

SYVERRACE DANMARK





SYVERRACE DANMARK

Forord

I 2007 var det 50 år siden den legendariske Colin Chapman konstruerede den første serie Lotus 7. Han demonstrerede her, at selv små motorer kunne give fremragende præstationer, når de blev kombineret med et letvægts chassis.

Kunne samme Colin Chapman i dag se Syver racerne, ville han helt sikkert bifalde konceptet, da netop anvendelsen af moderne motorcykelmotorer, som de fleste syvere bruger i dag, giver en helt ekstraordinær høj ydelse i forhold til vægten. Den hyppigst benyttede Yamaha R1 motor på 1000 cc yder mellem 150 og 180 Hk og vejer kun 68 kg inklusive 6 trins sekventielt gearkasse, en vægtbesparelse på 100 kg i forhold til en normal bilmotor/gearkasse. Samtidig repræsenterer disse motorer rendyrket racerteknik og skrigende 12.000 omdr/min. Lige i Colin Chapmans ånd.

Mange, der har overværet et motorløb enten på en racerbane eller foran fjernsynet, har sikkert følt lyst til at prøve kræfter med denne sportsgren, men har opgivet i troen på, at det koster enorme summer at være med. Med SyverRace kan man komme ud at køre rigtigt race til fornuftige penge, og når vi siger race så mener vi race! Med omgangstider som ligger meget tæt på topklasserne, men med budgetter som max. udgør 5% af deres! Samtidig er det tæt race på grund af bilernes ens konstruktion og vægt/effekt forhold.

Bilerne er alle enten originale Lotus Super 7, Caterham's eller kopier heraf. Dette er meget lette biler der p.g.a. af standard motorer er driftsikre og rimelige at reparere på, men alligevel utrolig hurtige. Bilerne kører med forskellige motorkonstruktioner, da valget af motorer er frit så længe hver hestekraft har mindst 3,0 Kg at slæbe på. Det giver accelerationstider på ca. 4 sekunder fra 0-100 Km/t og en top hastighed i nærheden af 200 Km/t med de gearinger, der er valgt til baneløb.

De fleste biler kører i dag med MC-motorer, hvor specielt Yamaha R1 har vist sig let at installere og vedligeholde. Der anvendes dog også Kawasaki, Suzuki og Honda MC-motorer. MC-motorer skal være ren standard, medens bilmotorer som f.eks. Toyota, Ford, Nissan, Opel og Lotus må modificeres efter specielle regler. Hele klassen er opbygget omkring LoCost ideen, som stammer fra England. Reglementet er konstrueret således, at bilerne er billige og driftsomkostningerne lave.

I denne klasse ønsker vi at have det sjovt sammen, hjælpe hinanden i depotet og køre race på banen for små penge.

Hvordan kommer man så i gang?

Skulle dette have vækket din interesse for serien, hjælper vi dig gerne i gang. Henvend dig blot til én af køberne, via vores hjemmeside www.syverrace.dk eller til klasserepræsentanten:

Ivan Lindgren Hansen
Skallerupvej 667
9800-Hjørring
Ivan@team-lindgren.dk
Mobil 20 22 85 79

SyverRace Danmark – Skallerupvej 667 – 9800-Hjørring - Mobil 20 22 85 79 - info@syverrace.dk

Han vil kunne fortælle dig om hvordan man kommer i gang, om der er brugte biler til salg og samtidig sætte dig i forbindelse med de nærmeste Syverrace kørere.

Fra 2010 er der oprettet en junior serie i Syverrace, hvor kørere fra 16 år kan deltage. Serien afvikles sammen med den normale serie men med eget mesterskab.

Der findes en del hjemmesider som viser nogle af de muligheder der er:

www.syverrace.dk

www.n7cc.no

www.ariesmotorsport.co.uk

www.m-keenan.freeserve.co.uk

www.luego.co.uk

www.dasu.dk

Historien bag SyverRace

Kørsel med Lotus Super 7 replica biler blev i Danmark startet i 2000. Forbilledet for serien var den engelske LoCost klasse, der kører i Seven Fifty Motor Club Regi. Klubben har i mange år været kendt i England som arrangør af motorløb med biler, der er overkommelige i pris. Denne klasse baserer sig på biler bygget efter en bog, som Ron Champion udgav i 1996, "Build your own Sports Car". Bogen er en byggebeskrivelse til en bil baseret på en tilsvarende rørgitterramme som i de originale Lotus Super 7.

I Danmark blev der i 2000 fra Stuart-Taylor fabrikken hjemkøbt et antal byggesæt, som nu deltager i SyverRace Cuppen under DASU. Siden da er andre byggesæt blevet godkendt, eks. MK Engineering og Luego, ligesom der er åbnet op for egen fremstilling af chassiser. Der er i dag mere end 25 sådanne biler i Danmark, mere end 50 i Norge samt et antal i Sverige, der alle kan deltage i det fælles Skandinaviske mesterskab.

SyverRace henvender sig til alle aldersklasser, fra 16 år og opefter. I serien er der plads til alle, med lyst til at prøve kræfter på racerbanen mod ligesindede i en løbsserie, der har 6-7 danske afdelinger, 3 skandinaviske samt mulighed for at køre yderligere løb i Norge. De unge, måske med en baggrund i Gokart, de knap så unge, som måske har dyrket motorsport tidligere, men opgivet grundet manglende tid, børn, arbejde eller budgetproblemer. Eller de helt nye som altid har haft den lille racerfører gemt i sig men som har troet at det var alt for dyrt!

SyverRace leverer tæt race med spænding, action og ikke mindst suveræne oplevelser for både tilskuere, sponsorer og ikke mindst deltagerne. SyverRacere er udviklet med Lotus Super 7 som forbillede, og produceres fortrinsvis i England. En let men stiv rammekonstruktion, beklædt med fiber og aluminium, en lav vægt, et meget lavt tyngdepunkt, baghjulstræk og hurtig roterende motorer sikrer køreegenskaber og accelerationstider, der mere end matcher Porsche og Ferrari.

SyverRacere er overvejende bygget af udvalgte standardkomponenter fra forskellige fabrikker, brugte motorer og gearkasser (MC eller bil), renoverede aksler/differentialer samt ratstammer/tandstænger. Dette har gjort det muligt at fremstille bilen langt billigere end lignende modeller. Og reservedele er både billige og let tilgængelige. Bremsedele er dog i dag i overvejende grad specielle racerdele.

Reglementet er opbygget så bilerne i klassen bliver så konkurrencemæssig ens som muligt og reglementet giver ikke mulighed for den enkelte til selv at ændre på bilens grundkonstruktion. Alle biler kører på samme dæktpe, Yokohama A 048, der er et semi racingdæk, der også er godkendt til gadebrug. Der er tale om et slidstærkt mønstret dæk med en relativ hård compound således at driftsomkostningerne reduceres mest muligt og da alle kører på samme dæk er det ikke så væsentligt, at omgangstiderne kunne reduceres yderligere ved anvendelse af slicks.

Inspireret af Tom Kristensens bedrifter på LeMans blev der for nogle år siden udklækket en plan om at ombygge SyverRace bilerne med et heldækkende karosseri. Planerne er nu realiseret og det nye karosseri blev introduceret til sæsonen 2008. I Norge er der indtil nu bygget 12 biler og flere er undervejs. I Danmark er der bygget 3 biler samt 2 biler under opbygning.

Karosseriet er bygget som et kit, der kan monteres på såvel nye som eksisterende rammer og er samtidig opbygget af 5 enkeltdele, der nemt kan udskiftes såfremt uheldet skulle være ude. Prisen på de nye dele er lav og enkeltdele kan købes for ca. 2000,00 kr. pr. stk.



Reglerne i SyverRace Cup

SyverRace Klubben

SyverRace Klubben er kører forening for SyverRace klassen. SyverRace Klubben informerer om klassen via klubbens hjemmeside www.syverrace.dk. Her kan interesserede finde vedtægter, referater, kørerinformation m.v.

Hvilke biler kan deltage

SyverRace Cup er en klasse for biler der er baseret på det oprindelige "Lotus 7" koncept.

For at blive godkendt som løbsbil, skal bilen være bygget på en godkendt rørgitterramme, der er optaget på "Klassens infoliste". Godkendte rammer kan enten være fabriksbyggede eller hjemmebyggede. Hjemmebyggede rammer skal godkendes af en anerkendt karosseribygger og skal holde sig inden for de maks. mål, der er godkendt i teknisk reglement. Der må ikke anvendes aerodynamisk udstyr udover en godkendt hækvinge.

Biler med det nye heldækkende karosseri er godkendt på linje med det klassiske design.



Tekniske regler

Bilernes minimumsvægt uden benzin er 420 kg. Firehjulstræk samt kompressor og turboladning er forbudt.

Der må anvendes karburatorer eller benzinindsprøjtning. Motoren skal have været i normal handel i min. 2 år og være på maksimalt 2000 cm³, enten 4 cyl/4-takts bilmotor eller motorcykelmotor.

Gearkassen på biler med bilmotor skal enten være en standardgearkasse eller en close ratio gearkasse med ligeskårne tænder. Sekventielt skifte er ikke tilladt. Gearkassen på MC-biler skal være den standardgearkasse med max. 6 gear, som tilhører motoren og som har sekventielt gear.

Bremser skal være 2-kreds. Skiver må maksimalt være 267 mm og kalibre 4-stemplede. Hjulophæng foran er dobbelte triangler. Hjulophæng bag skal være alm. stiv aksel (der er givet dispensation til DeDion). Støddæmpere skal være AVO-PRO eller GAZ. Der må anvendes spærredifferentiale.

Akselafstand skal være mellem 2220 -2370 mm. Maksimal udvendig bredde er 1660 mm. Maksimalt tilladeligt støjniveau er 100 dB(A) målt ved 4500 omdr/min. Minimum frihøjde er 65 mm. Der anvendes almindelig handels benzin.

Dæk

Der skal køres på dæk godkendt til gadebrug. Fra 2008 er kun Yokohama A048 tilladt. Bredde skal være 185/60 eller 205/60 i compound medium eller soft. Der må anvendes specielle regndæk Yokohama A 021 R 185/60.

Infoliste

Der opretholdes i samarbejde med de nationale motorsportsorganisationer DASU, NBF samt SBF en fælles dansk, norsk og svensk ”Infoliste for SyverRace Cup”, der indeholder godkendelser for såvel de nationale som den skandinaviske løbsserie. Infolisten indeholder en oversigt over:

- godkendte rammeleverandører, godkendte privat byggede rammer
- stel. nr. på godkendte rammer
- start nummer
- oversigt over motorer med angivet effekt efter Europeanorm
- oversigt over tilladte additiver til benzin

Teknisk kontrol

Klassen har ansat sin egen tekniske kontrollant der skal sikre, at alle biler følger reglementet. Dette sker delvis ved en godkendelse af den enkelte bil forud for sæsonen og delvis gennem udtagelse af de første 5 biler til kontrol efter hvert heat. Herudover kan teknisk kontrollant udtage yderligere biler til kontrol, såfremt der skønnes at være anledning hertil.

SyverRace Cup

SyverRace eksisterer i Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og England. Der bliver 2010 gennemført en Dansk Cup samt en Scandinavian Masters i samarbejde med Norge og Sverige.

Den Danske Cup vil bestå af 14 afdelinger, der afvikles som 7 løbsweekend's, 1 på Ring Djursland, 1 på Rudskogen, Norge, 3 på Padborg Park samt 2 på Jyllands-Ringen,

Den Nordiske Cup vil bestå af 6 afdelinger, der afvikles som 3 løbsweekend's. 1 på Rudskogen i Norge, 1 på Kinnekulle i Sverige samt 1 på Jyllands-Ringen. Afdelingerne på Rudskogen og Jyllands-Ringen vil være sammenfaldende med den danske afdeling.

Afvikling

Hver løbsweekend består af 2 afdelinger, der afvikles i henhold til afviklingsbestemmelserne. Disse er i 2010 som følger:

Træning: Minimum 20 minutter

Tidtagning: Minimum 20 minutter

1. afdeling Et heat á minimum 22 km, afvikles lørdag eller søndag.
Startopstilling efter tidtagning

2. afdeling Et heat á minimum 22 km, afvikles søndag. Startopstilling efter placering i første heat. Første 5 i omvendt rækkefølge.

Startmåde Der anvendes stående start i begge afdelinger.

Pointskala Der tildeles point efter følgende skala:

| | |
|-----------|----------|
| 1. plads | 20 point |
| 2. plads | 17 point |
| 3. plads | 15 point |
| 4. plads | 13 point |
| 5. plads | 11 point |
| 6. plads | 9 point |
| 7. plads | 7 point |
| 8. plads | 5 point |
| 9. plads | 4 point |
| 10. plads | 3 point |
| 11. plads | 2 point |
| 12. plads | 1 point |

Tællende heat: Alle afviklede afdelinger er tællende, idet dog de 2 dårligste heat i den samlede løbsserie slettes i den endelige stilling

Deltagere

Deltagelse i SyverRace er åben for de af ”SyverRace Klubben” registrerede mandlige og kvindelige kørere af alle nationaliteter, der opfylder nedenstående betingelser.

- Kørerer skal være fyldt min. 16 år
- Kørerer skal have gyldig B-licens.
- Udenlandske kørere skal kunne fremvise en EU-licens/FIA international licens.

Vægt effekt

For at sikre jævnbyrdighed mellem kørerne i SyverRace Cup, skal alle bilerne som minimum veje 3 kg pr. HK efter nedenstående beregningssystem.

Motorens effekt beregnes for biler med motorcykelmotor som den af motorcykelfabrikanten opgivne effekt i Europanorm (EC). MC-biler udrustet med sekventiel gearkasse pålægges 5 % tillæg til denne vægt/effekt.

For bilmotorer beregnes effekten efter følgende regler, der er baseret på en tunet motor:

Motorer med 2 ventiler pr. cylinder tillægges en litereffekt på 100 hk.

Motorer med mere end 2 ventiler pr. cylinder tillægges en litereffekt på 125 hk.

Der gives hertil en tillæg baseret på om motoren har variabel ventilstyring eller en række fradrag såfremt motoren ikke er tunet på områder som, ventiler, knastaksler eller kompression.

For enkelte biler kan der gives en dispensation til at anvende målt effekt i stedet for beregnet effekt.

Bilens minimumsvægt findes herefter som beregnet effekt * 3 + 80 kg til fører.

Såfremt bilen er for let i forhold til denne beregning, må den forsynes med max. 90 kg ballast.

Praktiske tips

Et rullende chassis vejer ca. 325 kg en motorcykelmotor vejer ca. 70 – 100 kg og en bilmotor med gearkasse fra 130 - 180 kg. I tillæg hertil kommer stol, sele, vand, benzin, udstyr m.v., i alt ca. 50 – 60 kg.

Spindler i forhjul kommer typisk fra en Ford Taunus 1,6 -2,0 fra 1970'erne, tandstangen fra en Ford Escort MK 1-2, Bagaksel fra Ford Escort har en sporvidde på 1270mm eller Ford Capri 1384 mm.

Erfaringen viser, at vægten på en bil med "lille" bilmotor i race klar tilstand vil være 530 – 550 kg, medens en bil med 2 liters bilmotor vil veje fra 550 – 590 kg. En bil med motorcykelmotor vil veje fra 450 – 500 kg. Dette betyder, at man må påregne med at skulle køre med ballast af bly, hvis man bygger en bil med for stærk motorcykelmotor, mens man omvendt må regne med at få en for tung bil, hvis man vælger en for lille bilmotor..

Forholdet vil selvfølgelig variere med førerens vægt. Bemærk, at der i beregningen anvendes 80kg førervægt som standard medens kontrolvejning vil være med føreren siddende i bilen.

Det er også vigtigt at bemærke sig, at det er førerens/teamets opgave at fremskaffe bevis/papirer på motorens originalspecifikation. Ofte vil dette være fabriksspecifikationer i form af original reparationshåndbog/FIA papirer el.lign.

Driftsudgifter

| | |
|--|---------------|
| Der skal regnes med 7 x anmeldelsesgebyr 7 x kr. 2100,00 + evt. moms | kr. 16.000,00 |
| Dæk for en sæson 2 fordæk + 4 bagdæk | kr. 6.000,00 |
| Bremseklodser 1/2 sæt | kr. 500,00 |
| Bremeskiver 1/4 sæt | kr. 500,00 |
| Benzin 7 x 25 liter | kr. 2.000,00 |
| Olie | kr. 500,00 |
| Licens | kr. 1.100,00 |
| Diverse materialer | kr. 2.000,00 |

I alt ca. kr. 30.000,00

| | |
|--------------|-------|
| Transport | kr. ? |
| Reparationer | kr. ? |

Priser på biler

| | |
|---|---------------------------------|
| En helt ny bil kan bygges for ca. | kr. 100.000,00 - kr. 115.000,00 |
| En helt ny bil kan indkøbes færdig for ca. | kr. 115.000,00 - kr. 130.000,00 |
| En brugt bil køreklar bil kan købes fra | kr. 60.000,00 |
| Der må da forventes en opdatering for at få en vinderbil på | kr. 30.000,00 |
| En brugt vinderbil kan hvis den findes købes fra | kr. 100.000,00 |

Der findes p.t. godt 25 kendte biler, der kan deltage i serien. De fleste fremgår af infolisten, der kan hentes på DASU's hjemmeside eller rekvireres fra klasserepræsentanten, der ligeledes kan være behjælpelig med en oversigt over evt. biler til salg.

