

Technisches Reglement 2016



Karosserie:

Erlaubt sind nur Karosserien aus Hartplastik, GFK oder Resine im Maßstab 1/24 oder 1/25 welche ab dem Jahr 2005 als GT Fahrzeug in den GT Rennserien der Welt teilgenommen haben. Über die Zulassung eines Fahrzeugs in der GT Masters Schwaben Rennserie entscheidet die Orga. Ggfls. bitten wir darum, dass ihr euch rechtzeitig bei der Orga über die Zulassung eines Fahrzeugs informiert.

Die Karosserie muss dem Vorbild im Maßstab 1:1 entsprechen. In der Draufsicht muss die Karosserie Räder, Leitkiel und alle Teile des Fahrwerks vollständig verdecken. Lexanscheiben sind erlaubt. Die Fahrzeuge sollten originalgetreu lackiert sein. Sie müssen auf jeden Fall eine zeitgemäße Lackierung und Aufmachung (Lack, Decals) in Rennoptik haben. Das nachträgliche Verbreitern der Karosserie ist nicht zulässig. Die Karosserien dürfen ausgeschliffen werden. Heckspoiler dürfen flexibel angebracht werden. Bei Rennstart müssen **separate** Spiegel (2Stk.) und **separate** Scheibenwischer am Fahrzeug angebracht sein. Am Rennabend dürfen Karosseriereparaturen pragmatisch erfolgen (damit das Auto fährt und nichts auf der Fahrbahn schleift). Zum nächsten Rennen muss die Karosserie ordentlich repariert sein.

Innenraum:

Es muss ein plastischer (3-D) Fahrereinsatz verwendet werden, der alle technischen Aggregate verdeckt. Das Armaturenbrett, Fahrersitz, Überrollkäfig, Feuerlöscher oder Löschanlage müssen mindestens verbaut werden. Der Sitz muss ein vom Inlet getrenntes Teil sein. Die Fahrerfigur (Kopf und Körper) muss eine vom Sitz getrennte Einheit sein. Der Fahrer muss mit modellbauerisch typischen Mitteln angegurtet sein.

- Material für Fahrereinsatz, Armaturenbrett, Sitz, Feuerlöscher und Körper: frei
- Material für Überrollkäfig und Fahrerkopf: Hartplastik oder Resine (kein Lexan).
- Material für Arme: Gummi, Plastik, Resine oder Lexan
- Material für Gurte: ModellGurte und Fotoätzteile (keine Decals)

Fahrwerk:

Das Chassis ist freigestellt. Wird ein Zusatzgewicht von oben ans Chassis angebracht, darf es geklebt werden; wird ein Zusatzgewicht von unten ans Chassis angebracht, muss es geschraubt werden.

Des Weiteren sind mitlenkende Vorderräder oder Hinterachsen, verboten!

Breite der Chassisgrundplatte	Bodenfreiheit
max. 70 mm	min. 0,8 mm

Motor, Schleifer und Leitkiel:

Schleifer sowie Leitkiel und Motorkabel sind freigestellt. Der Leitkiel besteht aus Kunststoff. Am/im Leitkiel dürfen keine anderen Materialien angebracht werden. Nur das originale Leitkielmaterial darf mit dem Slot in Berührung kommen. Es ist nur 1 Motor und 1 Leitkiel zulässig.

Motor SRP 25000 – aus Motorenpool, vorbereitet mit 11er Messing- oder Stahlritzel.

Nach dem Rennen muss der Poolmotor baldmöglichst bei der Organisation bzw. Motorenwart zurückgegeben werden.

Der Motor muss an die im Fahrzeug befindlichen Motorkabel angelötet werden. Es darf nur das von der Organisation bereitgestellte Öl zum Ölen der Lager (am Motor von außen) verwendet werden. Das Ritzel darf geschmiert werden. Das Ritzel darf nicht gewechselt werden. Andere Flüssigkeiten und Maßnahmen am Motor sind nicht erlaubt. Am Rennabend kann der Poolmotor einmal getauscht werden.

Näheres siehe im Anhang unter Ablauf Rennabend!

Räder:

Die Durchmesser der Räder sollten denen des Bausatzes entsprechen. Weiterhin gilt für die Reifen:

	Material	Maße	Farbe
Vorne	frei (darf mit Lack/Kleber bearbeitet werden)	Auflagefläche min. 5 mm	Schwarz
Hinten	Scaleauto ProComp 3 Fertigräder	Reifenbreite 13 mm	Schwarz

- Vorne: Aluminiumfelgen in freier Ausführung mit dem Fahrzeugtyp entsprechenden Felgeneinsätzen. Alternativ zu Töpfchenfelge + Felgeneinsatz dürfen auch „Designfelgen“ (z.B. Sakatsu, Slotfabrik, TT) mit gefrästem Felgenstern verwendet werden. Eine gelochte Ausführung (z.B. Sigma) ist nicht als Designfelge zulässig.
- Hinten: Wegen der Verwendung der Fertigräder ergibt sich keine freie Wahl der Felgen.
- Vorne und Hinten: Die Felgeneinsätze (nur aus Hartplastik oder Resine) müssen eindeutig dreidimensional ausgeführt sein. Das Felgendesign vorne und hinten sollte zueinander passen oder dem original entsprechen.

Getriebe, Achsen und Lager:

Das Getriebe ist in Material und Übersetzung freigestellt. Achsen (3mm) und Lager sind freigestellt.

Maße / Gewichte:

Spurbreite	Karosserie incl. Halter	Rennfertiges Fahrzeuges
max. 83 mm	min. 45 Gramm	min. 185 Gramm

Grundsätzliches:

Alle Maße und Gewichte gelten vor, während und nach dem Rennen und können jederzeit kontrolliert werden. Bei Unkorrektheiten muss das Fahrzeug überarbeitet werden, so dass es wieder den Regeln entspricht.

Die Entscheidung über die Zulassung vor, während und nach dem Rennen eines Fahrzeuges liegt am Veranstaltungstag bei der Rennleitung. Bei eventuellen Unklarheiten wendet euch bitte frühzeitig an die Organisatoren der Rennserie. Im Zweifelsfall sind Chassiskonstruktionen bei der Orga auf ihre Zulassung anzufragen. Die Orga behält sich auch vor, Chassis die nicht dem Geiste der Serie entsprechen, nicht zum Rennen zuzulassen!

Strafkatalog:

Kategorie / Art / Umfang	Strafe (Abzug vom Endstand)		Erläuterung
vor dem Rennen			
Verstöße gegen Parc fermé	15 Runden		
Verstöße gegen technische Voraussetzungen am Fahrwerk	Richtigstellung der Fehler und erneute Vorstellung vor Ende der technischen Abnahme		<i>Betrifft insbesondere: Spurbreite, Reifenbreite, Gewicht, Bodenfreiheit</i>
Verstöße gegen technische/modellbauerische Voraussetzungen an der Karosserie			
	einmalig	dauerhaft	<i>diese einmalige Verwarnung richtet sich an den Fahrer und nicht an das Fahrzeug, so dass bei einem Fahrzeugwechsel am nächsten Rennen nicht</i>
• fehlender Scheibenwischer	Verwarnung	5 Runden	
• fehlende Spiegel	Verwarnung	5 Runden	
• fehlende(r) Feuerlöscher/Löschanlage	Verwarnung	5 Runden	
• Komplette tiefgezogenes	Verwarnung	5 Runden	

Inlett incl. Fahrer			<i>erneut die Anforderungen aus dem Regelwerk "umgangen" werden können.</i>
• Inlett mit tiefgezogenem Sitz und Fahrer, aber Arme und Kopf separat	Verwarnung	5 Runden	
• fehlender oder unzureichender Überrollkäfig	Verwarnung	5 Runden	
• fehlende/unzureichende Gurte	Verwarnung	5 Runden	
während dem Rennen			
verloren gegangene Felgeneinsätze / Spoiler müssen innerhalb 10 Runden, bei weniger als 10 Runden bis Rennende vor Rennende, in ihre ursprüngliche Position gebracht werden	3 Runden		<i>alternativ kann anstatt des Spoilers ein Gewicht von 2 Gramm an der ursprünglichen Position des Spoilers aufgeklebt werden</i>
Unsportliches Verhalten durch Fahrer / Einsetzer	5 Runden		
nach dem Rennen			
Bodenfreiheit	10 Runden		<i>weniger 0,8 mm an der Hinterachse</i>
Gewicht	10 Runden		<i>es wird nur das Gesamtgewicht von 185 Gramm nachgemessen</i>

Ergänzungen und Erläuterungen:

. Chassisgrundplatte

Bei einem mehrteiligen Fahrwerk gelten als Grundplatte im Sinn des Reglements (70mm Breite) alle Teile, die außer den Karosseriehaltern das Chassis bilden. Zu der Grundplatte beim Messen der 70mm Maximalbreite zählt daher alles, was außer Achsen, Achszahnrad und Räder am Fahrwerk dran ist, nachdem die Karosserie (mit Haltern) abgenommen wurde.

. Wie legt ihr die Regelung des Karosseriegewichts aus?

Das Karosseriemindestgewicht gilt nicht nur auf der Waage sondern auch auf der Bahn. Sonst könnte man sich das Reglementieren des Mindestgewichts ja sparen! An der Karosserie angebrachte Teile (beliebige Bauteile, die ein nicht zu vernachlässigendes Gewicht haben) müssen also starr mit der Karosserie verbunden sein. Starr verbunden bedeutet: Keine Feder, kein Scharnier, nur starre Verklebung oder Verklebung mit Gummi. Das bedeutet unter anderem: Außenspiegel dürfen mit Gummi befestigt sein, aber Karossen dürfen nicht an den Haltern wackeln.

. Wie aus den vergangenen Jahren gilt (hier noch mal genauer ausgeführt):

Die Karosserie muss ein Gewicht von min. 45g haben. Zusatzgewichte sind fest und unbeweglich mit der Karosserie verbunden. Dies gilt in zu- wie auseinander geschraubtem Zustand. Das Verschrauben hat nur die Aufgabe, Karosseriehalter mit den Wackelhaltern bzw. dem H / Pans zu verbinden! Durch das Verschrauben darf kein neuer Wackelzustand entstehen, das heißt, die Karo wackelt ausschließlich in den Karo-haltern/dem H / Pans, die Zusatzgewichte sind auch in verschraubtem Zustand fest mit der Karo verbunden. Im Klartext: Auch auf der Bahn wackeln die vollen 45g, ein entstehender Doppelwackel o.ä. (auch aus weichem Gummi) ist nicht erlaubt.

. Industriell lackierte Karossen (Carrera, Tamiya, etc.):

diese sollten nur für den Einstieg in die Rennserie eingesetzt werden.

. Inlet:

– Lexanfahrerfiguren mit angeformtem Kopf sowie Lexaninlets mit angeformtem Fahrer sind nicht zulässig.

– Ein Überrollkäfig muss verbaut sein. Dieser muss bei Inaugenscheinnahme auch als solches erkennbar sei. Einfache Stäbe nur an den A-Holmen zählen nicht als Überrollkäfig.

– Feuerlöscher/Löschanlage muss ebenfalls vorhanden sein. Wie bei einigen Inlets, sind zwischenzeitlich die Löschanlagen mit tiefgezogen. Bei Verwendung eines solchen Inlets (z. B. Corvette C6/C7) muss dieses dann entsprechend farblich ausgemalt sein.

- Fahrzeuge müssen mit mindest. einem Scheibenwischer in dreidimensionaler Ausführung ausgestattet sein. Der Scheibenwischer muss auch als solcher gedeutet werden können. Lexan- oder Carbonstreifen stellen keinen Scheibenwischer dar. Als einzige Ausnahme auf einen separaten Scheibenwischer stellt der neue Ford GT (2016) aus dem Hause Slotfabrik dar. Dort ist der bereits einlamierte Wischer zulässig, ein zusätzliches Anbringen eines solchen ist nicht erforderlich. Tiefgezogene Scheibenwischer in Frontscheiben entsprechen nicht dem Reglement. In diesem Fall muss ein zusätzlicher separater Wischer angebracht werden.

. Für die Scaleauto ProComp3 Fertigräder gilt:

Der Aufdruck am Reifen muss klar erkennbar sein. Der Reifen darf nicht behandelt sein. Die Verklebung muss Original sein.

- Training:

Im freien Training am Rennabend dürfen sowohl Scaleauto Procomp3 Fertigräder als auch Räder mit nachgekauften Procomp3 Reifen gefahren werden. Auch diese Räder dürfen nicht behandelt sein bzw. werden.

- Punktwertung:

Absteigende Punkte vergabe: P1 = 30 Pkt. P2 = 27 Pkt. P3 = 25 Pkt. P4 = 24 Pkt. P5 = 23 Pkt. P 6 = 22 Pkt.

Im Falle einer Punktgleichheit zum Saisonabschluß werden die Platzierungen der Wertungsläufe selbst als Parameter zur Auswertung herangezogen. Sollte danach weiterhin Punktgleichheit bestehen, so werden die Ergebnisse aus den Qualifikationsläufen bei der Auswertung berücksichtigt. Sollte danach weiter Punktgleichheit bestehen, so können auch zwei oder mehr Fahrer einen Rang belegen.

- Rennablauf

- * Raumöffnung (richtet sich nach den Verantwortlichen des austragenden Clubs)*
- * Freies Training bis mind. 19:00 Uhr*
- * Fahrzeuge haben sich ab spätestens 19:15 Uhr abnahmebereit und ohne Motor im Parc fermé einzufinden.*
- * Einteilung der Fahrer in Gruppen gem. Anzahl der vorhandenen Spuren*
- * Ausgabe Poolmotor nach Losziehung und Einbau am Abnahmetisch an Gruppe. Es darf nur das bereitgestellte Öl zum Schmieren der Lager verwendet werden.*
- * Motortest für Gruppe und Ausgabe per Los Motoren an Folgegruppe usw.*
- * Der geloste Poolmotor darf einmal getauscht werden. Ein weiterer Test mit Zweitmotor ist nicht zulässig.*
- * Nach erfolgreichem Motorentest erfolgt die Fahrzeugabnahme*
- * Während dieser Zeit gilt Parc fermé*
- * Quali*
- * Gruppeneinteilung*
- * Rennen*
- * ab Abschaltung Bahnstrom nach dem freien Training gilt Parc fermé. Dies gilt auch nach dem jeweiligen Lauf des einzelnen Fahrers. Parc fermé kann nur durch den am Rennabend verantwortlich Orga Leiter aufgehoben werden.*

*** Endabnahme**

*** Siegerehrung**

Änderungen vorbehalten.

Zusatz: dieses Regelwerk richtet sich hauptsächlich an die Rennserie der GT Masters Schwaben und Regionen die nach diesem Regelwerk ihre Rennserien ausrichten sowie Veranstaltungen wie das Hockenheimrace, Suisse Grand Prix und ähnlich ausgerichtete Rennveranstaltungen.

Für den Inhalt zeichnen sich verantwortlich und stehen für Rückfragen gerne bereit:

Ron, Matthias, Jürgen, Resil, Kurt (Poolmotoren)



Liebe Freunde der GT Masters Schwaben,

das 1. Teamrennen am 02./03. Februar 2018 welches nach GT Masters Schwaben Reglement gefahren wurde, ausgenommen gestellte Motoren / Motorritzel und Bereifung auf der Hinterachse, zwingt mich kleine Änderungen und Erweiterungen sowie Erklärungen im bestehenden Reglement aufzunehmen.

Grundsätzlich halte ich das bestehende Reglement für ausreichend, was auch die Saison 2017 in der Region Schwaben zeigte. Da aber für die ausgeschriebene Deutsche Meisterschaft im Teamlängenstreckenrennen das Regelwerk der GT Masters Schwaben Gültigkeit hat und das Rennwochenende eben aufgezeigt hatte, dass einige Dinge nicht optimal gelaufen sind und m. E. auch eine andere Lösung bei der Wertung gefunden werden müsste, sage ich nur, die Vergangenheit lehrt die Zukunft.

Motor:

1 a) in der GT Masters Region Schwaben ist der bestehende Motorenpool bereits mit 11er Motorritzel bestückt. Diese dürfen nicht durch eigene Motorritzel getauscht werden. Ein Verschieben des Motorritzel auf der Motorwelle ist beding durch die verschiedenen Chassistypen erlaubt.

1 b) gestellte Poolmotoren bei Langstreckenrennen werden zusammen mit einem 11er Motorritzel durch Losziehung durch das Team an das Team ausgegeben. Durch Losziehung erwirbt das Team beide Motoren und entscheidet selbst, welcher Motor in das Einsatzfahrzeug eingebaut wird. Der 2. Motor wird durch das Team beschriftet an den Veranstalter des Events zurückgeben und bei Bedarf durch den Veranstalter an das Team ausgegeben.

1 c) Motorendefekt im Rennbetrieb:

- sollte es zu einem Motorendefekt im Rennbetrieb bei einem Fahrer/Team kommen, so ruft der Fahrer laut und deutlich "Chaos Motor", was zur Folge hat, dass das Rennen durch Chaos unterbrochen wird.

- der Fahrer/das Team begibt sich mit seinem Fahrzeug zum Abnahmetisch, wo das Fahrzeug unter Aufsicht der Rennleitung geöffnet wird. Sollte hierbei festgestellt werden, dass andere Gründe wie z. B. Kabelbruch, gelöste Lötstelle etc. (keine abschliessende Aufzählung) Ursache des vermeintlichen Motorendefekts vorliegen, so wird das Fahrzeug wieder geschlossen. Das Rennen wird fortgesetzt und der Fahrer/das Team hat die Möglichkeit den Mangel zu beseitigen. Sollte nach dem Öffnen des Fahrzeugs festgestellt werden, dass tatsächlich ein Defekt am Motor vorliegt, so darf der Fahrer/das Team während der bestehenden Chaosphase den Motor wechseln. In den Serienrennen der GT Masters Region Schwaben erfolgt die Zuteilung des Ersatzmotors durch Losziehung aus dem Motorenpool.



Bei Langstreckenrennen nach dem Regelwerk der GT Masters Schwaben erfolgt die Ausgabe des beschrifteten Zweitmotors. Nach Einbau des Motors wird das reparierte Fahrzeug an der Stelle der Herausnahme wieder eingesetzt, das Rennen wird für alle fortgesetzt.

- der Einbau eines anderen Motors führt entweder zur Disqualifizierung des Fahrers/dem Team oder nur Rundenwertung bis zum Zeitpunkt der "falschen Motorbestückung".

- um einem Missbrauch von "ChaosMotor" vorzubeugen, wird bei festgestelltem Missbrauch von Chaos Motor ein Rundenabzug von 3 Runden am Ende des Rennens festgesetzt.

Bereifung:

2a) in der GT Masters Region Schwaben gilt weiterhin der Scaleauto ProComp3 als Einheitsbereifung für die Serienrennen.

2b) in den Langstreckenrennen nach Regelwerk der GT Masters Schwaben wird auf eine einheitliche Bereifung durch die Firma DoSlot zurückgegriffen. Die hierbei verwendeten Felgen entsprechen den Durchmessern und Abmessungen der ProComp3 Felgen. Das Ausgabemaß der Bereifung im Durchmesser sowie der Rundschliff an den Kanten wird durch den Ausrichter der Langstreckenrennen festgelegt und in der jeweiligen Ausschreibung bekannt gegeben. Verwendet wird ein einheitliches Moosgummi von DoSlot. Für die Einhaltung der Maße und Vorgabe zeichnet sich nach Absprache mit der Rennleitung die Firma DoSlot verantwortlich.

Materialausgabe:

3a) in den Serienrennen der GT Masters Region Schwaben erfolgt die Poolmotorenausgabe um 18:00 Uhr. Eine weitere Materialausgabe findet nicht statt.

3b) bei Langstreckenrennen nach Reglement der GT Masters Schwaben erfolgt eine einheitliche Materialausgabe an den Fahrer/das Team am Ausgabetisch. Diese findet nach Festlegung des Veranstalters in Gruppen statt. Vor der Materialausgabe an den Fahrer/das Team befindet sich das Einsatzauto im Parc ferme. Verstöße gegen Parc ferme siehe Strafkatalog. Verspätete Abgabe des Fahrzeugs im Parc ferme hat eine Stop-and-go Strafe zur Folge, auf welche später näher eingegangen wird.

3c) durch Losziehung erhält der Fahrer/das Team ein 11er Motorritzel sowie die Motoren. Durch Losziehung oder selbständiger Griff in eine Sammelbox erhält der Fahrer/das Team die Einsatzreifen. Für den Service stehen jedem Fahrer/Team 12 Minuten zur Verfügung. Sollte durch den Fahrer/das Team eine längere Zeit als 12 Minuten in Anspruch genommen werden, so erhält der Fahrer/das Team für die mehrbenötigte Zeit eine spätere Stop-and-go Strafe.



3d) nach Ein-/Anbau aller Teile erfolgt der Motorentest durch die Gruppe. Den Zeitrahmen hierfür legt der Veranstalter fest. Es gilt weiter Parc ferme.

3e) Motorentausch: Sollte der Fahrer/das Team bereits hier den Motor tauschen, so ist hierzu der zweite zugelassene Motor zu verwenden. Ein anschließender Motorentest des 2. Motor ist nicht mehr zulässig.

3f) Nach erfolgtem Test durch den Fahrer/das Team erfolgt die technische Abnahme. Eine technische Abnahme des Einsatzfahrzeugs kann entweder mit Messschieber oder mit der GT Masters Lehre erfolgen. Bei der verwendeten GT Masters Lehre ist bereits eine Toleranz von 0,10 mm zu Gunsten des Fahrers/das Team berücksichtigt. Unnötige Diskussionen am Abnahmetisch sind zu unterlassen. Änderungen am Fahrzeug damit die technische Abnahme erfolgen kann finden am Abnahmetisch und nicht am Schrauberplatz statt.

Stop-and-go Strafe

Wie im realen Rennsport habe ich mir über die Stop-and-go Strafe Gedanken gemacht. Diese Möglichkeit um Regelverstöße zu ahnden fand ich nicht schlecht. Eine an den Fahrer/das Team ausgesprochene Stop-and-go Strafe findet im Rennbetrieb statt. Zum Absitzen der Stop-and-go Strafe hat der Fahrer/das Team die vom Veranstalter ausgewiesene Boxengasse aufzusuchen. Der Veranstalter/Rennleiter zeigt dem Team auf einer Uhr die Dauer der Stop-and-go Strafe dauerhaft in Form eines rückwärtslaufenden Countdown an. Nach Ablauf des Countdown darf der Fahrer/das Team das Rennen fortsetzen.

Beispiel: Kommt es bei der 12-minütigen Materialausgabe zu einer Zeitüberschreitung von 1 Minute 25 Sekunden, so hat dies eine Stop-and-go Strafe von 1 Minute und 25 Sekunden im Rennbetrieb zur Folge. Analog ist bei allen ausgesprochenen Stop-and-go Strafen zu verfahren. Ausgesprochene Stop-and-go Strafen sollen für mehr Fairness und Disziplin gegenüber allen Teilnehmern stehen.

Orga GT Masters Schwaben

Ron