

Korte toelichting RST reglement Seizoen 2020

Om alle RST deelnemers voor de start van het seizoen te helpen met hun voorbereidingen zullen we hieronder kort inzoomen op een aantal belangrijke punten van het officiële reglement.

Uitgangspunt voor onze unieke opstapklasse is dat we op basis van gelijkwaardige, identieke auto's met elkaar een mooie en faire strijd leveren. Vooral door Close racing is het leer effect groot en zullen de kleinste details het verschil maken. Sterker nog, de rijder maakt het verschil tijdens de wedstrijd en bij de voorbereiding.

Om die faire strijd te garanderen vindt voor iedere wedstrijd een z.g. “**voor-keuring**” plaats. Daarbij worden de auto's gecontroleerd of ze allen technisch gelijkwaardig én veilig zijn. Je kunt daarbij natuurlijk niet alles keuren, daarom is er steeds sprake van een steekproef keuring. Daarbij worden telkens andere technische aspecten gekeurd aan de auto. Die keuring vindt plaats door keurmeesters, die onafhankelijk werken in opdracht van de wedstrijdleider (scheidsrechter) van de race.

Hoe jouw RST voertuig er technisch precies uit moet zien vind je terug in het **Technisch reglement van de RST Cup**. Dit technisch reglement is **bij Piet van Hoof op te vragen**. Hierin staat kort en bondig omschreven wat er allemaal is toegestaan. Als je optimaal wilt presteren is het erg belangrijk om te weten wat er wel en niet mag.

- **Onafhankelijke keurmeesters** keuren alle auto's en als er een afwijking wordt gevonden, van hetgeen vermeld staat in het technisch RST reglement, dan wordt dit gerapporteerd aan de wedstrijdleiding van de wedstrijd.
- **De wedstrijdleiding** besluit vervolgens of je mag starten, of dat je de afwijking vooraf moet verhelpen.
- Ook wordt er tijdens de keuring voorafgaande aan de wedstrijd gekeken naar de **veiligheid**; ook dat moet uiteraard op orde zijn. Denk daarbij aan een juiste (gekeurde) Helm, HANS systeem, type gordels (plus goed bevestigd!). remmen, verlichting etc.



- Na afloop van een manche of wedstrijd kan er een z.g. “**tussenkeuring**” of “**nakeuring**” plaatsvinden. Ook hier wordt weer gekeken of je auto voldoet aan het technisch reglement. Uitgangspunt daarbij blijft een eerlijke strijd tussen alle deelnemers. Ook deze nakeuring wordt door onafhankelijke technisch keurmeesters gedaan. Daarbij rapporteren / melden de keurmeesters aan de wedstrijdleiding of de auto wel of niet voldoet aan het technisch reglement van de RST Cup.

Kortom, ongeacht het soort keuring zal de wedstrijdleiding altijd beslissen wat er gebeurt. Bij een geconstateerde afwijking beslist niet de keurmeester maar de wedstrijdleiding of er gestraft wordt.

Je kunt altijd aan de keurmeesters vragen wat wel, of wat niet is toegestaan qua aanpassingen aan je auto. Binnen de RST cup zijn er echter heel weinig zaken die je mag veranderen aan de auto. Juist dat maakt elke race weer zo spannend.



Bij identieke auto's is het dus zaak je eigen auto optimaal voor te bereiden op iedere wedstrijd. Juist kleine details die niet goed staan (afgesteld) maken vaak een doorslaggevend verschil. Rij je bijvoorbeeld met banden die niet op de juiste spanning staan, of de kleppen van je motor staan niet goed afgesteld, of de zuigers zijn versleten dan presteert je auto direct minder. Of bijvoorbeeld zo iets eenvoudigs als het gewicht van je auto en van jezelf; een volle tank benzine of alle vloeistofhouders maximaal vol, gecombineerd met een zware chauffeur, geeft al snel 20 kg extra gewicht t.o.v. je concurrenten. Dat telt vooral bij accelereren, remmen en in de bochtensnelheid. Dus optimaal afstellen van je auto en het letten op kleine details maakt binnen de RST-Junior Cup een groot verschil in de uiteindelijke ranking, iedere wedstrijd opnieuw.



Jouw succes is veelal de optelsom van details die je concurrenten over het hoofd zien !!