

# MX-5 Cup reglemente

## Policy for MX-5 Cup

- Vi kör för att ha kul och eftersträvar fair play på banan
- Vi strävar mot säkra omkörningar
- Vi undviker kontakt till varje pris och ger varandra plats
- Vi respekterar snabbare förare
- Vi inser att vi alla har bra och dåliga dagar i tävlandet
- Vi hjälper varandra i depån

## Klassregler i MX-5 Cup

MX-5 Cup har sedan starten vuxit och för att erbjuda förare oberoende ambitionsnivå möjlighet att tävla så finns det sedan 2010 två klasser inom MX-5 Cup. Dels Klass Modifierad som följer Roadsport C reglementet och dels en instegsklass, Klass Standard, för bilar som uppfyller säkerhetsreglementet men också brukas till vardags utan att vara allt för modifierade.

En av de större skillnaderna mellan klasserna är viktgränserna. I Klass Modifierad gäller Roadsport-C reglementet, i Klass Standard finns det en minimiviktgräns för varje biltyp. Denna viktgräns är uttänkt på ett sådant sätt att bilarna inte behöver lättas alls eller lättas betydligt mindre än vad som måste tillses i klass Modifierad för att nå viktgränsen.

Klass Modifierad och Klass Standard körs i samma heat men de skiljs åt genom klass-dekaler. De båda klasserna har var sin poängtabell och pokaler delas ut för varje race i var klass (placering 1, 2 och 3).

## Tävla i Roadsport

För att tävla i Roadsport och MX-5 Cup måste bilen först och främst uppfylla Svenska Bilsportsförbundets (SBF) tekniska regler, minimikravet är att följande måste monteras:

- Godkänd skyddsbåge
- Godkänd stol
- Godkänt bälte
- Huvudströmbrytare

Dessa regler hittas på följande länk:

[http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/teknik/2019/publicerat/tr\\_tekniska\\_regler-2019slutversion2.pdf](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/teknik/2019/publicerat/tr_tekniska_regler-2019slutversion2.pdf)

Dessutom måste reglerna för Roadsport uppfyllas, dessa hittas här:

[http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/racing/2016/publicerat/ra\\_spvm\\_sportvagnsreglementen-2016-](http://www.sbf.se/globalassets/svenska-bilsportforbundet/regler/racing/2016/publicerat/ra_spvm_sportvagnsreglementen-2016-)

[2018.pdf](#)

(får uppdateras när nya reglementet är släppt)

Utöver detta så har klass Standard några egna regler för att jämnar ut prestandan mellan de olika MX-5 modellerna.

## Regler för klass Standard

### Intentionen med Standardklassen:

Klass Standard är en tävlingsklass i MX-5 Cup där man skall kunna köra och vara konkurrenskraftig med sin befintliga bil, utan att behöva modifiera den mycket mer än säkerhetsmässigt. Intentionen med klass Standard är att man, förutom att uppfylla säkerhetsreglerna, enbart ska behöva göra små modifieringar på sin gatbil för att kunna vara med och slåss om pallplatser, samtidigt som den kan användas till vardags. Intentionen är med andra ord inte att man ska riva ut all ljudisolering för att istället montera förstyvningsstag under bilen för att optimera tyngdpunkten eller att göra en väldigt aggressiv hjulinställning som gör att bilen inte längre passar att köras på gata. Om du vill ha en renodlad racebil finns klass Modifierad som ett mer lämpligt alternativ.

### \* Standard/ej modifierad kaross

Bilens kaross och originalpaneler skall finnas kvar och vara intakta, d.v.s. ingen lättning genom sågning/kapning av plåt är tillåten. Med originalpaneler menas att de är tillverkade av Mazda (alternativt av annan tillverkare men då av samma material, form och funktion) och därmed får inga karosspaneler bytas ut till glasfiber/kolfiber. Det är därmed inte tillåtet att:

- Byta ut glasrutor (varken sidorutor, i softtop eller i hardtop) mot en lättviktsvariant
- Byta ut sidbackspeglar
- Montera någon form av aerodynamiska förbättringar såsom t.ex. vinge, spoiler eller splitter
- **Montera lättviktshardtop i tex glasfiber/kolfiber**
- **Montera förstärkningsstag**
- **Utföra förstärkningssvetsning**

Det som är tillåtet när det gäller karossen är följande mindre modifieringar för att **bl.a** få in mer friskluft i motorrummet:

- På NA-modellen byta ut ena "grodögats" lock mot ett med luftintag
- På NA-modellen sänka bakkant på ena "grodögats" lock och därigenom skapa en springa mellan lock och motorhuv
- Leda in luft från luftgapet/liknande i fronten till motorrummet och bromsar med hjälp av slang/rör. **Dock ej tillåtet att ta upp nya hål i stötfångarhöljet.**
- **Demontering av innerhjulhus**

### \* Standard/ej modifierad inredning

All inredning, inklusive plastpanel och mattor, skall vara kvar i bilens kupé. Vid bur och annan säkerhetsutrustning så får dörrsidor på ett elegant sätt modifieras så eventuella stag, stolssidor kan få plats men original dörrsidor skall finnas på plats. Samma sak gäller instrumentpanel, mittkonsol, hatthylla, **handskfack**, mm.

Även bilens **softtop** ska vara kvar och monterad i bilen även om bilen har hardtop. Det är valfritt om **softtoppen** är uppfälld eller nerfälld under träning och tävling.

**Plastpaneler vid bältesrulle får tas bort om nödvändigt för att montera båge/bur.**

**\* Standard/ej modifierad styrbox**

Med "Standard" avses styrbox (ECU, EMS) från Mazda och av sort ursprungligen avsedd för bilens motor. Originalbox får ej om-mappas och inga delar inne i boxen får tas bort, bytas ut eller monteras in i boxen.

**\* Standard/ej modifierad växellåda**

Med "Standard" avses originalväxellåda **från den aktuella bilen. Ej tillåtet att byta mellan 5- och 6-växlad låda då detta påverkar utväxlingen.**

Växelspaken får modifieras, dvs så kallade "short shifts" är tillåtna.

Koppling och tryckplatta är fritt.

**\* Standard/ej modifierad utväxling och diffbroms**

Man får ej förändra utväxling, dvs. byta/förändra differentialen **eller växellådan** från originalutförande. Med originalutförande menas den utväxling den aktuella bilen hade som ny tillverkad. Att byta ut befintlig differential **eller växellåda** mot en med samma utväxling som i originalutförande är dock tillåtet.

**Att byta till annan MX-5 diffbroms är tillåtet om utväxling inte förändras, även drivaxlar och kardan om detta är nödvändigt.**

**\* Standard/ej modifierade bromsok**

Med "Standard" avses originalbromsok från någon MX-5 modell som kan monteras bolt-on, dvs inga adaptrar accepteras. Skivor och belägg är fritt.

**Bromsskoldar får tas bort och bromskykning får monteras.**

**\* Standard/ej modifierat chassi/hjulupphängning**

Byte till alternativa fjädrar, stötdämpare och bussningar **(för länkar, motor, diff)** är tillåtet. **Ledlager är ej tillåtet.**

Endast original/standard krängningshämmare **från den aktuella bilmodellen** får vara monterade på bilen - att använda dom är fritt. **Krängningshämmarstag/drop links är fritt.**

**Fälgar är fritt men minsta offset inklusive eventuella spacers är ET20.**

**Pinnbult och hjulmutter fritt.**

Man får inte bredda bärarmar, flytta infästningspunkter, **montera förstärkningsstag** eller montera customiserade delar annat än bussningar, fjädrar, dämpare, **krängningshämmarstag** samt spindelleder enligt nedan.

För att få mer negativ camber fram finns det två godkända lösningar:

1. Offset bussningar i den övre bärarmen
2. Förlängd nedre spindelled av denna typ:

[https://www.flyinmiata.com/extended-lower-ball-joint.html?redirect\\_log\\_mongo\\_id=5634bd3535313131f52e0000&redirect\\_mongo\\_id=562e9e6638376300130d0000&sb\\_referer\\_host=&utm\\_campaign=Trackable+Links&utm\\_medium=Web&utm\\_source=Springbot](https://www.flyinmiata.com/extended-lower-ball-joint.html?redirect_log_mongo_id=5634bd3535313131f52e0000&redirect_mongo_id=562e9e6638376300130d0000&sb_referer_host=&utm_campaign=Trackable+Links&utm_medium=Web&utm_source=Springbot).

När det gäller bussningar (förutom off-set bussningar för att få mer camber) är rekommendationen att behålla originalbussningar då detta är i linje med standardklassens intentioner. Att byta till hårdare eftermarknadsbussningar ger dels sämre komfort och kräver mer underhåll. Dock kommer inte bilar som redan har bytt till eftermarknadsbussningar hindras från att tävla i standardklassen.

**\* Däcksbredd på maximalt 205 mm och rullomkrets inom vissa gränser.**

Rekommenderad standardstorlek är 205/50/15.

Andra dimensioner får användas förutsatt att rullomkrets inte avviker mer än maximalt 3% från rekommenderad storlek samt att bredden inte överstiger 205 mm.

**\* Standard motor, ej optimerad, d.v.s. ej byggd avsiktligt för racing (så kallad blueprintad motor)**

Avsikten med denna punkt är att ingen motor skall "fräschas upp" om det inte är absolut nödvändigt p.g.a. exempelvis motorhaveri, och då är endast renovering av berörd motordel tillåten där renoveringsspec ur Mazdas verkstadshandbok sätter gränserna för vad som är tillåtet. Har motorn genomgått en blueprintning får bilen ett viktillägg **enligt tabell nedan**.

**Lättning av** svänghjulet eller **montering av** svänghjul som ej satt på motor i originalutförande (med originalutförande menas svänghjul av exakt samma sort/utseende/vikt som **den aktuella** bilen hade som nytilverkad) är ej tillåtet utan att få viktillägg **enligt tabell nedan**. Avgassystem och insug är fritt. Även grenrör och katalysator, så länge Roadsportreglementet och bilprovningen godkänner det.

**Motorbyte 1.6 till 1.8:**

Det har visat sig svårt att nå minvikten för 1.6 samt att även med rätt vikt kan det saknas lite acceleration jämfört med övriga modeller. Därför finns möjligheten att byta motor enligt nedan:

- MX-5 modell NA: Byte från 1.6 l (116 hk) till 1.8 l (131 hk)
- MX-5 modell NB: Byte från 1.6 l (110 hk) till 1.8 l (140 hk)
- MX-5 modell NBFL: Byte från 1.6 l (110 hk) till 1.8 l (146 hk)

För att motorbytet ska vara tillåtet ska motor från gasspjäll till avgaspackning, inklusive ECU, helt överensstämma med motsvarande 1.8 l motor. Detta för att undvika diskussion om att bil med bytt motor har fördel gentemot bil som original har 1.8 l motorn. Minvikten efter byte ska vara samma som motsvarande 1.8 l modell.

**Minimivikt:**

Lägsta tillåtna tävlingsvikt **inklusive förare efter målgång** för respektive MX-5 modell i klass Standard är:

NA 1.6 (116 hk): 1010 kg

NA 1.8 (131 hk) samt NC 1.8 (126 Hk): 1100 kg

**NB 1.6 (110 hk): 1000 kg**

NB 1.8 (140 hk): 1140 kg

**NBFL 1.6 (110 hk): 1000 kg**

NBFL 1.8 (146 hk): 1160 kg

NC 2.0 (160 hk): Kör i klass Modifierad

**ND 1.5 (130 hk): 1120 kg**

ND 2.0 (160/184 hk) : Kör i klass Modifierad

**Tillåtna avsteg och de viktillägg som de då medför:**

- Lättat svänghjul: 30 kg påslag på vikten

- Blueprintad motor: 30 kg påslag på vikten

Kontakta Styrgruppen för bedömning av annat avsteg än ovan nämnda.

Exempel på tävlingsvikt med viktillägg:

NA 1.6 med blueprintad motor: 1040 kg

NB 1.8 (140 hk) med lättat svänghjul: 1170 kg

Vägning sker enligt stickprovsprincip efter genomfört race.

För att möjliggöra anpassning av bilens vikt mot reglemente så tillåts följande:

- Demontering av passagerarstol
- Demontering av inredning i bagageutrymme inkl. reservhjul och domkraft
- Byte till lättare batteri

### Övrigt:

Styrgruppen för MX-5 Cup har tolkningsrätt.

Vid osäkerhet kontakta Styrgruppen för tolkning och förtydligande, **tidsbegränsad dispens inklusive viktillägg kan utdelas vid andra avvikelser än ovan nämnda.**

Om bilen ej klart bryter mot någon av Klass Standard-punkterna ovan men det av en eller annan anledning ändå uppstår "gråzonsproblematik" har styrgruppen rätt att justera/förtydliga ovan poängberäkningsregler, inklusive lägga till ytterligare godkända avsteg med viktillägg.

Uppstår "gråzonsproblematik" under tävlingshelg får bilen tävla i Klass Standard gällande tävlingshelg men måste anpassa bilen efter styrgruppens beslut till påföljande tävlingshelg.

## Regler om snygga bilar i MX-5 Cup

### **Avsikt:**

De bilar som kör i MX-5 Cup ska vara i sådant skick att de på ett positivt sätt representerar MX-5 Racing Club och Roadsport C. Detta innebär att en rimlig estetisk nivå på tävlingsbilen är ett krav för att ta poäng i MX-5 Cup.

### **Krav:**

Bilar som startar i en MX-5 Cup tävling skall vara fria från uppenbara kosmetiska skador: Eventuella skador som kan uppkomma under **en tävlingshelg** ska vara åtgärdade tills nästa **tävlingshelg** i MX-5 Cup. Till skador räknas däckavtryck, bucklor, sprickor i plast, icke matchande karosseridelar och dylikt. Detta innefattar naturligtvis även skador som uppkommit vid evenemang utanför MX-5 Cup.

### **Dispens:**

Dispens kommer endast att ges vid specifika undantag, men kan sökas hos Styrgruppen. Krav för att dispensen ska behandlas är att föraren gjort en tydlig ansträngning att åtgärda skadan i tid innan **tävlingshelg**, men inte lyckats. Dispens ska sökas i god tid innan **tävlingshelg** (cirka en vecka).

### Bedömningsnivå:

Vi förväntar oss att bilarna ska vara på en nivå som en lekman hemma i garaget kan uppnå med en seriös insats. Med andra ord:

- Prisivinnande lackeringsjobb förväntas inte, men en seriös insats med en matchande färg ur sprayburk krävs.
- Fläckvis bättringar efter skador på paneler är acceptabelt, men uppenbara skrapmärken, däckavtryck, lackrester från andra bilar, bucklor, sprickor eller dylikt är inte acceptabelt.
- Alla karosseridelar ska själva fylla sin funktion, dvs bilen ska inte behöva hållas ihop med tejp, buntband eller dylikt.

## Poängräkning

I MX-5 Cup fördelar poäng per klass och race enligt följande:

- 1:a - 30 poäng
- 2:a - 24 poäng
- 3:a - 19 poäng
- 4:a - 15 poäng
- 5:a - 12 poäng
- 6:a - 10 poäng
- 7:a - 9 poäng
- 8:a - 8 poäng
- 9:a - 7 poäng
- 10:a - 6 poäng
- 11:a - 5 poäng
- 12:a - 4 poäng
- 13:a - 3 poäng
- 14:a - 2 poäng
- 15:a - 1 poäng

Varje förare som påbörjat ett lopp (kört minst 1 varv) får som minst 1 poäng.

Totalresultatet i MX-5 Cup fås genom att summera ihop poängen i varje race.

Vid lika totalpoäng i cupen är **det** den som har flest vinster som vinner.

Går det fortfarande inte att avgöra går man till flest 2:a platser, 3:e platser osv.

Går det fortfarande inte att särskilja två förare är det bäst resultat i sista racet som avgör.

## Kvalificering och Startordning

I Roadsport C (och därmed i MX-5 Cup) gäller följande då Roadsport C har egna tävlingsheat:

1. Kvalpasset avgör startordningen för race 1.
2. Placeringsresultatet från race 1 (alltså inte varvtider, utan ordningen **vid målgång**) avgör startordningen för race 2.
3. De första 6 bilarna i race 2 startar i omvänd startordning, alltså enligt: 6a 5a 4a 3a 2a 1a 7a 8a 9a 10a 11a osv