

# Reglement NORDOSTCUP 2014 (Production 1/24)

## **Vorwort**

Der NORDOSTCUP ist eine privat veranstaltete Slotracing-Rennserie für Flexicars (Production 1/24) gemäß folgendem Reglement. Der NORDOSTCUP wird in mehreren offen ausgeschriebenen Rennläufen ausgetragen. Dabei soll der Spaß im Vordergrund stehen und die Kosten überschaubar sein. Aus diesem Grund gibt es geringe Abweichungen zu den internationalen Reglements der ISRA und des EuroCup.

## **1. Generelle Bestimmungen**

Über das Verhalten der Fahrer, Regelungen bezüglich der Einsetzer sowie etwaiger Proteste hat die Rennleitung bzw. der Bahnbetreiber vor Start der Qualifikation die Teilnehmer mündlich einzuweisen. Mögliche diesbezügliche Unklarheiten sind während dieser Fahrerbesprechungen auszuräumen.

## **Wertung**

Alle Teilnehmer dieser Rennserie kommen in die Wertung. Eine Disqualifikation zählt als Teilnahme, es werden aber 0 Punkte vergeben.

Die Punktevergabe erfolgt gemäß nachstehender Tabelle.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
50	47	45	43	41	39	37	35	33	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21

21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.
20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Alle weiteren Platzierten erhalten jeweils einen Punkt.

Es wird ein Bonuspunkt für die beste Qualifikation vergeben.

Für die Jahresgesamtwertung werden 3 der veranstalteten Rennen gewertet.

Dabei zählen die besten 3 Ergebnisse jedes Fahrers.

Sollten am Saisonende mehrere Fahrer Punktegleichstand haben, entscheidet die beste Platzierung in den einzelnen, gewerteten Rennen. Sollte auch hier Gleichstand sein, entscheidet als nächstes die beste Platzierung in den einzelnen, gewerteten Qualifikationen.

Mindestens die sechs Bestplatzierten der Gesamtwertung erhalten Preise. Für die einzelnen Läufe sind keine Preise vorgesehen.

## **Startgeld**

Für jeden Rennlauf wird ein Startgeld von 7,00 € pro Teilnehmer erhoben. Dieses wird zu gleichen Teilen an den Bahnbetreiber für seine Aufwendungen und den Veranstalter für Preise und Pokale für die Gesamtwertung der Rennserie verwendet.

Das Startgeld wird bei Fahrzeugabnahme bezahlt. Ein Anspruch auf Rückzahlung besteht nicht.

## ***Technische Fahrzeugabnahme***

Jedes am Rennen teilnehmende Fahrzeug wird einer technischen Abnahme unterzogen. Entspricht das Fahrzeug dem Reglement, wird das Fahrzeug im Parc Ferme verwahrt. Die Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt des Rennens dem Reglement entsprechen. Nach den jeweiligen Läufen werden die Fahrzeuge im Parc Ferme abgestellt und nach Rennende durch die Rennleitung freigegeben.

Bei Unstimmigkeiten entscheidet die Rennleitung. Die dabei getroffene Entscheidung ist für das Rennen verbindlich.

Die Bahn wird mit einer für die gefahrenen Klassen ausreichenden Haftung versehen. Es ist ausschließlich die Rennleitung berechtigt, die Fahrbahnoberfläche zu verändern oder dieses zu veranlassen.

In den Spurwechselferien sowie im Warmup sind Service und Reparaturen am Fahrzeug nicht erlaubt.

## ***Rundenzähler***

Die angezeigte Rundenzahl ist maßgeblich. Sollte der Rundenzähler einer Spur defekt sein, wird der Rundendurchschnitt von allen korrekt gezählten Spuren, die vom betroffenen Fahrer zurückgelegt wurden, für die defekte Spur zuerkannt.

## ***Unterbrechung des Rennens***

Ein Einsetzer oder Fahrer kann durch den Ruf „Track“, „Stopp“ oder „Terror“ die Unterbrechung des Rennens fordern. Dies gilt jedoch nur, wenn ein Fahrzeug nicht für den Einsetzer erreichbar ist oder ein Bahndefekt vorliegt. War der „Track“-Ruf unberechtigt wird durch die Rennleitung eine Verwarnung ausgesprochen. Im Wiederholungsfall ist mit Disziplinarmaßnahmen zu rechnen.

## ***Qualifikation***

Die Qualifikation wird auf einer von der Rennleitung bestimmten Spur ausgetragen.

Diese wird nach dem Training bekannt gegeben.

Die Einfahrzeit bei der Qualifikation wird vom Veranstalter festgelegt. Sie beträgt maximal 30 Sekunden.

Gefahren wird je Fahrer eine Minute. Gewertet werden die gefahrenen Runden und Teilstücke jedes Fahrers.

## ***Finale***

Nach den Ergebnissen aus der Qualifikation erfolgt die Einteilung in die Gruppen. (Der Fahrer mit den meisten Runden, in die erste Gruppe usw.)

Das Rennen beginnt mit der Gruppe mit den wenigsten Runden.

Sollten Gruppen entsprechend der Spurenzahl der Bahn nicht voll besetzt sein, sind das immer die Gruppen mit den wenigsten Runden.

Eine entsprechende Einteilung erfolgt durch die Rennleitung.

Die Fahrzeit wird pro Spur so festgelegt, dass ca. 30 Minuten erreicht werden. Das heißt:

Bei 4 Spuren - 7 min

Bei 5 Spuren - 6 min

Bei 6 Spuren - 5 min

Bei 8 Spuren - 4 min

Die Spurwechselferien beträgt mindestens 1 Minute.



Die Wertung erfolgt gemäß gefahrener Runden und Teilstücke. Bei Gleichstand zählt das Qualifikationsergebnis.

### **Einsetzer**

Bei der Qualifikation ist die Einsetzerreihenfolge entgegen der Startreihenfolge. Der Einsetzerwechsel wird durch die Rennleitung bestimmt. Beim Finale wird die zuerst fahrende Gruppe von der zuletzt startenden Gruppe eingesetzt. Danach setzt immer die gefahrene Gruppe die als nächstes fahrende Gruppe ein.

### **Disziplinarstrafen**

Nach einer Verwarnung wegen unsportlichem Verhalten gilt im Wiederholungsfall ein Abzug von 10 Runden.

Bei Unterschreitung der Bodenfreiheit (gilt zu jedem Zeitpunkt des Rennens) erfolgt ein Rundenabzug von 5 % vom besten gewerteten Gesamtergebnis (Rundenanzahl des am Rennende auf Platz eins befindlichen Fahrers). Das Fahrzeug wird sofort von der Bahn genommen. Nach Neustart des Rennens hat der Fahrer die Möglichkeit, die Bodenfreiheit des Fahrzeuges entsprechend Reglement herzustellen und kann dann sein Rennen fortsetzen.

Bei folgenden Verstößen wird die Rennleitung eine Disqualifikation vornehmen:

- Bei grob unsportlichem Verhalten
- Wechsel von Karosserie oder Chassis nach Abnahme
- eklatante Verstöße gegen das technische Reglement nach Abnahme

### **Protest**

Proteste sind gegen Hinterlegung von 15 € bis zur Siegerehrung an die Rennleitung zu richten. Diese hat über den Protest zu befinden. War der Protest berechtigt, erhält der Protestierende den Betrag zurück. Wird der Protest abgewiesen, geht der Betrag an den Veranstalter.

## **2. Allgemeine technische Bestimmungen**

Unabhängig von den technischen Vorgaben der einzelnen Klassen gelten folgende Bestimmungen.

### **Karosserie**

Es sind nur Karosserien aus jeweiligen Listen der einzelnen Fahrzeugklassen zugelassen.

Die Karosserien dürfen nicht modifiziert werden (Versteifungen innen erlaubt).

Übliche Karosseriebefestigungen können außerhalb der jeweiligen Maximalbreite des Fahrzeuges liegen.

Alle Karosserien müssen mit mindestens 2 Stück gut sichtbaren Startnummern versehen sein.

Die gesamte Karosserie muss deckend lackiert sein.

Die Fahrzeugscheiben müssen durchsichtig bleiben.

Ein maßstabsgetreuer dreidimensionaler mehrfarbiger Fahrereinsatz muss vorhanden sein.

Die Karosserie muss alle Teile des Fahrzeuges abdecken. Kein Teil des Chassis oder des Motors darf von oben betrachtet (auch durch die Fensterscheiben) sichtbar sein.

Die Vorder- und Hinterräder müssen von der Seite vollständig sichtbar sein.

## **Chassis**

Es darf nur das zur Abnahme gekennzeichnete Chassis verwendet werden. Ein Wechsel ist nicht zugelassen.

Das Fahrzeug darf nur einen Leitkiel haben.

Vorderräder müssen drehbar gelagert sein und müssen in einem Winkel von 90° (+ -10°) zur Fahrbahn stehen.

Alle Reifen müssen aus schwarzem Gummi sein.

## **Abmessungen**

Die Maßangaben für Höhen und Bodenfreiheit beziehen sich immer auf die Oberseite einer Messplatte.

Maßgeblich sind die Messmittel der Rennleitung.

## **Regler**

Erlaubt sind nur Regler ohne zusätzliche Stromversorgung, stromspeichernde Bauteile oder Schaltungen.

# **3. Technische Bestimmungen für die Klasse Production 1/24**

## **Abmessungen**

Abstand Leitkielrehpunkt zur Hinterachsmittle	original
Fahrzeuggesamtbreite	max. 83 mm
Vorderraddurchmesser	min. 12,7 mm
Radbreite	frei
Bodenfreiheit zur Abnahme	min. 0,8 mm
Bodenfreiheit im Rennen	min. 0,5 mm

Sollten Bahnbetreiber zum Schutz der Bahn eine höhere Bodenfreiheit wünschen, wird dies in der Ausschreibung vor dem jeweiligen Rennlauf bekannt gegeben.

Achsdurchmesser hinten	min. 2,38 mm (3/32")
Karosseriehöhe an der Oberkante Heckspoiler	max. 40 mm

Alle Maße werden gemessen mit dem Auto auf der Messplatte.

## **Motoren/ Getriebe**

Zugelassen sind nur folgende Motortypen:

- **Parma S16D Motor, Bestellnr. 502**
- **Parma S16D Rotor Motor, Bestellnr. 499**
- **Parma 16D Motor**

Erlaubt sind nur die in den Motoren befindlichen Originalanker sowie die Nachrüstanker mit der Bestellnr. 502-AU (= high timed) und 502-TU (= high timed und Kollektor werksseitig abgedreht).

- **ProSlot SpeedFx S16D Motor, Bestellnr. PS-2001 (Standard-Motor)** Erlaubt ist nur der im Motor

befindliche Originalanker sowie der Ersatzanker mit der Bestellnr. PS-2007.

- **ProSlot SpeedFx S16D Motor, Bestellnr. PS-2101 (Blueprinted-Motor)** Dieser Motor ist mit dem vorgenannten Motor (PS-2001) baugleich, es sind lediglich bereits werksseitig ein Teil der Arbeiten/Maßnahmen durchgeführt, die ohnehin erlaubt sind.

Außer folgenden, explizit aufgeführten Änderungen sind jegliche anderen Maßnahmen an den Motoren unzulässig (Zuwerhandlungen führen zur Disqualifikation!):

- Freie Kohlenwahl, Anbringen von Shuntkabeln erlaubt.
- Die Kohlefedern sowie dazu passende Hütchen („spring posts“) sind freigestellt.
- Die Beschläge (Kohleführungsschächte) müssen die Originalen sein, sie dürfen zwar ausgerichtet und fixiert, aber nicht ausgetauscht werden.
- Ausrichtung und Verklebung der Magnete sind erlaubt. Die Magnete dürfen jedoch nicht durch Hinterfütterung oder besonders dicken Kleberauftrag usw. näher an den Anker gesetzt werden, als werksseitig vorgesehen; Mindestdurchmesser Kern: 14,2 mm.
- Der Einbau von Kugellagern ist erlaubt (Festkleben oder Anlöten zulässig).
- Der Anker ist in jedweder Hinsicht in seinem werksseitigen Originalzustand zu belassen (auch die Lackierung betreffend). Hiervon unberührt darf der Anker nachgewuchtet, der Kollektor abgedreht sowie die Welle gekürzt werden.
- Das Entfernen eines kleinen Stückes Materials vom Motorgehäuse und oder des Magnets an der Hinterachsseite ist erlaubt.
- Die Abstandshalter am Motorkopf dürfen entfernt werden.

Zähneanzahl sowie Teilung von Ritzel und Spurzahnrad sind freigestellt.

### ***Zugelassene Chassis***

Nur in Großserienproduktion hergestellte Chassis aus gestanztem legiertem Stahlblech (sogenannter „stainless steel“) sind zugelassen. Nur die in der Originalverpackung des Herstellers befindlichen Chassisteile dürfen - auch gemischt - Verwendung finden. Nicht erlaubt sind sämtliche darüber hinaus gehende Tuningteile.

Folgende derartige Chassis sind homologiert:

Parma	Flexi 1-5
Trinity	Spyder
Champion	Astro- , Turboflex
JK Products	Cheetah, Skorpion
RJR	Storm
Mossetti	Titan
ProSlot	PS5000 SpeedFX

Davon unberührt sind folgende Änderungen am Chassis zulässig:

- Langloch an der Motorhalterung kann vergrößert werden.
- Pintubes sind erlaubt in den Originalbohrungen der Klammern.
- Vorderachse darf nur an den Originaldurchführungen am Chassis verlötet werden.
- Trimmgewichte dürfen nur auf der Oberseite der Chassis angebracht werden.
- Zur Verstärkung der Halterung der Hinterachslager darf ein max. 1,6 mm starker Stahldraht als U oder V-Bügel zwischen die Halter eingelötet werden. Die max. Höhe dessen darf die Höhe der Lagerhalterungen nicht überschreiten.

Beispiel:



Stabilisierung durch max. 1,6 mm dicken Stahldraht, U-förmig gebogen (Montage auch umgekehrt, also um 180° gedreht, möglich)

- Zur Motorbefestigung darf zusätzlich ein Winkel von 10 x 10 mm aus max. 1,6 mm starken Stahldraht zwischen Motor und Chassis eingelötet werden.
- Das Anlöten von zwei Kabelösen auf dem Chassis zur Führung der Stromkabel ist erlaubt.
- Es sind nur Gleitlager erlaubt. Diese dürfen in die dafür vorgesehenen Chassisöffnungen angelötet oder eingeklebt werden.
- Der Haltedraht zwischen Mittelteil und Seitenteil(en) darf max. 1,5 mm stark sein

### Zugelassene Karosserien

Es sind ausschließlich folgende Le Mans-, GT1- und GTR-Karosserien der Hersteller JK PRODUCTS und PARMA homologiert:

JK 7104	1/24 McLaren
JK 7106	1/24 Porsche Evo
JK 7107	1/24 Corvette Callaway
JK 7109	4" Callaway C7R
JK 7110	4" Saleen GTS
JK 7113	4" Ferrari Maranello
JK 71130	4" Ferrari Maranello w/ wing
JK 71131	4" Vette C5R
JK 711310	4" Vette C5R w/separate wing
JK 7175	4" Oldsmobile GT
JK 7176	4" Toyota GT 1
JK 7178	4" Porsche GT 1
JK 7180	4" Panoz GTR1 (geschlossen)
JK 7182	4" Audi R8C
JK 7183	4" Mercedes CLR
JK 7184	4" BMW V12 LMR
JK 7185	4" Cadillac LeMans
JK 7186	4" Panoz open cockpit
JK 7187	4" Lola Judd
JK 7191	4" Sintura Judd
JK 7192	4" Audi R8
JK 7193	4" Reynard 2KQ
JK 7194	4" Chrysler LMP
JK 7195	4" Courage C60
JK 7196	4" Panoz LMP
JK 7197	4" Bentley
JK 7198	4" MG-Lola
JK 7199	4" Dome
JK 7200	4" Ascari
JK 72001	4" LM Morgan Aero GT
JK 720010	4" LM Morgan Aero GT w/ wing

JK 7202	4" Lister Storm LMP
JK 7207	4" Bentley 03 LMP
JK 7234	4" Daytona Prototype Doran JE4
JK 71132	4" Pagani Zonda
P 1016	Zonda GT-S
P 1044	Mercedes GT-1 Lemans
P 1045	Porsche GT-1 Lemans
P 1048	Dome GT-1

Die Karossen müssen an der vom Hersteller markierten untersten Kante geschnitten werden.  
Die oben genannten Karosserien sind unlackiert und müssen mit einem Farbton nach eigener Idee deckend lackiert werden. Es kann natürlich auch nach Original-Vorbild lackiert werden.  
Wünschenswert ist, dass der zu jedem Fahrzeug passende Decal-Satz vorbildgetreu aufgeklebt ist.

STAND: 11. November 2013