestmaß von 145,6 mm (an allen 4 Ecken!) geplant werden.

Ein gebrauchter Zylinderkopf darf gereinigt werden; - Sollte die Oberfläche der Kanäle auch nur geringfügig verändert werden, erfolgt sofortige Disqualifikation.

Ein Tip: Beginne mit einem neuen Zylinderkopf, so kannst Du auf die Reinigung verzichten und die neuen Köpfe sollen auch eine günstigere Oberfläche haben, als die alten Teile.

Bei einem neuen 531er Kopf müssen 4 Löcher für die Einspritzdüsen gebohrt werden. Nach meinen eigenen Erfahrungen, stellt diese Arbeit für einen Motorenbauer kein Problem dar.

Die optimale Nockenwelle ist die "H-Cam" (1346419).

An den Ventilen ist keine Veränderung erlaubt. Gebrauchte Ventile dürfen vorsichtig gereinigt werden und mit Schleifpaste eingesetzt werden: Jede Art der Bearbeitung ist verboten; - Die Maße sind in dem blauen Buch festgeschrieben!

Der stählerne Ventilsitzring darf bearbeitet werden: „Radiusmachining MIRA“ . – Ich glaube es handelt sich um eine „Serdí“. Verschiedene Tuningfirmen haben ihre eigenen Ideen, aber im wesentlichen werden die Kanten weich abgerundet und ein schmaler Rand als Kontaktfläche für das Ventil gearbeitet.

Aber beachte: Es ist absolut verboten, den Zylinderkopf außerhalb der Sitzringe zu bearbeiten.

Die „Shims“ unter den Ventildedern sind freigestellt, so daß die Federn auch stärker vorgespannt werden können.

Wenn der Motor dann zusammengebaut wird, muß die Einstellung der Nockenwelle kontrolliert werden, da sowohl der Block als auch der Kopf bearbeitet wurden: Wenn der erste Zylinder am oberen Totpunkt ist, muß das Einlaßventil 2,3 mm öffnen bei einem Ventilspiel von 0,4 mm.

Nun solltest Du das Benzin- und Zündsystem einstellen. Am besten beginnt man mit Standarteinstellungen und macht später Feineinstellungen auf einem Leistungsprüfstand. Diese Arbeiten übernimmt auch gerne ein schwedischer Tuner ...