

Geert's 206 RallyCup bijbel



1. Inleiding

Welkom bij mijn uitgebreide handleiding voor het bouwen van een betrouwbare en snelle 205 Rally cup auto. Ik heb geprobeerd al mijn ervaring in deze handleiding te stoppen. Naast het 206 rally cup reglement zal de auto ook moeten voldoen aan het KNAF (FIA) reglement. Hoewel in beide reglementen grijze gebieden zijn zal ik in deze handleiding altijd uit gaan van 100% toegestane werkwijzen.

2. Aankoop auto

Voor de bouw van een 206 rally cup auto is er natuurlijk een straat auto nodig. Deze moet bij aan de volgende eisen voldoen:

- Peugeot 206 XS of Gentry
- Bevat de TU5JP4 1.6 16v motor
- Heeft geen open dak
- Is een drie deurs uitvoering

De volgende eigenschappen hebben een voorkeur maar kunnen omgebouwd of aangepast worden:

- Geen ABS
- Geen airco
- Geen elektrische spiegels

Koop bij voorkeur een auto met een maximale kilometer stand van 200.000 kilometer. Meer kan ook vereist meer extra preventief onderhoud. Ook technisch total loss auto's kunnen interessant zijn. Met name lekkende koppakkingen, defecte versnellingsbak of versleten koppelingen worden vaak erg goedkoop aangeboden, gezien het advies om deze onderdelen toch preventief te vervangen kan je hier een leuk voordeel uit halen. Een nadeel hier van kan zijn dat je de auto niet kan proefrijden.

Beter verkies je een rechte, roestvrije, strakke carrosserie boven een auto die technisch 100% is met een deuk. Dit is een andere invalshoek dan bij een normale auto aanschaf maar heeft alles te maken met het preventieve onderhoud wat je gaat doen. Hoe mooi de onderhoud boekjes ook zijn, een koppeling die je met je eigen handen hebt vervangen gaat altijd langer mee, en geeft meer zekerheid. Stuurkogels die maar 50.000 kilometer oud zijn sturen nooit zo strak als nieuwe, enz.

3. Strippen

Gefeliciteerd! Je hebt een auto gevonden en kan gaan beginnen met de bouw van je rally auto. Dit begint met het kaal maken van je auto. Pas op dat je niet te veel weg gooit, sommige onderdelen kunnen eventueel nog verkocht worden zoals een leren interieur. Pas goed op dat je de volgende onderdelen bewaard:

- Dashboard (met alle aanbouwdelen)
- Deurpanelen
- Kachelhuis
- Zekering kast(en)
- Alle bekabeling
- Reservewiel houder

Delen die weg mogen:

- Vloerbedekking (en isolatie matten)
- Middenconsole (optioneel)
- ABS unit
- Stoelen
- Achterbank
- Plafond bekleding
- Plastic bekleding a/b/c stijlen
- Plastic bekleding achter
- Houden plank
- Bekleding kofferbak
- Reservewiel
- Geluidsisolatie binnenkant motorkap
- Dampvat (binnenkant rechter voorscherm)
- Bitumen op de vloer (onder en achter de stoel)

Om je auto klaar te maken voor de rolkooi bouwer moet je ook de volgende delen tijdelijk verwijderen.

- Benzine tank
- Alle ramen
- Accu

De motor kan blijven zitten, maar gezien het inbouwen van de rolkooi een aantal weken duurt is dat het uitgekozen moment om de motor aan te pakken of de kabelboom te strippen.

4. Bekabeling

Om de kabelboom te ontdoen van onnodige bekabeling is het essentieel dat je tijdens het strippen van de auto alle stekkers van onnodige onderdelen van de kabelboom knipt. Denk dan aan stekkers van ABS, airbag, radio, speakers, centrale deur vergrendeling (optioneel) of achterrautverwarming. Doe dit direct bij het verwijderen van het specifieke onderdeel. Achteraf is het enorm lastig om te achterhalen welke stekker waar bij horen. Op deze manier houdt je een kabelboom over die je ook buiten de auto rustig kan gaan strippen.

Werk van buiten naar binnen. Dus volg elk los draadje (waar je de stekker eerder hebt afgeknipt) naar de zekeringkast (BSI), ABS computer, radio en verwijder deze. Bij twijfel niet verwijderen.

Om de kabels te verwijderen moet je de isolatie (tape of ribbelbuis) verwijderen, hiermee ontstaat de kans dat je kabelboom zijn vorm verliest. Zorg er dan ook voor dat je om de 20cm de kabels met (tijdelijke) tywraps vast zet. Als de kabelboom eenmaal gestript is tape je deze weer in of voorzie je hem van ribbelbuis.

5. Preventief onderhoud

Met preventief onderhoud bedoel ik dat je onderdelen gaat vervangen die niet direct stuk zijn. Dit om er zeker van te zijn dat je auto straks 100% in orde is. Dit voorkomt niet alleen uitval maar geeft ook een boel rust. Hierbij een lijst met absolute aanraders:

- Koppakking + vlakken cilinderkop
- Koppeling
- Aandrijfassen (SKF)
- Stuurkogels
- Koppelingskabel (handmatig verstelbaar)
- Schakelstangen (uniball)
- Schokbreker Wentel lagers
- Lambda sonde (bovenste)
- Benzine filter
- thermostaat

De volgende onderdelen raad ik aan bij twijfel of uit voorzorg.

- Achteras (revisie)
- Distributieriem
- Spoorstangen
- Draagarmen
- Bumpstops achteras + brackets
- Dynamo
- Startmotor
- Bobine
- Map sensor
- Drijfstanglagers

Uiteraard vervang je onderdelen die stuk zijn of de onderhoud interval hebben overschreden.

6. Inkoop Autosport delen

Voor de bouw van een rally auto die aan wedstrijden met een KNAF (FIA) reglement willen deelnemen zijn een aantal onderdelen nodig. Soms loont het om alles bij een zelfde autosport winkel te kopen om in aanmerking te komen voor korting. Soms loont het om elk onderdeel ergens anders te kopen.

Stoelen en gordels

De stoelen zijn erg persoonlijk en kunnen daarom het beste gepast worden. Dit kan bij verschillende grote autosport winkels zoals Biesheuvel of Autosportcompany. Tweedehands is ook mogelijk maar houdt rekening met de resterende homologatie. Een stoel is af fabriek 6 jaar geldig. Daarna is hij niet meer te gebruiken voor competitie doeleinden.

Sommige winkels verkopen overjarige (tussen de 1 en 5 jaar oud) stoelen met een leuke korting. De maand januari is het beste moment voor zo'n dealtje.

Als tip geef ik mee om voor gordels te gaan met 2 inch schouderbanden, deze vallen beter in een HANS systeem.

Blussysteem en handblusser

Een rally auto moet voorzien zijn van zowel een Blus systeem als een losse handblusser. De blus systemen zijn weer verkrijgbaar in twee verschillende varianten. Elektronisch activeerbaar en mechanisch activeerbaar met trekkoorden (t-pull). Deze trekkoorden zijn erg gevoelig voor vocht en gaan daar door snel vast zitten (roest). Dit voorkom je door de trekkoorden voor het installeren helemaal in te vetten met kogellagervet of whitegrease.

De blus tanks moeten voorzien van zijn "anti-torpedo" beugels. Dit voorkomt dat de tank bij een lek axiaal uit de houden kan schieten. Deze beugels zijn los te koop maar ook eenvoudig zelf te maken.



Veel goedkope blussystemen worden geleverd met grote slangenklemmen om de tank te monteren. Deze zijn niet meer toegestaan, er moet gebruik worden gemaakt van klemmen welke met een bout-moer aangetrokken worden. Deze kan je ook makkelijk zelf maken met aluminium strips en een m8 bout-moer.

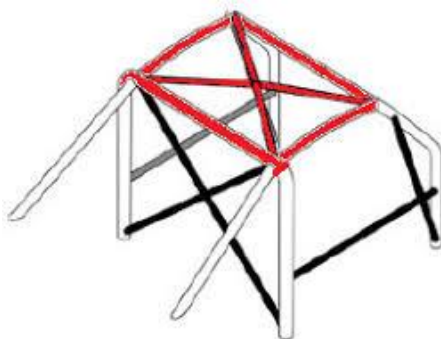


Een erg voordelig blussysteem is deze van RRS:



Rolkooi padding

Om je hoofd te beschermen tijdens een crash is het noodzakelijk om alle buizen aan het plafond te voorzien van een speciaal FIA gekeurd schuim. Dit wordt per 90cm verkocht, voor een Peugeot 206 verstaat normaal 3x 90cm.



Hoofdstroom schakelaar

Om bij een ongeval de motor snel af te zetten en de auto volledig van spannen te ontdoen is het verplicht een hoofdstroom schakelaar te plaatsen. Tevens is het nodig om een T-pull kabel te plaatsen zo dat de hoofdstroom schakelaar ook buiten de auto bediend kan worden. De meegeleverde weerstand wordt niet gebruikt.



De plus kabel van de accu zal je moeten verlengen en via de hoofdstroomschakelaar laten lopen. Een kabel met minimaal 16mm² is aangeraden. Alleen de plus kabel onderbreken is niet voldoende om de motor af te laten slaan. Daarvoor is het noodzakelijk om het plus kabeltje van de bobine via de kleinere aansluiting (nummer 2) te laten lopen. Dit plug kabeltje vindt je in de stekker van de bobine op pin 4.

Life hammer / gordelsnijder

Het is verplicht om voor beide inzittende een gordelsnijder in de auto te hebben. Een lifehammer is niet verplicht maar sterk aan te raden, omdat deze ook een gordelsnijder bevat. Het is belangrijk dat deze binnen handbereik zit met aangespannen gordels.



Ruitenfolie

Om te voorkomen dat de ruiten tijdens een koprol uiteen spatten is het verplicht om een folie aan te brengen. Deze kleurloze folie moet minimaal 400 micron dik zijn en worden aangebracht op de vier zijramen. Bij de voorste ramen raad ik aan de bovenste 15mm weg te snijden. Dit voorkomt dat de geknapte ruit als nog in de raam lijst blijft hangen na een crash.

De folie is erg stug en daarmee lastig aan te brengen op de bolle ramen. Vraag desnoods een ervaren sticker plakker om hier bij de helpen.



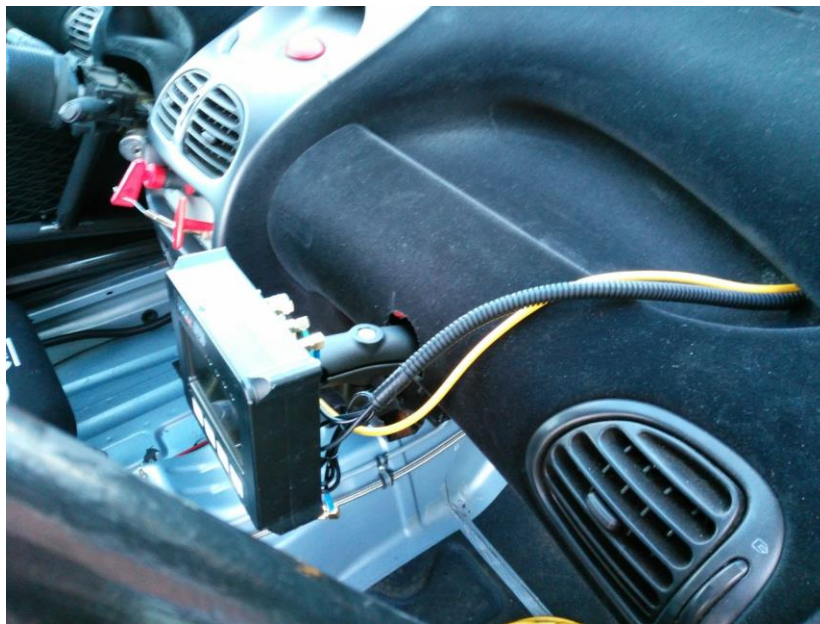
De voorruit is gemaakt van gelaagd glas en dus al voorzien. De achterrait is niet nodig.

Rallysafe

Tijdens de Nederlandse wedstrijden wordt er gebruik gemaakt van Rallysafe. Bij de documenten controle krijg je een kastje/computer welke in de auto geplaatst moet worden. Voor deze computer is een inbouw set beschikbaar. Bij het bestellen van deze set kan gekozen worden voor de korte of lange antenne kabels en een montage steun voor vlakke ondergrond of rolkooi. Wij raden aan om altijd de lange kabel set te bestellen. Type steun is afhankelijk van de montage locatie.

De locatie moet in ieder geval binnen handbereik liggen van de navigator en in het zicht van beide inzittenden. Ik raad aan om de steun op het dashboard te maken zo dat ook de rijder in nood de computer kan bedienen.

Houdt de bekabeling zo ver mogelijk verwijderd van de intercom bekabeling om verstoring (piepjes) van de intercom te voorkomen.



7. Toegestane modificaties

Schakelstangen

Achter op de versnellingsbak wordt er gebruik gemaakt van drie schakelstangen welke de verbinding leggen tussen de versnellingspook en de versnellingsbak. De originele stangen zijn voorzien van rubberen busjes welke bij sportief rijgedrag nog wel eens los willen schieten, zeker als de stangen 15+ jaar oud zijn. Dit mag aangepast worden naar massieve kniegewrichten met borgclipjes, deze schakelen niet alleen veel strakker maar kunnen ook nooit los schieten. Er zijn kant en klaar oplossingen te koop onder de naam "Group N Shift Linkage". Maar ze zijn ook makkelijk zelf te maken met 4x m6 kniegewrichten, 2x m8 kniegewrichten, 1x m6 draadeind en 1x m6 draadeind.



Motorsteunen

Omdat de originele motorsteunen nogal wat beweging toestaan (voor comfort) raad ik aan om deze te vervangen voor sterkere. Met name de onderste steun maakt een groot verschil. Er zijn verschillende leveranciers voor deze rubber bussen maar de makkelijkste is de Pff50-420Blk van Powerflex.



De overige motorsteunen kunnen origineel gelaten worden maar ik raad het wel aan om deze preventief te vervangen omdat ze vaak uitgedroogd zijn en daar door snel scheuren. Hoewel het reglementair is toegestaan om deze te vervangen voor veel hardere bussen raad ik dit niet aan, een beetje beweging voorkomt dat er andere delen eerder gaan scheuren (carrosserie, versnellingsbakken, aandrijfassen).

Handrem

Om de auto om te gooien voor een scherpe bocht of om onderstuur op te vangen op onverhard is een handrem zonder vergrendeling nodig met een betere positief naast de schakelpook. Dit kan op twee manieren, door het plaatsen van een hydraulische handrem of door de vergrendeling van de originele handrem te verwijderen en deze te verlengen. De voorkeur heeft een hydraulische handrem omdat deze sneller oppakt en daarmee voorspelbaarder is. Een aangepaste handrem voldoet ook en is uiteraard goedkoper maar heeft competitie remblokken nodig om op droog asfalt te kunnen blokkeren.

Remmen

De Peugeot 206 is met twee verschillende voorste remklauwen geleverd, Het wissel jaar is voor 2002 en na 2002. Beide systemen hebben vergelijkbare remkracht maar het nieuwe systeem heeft meer keuze in remblokken en een iets dikkere remschijf wat theoretisch meer warmte kan opslaan en dus afvoeren. Ombouwen is erg eenvoudig, alles is uitwisselbaar. Uiteraard passen de 2002> remklauwen alleen op 2002> remschijven.

Mijn beste prijs/prestatie ervaringen heb ik met Carbone Lorriane RC6 en zijn alleen beschikbaar voor het 2002> remsysteem. De beste remblokken voor het <2002 remsysteem zijn de Ferodo DS3000.

Wat betreft de remschijven kan ik kort zijn. Alleen standaard is toegestaan en naar mijn mening voldoen de aller goedkoopste schijven meer dan prima. Je gaat niet harder remmen met dure schijven.

Remleidingen

Omdat de originele rubberen remleidingen van de carrosserie naar de remklauw niet zijn gemaakt voor de rem druk en temperaturen van de rally raad ik aan deze te vervangen voor een setje met RVS ommantelde leidingen met teflon binnenleiding. Deze geven een directer pedaal gevoel en zijn aanzienlijk sterker.

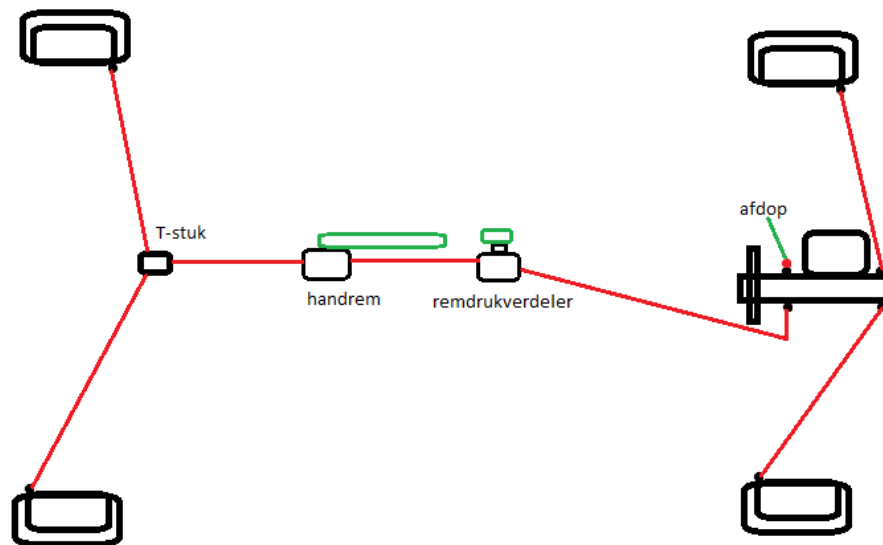


Er kan gekozen worden om de originele stalen remleidingen naar de achterwielen origineel te houden maar dit raad ik sterk af. Ze lopen onder de auto door en zijn daarmee erg gevoelig voor steenslag. Ook is de automatische rem druk verdeler boven op de achteras niet makkelijk verstelbaar en vaak vast geroest.

Als je de leidingen binnen door legt is de automatisch remdrukverdeler niet meer bruikbaar en is een handmatige remdrukverdeler nodig. De leidingen kunnen van koper of koper gemaakt worden, deze zijn makkelijk zelf te buigen en alle koppelingen in een 206 zijn met M10x1 schroefdraad. Behalve de achterste twee hoofdrems cilinder aansluitingen van een 4 poort hoofdrems cilinder, die zijn M12x1.

In het geval je een 206 hebt gekocht met ABS zal je alle leidingen opnieuw moeten maken.

Het aansluiten op de hoofrem cilinder vereist wat aandacht. De hoofremcilinder is verdeeld in twee inwendige cilinder. Dit om te voorkomen dat er bij een lekkage alle rem druk weg valt. Elke inwendige cilinder heeft één remklauw van de voorkant en één van de achterkant. Deze configuratie kan je niet behouden als je met één leidingen naar de achter remklauwen wil. Plaats dan de voorste remklauwen op één cilinder en de achterste remklauwen op de ander, je zal dan één aansluiting moeten afdoppen op de hoofremcilinder. Verbind de twee inwendige cilinders nooit met elkaar met een T-stuk, bij een lekkage kan je de volledige rem druk verliezen!



Ook kan er gebruik worden gemaakt van een ABS hoofremcilinder, die is technisch identiek maar heeft voor elke inwendige cilinder één aansluiting. Er is dan voor de voorste remklauwen ook een T-stuk nodig.

Brandstofleidingen

Net als de remleidingen lopen de originele kunststof brandstofleidingen onder de auto. Deze kunnen behouden blijven maar moeten dan beschermd worden met een aluminium plaat. Maar beter is om de leidingen binnen de auto te leggen. Rubberen leidingen zijn niet toegestaan omdat deze poreus zijn en een benzine lucht in de cabine veroorzaken. Ook zijn doorvoer rubbers in de schutborden niet toegestaan. Er zal dan gebruik gemaakt moeten worden van AN6 koppelingen (bulk Heads) en AN6 RVS ommantelde leiding met teflon binnenleiding. Achter de schutborden kan weer gebruikt gemaakt worden van rubberen leiding al dan niet met RVS ommanteling.

2x AN6 bulkhead voor de schutbord doorvoer



2x AN6 45 graden voor de teflon leiding in de cabine



2x AN6 barb voor koppeling naar rubber brandstofslang achter de schutborden



Er is maar één leiding nodig van de brandstof pomp naar de motor. Veel modellen zijn geleverd met een brandstofpomp unit met één aansluiting. Oudere modellen hebben nog twee aansluitingen maar deze kunnen met een T-stuk met elkaar verbonden worden, dop er niet één af! Deze units met twee aansluitingen vereisen ook nog een extern brandstof filter, plaatst deze in de motor ruimte. De 206'jes hebben geen retour leiding omdat de druk regelaar in de benzinepomp unit is verwerkt.

Ook loopt er af fabriek een tank ontluchting leiding van de tank naar een dampvat in het rechter voor scherm. Deze kan je verwijderen en vervangen voor een slangetje met een eenrichting klepje. Leg dit klepje hoger dan de tank zelf. Bijvoorbeeld boven aan de vul hals in de wielkuip rechts achter.



Het dampvat kan volledig verwijderd worden inclusief alle leidingen, van tank tot inlaatspruitstuk.



Alleen de elektrische klep moet je laten zitten (zonder leidingen) om een motor storing lampje te voorkomen.



Koppelingskabel

De originele koppelingskabel is automatisch verstelbaar. Dit houdt in dat de kabel zichzelf in lengte kan aanpassen naarmate de koppelingsplaat verslijt. Dit stel systeem is helaas erg onbetrouwbaar en kan bij fanatiek koppelen volledig uit elkaar schieten. Om dit te voorkomen zijn er ook handmatig verstelbare koppelingskabels. Het Peugeot bestelnummer is 2150X3



Gaskabel

De originele gaskabel (<2004) is voorzien van een kunststof koppelstukje om te verbinden met het pedaal. Als de gas kabel te strak is afgesteld kan deze eenvoudig breken. Je kan bij mij een metalen variant bestellen welke veel sterker is. Deze is gebaseerd op een M6 kniegewricht.



Knip het koppelstukje er dus danig af dat de metalen kabel niet beschadigd.



Tevens is het aan te raden om het pedaal iets te verbuigen zo dat de kabel recht door her schutbord gaat.

Spruitstuk hitteschild

Het originele hitte schild welke alleen de bovenkant van het spruitstuk bedekt wordt af fabriek aangevuld met een kleine schildje aan de onderkant om de dop van het oliefilter te beschermen. Na 15 jaar zijn deze kleine schildjes helaas vaak weggerot of bij een reparatie nooit terug gemonteerd. Dit met gevolg dat tijdens warme rally's de kunststof oliefilter dop kan gaan smelten. Een goed alternatief is dan het hitteschild van een Peugeot 207 1.4 Deze past na wat kleine aanpassingen op onze 206'jes en pakt de volledige katalysator in en beschermd daarmee niet alleen de oliefilterdop maar ook de dynamo. Het Peugeot bestelnummer is 1723.Z1



Koppeling

Het is toegestaan om de originele organische koppelingsplaten te vervangen voor platen met sinter. Deze platen koppelen directer, wat op snelheid en bij snel schakelen sneller koppelt.

Wel is het belangrijk om te melden dat een sinterplaat koppeling veel zwaarder is voor je versnellingsbak, aandrijfassen en motorsteunen. Ook is het vrij onmogelijk om nog vloeiend op te trekken bij een stoplicht.



Schokbrekers

Omdat de originele schokbrekers van de 206 niet geschikt zijn voor competitie doeleinden is het toegestaan om deze te vervangen. Reglementair is het toegestaan om met de originele dempers te rijden, maar dit raad ik sterk af. In het begin van de 206 rallycup werd er gereden met Koni schokbrekers, maar al na een paar wedstrijden bleken de voorste dempers niet sterk genoeg. Deze dempers knikten vlak boven de fusee door een te dunne wanddikte. Omdat er inmiddels betere dempers toegestaan zijn zal ik deze Koni dempers dan ook verder niet meer benoemen. Ze zijn nog wel toegestaan voor het geval je ze al hebt.

Er is keuze uit twee type Bilstein demper. Beide dempers hebben de zelfde rijd eigenschappen. Maar hebben zo hun voor en nadelen.

Bilstein B6



Voordelen:

- Goedkoper
- Vrije keuze in veren
- Los per demper te koop

Bilstein B12



Voordelen:

- Kleiner, waardoor meer camber stelling mogelijk is
- Hoogte verstelbaar
- Voorste dempers makkelijker demonteerbaar

Omdat de standaard Bilstein achter dempers erg soft zijn is het mogelijk om deze te laten aanpassen. Veel oud Koni rijders gebruiken dan ook de stijfere Koni achter dempers in combinatie met de Bilstein voor dempers.

Een populaire veer voor de Bilstein B6 voor dempers is de H&R 29469-1. Deze geeft een verlaging van 30mm.

Top mounts

Omdat de originele veertorens tijdens een harde klap bol kunnen gaan staan (af fabriek staan de veertorens al iets bol) of helemaal scheuren is het aan te raden om deze te verstevigen. Binnen de cup zijn er 5mm platen koop welke tussen de top mount en de veertoren geplaatst kan worden. Mooier is om deze boven op de veertoren te lassen, het is dan ook mogelijk om deze platen een paar millimeter naar het binnen van de auto te plaatsen om de voorwielen te voorzien van wat camber. Doe dit niet te ver, want eenmaal vast gelast krijg je ze natuurlijk nooit meer los. Tevens laten de Bilstein B6 dempers niet zoveel camber stelling toe. Ik zelf reed altijd met de originele afstelling en de banden sleten altijd keurig recht af.

De genoemde 5mm platen zijn verkrijgbaar via Wesley Beijers.



Deurpanelen

Als de rolkooi eenmaal geplaatst is zal je merken dat de deuren met de originele deurpanelen niet meer dicht kunnen. Uiteraard zijn hier mooie carbon fiber oplossingen voor, een goedkope en veel gebruikte lossing is een deel van de originele panelen gecombineerd met PE-plaat. Deze kan je vast zetten met pop-nagels of Blindklinkmoeren (aanrader, hiermee blijven ze demontabel)



Dikte: 2MM
Breedte: 1100mm
Hoogte: 500mm
Leverancier: www.Stuntzaak.nl

Lampenbar

Voor de wedstrijden met avond proeven is een lampenbar nodig. Dit kan in allerlei soorten en maten. Het is belangrijk om te weten dat een auto maximaal 8 lampen mag hebben inclusief de originele koplampen. Er mogen dus 6 lampen toegevoegd worden. Alle lampen moeten tevens in paren geplaatst worden, het is dus niet toegestaan om een enkele grote LED bar te gebruiken.

Vroeger werd er veel gebruik gemaakt van Polyester bakken met Halogeen of Xenon lampen, dat is nog altijd een goede oplossing maar vrij kostbaar. Een compleet nieuw set gaat snel richting de 500 euro.

De laatste jaren zijn er veel goedkopere alternatieven met LED verlichting. Ook daar binnen is er weer veel keuze. Een populaire LED bar is de 21" balk met Osram of Cree leds. De Cree leds schijnen minder ver maar geven veel strooi licht waardoor losse berm spots niet nodig zijn. Let op dat je LED balken wel voorzien zijn van een E-keur, voor vragen hier over verwijs ik je naar Mark Heck.

De zijbeugels van onderstaande foto zijn verkrijgbaar via Wesley Beijers.



8. Voorbereiden eerste wedstrijd

De eerste wedstrijd is altijd extra spannend. Er komen heel veel nieuwe dingen op je af en als klapper op de vuurpijl wordt je auto tijdens de eerste technische keuring ook nog eens extra goed gecontroleerd. Om deze technische keuring wat vlotter te laten verlopen raad ik je aan om je auto een paar weken voor de eerste wedstrijd door een ervaren rijder of service monteur uitgebreid te laten controleren. Op deze manier heb je ruim de tijd om alle onvolkomenheden aan te pakken.

Ook raad ik aan om een ervaren rijder of service monteur te vragen om jouw of je service team bij te staan tijdens deze eerste technische keuring.

Hierbij een lijstje welke je zelf al kan na lopen. Controleer of:

- je rol kooi echt overal is doorgelast. Gebruik hiervoor een spiegeltje.
- er geen Electra of leidingen tussen de kooi en de carrosserie lopen.
- de T-pull kabels van de hoofdstroomschakelaar en brandblusser gangbaar zijn.
- alle blussers gekeurd zijn (verlopen elke 2 jaar)
- alle stoelen en gordels nog een geldige FIA keur hebben (verlopen elke 6 jaar)
- de stoelen echt goed vast zitten.
- er een verbandtrommel aanwezig is.
- er een gevarendriehoek aanwezig is.
- je een OK/SOS bord hebt op A3 formaat.
- beide inzittende een gordelsnijder binnen handbereik hebben.

9. Nazorg elke wedstrijd

Na elke wedstrijd is het belangrijk om de auto zo snel mogelijk na te lopen. Hiermee vang je veel problemen voor de tijd af en voorkom je dat je kort voor de volgende wedstrijd nog dingen moet gaan vervangen (stress). Ook is het behoud van je auto waar door je er langer van kan genieten en/of in de toekomst beter kan verkopen.



1. Verwijder alle oude stickers van de afgelopen rally. Doe dit met een föhn om te voorkomen dat je de lak mee trekt. Laat stickers ook niet te lang zitten, verwijderen wordt dan alleen nog maar moeilijker.
2. Was de auto goed, na de meeste wedstrijden ziet je auto er aan de buitenkant nog best schoon uit maar wielkuipen en bodem zitten vaak onder de modder (houd vocht vast). Aan de auto is op verschillende plekken gelast en daarmee extra roest gevoelig. Zet je auto op bokjes en verwijder de wielen zo dat je overal bij kan.
3. Nu de auto schoon is en op bokjes staat kan je ook kan je ook eventuele schade aan de ophanging goed bekijken. Een scheurtje in een fusee kogel rubber, aanlopende remleidingen, speling op wiellagers, versleten remblokken, enz.
4. Trek belangrijke montage punten opnieuw aan, denk aan As moeren, Subframe bouten, Draadarm bouten, enz. Doe dit met een moment sleutel met de juiste waardes.
5. Vloeistoffen controleren. De meeste 206 motoren gebruiken amper tot geen olie. Maar ook andere vloeistoffen moet je elke wedstrijd controleren. Onzichtbare lekkages worden zo ook snel ontdekt.
6. Alle onderdelen die de wedstrijd niet hebben overleefd of zijn beschadigd kan je nu direct gaan bestellen, wacht hier niet mee tot een week voor de wedstrijd want levertijden zijn soms erg onvoorspelbaar. Beschadigde onderdelen kunnen vaak dienst doen als reserve onderdeel. Bij twijfel vervangen! De meeste onderdelen zijn veel goedkoper dat het inschrijfgeld van een rally waar je op KP1 uitvalt.
7. Probeer uiterlijk een week voor de wedstrijd de auto helemaal weer klaar hebt. Hier door ga je met rust de wedstrijd in. Niks vervelender dan dat je wacht op een onderdeelje en je überhaupt niet weer op je de wedstrijd wel gaat halen.