Referat fra
Generalforsamling i
Yokohama SuperCup 2016
Lørdag d. 5. November 2016 kl. 13.00 – 17.00

Afholdes:

Inside & Upstairs
Dalvej 1
8450 Hammel

Dagsorden:
1: Valg af dirigent og referent
2: Bestyrelsens beretning
3: Fremlæggelse af regnskabet
4: Forelæggelse af kommende sæsons aktivitetsplan og budget.
5: Fastsættelse af kontingent
6: Indkomne forslag. Se dem på www.supercup.dk
7: Valg af klasserepræsentant og bestyrelsesmedlemmer samt suppleant
8: Valg af teknisk kontrollant for klassen
9: Valg af revisor.
10: Evt.

Deltagerliste:

Navn	Stemmeret
Henrik Have Jakobsen (Y)	Ja
Dan Pedersen (Y)	
Kurt Poulsen (Y)	
Stefan Eriksen (Y)	
Søren Jørgensen (Y)	
Thue Henriksen (Y)	Ja
Bo Stentved	Nej
Chris Poulsen	Ja
Kim Lund Johansen	Ja
Patrick Schjødt	Nej
Lasse M. Sørensen	Ja
Opel motorsport 2	Nej
Opel motorsport 3	Nej
Opel motorsport 4	Nej
Opel motorsport 5	Nej
Opel motorsport 6	Nej
Rene Povlsen	Ja
Ole Eberhard	Ja
Jakob Borum	Ja
Keld Dohm	Nej
Gunnar Aaskov	Nej
Tino Vang Jørgensen	Ja
Christian Pape Jørgensen (Dasu)	Nej
Madbull 1	Nej
Madbull 2	Nej
Jan Petersen	Ja
Morten Lundgård	Nej
Benny Kudahl	
Kudahl 2	Nej
Allan Kristensen	Ja
Tommy (Y)	Nej
Søren Anker	Ja

Referat:

1: Valg af dirigent og referent
Dirigent, bestyrelsen foreslår Ole Eberhard
Referent, bestyrelsen foreslår Keld Dohm

Valgt enstemmigt

2: Bestyrelsens beretning

Jakob Borum:
Det er dejligt at se så stort fremmøde og interesse for Yokohama SuperCup. Hvis dette er billedet for deltager i 2017 kan det kun blive godt.

Der er i 2016 blevet kørt 7 afdelinger af Yokohama SuperCup. 6 i DK og 1 i Norge. Heraf blev det sendt direkte TV fra 4 heat.

Der har i alt været 18 kørere til start gennem sæsonen.

Der har været tæt og fair race gennem hele året, selv om der har været løb med for få deltager.

En episode står desværre lidt frem, og har fyldt meget, både i den skrivende presse, men også mellem de 2 kørere. Sagen er nu afgjort, de 3 vindere kan endelig kåres. 1. Kim Lund, 2. Lasse Sørensen, 3. Tino Vang Jørgensen. Med kun 1 points forspring til Allan Kristensen.

Kim Lund tog sig også sikkert at Oldboy pokalen og Jens Steffensen blev Årets Rookie.

Planlægning af sæson 2017 er godt i gang, med en nylig lukket deal med Yokohama igen som dæk leverandør. Der er også blevet planlagt en kalender som i år, med 7 afd. 3 på JR, 2 på RD. , 1 på PP og 1 i Norge på Rudskogen eller anden udenlandsk bane.

Der er igen til 2017 lavet aftale med DTC som support klasse, og dermed også live TV.

Der er også blevet lave aftale med Bo Stentved om teknisk kontrol i 2017. Også vores pressemand Keld Dohm hænger klassen på i 2017.

Vi har de sidste 3 år kørt med et låst reglement, kun nødvendige ændringer er blevet gennemført. Det har betydet virkeligt tæt race over årene. Til 2017 er der kommet lidt forslag til ændring i reglementet. De skal gerne gøre klassen lidt mere attraktiv for flere kørere, men stadig holde fokus på tætheden mellem de meget forskellige biler og kørere.

Jeg ser nu frem til en god generalforsamling med masse af gode forslag og konstruktive input som holder tætheden i klassen i fokus.

Vel mødt.

Kommentarer:
Ingen Kommentarer
Godkendt

3: Fremlæggelse af regnskabet

Godkendt uden kommentarer

4: Forelæggelse af kommende sæsons aktivitetsplan og budget.

Der planlægges med samme antal løb og fordeling som i 2016, hvilket betyder at samarbejdet med DTC fortsætter og der køres 7 løb fordelt således:
3 løb på Jyllandsringen
2 løb på Ring Djursland
1 løb på Padborg Park
1 løb udenlands

Derudover afholdes en testdag med mødepligt (coast down test) den 25. marts 2017

Det planlægges således at der altid er mindst 2 uger mellem de enkelte løb. Datoer er ikke endelige endnu, og den endelig kalender offentliggøres så snart det er på plads.

Det udenlandske løb kan være på Rudskogen, men der arbejdes også med alternativer.

5: Fastsættelse af kontingent

Uændret: 1500,- frem til 31/12, herefter 2500,-

Der fremkom forslag om at skubbe fristen fra 31/12 til 1/3 for det lave kontingent, da det kan lokke flere med i klassen. Bestyrelsen ser positivt på dette, og det vil blive taget med på næste bestyrelsesmøde..

6: Indkomne forslag.

Forslag 1: Øgning af motorvolumen

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 1

Fra:

Seriefremstillede standardbiler 0 - 2000 ccm. med begrænset vægt/effektforhold.

Til:
Seriefremstillede standardbiler 0 - 2000 ccm for biler med turbomotor og 0-2500 ccm for biler med sugemotor, med begrænset vægt/effektforhold.

Paragraph 4:

Fra:

Fri tuning, max. 2050 ccm

Til:

Fri tuning, max. 2500 ccm for sugemotor og 2000 ccm for turbomotor.

Forslagstiller: Henrik Jakobsen

Udvide fra 2000 til 2500 ccm mod mere vægt i bilen, da det vil gøre det muligt for en del af youngtimer at køre med i supercuppen.

Forslagstiller: Madbull Racing

2500 ccm suge motor tilladt dog med vægt effekt 5.2 kg/hk (se endvidere forslag 8)

Referat:

Henriks forslag er udvidelsen også gældende for turbobiler op til 2500 ccm.

Øgning op til 2500 ccm uden turbo: 9 stemmer for – vedtaget

Øgning til 2500 ccm med turbo: 1 stemme for – nedstemt

Vægttillæg for sugebiler 2000 – 2500 ccm: forslaget trækkes tilbage

Forslag om 5,2 kg/hk trækkes som følge af ovenstående vedtages.

Konklusion: sugebiler op til 2500 ccm skal være tilladt på samme betingelser som sugebiler i det nuværende reglement.

Forslag 2: Præcisering

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 3

Fra:

Senest en time før tidtagning skal bilens vægt opgives. Denne vægt må ikke være mindre under hele arrangementet.

Til:

Senest en time før tidtagning skal bilens vægt og effekt opgives. Vægt og effekt skal overholdes under hele arrangementet.

Vedtaget.

Forslag 3: Gearkasser

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 6

Fra:

Der må benyttes differentiale (spær), nødvendig bearbejdning for montering af dette er tilladt. Dogbox og sekventiel gearkasse må ikke benyttes (undtaget ved brug af handisæt). Oliekøler må monteres. Koncerngearkasse er tilladt

Til:

Der må benyttes mekanisk differentialespær, nødvendig bearbejdning for montering af dette er tilladt.
DSG, Dogbox og sekventiel gearkasse må benyttes mod vægttillæg.
Vægt-tillægget kan justeres af klassens tekniske kontrol, i samarbejde med BU.
Dsg tillæg: 0-1600 ccm +20 kg. 1601-2000 ccm +40 kg.
DSG=gearkasse med dobbeltkobling/elektronisk skifte
Dogbox og sekventiel gearkasse tillæg: 0-2500 ccm "X" kg. X offentliggøres efter det er testet, hvor mange kg der skal til for at udligne fordelen.
Oliekøler må monteres.
Koncerngearkasse er tilladt.

Forslagstiller: Mikael Kildevæld

Gearkasse. Der skal være 2 typer gearkasser.

Type 1. Standart H gearkasse med spær ingen vægttillæg.
Type 2. DSG eller dogbox/sekventiel. Vægttillæg 50 kg.

Begrundelse:

Det vil blive mere lige for alle (det er ikke alle som kan montere en DSG gearkasse)

Forslagstiller: Madbull Racing
Dsg tillæg: 0-1600 ccm +15 kg. 1601-2000 ccm +30 kg.

Referat:

Ændringsforslag vedrørende differentialespær: Der må benyttes mekanisk differentialespær, nødvendig bearbejdning for montering af dette er tilladt. Originalt monterede elektroniske differentialespær må benyttes hvis bilen er født med det. Elektronisk differentialespær må ikke eftermonteres.
Ændringsforslaget enstemmigt Vedtaget

Mulighed for Dogbox / sekventiel gearkasser: For 0 stemmer ikke vedtaget

Ændring af DSG tillæg til 15/30 kg: 4 for, 7 imod, forslaget ikke vedtaget.

Forslag 4: Bærearme og montering af disse

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 7

Fra:

Rørbærearme tilladt. Uniballs og sfæriske lejer tilladt ved montering. Dog skal originale monteringspunkter på forbroen bevares.

Til:

Rørbærearme tilladt.
Uniballs og sfæriske lejer tilladt ved montering.
Dog skal originale monteringspunkter på forbroen og karosseriet anvendes.
Sporvidde fri, dog skal øverste halvdel af hjulet være inden for karosseriet.

Forslagstiller: Henrik Jakobsen

Fri bærearme. Muligheden for at modificere de originale bærearme med justerbare balljoints, så vi har mulighed for at justere camber da der også er en del af youngtimer der køre med det allerede.

Referat:

Del 1 omhandlende karosseri betegnes som en præcisering: Vedtaget enstemmig

Tilføjelse til reglement om fri sporvidde: 9 stemmer for - vedtaget

Forslag 5: Bilens bredde

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 10

Fra:

Skærm forøgelse på max. 50 mm pr. side tilladt.

Til:

Maximal karosseribredde: 1920 mm

Forslagstiller: Mikael Kildevæld

Maximal karosseribredde: 1950 mm

Begrundelse:
Det vil blive mere ensartet, da der er meget forskel på bredden på standard bilerne, desuden vil det blive langt nemmere at finde reservedele (1950 mm. er standardmål i mange andre klasser)

Forslagstiller: Madbull Racing

Maximal karosseribredde: 1910 mm

Referat:
Bredde op til 1920 mm: 9 stemmer for – vedtaget
De to øvrige forslag (1950 og 1010) bortfalder herved.

Forslag 6: Dataloggere

Forslagstiller: Bo Stentved

Paragraph: 14

Fra:

Datalogningsudstyret er godkendt af DASU. Dette system skal under hele konkurrencen være korrekt tilsluttet og kan udelukkende udlæses.

Til:

Datalogningsudstyret er godkendt af DASU. Dette system skal under hele konkurrencen være korrekt tilsluttet og må kun udlæses af den tekniske kontrollant. Det er kørerens ansvar at der er data på loggeren.

Referat:

Vedtaget enstemmigt.

Forslag 7: Trækaksler

Forslagstiller: Mikael Kildevæld

Paragraph: ??

Trækaksler fri

Begrundelse: Bedre holdbarhed og den rigtige længde til bredden på bilen

Referat:

Det er allerede tilladt i dag, derfor ingen ændring.

Forslag 8: Vægt / Effekt forhold

Forslagstiller: Mikael Kildevæld

Paragraph: 2

Fra:

Biler med trykladning: Minimumsvægt = 5,3 kg gange faktiske HK. Max. 250 HK
Biler uden trykladning: Minimumsvægt = 4,9 kg gange faktiske HK. Max. 250 HK

Til:

Biler med trykladning: Minimumsvægt = 5,3 kg gange faktiske HK. Max. 265 HK
Biler uden trykladning: Minimumsvægt = 4,9 kg gange faktiske HK. Max. 265 HK

Begrundelse:

265 hk. for at nærme os de nye gti biler

Referat:

Øgning af max effekt til 265 hk: 0 stemmer for - Forslaget er ikke vedtaget.

Forslagstiller: Madbull Racing

Ændring med rødt:

Biler med trykladning: Minimumsvægt = 5,2 kg gange faktiske HK. Max. 250 HK
Biler uden trykladning: Minimumsvægt = 4,8 kg gange faktiske HK. Max. 250 HK
Biler uden trykladning og over 2000 ccm: Minimumsvægt = 5,2 kg gange faktiske HK. Max. 250 HK

Referat:

Ændring af vægt/effekt: 2 stemmer for - ikke vedtaget, vægt effekt er uændret.

Forslag 9: Fælge/Hjul

Forslagstiller: Mikael Kildevæld

Paragraph: 8

Fra:

Fælgbredde max. 9”.
Fælgdiameter max. 17". Fælge: Frie, løse spacere er tilladt.

Til:

Fælgbredde max. 9”.
Fælgdiameter max. 18". Fælge: Frie, løse spacere er tilladt.

Begrundelse:
Det er næsten standard på alle nye gti biler

Referat:

Det er p.t. ikke muligt at få dæk der kan anvendes, og dermed er det ikke teknisk muligt at øge fælgdiameter til 18”, derfor bortfalder forslaget.

Forslag 10: Baghjulstræk

Forslagstiller: Madbull Racing

Paragraph: ??

Baghjulstræk + 30 kg som i det gamle dtc reglement

Referat:

Afstemning: 1 stemme for - forslaget ikke vedtaget.

Forslag 11: Bensin

Forslagstiller: Madbull Racing

Paragraph: 11

Tilføjelse:

Benzin skal være købt på en dansk tankstation

Referat:

Forslagsstiller trækker forslaget.

Forslag 12: Minimumsvægt

Forslagstiller: Jakob Borum

Paragraph: 3

Fra:

Minimumsvægt er 1050 kg inkl. kører og sikkerhedsudstyr samt den tomme kasse til succesballast.

Til:

Minimumsvægt er 950 kg inkl. kører og sikkerhedsudstyr samt den tomme kasse til succesballast.

Referat:

Enstemmigt vedtaget.

7: Valg af klasserepræsentant og bestyrelsesmedlemmer samt suppleant

Klasserepræsentant:
Jakob Borum - genvalgt

Bestyrelsesmedlemmer:
Jakob Borum
Allan Kristensen
Kim Lund Johansen
Ole Eberhard

Suppleant.
Keld Graabæk

Alle genvalgt, bestyrelsen fortsætter dermed uændret.

8: Valg af teknisk kontrollant

Bo Stentved er genvalgt
Nick Stentved er tillige en del af teknisk kontrol i 2017

Begge skal deltage på teknisk kontrollant kursus.

9: Valg af revisor.
Mikael Kildevæld - genvalgt

10: Evt.
15. november skal nyt reglement være inde.

Forslag om at bestyrelsen skal sørge for fastprisaftale med de enkelte baner, således at vi altid kører selv. Bestyrelsen og klasserepræsentanten tager ønsket til efterretning, men kan ikke love at det er muligt.