

VOLVO ORIGINAL CUP 2011

Folgende Veranstaltungen sind für den deutschen **VOC** vorgesehen:

1. 26.03.2011 Wittenberg
2. 30.04.2011 Sulingen (Faktor 2)
3. 04.06.2011 Südschweden (Faktor 2)
4. 18.06.2011 Emmersdorf
5. 30.07 2011 Wedemark
6. 24.09.2011 Hünfeld (Reckenberg als Ersatzlauf)
7. 15.10.2011 Sachsenring
8. 22.10.2011 Siegerland Westerwald
9. 12.11.2011 High Forest

Es gibt dieses Jahr ein Streichresultat unter den kleinen Rallyes und eines unter den beiden großen Rallyes, aber beachte:

Die Punktwertung der Rallye in Schweden sowie in Sulingen erfolgt nur unter den im deutschen Cup eingeschriebenen Startern und wird mit dem Faktor zwei multipliziert.

Beispiel: Sechs nationale Rallyes in Deutschland werden gewertet und der Lauf in Sulingen oder in Schweden. Die zweite große Rallye kann auch mit einfacher Wertung anstelle einer kleinen Rallye eingebracht werden. Wenn jemand nicht an den großen Rallyes teilnimmt, jedoch an allen sieben kleinen Rallyes, darf er auch alle sieben nationalen Rallyes in die Meisterschaft einbringen.

Die Organisation hält sich neben der Meisterschaft noch eine Juniorwertung bis zum Alter von 20 Jahren offen.

Das Reglement ist zu finden unter: **www.volvo-original.de**

Interessenten wenden sich an

Jochen Walther, Rostockerstr. 23, 18239 Hohen Luckow,
Tel: 038295/7650, Fax: 038295/76599

Der NordicWestEuroCup startet mit folgenden Rallyes:

?

?

?

Weitere Rallyes in Dänemark und Schweden werden noch benannt.

Das Punktesystem für beide Meisterschaften wird unverändert aus Schweden übernommen:

5 Punkte gibt es für jeden Start und 5 weitere Punkte für jede Zielankunft. Darüber hinaus bekommt jeder Sieger weitere 20 Punkte, der zweite 17,15, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1 Punkte. So erhält der Sieger insgesamt 30 Punkte, der Zweite 27 und so weiter.

Diese Regelung gilt unabhängig von der Länge der WP`s und der Zahl der Teilnehmer. Bei Punktegleichstand zählt die höchste Zahl an Siegen, danach an zweiten und dritten Platzierungen usw. Sollte auch hierbei keine Entscheidung möglich sein, wird eine separate Berechnung zuerst nach Punkten und dann nach Platzierungen (wie viele Siege, 2. Plätze usw.) aus den Rallyes erstellt, die beide Teilnehmer gemeinsam bestritten haben. Solange keine VOCKlasse von dem Veranstalter ausgeschrieben wird, müssen die Fahrzeuge in der Klasse F (alt: F 2005) oder auch Gruppe H über zwei Liter Hubraum starten und in Bezug auf Sicherheit entsprechend vorbereitet werden.

Reglement des Volvo Original Cup für Deutschland

Wichtige Änderung seit 2009: Bremsbeläge sind freigegeben; Empfehlenswert sind die Beläge der Firma „SCANDIX“. Seit 2010 darf der mechanische Lüfter durch einen elektrischen Lüfter aus dem VOLVOZubehör ersetzt werden. Die HNockenwelle kann man neuerdings über „Din Rallyboutique“ erwerben. VolvoOriginalCup 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 Unterbodenkorrosionsschutz 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 bei dem Model 240 durch ein gerades Blech zu ersetzen.

Nur den VOCRegeln 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 VOLVOErsatzteile 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 4TürerLimousinen;

Alle Fahrzeuge haben Heckantrieb.

Die Fahrzeuge dürfen entsprechend eines anderen Jahresmodells aufgerüstet werden. Es darf auch die Karosserie eines Baujahrs 1975 mit einem B23EMotor ausgestattet werden. 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 GruppeG 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 ohne Befestigungsschrauben 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 aus der originalen Position zu verändern. Benzinleitungen müssen unter dem Auto verlegt sein.

Kühlsystem: Es ist erlaubt, das Thermostat auszubauen; Dann muß die BypassÖffnung sicher blockiert werden. Der Standartlüfter an der Wasserpumpe darf durch einen elektrisch betriebenen Lüfter entsprechend des VolvoZubehörs ersetzt werden.

Auspuffanlage: Neben den Standartanlagen ist beim 2erVOLVO auch der 60 mm GTAuspuff erlaubt: Hosenrohr (8360422), vorderer Dämpfer (8360421extra 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 jeder Sportauspuff mit folgenden maximalen Maßen zugelassen: Rohr maximal 76 mm, Fügestellen max. 80 mm, das Endrohr ist auf maximal 83 mm begrenzt. Der Verlegeweg muß beibehalten werden. Ein Katalysator ist vorgeschrieben.

Ein Sportauspuff für den 740 sowie den 940 ist bei „Din Rallyboutique“ in Schweden erhältlich.

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 VOLVOErsatzteil 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 TurboModell.

Getriebe: Für Deutschland ist für die 2er Serie das 4GangGetriebe (M45), das „Overdrive“Getriebe (M46) und das 5Gang (M47) zugelassen. Auch das alte M40Getriebe ist freigegeben, allerdings ist dieses zu schwach gebaut und muss sehr regelmäßig gewechselt werden (Nähere Informationen bei Jörg Steffensmeier: 01725245688)

Bei den 7er und 9er Volvos ist nur das „Overdrive“Getriebe (M46) und das M47 Getriebe erlaubt, Für den 2er Volvo ist auch das Mittellager der Kardanwelle aus dem 7er Volvo erlaubt.

Hinterachse: Es ist jede Serienübersetzung erlaubt (3,544,10); Am kürzesten ist die Achse aus einem Automatikmodell. Die AluminiumHinterachse 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 der 2er VOLVO`s dürfen Distanzscheiben mit einer maximalen Breite von 2 cm verwendet werden (8360083). Eine Domstrebe im Motorraum ist aus dem Zubehör erlaubt; Dieses Teil darf auch selbst gebaut werden.

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 VolvoZubehör.

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 VolvoFachhandel („Din Rallyboutique“ Eric Waldenström) vier Bilsteindämpfer freigegeben sowie ein stärkerer Stabilisator. Seriendämpfer von VOLVO 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` VolvoFelge (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.

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. Bremsbeläge sind ab 2009 aus dem Zubehör erlaubt; Empfehlenswert sind Beläge der Firma „SCANDIX“.

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: Beim 2erVOLVO

darf beides 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 SonnenschutzZubehör 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 feuerfeste 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 Standardmodell entsprechen. Es ist erlaubt, Zusatzinstrumente aus dem VolvoZubehör zu montieren. Ein Tripmaster ist entsprechend den nationalen Bestimmungen erlaubt.

Gewicht: Das Gewicht von Fahrzeug mitsamt des Fahrers (ohne Beifahrer) wird am Ziel 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 VOCAufkleber sind auf Frontscheibe und beiden Seitenteilen anzubringen.

Die Durchführung des VOC erfolgt nach den Bestimmungen des Internationalen Automobilsportgesetzes mit Anhängen, dem DMSBRallyeReglement 2011, 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 VolvoOriginalCup
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 CupOrganisator. 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 VolvoOriginalCup 2011 ihren Verzicht auf Ansprüche gemäß Artikel 6.3, Artikel 6.4 und Artikel 6.5 des DMSBRallyeReglements2011 für AutomobilRallyes.

Kein Bewerber oder Fahrer kann den DMSB, die einzelnen Veranstalter, den VOCVeranstalter oder die Sponsoren für etwaige Nachteile haftbar machen, insbesondere für den Ersatz finanzieller Aufwendungen bei Absage eines Wertungslaufes oder des VolvoOriginalCups 2011.

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer, die im Besitz einer gültigen Lizenz des DMSB sind und mit einem Fahrzeug entsprechend VOCReglement an den Start gehen.

Gewertet werden alle Fahrer und Beifahrer, die das Einschreibeformular unterschrieben beim VOCVeranstalter einreichen und die entsprechenden Aufkleber der Sponsoren bei allen VOCLäufen gut sichtbar am Fahrzeug anbringen.

Die Auswertung der Meisterschaftsstände erfolgt durch den VOCOrganisator. Alle Informationen erscheinen unter **www.volvo-original.de** im Internet. Einsprüche hiergegen müssen innerhalb von sieben Tagen nach Erscheinen beim VOCVeranstalter schriftlich angezeigt werden.

Die Siegerehrung findet am letzten Wochenende im November 2011 in Hohen Luckow statt.

Im Zweifelsfall bei einer Regelauslegung wird das schwedische VOCReglement 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.

Wenn Du weitere Informationen über den VolvoOriginalCup benötigst wende Dich an:

Jochen Walther, Rostockerstr. 23, 18239 Hohen Luckow,
038295/7650, Fax:038295/76599

oder VolvoOriginalCup, Box 34, 82621 Söderhamn, Schweden,
Carleric Johansson, Organisation VOCSchweden, 004627019005
oder
Gunnar Dandinell, technische Kontrolle VOC, 004631669701

Motortuning Richtlinien, um einen B23Eoder einen B230FMotor entsprechend des VOLVOOriginalCupReglements **optimal** vorzubereiten.
Der B23E hat eine mechanische Einspritzanlage; Der B230F 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 Johansson, Sofiebergm, 51010 HORRED, Schweden

Beide Motoren haben eine Leistung zwischen 130 und 140 PS; Der B230F soll etwas mehr Drehmoment haben, dafür dreht der B23E „obenrum“ freier: In der Praxis war für mich kein Unterschied zu merken ...

Die beste Basis für einen B23EMotor 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 „HCam“, neuerdings zu beziehen über „Din Rallyboutique“ bei Eric Waldenström.

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 „Serdi“. 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 Ventildfedern 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 ...

VOLVO-ORIGINAL-CUP-2011

NENNUNG

An

Jochen Walther

Rostocker Str. 23

18239 Hohen Luckow

Fax.: 038295 / 76599

oder

E-Mail an info@volvo-original.de

Firma:

Fahrer/in Name:..... Vorname:.....

Straße:..... PLZ, Ort:

geb. am:..... Lizenz-Nr.:.....

Telefon:..... Telefax:.....

e-Mail:..... Handy:.....

Beifahrer/in Name:..... Vorname:.....

Straße:..... PLZ, Ort:.....

geb. am:..... Lizenz-Nr.:.....

Telefon:..... Telefax:.....

e-Mail:..... Handy:.....

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Bestimmungen des Reglements des VOLVO-ORIGINAL-CUP in seiner gültigen Version an:

Die aktuelle Version des Reglements ist auf der Internetseite **www.volvo-original.de** veröffentlicht.

Datum:.....Fahrer/in:.....Beifahrer/in:.....