

MINI-Z Reglement

des

Neusser Motorsportclub 1928 e.V. im ADAC

MINI-Z Reglement NMSC

Es wird von jedem Teilnehmer tadellose Umgangsformen während der Veranstaltung sowie ein sportlich faires Verhalten auf der Rennstrecke und im Fahrerlager erwartet. Bei Vorfällen die diesem Grundsatz entgegenstehen, steht es der Rennleitung zu, dies mit Zeitstrafen, Disqualifikation und auch dem Ausschluss von der Veranstaltung zu ahnden.

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist obligatorisch. In der Fahrerbesprechung werden alle Fahrer über Besonderheiten und Regelungen auf der Rennstrecke und von der Veranstaltung informiert. Änderungen im Sinne der Rennveranstaltung oder der Teilnehmer werden zu diesem Zeitpunkt ebenfalls bekanntgegeben. Im Vordergrund steht hierbei der Spaß und Fahrzeit der Teilnehmer. Die in der Fahrerbesprechung erklärten Bedingungen sind bindend. Sollten Änderungen während der Veranstaltung nötig werden, so wird eine erneute Fahrerbesprechung einberufen. Sollten sich noch Fragen ergeben, so sind diese während der Fahrerbesprechung an die Rennleitung zu richten. Über Unklarheiten entscheidet im Zweifelsfall die Rennleitung vor Ort.

Jeder Fahrer muss selbst sicherstellen, dass sein Fahrzeug den Bestimmungen dieses Reglements entspricht. Im Zweifelsfall sollten Fahrzeuge noch während des freien Trainings der Rennleitung vorgestellt werden. Die eigentliche technische Abnahme erfolgt einmal vor dem ersten gezeiteten Lauf und ggfls. direkt nach einem diesem. Hierzu verbleiben alle Fahrzeuge auf Verlangen der Rennleitung für die Dauer der Kontrolle bei der Rennleitung. Ein in der technischen Abnahme festgestellter Regelverstoß wird entsprechend angemahnt und ggfls. geahndet. Die Rennleitung wählt das Strafmaß nach der Schwere des Verstoßes und aufgrund des daraus entstehenden, möglichen Vorteils. Eine Strafe kann nur auf den vorangegangenen Rennlauf ausgesprochen werden. Mehrere Strafen desselben Fahrers können zum Ausschluss von der Veranstaltung führen.

Inhaltsverzeichnis

Grundsätzliches	5
1. Veranstaltungsort	5
2. Nennung und Nenngebühr	5
3. Zeitnahme	5
4. Racetrack	5
5. Streckenposten	5
6. Fernsteuerung	6
7. Stromversorgung	6
8. Karosserie	6
9. Akkuwechsel und Reparaturen	6
10. Fahrerlager	6
11. Essen und Trinken	7
12. Begleitung	7
13. Zuschauer	7
14. Allgemeines Verhalten	7
15. Sportliches Verhalten	7
16. Haftung	8
Rennformate	9
Clubrennen.....	9
1. Allgemein	9
2. Freies Training	9
3. Qualifikation / Vorläufe	9
4. Finalläufe	9
5. Auswertung	10
6. Vorläufiger Zeitplan	10
3h-Team-Rennen	12
1. Allgemein	12
2. Austragungsmodus	13
3. Fahrerwechsel	13
4. Vorläufiger Zeitplan	13
Oval-Rennen (Einzelfahrermodus oder Teamfahrermodus)	13
1. Allgemein	13

2. Austragungsmodus	14
3. Racetrack	14
4. Vorläufiger Zeitplan	14
Gleichmäßigkeitsprüfung	15
1. Allgemein	15
2. Austragungsmodus	15
3. Pause, Akkuwechsel und Reparaturen	16
4. Abschlussrennen	16
5. Punktewertung	16
6. Vorläufiger Zeitplan	16
Green-Race	17
1. Allgemein	17
2. Austragungsmodus	17
3. Rennklasse und Technische Abnahme	17
4. Vorläufiger Zeitplan	17
Top-Speed	18
1. Allgemein	18
2. Austragungsmodus	18
3. Vorläufiger Zeitplan	18
Fuchsjagd	18
1. Allgemein	18
2. Austragungsmodus	19
3. Vorläufiger Zeitplan	19
HM-CUPRENNEN	19
1. Allgemein	19
2. Austragungsmodus	20
3. Rennklasse und Technische Abnahme	20
Rennklassen:	20
<i>2WD Standard</i>	20
<i>2WD-Expert</i>	21
<i>Brushless</i>	22

Grundsätzliches

1. Veranstaltungsort

Clubheim des Neusser Motorsport Club 1928 e.V. im ADAC, Friedrich-Ebert-Str 9-11, 41523 Korschenbroich (Unter DanceforArt).

2. Nennung und Nenngebühr

Die Nennung erfolgt mittels PN oder Antwort im MINI-Z oder per Mail über unsere Homepage www.nmsc.de. Standardnenngebühr sind 10 EUR je Fahrer, wenn nichts anderes bekannt gegeben wird. Nennungsschluss ist jeweils Freitags vor dem Sonntagsrennen, ansonsten 2 Tage vor dem Rennen. Als Nachnenngebühr werden 2,50 EUR erhoben.

3. Zeitnahme

Die Zeitnahme erfolgt mittels LapZ-Transponder und Race-Control. Leihtransponder können gegen eine Leihgebühr zur Verfügung gestellt werden. Jedes eingesetztes Fahrzeug muss über einen Transponder verfügen.

4. Racetrack

Jedes Rennen wird auf dem Kyosho-Racetrack oder dem RCP-Racetrack Modul 50cm ausgetragen. Es wird auf der glatten Seite gefahren. Das Layout obliegt dem NMSC. Zugelassen sind nur Gummimischungen mit und ohne Profil. Moosgummimischungen und silikonhaltige Reifen, wie V-Pattern sind untersagt. Empfohlene Reifen sind Kyosho MZW-37 und MZW-38. Jegliche Behandlung (Auch das reinigen mit WD40) der Reifen ist untersagt. Ggf. wird das Reinigen mit Alkohol erlaubt.

5. Streckenposten

Auf Wunsch der Fahrer können Streckenposten durch die Fahrer gestellt werden und um die Strecke herum an günstigen Punkten positioniert werden. Aufgabe der Streckenposten ist die Bergung von Fahrzeugen die nicht selbständig weiterfahren können. Fahrzeuge die außerhalb der Rennstrecke landen, werden wieder an derselben Stelle eingesetzt. Ziel der Streckenposten ist NICHT dass möglichst schnelle Bergen der Fahrzeuge, sondern alle anderen noch fahrenden Fahrzeuge bei der Bergung nicht zu behindern. Sollte ohne Streckenposten gefahren werden, so steht es jedem Fahrer frei, das Rennen zu stoppen, wenn sein Fahrzeug geborgen werden muss. Hierzu ruft er laut und deutlich „STOPP“, alle Fahrer haben umgehend anzuhalten, ein räumlich beschränktes ausrollen ist erlaubt. Der Fahrer kann nun sein Fahrzeug bergen und wieder einsetzen. Sobald der Fahrer wieder

auf dem Fahrerstand ist, gibt er das Rennen wieder frei. Hierzu ruft er; und nur er!; laut und deutlich „WEITER“. Ein eventueller Missbrauch wird durch den Rennleiter entsprechend geahndet.

6. Fernsteuerung

In allen Rennklassen dürfen Fernsteuerungen nach Wahl eingesetzt werden. 27 MHz kann zu Störungen im Clubheim führen, dies ist zu beachten.

7. Stromversorgung

In allen Rennklassen erfolgt die Stromversorgung durch max. vier Akkuzellen der Art „NiCD“ oder „NiMH“ mit der Größe AAA. Sollte die Rennklasse LiPos oder LiFes mit vergleichbarer Stromstärke zulassen, so sind diese auch erlaubt. Der Fahrer ist für die Einhaltung der Sicherheitsbestimmung verantwortlich.

8. Karosserie

Karosserien dürfen grundsätzlich nur für den ursprünglich vorgesehenen Radstand verwendet werden. Fensterscheiben (Lexananbauteile sind in den Expert-Klassen und der Brushless-Klasse freigestellt) müssen komplett vorhanden sein. Es dürfen keine zusätzlichen Öffnungen in Karosserie- oder Fensterbereiche eingebracht werden. Die Karosserien dürfen nur auf der Innenseite und nur zwecks Freigängigkeit der Räder bearbeitet werden. Radausschnittvergrößerungen sind nicht erlaubt. Maßnahmen die lediglich zur Gewichtsreduzierung durchgeführt werden sind nicht erlaubt. Die Karosserien dürfen auf der Innenseite verstärkt werden. Karosseriehalter und Befestigungspunkte dürfen so verändert werden, dass die Karosserie sauber und bestimmungsgemäß auf dem Fahrzeugchassis sitzt. Exzessive, den Fahrzeugcharakter und das ursprüngliche Erscheinungsbild der Karosserie verändernde Modifikationen der Befestigungspunkte sind nicht erlaubt. In Zweifelsfällen entscheidet die Rennleitung. Außen abstehende filigrane Karosserieanbauteile die den Rennbetrieb erfahrungsgemäß nicht dauerhaft überstehen dürfen entfernt werden. Durch Beschädigungen scharfkantige Frontlippen oder Frontspoiler müssen rund- oder abgeschliffen werden.

9. Akkuwechsel und Reparaturen

Jeder Fahrer setzt ein eigenes Fahrzeug einsetzen oder es kann je nach Rennformat ein Fahrzeug gemeinsam genutzt werden. T-Cars sind nicht erlaubt. Reparaturen, auch umfangreichere, sind jederzeit gestattet, diese haben jedoch im Fahrerlager zu erfolgen. Beschädigte Karosserien müssen repariert oder ausgetauscht werden. Auch der Akkuwechsel muss im Fahrerlager erfolgen.

10. Fahrerlager

Das eigentliche Fahrerlager verfügt über 10 Schrauberplätze mit direkter Stromzufuhr, hier gilt das Motto, wer im Vorfeld genannt hat und zuerst da ist kann sich einen Platz aussuchen. Sollte im Vorfeld der Veranstaltung klar sein, dass die Plätze nicht ausreichen werden, so werden weitere Plätze vorbereitet. Nachnennungen am Renntag oder unerwartete Teilnehmer, die natürlich trotzdem herzlich willkommen sind, können die Ausweichplätze an den Tischen benutzen, wenn die Schrauberplätze vollständig belegt sind. Es besteht aber kein Anspruch auf einen Schrauberplatz. Es sind entsprechende Unterlagen, welche zur Verfügung gestellt werden, für die Tische zu nutzen. Gegebenenfalls ist es sinnvoll eine Mehrfachsteckdose mitzubringen.

11. Essen und Trinken

Da der Unterhalt der Strecke und des betreibenden Vereins auch durch den Verkauf der Getränke und des Essens bestritten wird, bitten wir davon abzusehen, Getränke und Essen mitzubringen.

12. Begleitung

Jegliche Begleitung der Fahrer ist uns herzlich willkommen. Wir verfügen über einen Kicker und andere Unterhaltungsmöglichkeiten. Sofern der Rennablauf nicht deutlich beeinträchtigt wird, können diese benutzt werden. Die Verantwortung für ein entsprechendes Verhalten liegt beim Fahrer.

13. Zuschauer

Zuschauer sind stets willkommen.

14. Allgemeines Verhalten

Der Platz im Fahrerlager muss in einem einwandfreien Zustand verlassen werden. Ein Mülleimer steht in der Küche zur Verfügung. Größerer, insbesondere sperriger, Müll muss wieder mitgenommen werden und selber entsorgt werden. Dies gilt auch für Gefahrstoffe.

Dem Veranstalter wird ausdrücklich erlaubt, dass Fotos und Videos von teilnehmenden Personen und Modellfahrzeugen veröffentlicht werden. Alle Rechte an diesen Fotos und Videos hält der Veranstalter.

Den Anweisungen der Aufsichtsorgane (Veranstalter, Ausrichter, Rennleitung, verantwortliche Mitglieder) ist Folge zu leisten. Jeder Fahrer ist verpflichtet, Rücksicht auf die anderen Fahrer zu nehmen. Um einen gepflegten, höflichen Umgangston wird gebeten, Geschreie, Meckern, Beleidigungen sind unpassend. Verstöße gegen diese Ordnung werden mit Abmahnung, bei Wiederholung mit dem Verweis aus dem Clubheim, geahndet.

15. Sportliches Verhalten

Alle Teilnehmer sind verpflichtet, sich sportlich und fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Teilnehmer. Fair geht vor.

16. Haftung

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an dem Wettbewerb teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder ihrem Modellfahrzeug verursachten Schäden. Der Teilnehmer verzichtet mit Abgabe seiner Nennung auf Schadenersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und Ausrichter. Die Teilnehmer haben selbst für ausreichenden Versicherungsschutz zu sorgen, z.B. durch Mitgliedschaft im DMC (Deutschen Minicar Club). Mit Abgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer diesen Haftungsausschluss an.

Rennformate

Clubrennen

1. Allgemein

Es wird ein Rennen im Einzelfahrermodus ausgetragen, das heißt, jeder Fahrer fährt für sich. Eine maximale Teilnehmerzahl gibt es nicht. Es werden bei einem großen Teilnehmerfeld entsprechend mehrere Gruppen gebildet und ggfls. die Fahrzeiten und Durchläufe angepasst. Hierbei ist auf die Chancengleichheit und Ausgeglichenheit aller Gruppen acht zugeben. Jeder Fahrer kann in mehreren Rennklassen fahren, jede Rennklasse muss aber mindestens 2 Fahrer haben um gewertet zu werden. Ab 3 Fahrern wird eine einzelne Gruppe gebildet, ansonsten wird die Rennklasse mit der passendsten Rennklasse zusammengelegt. Die zeitliche Abfolge der Rennläufe soll bei Fahrzeugwechseln aufgrund der Rennklassen möglichst nicht behindert werden, wenn möglich soll aber Rücksicht auf die entsprechend Fahrer genommen werden (Gruppeneinteilung, etc.). Sollten die genannten Rennklassen zusammengelegt werden, so muss sich der Fahrer für eine Klasse entscheiden. Es kann in zwei Ausführungsarten gefahren werden, zum einen als Heart-of-America und zum anderen als VG-Rennen, der Modus wird bei der Fahrerbesprechung festgelegt.

2. Freies Training

Bei jeder Rennveranstaltung gibt es die Möglichkeit zum freien Training. Ist das Teilnehmerfeld größer als 20 Fahrer wird das freie Training organisiert.

3. Qualifikation / Vorläufe

In einer Gruppe fahren möglichst nur 8 Fahrzeuge. Es gibt mindestens zwei Vorläufe (je 5 Minuten) mit Einzelstart. Die Startaufstellung der Qualifikationsläufe resultiert aus dem Ergebnis des freien Trainings oder einer sinnvollen Einteilung der Rennleitung. Für die Finaleinteilung wird nur der beste Qualifikationslauf jedes Fahrers herangezogen.

4. Finalläufe

4.1 Heart-of-America

Die Einteilung in die Finalläufe A,B,C,D usw. erfolgt anhand der Vorlaufangliste. In einer Gruppe fahren möglichst nicht mehr als 10 Fahrzeuge. Die Rennleitung entscheidet, ob die Finalgruppen gleichmäßig mit Fahrern gefüllt werden. Bei 3-mal gefahrenen A-Finale zählen die beiden besten Läufe und werden addiert. Bei ein bis zweimal gefahrenen A-Finale zählt der Punktbeste Lauf. Ab dem B-Finale werden die Finalläufe maximal zweimal gefahren und der Punktbeste Lauf wird gewertet. Die Finallaufzeit beträgt je Lauf 7 Minuten. Es erfolgt ein Gruppenstart.

4.2 VG-Rennen

Die Einteilung der Finalläufe erfolgt anhand der Vorlaufangliste. In einer Gruppe fahren möglichst nicht mehr als 10 Fahrzeuge. Die Rennleitung entscheidet, ob die Finalgruppen gleichmäßig mit Fahrern gefüllt werden. Die ersten 3 Fahrer der Vorlaufangliste sind direktqualifiziert fürs Finale. Bei mehr als insgesamt 10 Fahrern werden Halbfinale und wenn notwendig auch Viertelfinale gefahren. Die Einteilung in das jeweilige Halbfinale A oder B erfolgt anhand der Vorlaufangliste absteigend und abwechselnd in A und B. Die Einteilung zu andere Finalläufe erfolgen analog dazu. Die drei Ersten sowie der zeitschnellste Vierte der Halbfinale steigen ins Finale auf. Aus untergeordneten Finalläufen (z.B. Viertelfinale) steigen zwei Ersten und die zwei Zeitschnellsten ins Halbfinale auf, usw.

Jedes Finale wird nur einmal gefahren. Auf Wunsch erhalten die Direktqualifizierten eine 3-minütigen Trainingsmöglichkeit vor dem letzten Halbfinale. Die Finallaufzeit beträgt je Lauf 7 Minuten. Es erfolgt ein Gruppenstart.

5. Auswertung

Die Auswertung erfolgt nach einem Punktesystem (z.B. DMC Heart of America oder DMC VG). Es finden nur Klassenwertungen statt. Eine Gesamtwertung entfällt aufgrund der großen Unterschiede der Rennklassen.

6. Vorläufiger Zeitplan

Der Zeitplan im Modus Heart-of-America sieht erfahrungsgemäß (z.B. eine Rennklasse mit zwei Gruppen) wie folgt aus, Verschiebungen sind jedoch wahrscheinlich:

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

11.30 Uhr Ende Training mit Zeitnahme

11:35 Uhr Fahrerbesprechung

11:45 Uhr 1. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

11:55 Uhr 1. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

12:00 Uhr Mittagspause

13:00 Uhr 2. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

13:10 Uhr 2. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

13:20 Uhr 3. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

13:30 Uhr 3. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

13:40 Uhr Erstellung Vorlaufrangliste und Einteilung Halbfinale

13:50 Uhr 1. Halbfinale A (7 Minuten)

14:00 Uhr 1. Halbfinale B (7 Minuten)

14:10 Uhr 2. Halbfinale A (7 Minuten)

14:00 Uhr 2. Halbfinale B (7 Minuten)

14:15 Uhr Finaleinteilung

14:20 Uhr 1. Finallauf (7 Minuten)

14:30 Uhr 2. Finallauf (7 Minuten)

14:40 Uhr 3. Finallauf (7 Minuten)

15.00 Uhr Siegerehrung

Der Zeitplan im Modus DMC VG sieht erfahrungsgemäß (z.B. eine Rennklasse mit zwei Gruppen) wie folgt aus, Verschiebungen sind jedoch wahrscheinlich:

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

11.30 Uhr Ende Training mit Zeitnahme

11:35 Uhr Fahrerbesprechung

11:45 Uhr 1. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

11:55 Uhr 1. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

12:00 Uhr Mittagspause

13:00 Uhr 2. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

13:10 Uhr 2. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

13:20 Uhr 3. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

13:30 Uhr 3. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

13:40 Uhr 4. Qualifikationslauf Gruppe 1 (5 Minuten)

13:50 Uhr 4. Qualifikationslauf Gruppe 2 (5 Minuten)

14:00 Uhr Erstellung Vorlaufangliste und Einteilung Halbfinale

14:10 Uhr Halbfinale A (7 Minuten)

14:20 Uhr Halbfinale B (7 Minuten)

14:30 Uhr Finaleinteilung

14:40 Uhr Finallauf (7 Minuten)

15.00 Uhr Siegerehrung

3h-Team-Rennen

1. Allgemein

Es wird in einem Team von maximal 3 Fahrern ein Rennen über 3 Stunden ausgetragen, wobei jeder Fahrer abwechselnd fährt. Maximal 12 Teams mit mindestens 2 Fahrern können teilnehmen. Ein Einzelfahrer wird nach Vorgabe der Rennleitung einem Team zugeordnet. Hierbei ist auf die Chancengleichheit aller Teams acht zugeben.

2. Austragungsmodus

Es werden die gefahrenen Runden in den 3 Stunden des Rennens gezählt. Das Team mit den meisten Runden hat gewonnen. Es gibt eine Gesamt- und eine Klassenwertung.

3. Fahrerwechsel

Fahrerwechsel sind nur erlaubt wenn das Fahrzeug in der Boxengasse ist. Der Fahrer verlässt die Fahrerposition und nimmt sein eigenes Fahrzeug von der Rennstrecke, erst in Anschluss darf der zweite Fahrer das Fahrzeug in die Boxengasse einstellen und die Fahrerposition einnehmen. Fahrerwechsel sind zu jedem Zeitpunkt gestattet. Das Rennen wird stets von der Boxengasse wieder aufgenommen. Es muss mindestens ein Fahrerwechsel durchgeführt werden und ein Fahrer darf maximal 70% der Zeit fahren.

4. Vorläufiger Zeitplan

Der Zeitplan sieht erfahrungsgemäß wie folgt aus, Verschiebungen sind jedoch möglich:

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

12.00 Uhr Ende Training mit Zeitnahme und Mittagspause

12.45 Uhr Fahrerbesprechung

12.55 Uhr Startaufstellung (Gelost oder nach zufälligen Kriterien)

13.00 Uhr Start des 3h-Rennens

16.00 Uhr Zieleinlauf

16.30 Uhr Siegerehrung

Oval-Rennen (Einzelfahrermodus oder Teamfahrermodus)

1. Allgemein

Es wird beim Oval-Rennen nach Runden gefahren. Je nach Modus fährt jeder Fahrer für sich oder im Team.

2. Austragungsmodus

a) Einzelmodus

Der Fahrer der zuerst die vorgegebene Anzahl der Runden absolviert hat, hat gewonnen. Je nachdem wie viele Runde zu absolvieren sind, wird ein Akkuwechsel vorgeschrieben, bzw. notwendig.

Der Akkuwechsel hat im Fahrerlager zu erfolgen. Mit dem Herausnehmen des Fahrzeuges zum Akkuwechsel beginnt die „Akkuwechselzeit“ von mindestens 90 Sekunden. Erst danach darf das Fahrzeug wieder eingesetzt und das Rennen wieder aufgenommen werden. Die „Akkuwechselzeit“ wird anhand der Rundenzeit von mindesten 90 Sekunden von der Rennleitung kontrolliert.

b) Teammodus

Es wird in einem Team von maximal 3 Fahrern ein Rennen über z.B. 500 Runden ausgetragen, wobei jeder Fahrer abwechselnd fährt. Maximal 12 Teams mit mindestens 2 Fahrern können teilnehmen. Ein Einzelfahrer wird nach Vorgabe der Rennleitung einem Team zugeordnet. Hierbei wird auf die Chancengleichheit aller Teams achtgegeben. Fahrerwechsel sind nur erlaubt wenn das Fahrzeug in der Boxengasse ist. Der Fahrer verlässt die Fahrerposition und nimmt sein eigenes Fahrzeug von der Rennstrecke, erst in Anschluss darf der nächste Fahrer das Fahrzeug in die Boxengasse einstellen und die Fahrerposition einnehmen. Fahrerwechsel sind zu jedem Zeitpunkt gestattet. Das Rennen wird stets von der Boxengasse wieder aufgenommen. Der Akkuwechsel hat im Fahrerlager zu erfolgen. Es muss mindestens ein Fahrerwechsel durchgeführt werden und ein Fahrer darf maximal 70% der Zeit fahren.

3. Racetrack

Als Strecke wird ein Oval, bzw. Rechteck gelegt, die Strecke sollte möglichst breit sein. Es ist eine entsprechende Boxengasse vorhanden.

4. Vorläufiger Zeitplan

Der Zeitplan sieht erfahrungsgemäß wie folgt aus, Verschiebungen sind jedoch möglich:

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

12.00 Uhr Ende Training mit Zeitnahme und Mittagspause

12.45 Uhr Fahrerbesprechung

12.55 Uhr Startaufstellung (Gelost oder nach zufälligen Kriterien)

13.00 Uhr Start des 500-Runden-Rennens

Im Anschluss Zieleinlauf und Siegerehrung

Gleichmäßigkeitsprüfung

1. Allgemein

Bei der Gleichmäßigkeitsprüfung steht der konstante Fahrstil und nicht die reine Geschwindigkeit im Vordergrund. Hier hat jeder Fahrer eine Chance zu gewinnen.

2. Austragungsmodus

Es gibt grundsätzlich zwei Phasen:

Die Gleichmäßigkeitsprüfung und das Abschlussrennen.

Es werden 3 (kann je nach Anzahl der Teilnehmer variieren) Turns gefahren. Ein Turn besteht aus 4 Zeitabschnitten, welche wiederum aus 3 zusammenhängenden Runden bestehen. Es gibt die folgenden Aufgaben in den Zeitabschnitten zu erfüllen.

- 1) Abschnitt: Zeit setzen (3 Runden fahren)
- 2) Abschnitt: Zeit bestätigen (3 Runden fahren und die selbe Zeit aus Abschnitt 1 zu fahren)
- 3) Abschnitt: Zeit bestätigen (3 Runden fahren und die selbe die Zeit aus Abschnitt 1 zu fahren)
- 4) Abschnitt: Max Zeit unterbieten (z.B. für 3 Runden 40 Sekunden Standard, 35 Sekunden Expert und Gruppe C)

Zu Beginn der Gleichmäßigkeitsprüfung gibt es ein Starfenster von 10 Minuten in dem alle Fahrer starten müssen. Jeder Fahrer entscheidet für sich wann er in diesem Fenster startet.

3. Pause, Akkuwechsel und Reparaturen

Jeder Fahrer muss ein eigenes Fahrzeug einsetzen. T-Cars sind nicht erlaubt. Reparaturen, auch umfangreichere, sind jederzeit gestattet, diese haben jedoch im Fahrerlager zu erfolgen. Beschädigte Karosserien müssen repariert oder ausgetauscht werden. Auch der Akkuwechsel muss im Fahrerlager erfolgen. Zwischen den einzelnen Turns muss eine Pause von 3 Minuten eingehalten werden. Der nächste Turn muss nach 4 Minuten (Restart-Zeit) wieder begonnen werden. Es gibt keine Auszeit für Reparaturen.

4. Abschlussrennen

Nach der Absolvierung der Turns steht ein Abschlussrennen von 7 Minuten mit 3 Durchgängen bei 1 Streicherergebnis an. Die Startaufstellung ergibt sich aus den Zeiten des 3. Abschnittes des ersten Turns. Bei mehr als 10 Fahrern werden Halbfinale gefahren.

5. Punktwertung

Es wird in den jeweiligen Klassen gewertet. Es gilt die negative Punktwertung mit folgendem Punkteschema:

- 1) Abweichung von der gesetzten Zeit im 1. Abschnitt: je 1/100 Sekunde ein Strafpunkt
- 2) Überschreitung der Max-Zeit: je 1/100 Sekunde ein Strafpunkt
- 3) Abschlussrennen: Die Platzierungen jeweils mal 500 Strafpunkte, der jeweilige Gewinner erhält keine Strafpunkte.

Eine Unterschreitung der Pausenzeit führt zu Strafpunkten, eine Überschreitung der Restart-Zeit ebenfalls: je 1/100 Sekunde ein Strafpunkt

Sieger ist der Fahrer mit den wenigsten Strafpunkten aus der Gleichmäßigkeitprüfung und dem Abschlussrennen.

6. Vorläufiger Zeitplan

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

12.00 Uhr Ende Training mit Zeitnahme und Mittagspause

13.00 Uhr Fahrerbesprechung

13.15 Uhr Startaufstellung

13.20 Uhr Startfenster Gleichmäßigkeitsprüfung wird geöffnet

13.30 Uhr Startfenster Gleichmäßigkeitsprüfung wird geschlossen; Alle Fahrer müssen gestartet sein.

15.00 Uhr Gleichmäßigkeitsprüfung wird geschlossen

15.15 Uhr Start Abschlussrennen

16.00 Uhr Ende Abschlussrennen

16.30 Uhr Siegerehrung

Green-Race

1. Allgemein

Bei diesem Rennformat steht die energetische Effizienz und nicht die reine Geschwindigkeit im Vordergrund. Hier hat jeder Fahrer eine Chance zu gewinnen.

2. Austragungsmodus

Jeder Fahrer setzt ein Fahrzeug seiner Wahl ein, eine direkte Rennklasseneinteilung findet nicht statt. Jeder Fahrer muss mit nur einem Akkusatz solange fahren wie es geht. Sobald das Fahrzeug nicht mehr selbständig weiterfährt, ist das Rennen für den Fahrer beendet und er muss das Fahrzeug rausnehmen.

Es wird nach vollständig gefahrenen Runden gewertet. Der Fahrer mit den meisten Runden gewinnt. Sollte die gleiche Rundenanzahl absolviert worden sein, so wird nach der kürzeren Gesamtzeit der letzten vollendeten Runden gewertet. Danach nach Gewicht des Fahrzeuges, das schwerere gewinnt.

3. Rennklasse und Technische Abnahme

Zu Beginn des Rennens werden die Gewichte der Fahrzeuge notiert, es dürfen 175g nicht unterschritten werden. Es muss mit Karosserie gefahren werden, der Rest (Motor, Felgen, etc.) ist freigestellt.

4. Vorläufiger Zeitplan

Da dies Rennformat eher ein Lückenfüller für andere Rennformate ist, wird es mit den anderen Rennformaten kombiniert. Und es gibt keinen eigenständigen Zeitplan.

Top-Speed

1. Allgemein

Bei diesem Rennformat steht die reine Geschwindigkeit im Vordergrund. Es wird mit Klasseneinteilung gefahren.

2. Austragungsmodus

Jeder Fahrer erhält die Möglichkeit in 10 aufeinanderfolgenden Runden (Turn) alleine auf der Rennstrecke eine möglichst schnelle Rundenzeit zu erreichen. Der Fahrer mit der schnellsten Rundenzeit gewinnt.

Jeder Fahrer hat mindestens 3 Turns Zeit die schnellste Runde zu fahren. Da es in der Zwischenzeit bei vielen Fahrern zu längeren Wartezeiten führen kann, ist dabei zu bedenken.

3. Vorläufiger Zeitplan

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

12.00 Uhr Ende Training mit Zeitnahme und Mittagspause

13.00 Uhr Fahrerbesprechung

13.15 Uhr Start für den ersten Fahrer

16.00 Uhr Ende

16.30 Uhr Siegerehrung

Fuchsjaagd

1. Allgemein

Die Fuchsjagd läuft ähnlich ab, wie man sie aus anderen Bereichen her kennt. Dieses Rennformat ist nicht ganz ernst gemeint, dennoch sehr unterhaltsam. Es kann nur jeweils eine Rennklasse zusammen starten.

2. Austragungsmodus

Jeder Fahrer ist einmal der Fuchs und erhält 30 Sekunden Vorsprung, mindestens jedoch 2 Runden, in einem 5 Minuten-Rennen. Die Meute darf erst im Anschluss starten. Sobald der Fuchs von einem Fahrer Zeitnahme-technisch eingeholt/überholt wurde, hat der Fuchs verloren. Das Rennen wird jedoch noch zu Ende gefahren. Gewonnen hat der Fuchs der nicht oder von den wenigsten eingeholt wurde und/oder die meisten Runden oder die kleinste Überzeit hat. Es finden nur Klassenwertungen statt.

Der Fuchs darf nicht mit Absicht oder fahrlässig am Weiterfahren gehindert werden. Er darf nicht angestoßen oder berührt werden. Wenn Fahrer dies provozieren oder es dennoch versuchen, werden alle Fahrzeuge der Meute für 20 Sekunden angehalten. Maßgeblich hierbei ist der Rennleiter.

3. Vorläufiger Zeitplan

10.00 Uhr Einlass ins Fahrerlager

10.15 Uhr Beginn Training mit Zeitnahme

12.00 Uhr Ende Training mit Zeitnahme und Mittagspause

13.00 Uhr Fahrerbesprechung

13.15 Uhr Start für den ersten Fuchs

16.00 Uhr Ende

16.30 Uhr Siegerehrung

HM-CUPRENNEN

1. Allgemein

In diesem Rennformat ist die Rennklasse beschränkt auf das HM-Chassis.

2. Austragungsmodus

Der Ablauf ist identisch mit dem Rennformat Clubrennen. Näheres siehe dort.

3. Rennklasse und Technische Abnahme

Es ist nur das HM-Chassis erlaubt, wobei die zwei Untergruppen Standard und Expert noch unterschieden werden. Die Klasseneinteilung gilt entsprechend den Klassen 2WD-Standard und 2WD-Expert in Bezug auf HM-Chassis.

Rennklassen:

Folgende Rennklassen können angeboten werden:

- 2WD Standard
- 2WD Expert
- Brushless

Sollte Bedarf an anderen Klassen bestehen, so entscheidet die Rennleitung über die Bestimmungen der jeweiligen Klasse.

2WD Standard

1. Chassis und Elektronik

Nur Kyosho Mini-Z MR-01, MR-015, MR-02, MR-03 (Sports) sind erlaubt. 27MHz und 2,4GHz sind zugelassen. Änderungen der Originalplatine und deren Bauteile sind grundsätzlich untersagt. Ausnahme ist das Verlöten der Spannungsversorgung und der Motorkabel zur Platine. Keine weiteren Leistungssteigerungen sind erlaubt.

2. Motor

In dieser Klasse kommt der PN 70T Motor oder der original Kyosho Standard-Motor zum Einsatz. Die Motoren dürfen in keiner Weise bearbeitet oder verändert werden. Die Motorberitzelung (6-9 Zähne) ist in der Wahl freigestellt.

3. Tuningteile

Felgen bis max. 21,5mm Durchmesser und 8,5mm Breite (vorn) sowie 11mm Breite (hinten). Reifen sind nur als Gummimischungen mit und ohne Profil zugelassen. Moosgummimischungen, reine Silikonreifen sowie V-Pattern sind untersagt. Reifen und Felgen der Gruppe-C-Fahrzeuge und F1-Fahrzeuge sind untersagt. Die Reifen dürfen nur mechanisch gereinigt werden. Haftmittel und Reinigungsmittel sind verboten. Es ist erlaubt Kugellager einzusetzen und die H-Bar zu ersetzen. Als Tuningteile sind erlaubt, der Motorhalter von R246 (Art.NR R246-1201) für MR-02MM und MR-03MM und R246-1310 – Lenkhebel für den MR03 Radsturz 0. Was nicht erlaubt ist, ist verboten.

4. Karosserie

Es sind ausschließlich käufliche Karosserien, wie zum Beispiel die originalen KYOSHO und „Route 246“ Mini-Z Tourenwagen- und GT-Karosserien, für einen Radstand von 86mm-98mm zugelassen. Zusätzlich gelten die Bestimmungen unter Punkt „8. Karosserien“.

5. Gewicht

Das Mindestgewicht für das rennfertige Fahrzeug beträgt 175g incl. Akkus

2WD-Expert

1. Chassis und Elektronik

Nur Fahrzeuge im Maßstab 1/24. LiPos oder LiFes mit vergleichbarer Stromstärke sind nicht zugelassen.

2. Motor

Alle kommerziell in Serie gefertigten Motoren. Motorberitzelung und Hauptzahnrad sind in der Wahl freigestellt.

3. Tuningteile

Alle kommerziell in Serie gefertigten Tuningteile sind erlaubt. Haftmittel sind verboten! Die Reifen dürfen mechanisch gereinigt werden.

4. Karosserie

Es sind ausschließlich käufliche Tourenwagen- und GT-Karosserien Karosserien, wie zum Beispiel die originale KYOSHO und „Route 246“ Mini-Z-Karosserien für Radstand 86mm-102mm erlaubt. Zusätzlich

gelten die Bestimmungen unter Punkt „8. Karosserien“. Andere Karosserien nur auf Entscheidung der Rennleitung.

5. Gewicht

Das Mindestgewicht für das rennfertige Fahrzeug beträgt 170g incl. Akkus.

Brushless

1. Chassis und Elektronik

Nur Kyosho Mini-Z MR-03 VE. Änderungen der Originalplatine und deren Bauteile sind grundsätzlich untersagt. Ausnahmen sind in- bzw. externe Turbos, sowie das Verlöten der Spannungsversorgung und der Motorkabel zur Platine. Es sind keine externen Leistungssteigerungen erlaubt. LiPos oder LiFes mit vergleichbarer Stromstärke sind zugelassen.

2. Motor

Alle kommerziell in Serie gefertigten Brushless-Motoren für Kyosho Mini-Z. Zuleitungen, Motorberitzelung und Hauptzahnrad sind in der Wahl freigestellt.

3. Tuningteile

Alle kommerziell in Serie gefertigten Tuningteile für Kyosho Mini-Z sind erlaubt. Felgen bis max. 21,5mm Durchmesser und 8,5mm Breite (vorn) sowie 11mm Breite (hinten). Reifen sind nur als Gummimischungen mit und ohne Profil zugelassen. Moosgummimischungen, reine Silikonreifen sowie V-Pattern sind untersagt. Reifen und Felgen der F1-Fahrzeuge sind untersagt. Haftmittel sind verboten! Die Reifen dürfen mechanisch gereinigt werden.

4. Karosserie

Es sind ausschließlich käufliche Karosserien, wie zum Beispiel die originalen KYOSHO und „Route 246“ Mini-Z Tourenwagen- und GT-Karosserien, für einen Radstand von 86mm-98mm erlaubt. Zusätzlich gelten die Bestimmungen unter Punkt „8. Karosserien“.

5. Gewicht

Das Mindestgewicht für das rennfertige Fahrzeug beträgt 160g incl. Akkus.

