



Zolder, 4 mei 2006

## OFFICIELE MEDEDELING 1

Beste Belcarist

Met de Belcar First Race van 8 en 9 april werd het startschot gegeven van het tiende seizoen van het Nationale Uithoudingskampioenschap voor GT's en toerismewagens. Een jubileumseizoen dat meteen een nieuwe era inluidt, want Mediagroep Van Dyck Belcar Original was voor 2006 aan een vers reglement toe.

In het verleden werden de spelregels van deze succesvolle publiekstrekker driejaarlijks in samenwerking met een vertegenwoordiging van de teams bepaald en bijgestuurd. Voor het reglement 2006 veranderde de vernieuwde RACB Sport - de autosportieve overheid in België - het geweer van schouder.

RACB Sport beperkte zich namelijk niet langer tot het superviseren en ondertekenen van het reglement, maar de nieuwe dirigenten wensten er voortaan duidelijk hun stempel op te drukken. Zij drongen dan ook aan op een intensievere samenwerking. Het eindproduct heeft enige tijd op zich laten wachten, maar is een helder, goed gestructureerd basisdocument dat nog jaren als leidraad kan fungeren.

Doorheen de teksten van zowel het sport- als het technische reglement van de Mediagroep Van Dyck Belcar Original zijn passages verweven die een regelmatige bijsturing mogelijk maken, ten einde dit kampioenschap zo spannend mogelijk te maken, voor zowel rijders en teams, als voor de toeschouwers. Nu en in de toekomst.

Vanaf de bekendmaking van het reglement is er dan ook meteen bij verkondigd dat 2006 een jaar van permanente evaluatie zou worden, een seizoen waarin bijsturing mogelijk en waarschijnlijk was, opdat niet enkel de toekomst voor spektakel zou zorgen, maar ook het seizoen 2006 zelf al een succes kan worden.

Vanaf de technische controle op vrijdag werd in Francorchamps duidelijk dat de vernieuwde spelregels en de strikte toepassing ervan zo hun gevolgen hadden voor het overgrote deel van het deelnemersveld. Vooral op het vlak van de vleugels en aërodynamica bleken nogal wat teams met problemen te zitten. Eens de tanktorens gecontroleerd, bleek het aantal teams waarvoor een derogatie werd aangevraagd, alleen nog maar te vergroten. Voor het gebruik van de katalysator werden eerder nog enkele uitzonderingen toegestaan door de RACB Sport.

Ook voor het markeren van de banden en het opvolgen van enkele duidelijke problemen in dit verband hebben de promotor, maar vooral de technische en de sportcommissie zich voor deze

Belcar First Race van hun edelmoedigste en meest begripvolle zijde getoond. Misschien zelfs ten koste van die enkele teams die over de hele lijn conform de vernieuwde spelregels werkten.

Vanaf de eerste trainingen op het supersnelle circuit van Spa-Francorchamps ging bovendien de alarmbel. In de Klassen 2 en 3 bleven de onderlinge verschillen zoals verhoopt eerder beperkt, zodat voor de race zelf mocht gerekend worden op een boeiende strijd. Wat zeker in de Klasse 3 tot de finish bewaarheid werd.

In de Klasse 1 echter bleek heel snel dat de traditionele krachtverhoudingen grondig gewijzigd waren. Vanaf de eerste ronden werd duidelijk dat de Corvette C5-R gewoon superieur was. Hoe superieur in zijn absolute vorm en in vergelijking tot voorheen was echter moeilijk in te schatten. Door de afwezigheid van een Chrysler Viper ontbrak immers de klassiek betrouwbare referentiewaarde. De splinternieuwe Marcos LM600 kon enige vergelijking logischerwijze nog niet doorstaan.

Dat de Porsche Biturbo echter zwaar ontgoocheld uit de kwalificaties kwam, was voor iedereen snel duidelijk. Het opknippen van de enorme vleugel werd nog versterkt door het herleiden van de doormeter van de restrictor, hoewel die nog altijd 110% was van dewelke door de FIA wordt voorgeschreven. Een dubbele ingreep waarvan eerst de uiteindelijke impact moest kunnen worden vastgesteld, alvorens er met het nieuwe reglement in de hand kon bijgestuurd worden.

Tijdens de wedstrijd werden die onderlinge verschillen alleen nog maar onderstreept en bevestigd.

Een grondige analyse van alle beschikbare data en een evaluatie, die op een sportieve verderzetting van het kampioenschap gericht is, leidde dan ook tot volgende beslissingen:

#### Technisch reglement

- Met inachtneming van Art. 4.2 van het Technisch Reglement Mediagroep Van Dyck Belcar Original 2006 wordt het minimumgewicht van elke Corvette C5-R voor de rest van het seizoen 2006 naar 1180 kg verhoogd.
- Met inachtneming van Art. 5.4.1, laatste paragraaf van het Technisch Reglement Mediagroep Van Dyck Belcar Original 2006 mag de diameter van de restrictor van de drukgevulde motoren van elke Porsche 996 of 997 voortaan maximaal 36,00 mm bedragen in geval van 2 restrictoren en van 50,50 mm in geval van één restrictor, maar moet het minimumgewicht 1180 kg zijn.
- Deze punten worden weergegeven in Addendum 03/06.

#### Sportreglement

- Art. 24 van het Sportreglement Mediagroep Van Dyck Belcar Original 2006 wordt na de Belcar Home Race voor alle klassen toegepast door middel van Addendum 04/06.

De promotor van Mediagroep Van Dyck Belcar Original en RACB Sport hebben de Belcar First Race – zoals werd voorzien en vooraf aangekondigd – beschouwd als de eerste grote test van het gewijzigde reglement. Voor de Belcar Home Race wordt echter op alle tijdens de technische controle in Spa vermelde punten een **nultolerantie** toegepast.

**Marc Martens**

Promotor Mediagroep Van Dyck Belcar Original

**Kurt Van Campenhout**

Technisch Directeur RACB Sport