

Reglement NORDOSTCUP 2026 (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 Gründen der Praktikabilität gibt es Abweichungen zum Reglement der ISRA.

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 15,00 € pro volljährigem- sowie 10,00 € pro minderjährigem 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, Bahnhaftung, Service-/Reparaturzeiten

Jedes am Rennen teilnehmende Fahrzeug wird einer technischen Abnahme unterzogen. Die Rennleitung ist berechtigt, einzelne Teile – inklusive des Motors – zu demontieren und auf ihre Regelkonformität zu überprüfen.

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. Nach Rennende und möglicher nochmaliger Überprüfungen durch die Rennleitung werden die Fahrzeuge 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.

Service und Reparaturen am Fahrzeug sind ausschließlich während der Rennzeit, einschließlich der Rennunterbrechungen durch die Rennleitung (z.B. aufgrund von Track-Calls), erlaubt. In den Spurwechselpausen sowie im Warmup sind Service und Reparaturen am Fahrzeug unzulässig.

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 zunächst 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 ggf. eingeräumte Einfahrzeit bei der Qualifikation wird vom Veranstalter festgelegt.

Gefahren wird je Fahrer eine Minute. Gewertet werden sollen 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 Spurwechsellpause 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

Pro Verstoß gegen die Service-/Reparaturzeiten (siehe Punkt *Technische Fahrzeugabnahme, Bahnhaftung, Service-/Reparaturzeiten* auf Seite 2) erfolgt beim entsprechenden Starter ein Rundenabzug von 4 Prozent des besten Ergebnisses des betreffenden Rennens.

Einfaches unsportliches Verhalten (u.a. wiederholter unberechtigter „Track Call“) kann die Rennleitung mit einem Abzug von bis zu 10 Runden ahnden.

Bei folgenden Verstößen kann die Rennleitung eine Disqualifikation vornehmen:

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

Von der Rennleitung selbst festgestellte Verstöße gegen das Reglement werden ohne weiteres Zutun bearbeitet. Darüber hinaus werden mutmaßliche Verstöße gegen dieses Reglement nach Einlegung eines Protests durch Rennteilnehmer (siehe Punkt *Protest* auf Seite 3) von der Rennleitung nicht öffentlich verhandelt und entschieden. Diese Entscheidung ist spätestens zur Siegerehrung des betreffenden Rennens bekanntzugeben.

Protest

Proteste sind vor Beginn der Siegerehrung gegen Hinterlegung von 15 € 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 homologierte Karossen (s. Pkt. *zugelassene Karossen* auf Seite 6) erlaubt.

Die Karosserien dürfen hinsichtlich ihrer Grundform nicht modifiziert werden (Versteifungen erlaubt).

Übliche Karosseriebefestigungen können außerhalb der jeweiligen Maximalbreite des Fahrzeuges liegen.

Alle Karosserien müssen mit mindestens 2 Stück gut sichtbaren aufgeklebten oder lackierten

Startnummern versehen sein. Die gesamte Karosserie muss deckend lackiert sein. Die Fahrzeugscheiben müssen durchsichtig bleiben.

Ein maßstabsgetreuer dreidimensionaler mehrfarbiger Fahrereinsatz mit zumindest Helm, Armen und Lenkrad muss vorhanden sein. Es ist hierfür ein vollständig dreidimensionales maßstabsgetreues Innenrauminterieur aus Lexan zu verwenden.

Die Karosserie bzw. der Fahrereinsatzes müssen 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.

Vorderräder sind als grafische Nachbildung an die entsprechenden Stellen der Karosserie zu verkleben. Die Farbe der Vorderräder muss schwarz sein.

Chassis, Hinterreifen

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

Das Fahrzeug darf nur einen Leitkiel haben.

Die Hinterräder müssen aus schwarzem Moosgummi sein.

Abmessungen

Die Maßangaben für Höhen, Abstand 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

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

Achsdurchmesser hinten	min. 2,38 mm (3/32")
Maß zwischen Oberseite Hinterachse und Unterkante Chassis	min. 8,6 mm
Karosseriehöhe an der Oberkante Heckspoiler	max. 35mm
untere Kante Heckstoßstange Tourenwagen	max. 12,7 mm über Messbrett
Material untere Kante Karosseriefront	min. 1 mm muss vorhanden sein

Die Heckspoilerhöhe sowie das Abstandsmaß der Heckstoßstange werden auf einer Messplatte mit versenktem Leitkiel/versenkten Rädern gemessen.

Motoren, eCOM, Getriebe, Hinterachse

Zugelassen sind folgende Motoren:

DoSlot Brushless Motor 1105, 4000 KV sowie **DoSlot Brushless Motor 1105, 6000 KV**

Bei den zugelassenen Brushless-Motoren haben Stator und Rotor in jedweder Hinsicht im originalen Herstellerzustand zu verbleiben.

Ausgenommen hiervon darf der Rotor gewuchtet werden. Wuchtsuren am Rotor sind mithin zulässig. Zudem darf die originale Motorwelle gegen eine beliebige Welle aus magnetischem Vollmaterial, die gleichmäßig rund beschaffen sein muss und an jeder Stelle mindestens 2 mm Durchmesser aufweist, ausgetauscht werden. Die Kugellager (maximal 2) dürfen getauscht werden. Materialabtrag an der Kopfseite des Stators (Schraubenlöcher) ist zur besseren Einpassung in das Chassis erlaubt.

Die Lage des Stators im Rotor darf, zum Beispiel durch Einbringen von Distanzscheiben, nicht verändert werden.

Der am eCOM gemessene Widerstandswert hat in einer Spanne von 0,36 bis 0,4 Ohm beim 4000 KV-Motor und 0,16 bis 0,2 Ohm beim 6000 KV-Motor zu liegen.

Nur aufgrund besonderer Umstände können technisch baugleiche Rotoren des Herstellers DoSlot mit anderer Beschriftung zugelassen werden. Hierzu ist vor Beginn der technischen Abnahme eine einzelfallbezogene Sondergenehmigung der Rennleitung einzuholen.

Der eCOM zur Steuerung der Brushless Motoren ist freigestellt und hat auf der Oberseite des Chassis befestigt zu sein.

Die bislang zugelassenen Bürstenmotoren ProSlot SpeedFx S16D, Mid-America Products Phoenix Motor, JK Hawk Retro Motor, TSR Falcon 7 Motor sowie der JK Hawk 7 Motor bleiben nach dem im Reglement 2025 des NORDOSTCUP vorgeschriebenen Maßgaben weiterhin erlaubt.

Der Motor darf – soweit der Motorentyp identisch bleibt – während des Rennens gewechselt werden. Der eCOM darf während des Rennens beliebig gewechselt werden.

Zähneanzahl sowie Teilung von Ritzel und Spurzahnrad sind freigestellt.

Die Hinterachse muss aus magnetischem Vollmaterial bestehen und hat gleichmäßig rund beschaffen zu sein. Davon unberührt sind Aussparungen zur Befestigung des Zahnrades und der Hinterräder zulässig. Abgesehen von diesen Aussparungen hat die Hinterachse an jeder Stelle mindestens 2,38 mm Durchmesser aufzuweisen.

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 Verwendung finden. Nicht erlaubt sind sämtliche darüber hinaus gehende Tuningteile.

Folgende Chassis sind homologiert:

JK Products Cheetah Aeolos (C43/C26)

JK Products C95 (Brushless-Version) Mid America Gemini Brushless Chassis

Unberührt von Absatz 1 sind folgende Änderungen am Chassis zulässig:

- Pintubes sind erlaubt in den Originalbohrungen
- Trimmgewichte dürfen nur auf der Oberseite der Chassis angebracht 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.
- Beim Chassis JK Products Aeolos (C43/C26) darf eine Halterung für Brushless-Motoren mit einer maximalen Höhe von 14 mm, einer maximalen Länge von 32 mm sowie einer Materialstärke von maximal 1,1 mm eingelötet/eingeklebt werden.
- Bei den Chassis JK Products C95 und Mid America Gemini Brushless dürfen die Schraubenlöcher für die Befestigung der Motoren minimal vergrößert werden. Rundherum um die Löcher muss Material deutlich sichtbar vorhanden bleiben.

Andere Chassis aus Großserienproduktion der Hersteller Parma, JK, Champion, Mossetti und ProSlot können zugelassen werden. Hierzu ist rechtzeitig vor Beginn der technischen Abnahme zum jeweiligen Rennlauf eine Entscheidung der Rennleitung herbeizuführen. Maßgeblich hierfür sind die Regelungen unter Punkt 3 (zugelassene Chassis) des Reglements des NORDOSTCUP 2022 (s. Seiten 5 und 6 NOC-Reglement 2022).

Zugelassene Karosserien

Es sind ausschließlich folgende Tourenwagen-Karosserien der Hersteller ATTAN, RED FOX und DELTA PLASTIK zugelassen:

ATTAN	Mercedes AMG
ATTAN	BMW DTM
ATTAN	Volvo S60 TTA
RED FOX	Alfa Romeo Giulia, ISRA 2017
RED FOX	Lada, ISRA 2018
RED FOX	Audi RS5, ISRA 2019
ATTAN	Tesla Model S P100DL Electric GT, ISRA 2020
RED FOX	Corvette, ISRA 2021
DELTA PLASTIK	Hyundai, ISRA 2024
ATTAN	Tesla Model S GT EVO 1, ISRA 2025
RED FOX	Mercedes, ISRA 2026