

D Reglement Sektion GR/Glattbahn

1. Klassen

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:5	VG5TWMO	Verbrenner-Glattbahn 1:5 Tourenwagen Modified
1:5	VG5F1	Verbrenner-Glattbahn 1:5 Formel 1
1:5	VG5TWST	Verbrenner-Glattbahn 1:5 Tourenwagen Standard
1:6	VG6TRUCK	Verbrenner-Glattbahn 1:6 Truck

2. Renndurchführung Großmodelle

2.1 Strecke

Die Streckenführung ist dem Ausrichter freigestellt. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 Meter betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens 4,0 m betragen. Die Breite des Kurses wird innen an der Streckenbegrenzung gemessen.

2.2 Dauer der Veranstaltung

Deutsche Meisterschaftsläufe dürfen an drei Tagen durchgeführt werden. Sportkreis Meisterschaften dürfen über zwei Tage durchgeführt werden. Die Strecke kann vor dem offiziellen Beginn der Veranstaltung für Teilnehmer geöffnet werden. Es steht dem Ausrichter frei, eine Trainingsgebühr zu erheben.

2.3 Flaggen und Flaggenzeichen

Es finden im Modellrennsport folgende Flaggenzeichen Verwendung:

schwarz/rot/gold = Start

schwarz/weiß-kariert = Ziel

schwarz in Verbindung

mit der Startnummer siehe Abs. A-2.3.3

Die Größe der Flaggen muss 60 x 40 cm betragen (+/- 10%).

2.4 Einteilung der Finalläufe und Austragungsmodus

Der Austragungsmodus kann in den Sportkreisen selber bestimmt werden, dieses ist auf dem Sportkrestag zu bestimmen und wird im DMC-Handbuch im Anhang (Besondere Regelungen in den Sportkreisen) bekannt gegeben. Alle Sportkreismeisterschaften werden dann in dem Jahr so durchgeführt.

Der Austragungsmodus 1a,1b oder 2 muss in der Ausschreibung bekannt gegeben werden.

Die Deutschen Meisterschaften erfolgen im Austragungsmodus 1a.

Modus 1a

Subfinale: Es steigen jeweils die ersten 3 Fahrer in das nächst höhere Finale auf, das unterste Finale kann zusammengefasst werden. Hier steigen dann die 6 ersten Fahrer auf, die ungeraden Platzierungen in das nächst höhere A Finale die geraden Platzierungen in das nächst höhere B Finale.

Finale: Aus den Halbfinalen A und B steigen jeweils die ersten 5 Fahrer in das Finale auf. Die Startaufstellung erfolgt nach Runden und Zeit. (Bei Regenwertung siehe Punkt 2.5) Es wird ein Finale mit 10 Teilnehmern gefahren.

Die Punkte für die Ergebnisliste setzen sich aus Vorlauf- und Finallaufpunkten nach Tabelle 2.6 zusammen.

Modus 1b

Subfinale: Es steigen jeweils die ersten 3 Fahrer in das nächst höhere Finale auf, das unterste Finale kann zusammengefasst werden. Hier steigen dann die 6 ersten Fahrer auf, die ungeraden Platzierungen in das nächst höhere A Finale die geraden Platzierungen

in das nächst höhere B Finale.

Finale: Die 4 erst Platzierten steigen direkt in das A-Finale auf. Aus den Halbfinalen A und B steigen jeweils die ersten 2 Fahrer und die beiden Zeitschnellsten in das Finale auf. Den direkt qualifizierten Teilnehmern ist ein 10 Minuten langes Training einzuräumen. Die Startaufstellung erfolgt nach Runden und Zeit. (Bei Regenwertung siehe Punkt 2.5)

Es wird ein Finale mit 10 Teilnehmern gefahren. Es gilt die Punktetabelle 2.6

Modus 2

Finale: Der Rennablauf bleibt bis zum Ende der Halbfinale wie unter Modus 1b. Nach Feststellung der 10 Finalisten verbleiben noch 14 Fahrer aus den Halbfinalen und 14 Fahrer aus den Viertelfinalen. Platz 25 - 34 aus den Halbfinalen bestreiten das C-Finale über 20 Minuten nach Beendigung der Halbfinale. Platz 11 - 20 aus den Halbfinalen bestreiten das B-Finale über 20 Minuten nach Beendigung des C-Finales.

Nach Beendigung aller Finale findet die Punktwertung wie folgt statt:

A-Finale = Platz 1 bis 10

B-Finale = Platz 11 bis 20, Platz 21 bis 24 aus den Halbfinalen.

C-Finale = Platz 25 bis 34, Platz 35 bis 38 aus den Viertelfinalen.

Die restlichen Platzierungen wie im Modus 1. Es gilt die Punktetabelle 2.6.

2.5 Regenwertung

Muss aus zwingenden Gründen (starker Regen, Unfall, höhere Gewalt, usw.) für mehr als 60 Minuten unterbrochen werden, so entscheidet der Rennleiter mit den Sportkommissaren, ob die Veranstaltung abzubrechen ist. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen.

Unterschiedliche Wetterbedingungen in den Vorläufen:

Vor jedem Lauf muss der Rennleiter entscheiden, ob es sich beim folgenden Lauf um einen „Trockenlauf“ oder um einen „Nasslauf“ handelt. Hierbei gilt als vereinbart, dass ein Lauf so lange als „Trockenlauf“ zu werten ist, bis von der Rennleitung „Nassläufe“ angekündigt werden. Der Rennleiter in Verbindung mit der Sportkommission kann auch nach einem Lauf diesen als „Nasslauf“ deklarieren, wenn der Regen während eines Laufes einsetzt und die durchschnittlichen Rundenzeiten um 20% schlechter werden.

Wenn jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden alle Vorläufe gewertet. Wenn nicht jede Vorlaufgruppe mindestens einen Trockenlauf hatte, werden nur die Nassvorläufe gewertet. Sollten die Gruppen keine gleichen Wetterbedingungen haben, so hat der Rennleiter die Möglichkeit bei Wetteränderung die Gruppenreihenfolge zum letzten Vorlauf so zu ändern, dass eine komplette Nasswertung/Trockenwertung erfolgen kann. Macht die Wetterbedingung dies nicht möglich, so werden die Gruppen, die noch keine Nasslaufwertung hatten, in der Rangliste hinten angehängen.

Der Beste im Trockenlauf kommt dann hinter dem letztem im Nasslauf der Rangliste.

Bei einer Nasswertung während der Finalläufe erfolgt die Wertung wie folgt:

Siehe A 5.1.12. Bei Abbruch werden die gefahrenen Finalläufe gewertet, die noch nicht gefahrenen Finalläufe werden nach Startaufstellung gewertet. Ist das B-Finale schon gefahren und das A-Finale noch nicht wird das Ergebnis wie die Startaufstellung gewertet und mit dem A-Finale verflochten, das A-Finale steht über dem B-Finale.

1. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 1. in der Gesamtwertung

1. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 2. in der Gesamtwertung

2. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 3. in der Gesamtwertung

2. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 4. in der Gesamtwertung

3. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 5. in der Gesamtwertung

3. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 6. in der Gesamtwertung

u.s.w.

Dieselbe Regelung findet Anwendung wenn nicht beide Finale unter den gleichen Witterungsbedingungen stattfinden.

Die Startaufstellung für das Finale im Modus 1 erfolgt wie folgt:

- | | | |
|---------------------|---|-----------------------------------|
| 1. vom 1/2 A-Finale | = | 1. in der Startaufstellung |
| 1. vom 1/2 B-Finale | = | 2. in der Startaufstellung |
| 2. vom 1/2 A-Finale | = | 3. in der Startaufstellung |
| 2. vom 1/2 B-Finale | = | 4. in der Startaufstellung |
| 3. vom 1/2 A-Finale | = | 5. in der Startaufstellung |
| 3. vom 1/2 B-Finale | = | 6. in der Startaufstellung u.s.w. |

2.6 Gesamtauswertungen

Bei allen Wertungen erfolgt eine Punkteverteilung entsprechend folgender Punktetabelle:

Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	200	13	92	25	48	37	18
2	180	14	88	26	45	38	16
3	161	15	84	27	42	39	14
4	145	16	80	28	39	40	12
5	130	17	76	29	36	41	10
6	125	18	72	30	33	42	9
7	120	19	68	31	30	43	8
8	115	20	64	32	28	44	7
9	110	21	60	33	26	45	6
10	105	22	57	34	24	46	5
11	100	23	54	35	22	47	4
12	96	24	51	36	20	48	3
49	2	ab Platz 50		1			

Streicherergebnisse

- für 2 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streicherergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streicherergebnis
- für 4 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streicherergebnis
- für 5 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streicherergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streicherergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streicherergebnisse
- für 8 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streicherergebnisse
- für 9 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streicherergebnisse
- für 10 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streicherergebnisse

2.7 Doppelstarts

Sind bei Sportkreisläufen grundsätzlich erlaubt. Fahrer dürfen in den Klassen VG5TWMO und VG5TWST nur unter Berücksichtigung von Punkt 7.2.1. h, Teil A starten.

2.8 Zeitplan

Ein Vorläufiger Zeitplan ist ab Beginn der Veranstaltung für alle Teilnehmer sichtbar auszuhängen. In ihm sind vorläufig Trainingszeiten, Vorläufe, Finalläufe sowie Fahrerbesprechungen und verbindlich der Zeitpunkt festzulegen bis zu dem ein Fahrzeug erstmalig bei der Technischen Abnahme vorzustellen ist.

2.9 Laufdauer

gezeitetes Training alle Klassen:	8 Minuten
Wertung:	5 schnellsten zusammenhängende Runden
Anzahl:	mind. 2 bei der Deutsche Meisterschaft
Vorläufe:	mind.5 max.10 Minuten
	Deutsche Meisterschaft 10 Min.
Wertung:	Runden und Zeit
Anzahl:	4 bis 6
unter 1/2 Finale:	max. 20 Minuten
1/2 Finale:	mind. 20 max. 30 Minuten
Finale TWST/Truck:	mind. 20 max. 30 Minuten

Deutsche Meisterschaft 30 Min.
 Finale F1: mind. 20 max. 50 Minuten
 Deutsche Meisterschaft 45 Min.
 Finale TWMO: 30 min
 Besonderheit F1: 1 x Nachtanken ist ab einer
 Laufzeit größer 29 Minuten erlaubt.
 Bei einem Rennen mit einer Teilnehmerzahl größer 60 Fahrer kann der Rennleiter die
 Fahrzeiten abändern.

2.10 Start

Zeittraining: Das Training wird zu einem festgelegten Zeitpunkt gestartet, die Uhren
 laufen für alle Fahrer der Gruppe.
 Vorläufe: Es ist nur der „Fliegende Start“ zugelassen. Der Start wird 120, 30 und 10
 Sekunden vorher angekündigt, dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen
 innerhalb einer Runde starten. Wenn ein beliebiges Fahrzeug eine Runde vollendet hat,
 werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer
 gestartet.
 Finalläufe: Die Strecke wird 4 Minuten vor dem Start freigegeben.
 1 Minuten vor dem Start werden die Fahrzeuge in die Boxengasse gerufen.
 45 Sekunden vor dem Start werden die Fahrzeuge in die Startaufstellung gerufen,
 verlassen die Boxengasse und fahren direkt auf dem vorgeschriebenen Weg zu ihren
 Startplatz.
 Der 10s Countdown beginnt, wenn alle Fahrzeuge auf ihrer korrekten Startposition
 stehen. Hat ein Auto die Boxengasse bei der Ansage „30 s bis zum Start“ nicht verlassen,
 startet es von dort. Der Start erfolgt nach den Regeln:
 Countdown 10 – 3 die Flagge ist zum Boden abgesenkt.
 Der Start kann akustisch oder durch Hochreißen der Startflagge erfolgen.
 Welches Signal verwendet wird ist auf der Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

2.11 Startaufstellung:

Bei den Finalläufen ist nur der Grand-Prix-Start zulässig:
 Die Fahrzeuge müssen versetzt mit mindestens 2 m Abstand hintereinander aufge-
 reiht werden.
 Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, kann der Abstand auf bis zu 4 m ausgedehnt
 werden. Der Fahrer auf Startplatz 1 hat das Recht der Seitenwahl.

Startaufstellung

10	8	6	4	2		
	9	7	5	3	1	Fahrtrichtung >>

Ergeben sich vor den Finalläufen deutlich ungleiche Bedingungen in der Startaufstellung
 (z.B. Platz 1 und 3 auf der Ideallinie, Platz 2 im Schmutz) so kann der Rennleiter in Ab-
 stimmung mit der Sportkommission die Lage der Startaufstellung auf der Strecke ändern,
 so dass die Bedingungen für Fahrzeuge die unmittelbar, aufeinanderfolgen,
 annähernd gleich sind. Alternativ ist ein Le Mans Start möglich.

2.12 Frühstart

Bei einem Frühstart erfolgt eine Stop and Go-Strafe in den ersten 3 Runden, ohne
 dass der Lauf neu gestartet wird. Ein Frühstart liegt vor wenn sich ein Fahrzeug in
 den letzten 3 Sekunden vor dem Startsignal bewegt.

2.13 Auszeit

Solange die Fahrzeuge noch nicht zum Start gerufen wurden(45 Sekunden vor dem
 Start), kann jeder Fahrer vor Halbfinailläufen und Finale eine Auszeit von 10 Minuten

verlangen. Dieser Fahrer verliert seine Startposition, die frei bleibt, und nimmt am Ende des Feldes Aufstellung zum Start. Ist er nicht rechtzeitig am Start, startet er aus der Boxengasse. Diese Auszeit kann jedoch nur einmal pro Halbfinallauf und Finale verlangt werden.

Wird die Auszeit aus Gründen von Frequenzproblemen beantragt, ist die Strecke geschlossen. Wird die Auszeit aus Gründen von technischen Problemen beantragt, so bleibt die Strecke geöffnet. Nach den 10 Minuten Auszeit beginnt der Startvorgang erneut.

3. Besondere Bestimmungen Deutsche Meisterschaft

3.1 Qualifikation:

Es gelten die Qualifikationsbestimmungen A 7.2.1 c/g/h sowie A 7.2.4.

Die Liste der Fahrer die an einem EFRA-Lauf teilgenommen haben wird vom Referenten/Großmodelle zum Nennschluss den Ausrichter der DM zugestellt.

3.2 Gruppeneinteilung:

Nach einer vorläufigen Gruppeneinteilung werden mindestens vier Trainingsläufe gefahren. Die beiden letzten Trainingsläufe werden gezeitet über mindestens 8 Minuten durchgeführt. Gewertet werden die 5 schnellsten zusammenhängenden Runden. Durch die daraus resultierende Rangliste ergibt sich die Gruppeneinteilung für die Vorläufe.

Die Gruppeneinteilung für die Trainingsläufe erfolgt wie folgt: Die schnellste Gruppe besteht aus den 10 bestplatzierten Fahrern der Deutschen Meisterschaft des Vorjahres, welche für die aktuelle Veranstaltung genannt haben. Die weiteren Gruppen werden aus den genannten Fahrern in der Reihenfolge der Ranglisten der Sportkreise gebildet. (2 Fahrer pro Gruppe aus jedem Sportkreis).

3.3. Rennleiter:

Es gilt Punkt A 4.2. Er bestimmt die Zeiten für Freies Training, das Training der Direktqualifizierten und den Zeitpunkt bis zu dem die Fahrzeuge das erste Mal bei der Technischen Abnahme vorgestellt werden. Bei deutschen Meisterschaften ist ab dem Beginn der Vorläufe kein freies Training erlaubt.

Vor jedem Finallauf kann der Rennleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person eine Frequenzkontrolle durchzuführen. Entzieht sich ein Teilnehmer trotz zweimaligen Aufrufs der Frequenzkontrolle, so ist er laut Absatz A-2.3.3. für die aktuelle Veranstaltung nicht mehr startberechtigt und auf den letzten Platz des betreffenden Finales zu setzen.

3.4 Technische Abnahme:

Es gilt Punkt A 4.4. Bei Deutschen Meisterschaften sind mindestens folgende Punkte durchzuführen: Gewicht, Breite, bestehende Homologationen sowie E sind zu überprüfen. Fahrzeug und Motoren sind zu markieren, ein Wechsel ist immer der Technischen Abnahme anzuzeigen.

Wenn ein Motor zur Kontrollzwecken geöffnet werden muss, ist wie folgt vorzugehen: Der entsprechende Motor wird eindeutig markiert. Der Fahrer oder eine vom ihm benannte Person öffnet im Beisein der Technischen Abnahme und mindestens einem Sportkommissar den Motor. Den Zeitpunkt kann der Fahrer selbst bestimmen spätestens jedoch 10 Minuten nach seinem letzten selbst gefahrenen Finale. Ist keine Markierung vorhanden, so wird der Motor als nicht regelkonform betrachtet

3.5 Zeitnahme:

Es gilt Punkt A 4.3. Weiterhin hat der Zeitnehmer den Fahrer darauf hinzuweisen wenn die Akkuspannung zu niedrig ist, so der verwendete Transponder eine Auswertung durch das Zeitnahme Programm ermöglicht. Es gilt als vereinbart, dass der Fahrer beim Unterschreiten einer Akkuspannung von 5,4 V bei drei Überfahrten in Folge von der Zeitnahme eine Information bekommen sollte.

3.6 Schiedsrichter:

Bei Deutschen Meisterschaften ist ab den Vorläufen ein Schiedsrichter einzusetzen. Dieser hat sich ausschließlich um den Rennablauf auf der Strecke zu kümmern. Er ist berechtigt Zeit sowie Stop & Go Strafen auszusprechen, bei einer schwarzen Flagge muss eine Absprache mit dem Rennleiter erfolgen. Der Schiedsrichter muss im Besitz einer Rennleiterlizenz sein.

3.7 Parc Fermé:

Die Aufsteiger und Platz 6 und 7 des ersten 1/2 Finale bei der Deutschen Meisterschaft, bleiben in einem Parc Fermé, bis zum Schluss der technischen Abnahme aus dem zweiten 1/2 Finale. Wird das erste 1/2-Finale vom Rennleiter als Nasslauf gewertet, so entfällt die Parc Fermé Regelung.

3.8 Strecke:

Das Behandeln der Strecke mit Zuckerwasser oder anderen Substanzen (außer Wasser, Besen, u.ä.) ist eine Woche vor, und während der Veranstaltung nicht gestattet

5. Bestimmungen für die einzelnen Klassen Großmodelle

5.1 Technische Bestimmungen

5.1.1 Chassis

Breite = maximal 395mm, gemessen an den Radachsen mittig.

Einzig erlaubte Fernsteuerung und Elektronik im Fahrzeug ist die Steuerung der Funktionen „Rechts/Links“ und „Gas/Bremse“. Die Zündung darf nur als Magnetzündung ausgelegt sein. Verboten sind Batteriezündung, während der Fahrt verstellbare Düsennadeln, alle Arten von ABS und ASR, aktive Fahrwerke, Fühler und Sensoren für oben genannte Systeme, Telemetrieanlagen.

Das Modell muss eine wirksame Bremse haben. Eine Gasrückholfeder am Vergaser, welche bei einem Bruch der Anlenkung die Vergaserstellung auf Leerlaufstellung stellt (mechanisches Fail-Save) ist Pflicht.

Antrieb: Mehrganggetriebe sind nicht erlaubt.

Der Antrieb muss als 2 WD Antrieb ausgelegt sein.

Beim Einsatz eines Empfängerakkus mit Steckkontakten müssen diese mechanisch fixiert sein.

Besonderheiten bei VG5TWMO und VG5TWST: Bei einem vom Rennleiter als Nass bestimmten Lauf ist es gestattet, ein zweites Fahrzeug als Regenauto zum Einsatz zu bringen. Das Fahrzeug muss vor dem Einsatz von der Technischen Abnahme abgenommen und mit einer Markierung versehen werden. Ein Entfernen der vorhandenen Chassismarkierung wird als grober Verstoß gemäß DMC Reglement geahndet.

5.1.2 Schalldämpfer

Zugelassen sind alle durch den DMC homologierten Schalldämpfer und Airboxen.

Weiterführende Regelungen werden in Punkt 8 getroffen. Alle ab 2003 homologierten Schalldämpfer und Airboxen besitzen eine fest angebrachte Homologationsnummer in der Form 5-123/DMC.

5.1.3 Technische Kontrolle der Airboxen und Schalldämpfer:

Der Veranstalter von DMC Prädikaten ist verpflichtet diese sorgfältig zu kontrollieren und Airboxen oder Schalldämpfer, die ab 2009 eine neue Homologation erhalten haben und keine DMC-Nr. aufweisen oder in ihrer Bauform geändert wurden, von dem jeweilige Rennen auszuschließen.

Schalldämpfer und Endschalldämpfer müssen die gleiche DMC-Nummer haben.

5.1.4 Motoren dürfen im Fahrerlager nicht gestartet werden. Ein separater Platz ist vom Ausrichter bereitzustellen.

5.1.5 Für VG5TWMO, VG5TWST, VG5F1 gilt:

Der Einsatz von Reifenhaftmitteln jeglicher Art ist untersagt. Das Anbringen von Haftmitteln wird als grobe Unsportlichkeit mit 1 Jahr Sperre für alle Nationalen Rennen des DMC geahndet. Abweichend gilt für VG5TWMO: 5.2.8 und für VG5TWST: 5.4.7 Abs. 3:

5.2. Verbrenner Glattbahn 1:5 Tourenwagen Modifiede (VG5TWMO)

5.2.1 Chassis: Siehe Abs.5.1.1

5.2.2 Mindestgewicht

Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Mindestgewicht: 10.000 g.

5.2.3 Karosserie

Zugelassen sind alle durch den DMC homologierten Tourenwagenkarosserien, zwei- und viertürig. Die Karosserie und deren Anbauteile muss dem Original im Maßstab 1:5 entsprechen.

- Länge: Maßstab +/- 5%
- Breite: max. 395 mm
- Höhe: Maßstab +/- 5%

Alle Hersteller und Importeure können Ihre im Handel befindlichen Karosserien ab 15.12.2003 beim Referenten Großmodelle überprüfen lassen.

Nach der Prüfung erhält jede Karosserie eine DMC-Nummer; DMC x-xxx; und ein Prüfprotokoll. Siehe Punkt 7.1-7.5

Zugelassen sind weiterhin alle über die EFRA zugelassenen Tourenwagen Karosserien (siehe www.efra.ws).

Die Ausschnitte der Scheiben und ggf. für den Ausschalter an der Karosserie müssen so bearbeitet sein, dass hieraus kein Verletzungsrisiko entsteht.

5.2.4 Flügel/Spoiler

An Fahrzeugheck sind Flügel und Spoiler zugelassen, deren Aussehen und Abmessungen dem Original entsprechen. Es sind auch Flügel und Spoiler aus dem Zubehörhandel zugelassen. In beiden Fällen müssen folgende Bedingungen eingehalten werden. Überhang am Fahrzeugheck.: max. 8 mm. Breite.: max. Karosseriebreite. Höhe.: max. Karosseriehöhe. Das Material ist frei gestellt, es darf keine Gefahr vom Spoiler ausgehen. Aerodynamische Modifikationen an der Frontpartie (Spoiler), an der Fahrzeugseite sowie am Heck unterhalb der Radnabenmitte sind durch Tuningteile vom Hersteller der Karosserie zugelassen.

Bei Fahrzeugen, die im Original einen größeren Überhang des Heckspoilers haben, z. B. DTM Fahrzeug, ist dieser auch im Modell zulässig.

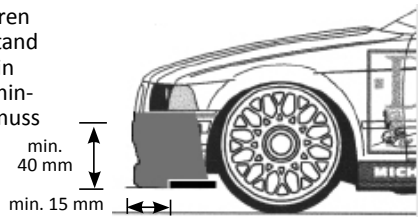
Die im Homologationsblatt des Originalfahrzeuges enthaltenen Maximalmaße für den Spoiler und den Überhang gelten maßstabsgerecht auch für das Modell.

5.2.5 Rammschutz

Der Frontschutz muss aus flexiblem Material wie z. B. PU Schaum oder anderen ähnlichen Stoffen bestehen. Der Abstand vom harten Kunststoffammer muss in Fahrtrichtung, nach links und rechts mindestens 15 mm betragen. Die Dicke muss mindestens 40 mm betragen.

5.2.6 Felgen

Felgendurchmesser max.: 107 mm.



5.2.7 Reifen

Erlaubt sind Hohlkammer-Reifen (wahlweise mit Luft oder mit „Insert“). Moosgummi-reifen sind nicht erlaubt. Reifendurchmesser max.: 136 mm. Reifenbreite einschl. Felge vorne max.: 75 mm, hinten max.: 80 mm.

5.2.8 Regenreifen Tourenwagen

Bei Nassläufen können Regenreifen eingesetzt werden, die mit einem Haftmittel behandelt wurden. Dabei sind folgende Punkte zwingend zu beachten:

Es darf nur das vom Ausrichter vorgegebene Haftmittel benutzt werden! Die Reifen werden von der Technischen Abnahme als Regenreifen markiert und dürfen nur bei Nassläufen eingesetzt werden! Die Reifen dürfen nur an dem vom Ausrichter bezeichneten Plätzen behandelt werden, in keinem Fall im Fahrerlager

5.2.9 Motor

Zugelassen sind 1-Zylinder 2- oder 4-Takt-Motoren mit max. 23 cm³.

Einspritzung, Turboaufladung, batteriebetriebene Zündsysteme, Drehschieber- und Wankelmotoren sind verboten.

Der Zündzeitpunkt muss fixiert sein. Nur ein mechanisches Justieren ist erlaubt. Keine mittels einer Batterie gespeiste Zündung ist erlaubt.

Nur ein passives Zündsystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter nutzt, ist erlaubt. Das Schwungrad darf nur ein Paar Magnetpole enthalten, einen Nord- und einen Südpol. Nur offene Überstromkanäle sind erlaubt. Es sind max. 4 Überstromkanäle erlaubt (nicht erlaubt sind unabhängige Laufgarnituren und geschlossene Kanäle).

Der Zylinderblock muss aus einem Stück gegossen sein.

Laufbuchsen sind nicht erlaubt. Erlaubt ist nur Luftkühlung.

Die Pleuellagerung muss aus einer doppelten Welle mit eingeschlossenem Pleuel bestehen. Halbe Wellen sind nicht erlaubt.

Der Zündunterbrecherschalter muss an seinem Originalbauort am Motor bleiben, es muss zudem die entsprechende Scheibe an der Karosserie entfernt werden.

Die Position ist mit dem international üblichen „E“ Zeichen (Durchmesser min. 20 mm) zu markieren.

Alternativ zugelassen sind Elektromotoren mit Akkus die eine Nennspannung von 40 Volt nicht übersteigen (z.B. 10S Lipo = 37Volt).

Die Antriebsakkus müssen in einem geschlossenen und vor äußeren mechanischen Einflüssen geschützten Gehäuse eingebaut sein.

Das verwendete Stecksystem muss kurzschlussgeschützt, verpolungssicher und von ausreichender Größe dimensioniert sein. Falls im verwendeten Fahrtregler kein sogenannter Blitzschutz vorhanden ist, muss dieser im Stecksystem vorhanden sein.

Ein Akkuwechsel während des Laufs ist nicht erlaubt.

Es ist vom Anfang der Veranstaltung bis zu deren Ende nur eine Konfiguration (Motor/Regler) erlaubt.



5.2.10 Schalldämpfer

DMC-legale Schalldämpfer mit Prüfnummer sind Vorschrift. Max. zulässiger Überstand aus Karosserie: seitlich oder hinten 10 mm. Eine DMC-legale Airbox mit Prüfnummer ist Vorschrift.

5.2.11 Tank

Tankinhalt max. 700 cm³. Ein Nachtanken während der Läufe ist nicht gestattet. Tanken ist nur in der Vorbereitungszeit zulässig. Sobald zum Start aufgerufen ist, muss der Tankvorgang beendet sein.

5.2.12 Kraftstoff

Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen.

Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen. Sollte der Kraftstoff des Teilnehmers bei Messungen mit dem Testgerät vom Durchschnittswert mehr als 15% abweichen, so muss

er disqualifiziert werden. Gegen diese Entscheidung kann gegen eine Protestgebühr von 500,-€ Protest eingelegt werden. Der infrage kommende Kraftstoff wird dann zur Analyse in ein anerkanntes Labor geschickt. Ist der Kraftstoff in Ordnung erhält der Protestierende die Protestgebühr zurück.

5.2.13 Besondere Bestimmungen

Sollte ein Fahrer der Klassen VG5TWMO gegen die in Nr.5.2.9 vorgeschriebenen, maximalen 23 ccm verstoßen, so wird dieser Fahrer mit sofortiger Wirkung für 12 Monate von allen RC Car Wettbewerben ausgeschlossen.

5.3 Formel Großmodelle (VG5F1)

5.3.1 Karosserie/Abmessungen

Zugelassen sind Fahrzeuge aus der FIA Formel 1-Serie sowie aus der amerikanischen Champ Car-Serie, unter Einhaltung folgender Bedingungen und Abmessungen.

Alle Öffnungen müssen auch im Originalauto vorhanden sein. Ausschnitte für Motor und Tankstutzen sowie Starter, Vergasereinstellung und Leerlauf sind erlaubt. Der Zündunterbrechungsschalter muss deutlich für jeden auf der Karosserie markiert sein. (Selbes Zeichen wie TW). Gewicht fahrfertig, trocken min. 10.000 g

Breite Formel max. 450 mm Außenseite Reifen Radachse von oben gesehen

Höhe max. 250 mm

Radstand 620 mm +/- 20 mm

Vorderreifen \varnothing 142 mm +/- 5 %

Hinterreifen \varnothing 142 mm +/- 5 %

Reifenbreite vorne min. 60 mm, max. 75 mm

Reifenbreite hinten max. 85 mm

Hinterreifen müssen mindestens 5 mm breiter sein als die Vorderreifen.

Felgen Außenseite \varnothing 80 mm +/- 5 mm

Das Vorzeichen muss bei Reifen und Felgen übereinstimmen.

Vorderreifen min. 134,9 mm \varnothing max. 149,1 mm \varnothing

Hinterreifen min. 134,9 mm \varnothing max. 149,1 mm \varnothing

Die Breite der Seitenkästen muss mindestens 10 % geringer sein, als die Gesamtbreite des Fahrzeuges. Sie sollen nicht höher sein als die Reifenhöhe.

5.3.2 Reifen

Es sind nur Hohlkammerreifen aus Gummi erlaubt. Es sind nur 2 komplette Reifensätze für die Vorläufe erlaubt. In einem Nasslauf dürfen zusätzlich Regenreifen eingesetzt werden. Diese sind als Regenreifen zu kennzeichnen und dürfen bei einem Trockenlauf nicht eingesetzt werden. Alle Reifen müssen vor ihrem ersten Einsatz mit der Reg. Nummer des Teilnehmers gekennzeichnet werden. Bei SK-Läufen kann der Rennleiter auf eine Reifenbegrenzung verzichten. Die Reifen müssen aus einem Formteil bestehen.

5.3.3 Motor

Es gilt Regelabsatz 5.2.9 jedoch mit 26 ccm. Sollte ein Fahrer der Klasse VG5F1 gegen die vorgeschriebenen, maximalen 26 ccm verstoßen, so wird dieser Fahrer mit sofortiger Wirkung für 12 Monate von allen RC-Car-Wettbewerben ausgeschlossen.

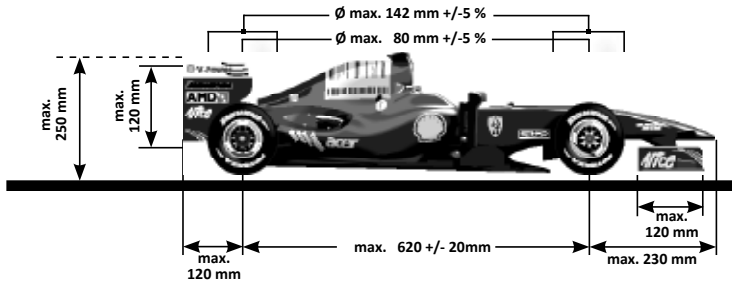
5.3.4 Frontflügel

Max. Breite 450 mm, max. Tiefe 120 mm.

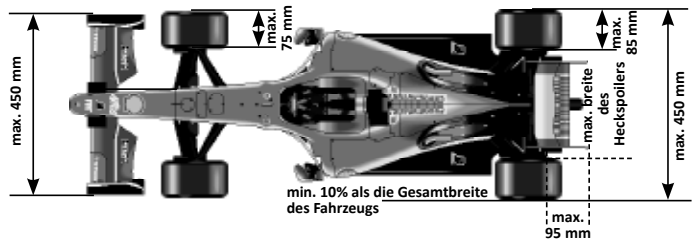
Der vordere Überhang darf nicht mehr als 230 mm betragen, gemessen von der Radnabenmitte. Der Frontflügel muss so am Chassis befestigt sein, dass er sich im Falle eines Unfalls nach oben oder unten biegen kann.

5.3.5 Heckflügel

Der Heckflügel muss in ein Seitenprofil von 95 x 120 mm passen. Die Anzahl der Flügelelemente im Innern ist freigestellt. Der Heckflügel darf nicht breiter sein, als der Platz zwischen den Hinterreifen. Der Heckflügel und der Diffusor dürfen die hintere Radnabenmitte um nicht mehr als 120 mm überragen.



Das Vorzeichen muss bei Reifen und Felgen übereinstimmen.
 Vorderreifen min. 134,9 mm Ø
 max. 149,1 mm Ø
 Hinterreifen min. 134,9 mm Ø
 max. 149,1 mm Ø



5.3.6 Schalldämpfer

Zugelassen sind alle durch den DMC homologierten Schalldämpfer und Airboxen. Weiterführende Regelungen werden in Punkt 8 getroffen. Alle ab 2003 homologierten Schalldämpfer und Airboxen besitzen eine fest angebrachte Homologationsnummer in der Form 5-123/DMC. Das Auslassrohr des Schalldämpfers muss sich innerhalb der Karosserie befinden und zur Fahrbahn gerichtet sein.

5.3.7 Tank

Tankinhalt max. 700 cm³. Tanken ist nur in der Vorbereitungszeit zulässig. Sobald zum Start aufgerufen ist, muss der Tankvorgang beendet sein. Bei einer Laufdauer von mehr als 29 min ist einmal Nachtanken im Rennen zulässig.

5.3.8 Kraftstoff

Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen. Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen. Sollte der Kraftstoff des Teilnehmers bei Messungen mit dem Testgerät vom Durchschnittswert mehr als 15% abweichen, so muss er disqualifiziert werden. Gegen diese Entscheidung kann gegen eine Protestgebühr von 500,-€ Protest eingelegt werden. Der infrage kommende Kraftstoff wird dann zur Analyse in ein anerkanntes Labor geschickt. Ist der Kraftstoff in Ordnung erhält der Protestierende die Protestgebühr zurück.

5.3.9 Besondere Bestimmungen

Sind bei der Deutschen Meisterschaft des Vorjahres weniger als 25 Fahrer an den Start gegangen so entfallen alle Qualifikationsregeln, Fahrer müssen im Besitz einer DMC-Lizenz sein.

5.4 Verbrenner Glattbahn 1:5 Tourenwagen Standard (VG5TWST)

5.4.1 Chassis

Siehe Abs.5.1.1

Länge: Maßstab +/- 8%, Breite: Maßstab +/- 8%, Höhe: Maßstab +/- 8%

5.4.2 Mindestgewicht

Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

Mindestgewicht 10.000 g.

Bei den Fahrzeugen, die nur mit Kunststoffquerlenker ausgerüstet sind, liegt das Mindestgewicht bei 8.500 g.

5.4.3 Karosserie

Zugelassen sind alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge Maßstab 1:5 die im Handel erhältlich sind. Die Ausschnitte der Scheiben und ggf. für den Ausschalter an der Karosserie müssen so bearbeitet sein, dass hieraus kein Verletzungsrisiko entsteht.

5.4.4 Flügel/Spoiler

Am Fahrzeugheck sind Flügel und Spoiler zugelassen, deren Aussehen und Abmessungen dem Original entsprechen. Es sind auch Flügel und Spoiler aus dem Zubehörhandel zugelassen. In beiden Fällen müssen folgende Bedingungen eingehalten werden.

Überhang am Fahrzeugheck.: max. 8 mm. Breite.: max. Karosseriebreite. Höhe.: max.

Karosseriehöhe. Das Material ist frei gestellt, es darf keine Gefahr vom Spoiler

ausgehen. Aerodynamische Modifikationen an der Frontpartie (Spoiler), an der Fahr-

zeugseite sowie am Heck unterhalb der Radnabenmitte sind durch Tuningteile vom Hersteller der Karosserie zugelassen.

Bei Fahrzeugen, die im Original einen größeren Überhang des Heckspoilers haben, z. B. DTM Fahrzeug, ist dieser auch im Modell zulässig. Die im Homologationsblatt des Originalfahrzeuges enthaltenen Maximalmaße für den Spoiler und den Überhang gelten maßstabsgerecht auch für das Modell.

5.4.5 Rammschutz

Der Frontschutz muss aus flexiblem Material wie z. B. PU Schaum oder anderen ähnlichen Stoffen bestehen. Der Abstand vom harten Kunststofframmer muss in Fahrtrichtung, nach links und rechts mindestens 15 mm betragen. Die Dicke muss mindestens 40 mm betragen. (siehe Zeichnung 5.2.5).

5.4.6 Felgen

Felgendurchmesser max.: 107 mm +/- 5%

5.4.7 Reifen

Erlaubt sind Hohlkammer-Reifen (wahlweise mit Luft oder mit „Insert“).

Moosgummireifen sind nicht erlaubt. Reifendurchmesser max.: 136 mm.

Reifenbreite einschl. Felge vorne max.: 75 mm, hinten max.: 80 mm.

Bei der Deutschen Meisterschaft dürfen ab dem gezeiteten Training bis zum Ende der Vorläufe auf der Hinterachse maximal 3 Paar Reifen eingesetzt werden. Diese sind von der Technischen Abnahme vor dem Einsatz zu kennzeichnen.

Im Fall von Nassläufen darf ein Paar Regenreifen zusätzlich gekennzeichnet werden. Bei Nassläufen können Regenreifen eingesetzt werden, die mit einem Haftmittel behandelt wurden. Dabei sind folgende

Punkte zwingen zu beachten: Es darf nur das vom Ausrichter vorgegebene Haftmittel benutzt werden! Die Reifen werden von der Technischen Abnahme als zusätzliche Regenreifen markiert und dürfen nur bei Nassläufen eingesetzt werden! Reifen dürfen nur an dem vom Ausrichter bezeichneten Plätzen behandelt werden, in keinem Fall im Fahrerlager.

5.4.8 Motoren

Zugelassen sind 1-Zylinder 2- oder 4-Takt-Motoren mit max. 23 cm³. Einspritzung, Turboaufladung, batteriebetriebene Zündsysteme Drehschieber- und Wankelmotoren sind verboten. Der Zündzeitpunkt muss fixiert sein. Nur ein mechanisches Justieren ist erlaubt. Keine mittels einer Batterie gespeiste Zündung ist erlaubt. Nur ein passives Zündsystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter nutzt, ist erlaubt. Nur offene Überstromkanäle sind erlaubt. Es sind max. 4 Überstromkanäle erlaubt (nicht erlaubt sind unabhängige Laufgarnituren und geschlossene Kanäle). Der Zylinderblock muss aus einem Stück gegossen sein. Laufbuchsen sind nicht erlaubt. Erlaubt ist nur Luftkühlung. Die Pleuellagerung muss aus einer doppelten Welle mit eingeschlossenem Pleuel bestehen. Halbe Wellen sind nicht erlaubt. Der Zündunterbrechungsschalter muss an seinem Original einbaupunkt am Motor verbleiben, es muss zudem die entsprechende Scheibe an der Karosserie entfernt werden. Die Position ist mit dem international üblichen „E“-Zeichen zu markieren. Der Durchmesser des Zeichens muss min. 20 mm betragen. Das Vermischen von Bauteilen verschiedener Motoren, auch wenn diese vom gleichen Hersteller stammen ist nicht zulässig. Es dürfen nur Vergaser eingesetzt werden die serienmäßig mit dem Motor ausgeliefert werden.

Das Hinzufügen oder Wegnehmen von Material ist nicht zulässig, außer es dient dem korrekten Einbau des Motors in einem Fahrzeug. Einzig erlaubte Veränderung ist die Verwendung nicht serienmäßiger Flächendichtungen und Isolatoren sowie Luftfilteradapter, Luftfilter und Resonanzanlage. Einsatz einer Stahlvergaserwelle sowie 4 Punkt Verschraubung des Zylinders. Es sind alle im Handel erhältlichen Zündkerzen zugelassen. Die Definition des Motorenherstellers ergibt sich aus der Tatsache, dass der Motor über ein eigenes gegossenes Pleuellagergehäuse und einen eigenen gegossenen Zylinder verfügt. Ein Tuner, egal wie viele Motoren er verkauft hat, gilt nicht als Hersteller. Externe Elektrostarter sind zugelassen. Es muss das Original Startergehäuse mit oder ohne Hybridstarter verwendet werden. Die Befestigungsmutter des Lüfterrades darf getauscht werden

5.4.9 Schalldämpfer

DMC-legale Schalldämpfer mit Prüfnummer sind Vorschrift. Max. zulässiger Überstand aus Karosserie: seitlich oder hinten 10 mm. Eine DMC-legale Airbox mit Prüfnummer ist Vorschrift.

Das Resonanzrohr (bestehend aus Resonanzrohr und Krümmer) muss für Jedermann für 250,00 Euro erhältlich sein (bestehende Homologationen sind hier von nicht betroffen). Die Airbox muss für Jedermann für 80,00 Euro inklusive Adapter erhältlich sein (bestehende Homologationen sind hiervon nicht betroffen). Es ist nicht erheblich, wie viel der Einzelne für das jeweilige Bauteil tatsächlich bezahlt hat, jedoch muss es ab Inkrafttreten zumindest für jeden Teilnehmer VG5TWST für den festgelegten Maximalpreis erhältlich im Handel erhältlich sein (siehe Liste auf der DMC-Homepage).

5.4.10 Tank

Tankinhalt max. 700 cm³. Ein Nachtanken während der Läufe ist nicht gestattet. Tanken ist nur in der Vorbereitungszeit zulässig. Sobald zum Start aufgerufen ist, muss der Tankvorgang beendet sein.

5.4.11 Kraftstoff

Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen. Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen. Sollte der Kraftstoff des Teilnehmers bei Messungen mit dem Testgerät vom Durchschnittswert mehr als 15% abweichen, so muss er disqualifiziert werden. Gegen diese Entscheidung kann gegen eine Protestgebühr von 500,- € Protest eingelegt werden. Der infrage kommende Kraftstoff wird dann zur Analyse in ein anerkanntes Labor geschickt. Ist der Kraftstoff in Ordnung erhält der Protestierende die Protestgebühr zurück.

5.4.12 Besondere Bestimmungen

Sollte ein Fahrer der Klasse VG5TWST gegen die in Nr.5.4.8 vorgeschriebenen, maximalen 23 ccm verstoßen, so wird dieser Fahrer mit sofortiger Wirkung für 12 Monate von allen RC Car Wettbewerben ausgeschlossen.

5.4.13 Das Technische Regelwerk für SK-Läufe in der Klasse VG5TWST kann in den Sportkreisen auf dem SKT selbstständig festgelegt werden.

Es ist für alle Läufe in einem Jahr anzuwenden und schriftlich im Jahrbuch Anhang 9 festzuhalten.

Wird in einem SK keine separate Regelung getroffen, so gelten die Festlegungen im Absatz 5.4 Teil D.

Die Funkkommunikation zwischen Fahrern und Mechanikern, Boxencrew und anderen Personen an der Strecke darf nur während des Trainings genutzt werden, sie ist während der Qualifyings und des Finalen nicht erlaubt.

5.5 Verbrenner Glattbahn 1:6 Truck (VG6TRUCK)**5.5.1 Chassis**

Siehe Abs.5.1.1

Länge: Maßstab +/- 8%, Breite: Maßstab +/- 8%, Höhe: Maßstab +/- 8%

5.5.2 Mindestgewicht

Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein. Mindestgewicht: 10.000 g.

5.5.3 Karosserie

Die Karosserie muss dem Original-Rentruck im Maßstab 1:6 nachempfunden sein.

5.5.4 Flügel/Spoiler

Zugelassen sind ausschließlich Flügel und Spoiler, die dem Original entsprechen.

Das Material ist frei gestellt, es darf keine Gefahr vom Spoiler ausgehen.

5.5.5 Rammschutz

Der Frontschutz muss aus flexiblem Material wie z. B. PU Schaum oder anderen ähnlichen Stoffen bestehen. Der Abstand vom harten Kunststofframmer muss in Fahrtrichtung, nach links und rechts mindestens 15 mm betragen. Die Dicke muss mindestens 40 mm betragen. (siehe Zeichnung 5.2.5).

5.5.6 Felgen

Felgendurchmesser max.: 120 mm.

5.5.7 Reifen Truck

Erlaubt sind Hohlkammer-Reifen (wahlweise mit Luft oder mit „Insert“).

Moosgummi-Reifen sind nicht erlaubt. Bei Trockenläufen sind Slick- und Profilreifen erlaubt. Reifendurchmesser max.: 145 mm

Reifenbreite einschl. Felge vorne max.: 64 mm, hinten max.: 82 mm

5.5.8 Motor

Zugelassen sind 1-Zylinder 2- oder 4-Takt-Motoren mit max. 23 cm³.Einspritzung, Turboaufladung, batteriebetriebene Zündsysteme Drehschieber- und Wankelmotoren sind verboten. Der Zündzeitpunkt muss fixiert sein. Nur ein mechanisches Justieren ist erlaubt. Keine mittels einer Batterie gespeiste Zündung ist erlaubt. Nur ein passives Zündsystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter nutzt, ist erlaubt. Nur offene Überstromkanäle sind erlaubt. Es sind max. 4 Überstromkanäle erlaubt (nicht erlaubt sind unabhängige Laufgarnituren und geschlossene Kanäle). Der Zylinderblock muss aus einem Stück gegossen sein. Laufbuchsen sind nicht erlaubt. Erlaubt ist nur Luftkühlung. Die Kurbelwelle muss aus einer doppelten Welle mit eingeschlossenem Pleuel bestehen. Halbe Wellen sind nicht erlaubt. Der Zündungsunterbrechungsschalter muss von außen zugänglich sein. Die Position ist mit einem der beiden international üblichen Zeichen auf der Karosserie zu markieren. Der Durchmesser des Zeichens muss min. 20 mm betragen.

5.5.9 Schalldämpfer

DMC-legale Schalldämpfer mit Prüfnummer sind Vorschrift. Max. zulässiger Überstand aus Karosserie: Seitlich oder hinten 10 mm. Eine DMC-legale Airbox mit Prüfnummer ist Vorschrift.

5.5.10 Tank

Tankinhalt max. 700 cm³. Ein Nachtanken während der Läufe ist nicht gestattet. Tanken ist nur in der Vorbereitungszeit zulässig. Sobald zum Start aufgerufen ist, muss der Tankvorgang beendet sein.

5.5.11 Kraftstoff

Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen. Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen. Sollte der Kraftstoff des Teilnehmers bei Messungen mit dem Testgerät vom Durchschnittswert mehr als 15% abweichen, so muss er disqualifiziert werden. Gegen diese Entscheidung kann gegen eine Protestgebühr von 500,-- € Protest eingelegt werden. Der infrage kommende Kraftstoff wird dann zur Analyse in ein anerkanntes Labor geschickt. Ist der Kraftstoff in Ordnung erhält der Protestierende die Protestgebühr zurück.

5.5.12 Besondere Bestimmungen

Sollte ein Fahrer der Klassen VG6TRUCK gegen die in Nr.5.5.8 vorgeschriebenen, maximalen 23 ccm verstoßen, so wird dieser Fahrer mit sofortiger Wirkung für 12 Monate von allen RC Car Wettbewerben ausgeschlossen.

7 Karosserie Homologation 1:5

7.1 Allgemeines

Ab 2004 wird eine DMC-Homologation durchgeführt. Bis 2003 hergestellte Karosserien können zur Überprüfung eingesandt werden, und erhalten eine Prüfnummer sowie ein Prüfprotokoll.

7.2. Homologationsgebühr

Die Homologationsgebühr beträgt 25,-- €.

7.3 Durchführungsbestimmung:

Die Neuhomologation einer Karosserie kann jederzeit, nach terminlicher Absprache mit dem Referenten Großmodelle, vorgenommen werden. Die Homologationsdauer beträgt 5 Jahre. Sollte Bedarf an der Verlängerung der Homologation einer Karosserie bestehen, so ist diese dem Referenten für Großmodelle erneut zur Überprüfung vorzulegen.

7.4 Technische Details

Zugelassen sind zwei- und viertürige Karosserien von Tourenwagen. Bei Vorliegen aller Voraussetzungen wird eine Homologationsnummer in der Form DMC x-xxx vergeben. Besteht oder bestand bereits eine EFRA-Homologationsnummer ersetzt diese eine DMC-Homologationsnummer. Die gültigen Karosserien werden auf der DMC HP veröffentlicht. Ausschließlich die freigegebenen Karosserien dürfen gekennzeichnet werden und sind bei Rennen zugelassen.

7.5 Homologationstabelle: Siehe www.dmc-online.com

8 Homologationsliste für Schalldämpfer und Airboxen 1:5

8.1 Allgemeines

Die Homologation von Schalldämpfer und Airboxen soll der allgemeinen Entwicklung der Lärmvermeidung Rechnung tragen. Des weiteren soll durch eine eindeutige Durchführungsbestimmung eventuelle aufkommenden Unklarheiten entgegen getreten werden und für alle am Renngeschehen Beteiligten als Grundlage dienen.

- 8.1.1 Schalldämpfer für Formel müssen ab 2010 eine gesonderte DMC-Nr. haben. Es dürfen nicht in veränderter Bauform die Schalldämpfer von TW mit der gleichen DMC-Nr. verwendet werden.
- 8.2 Homologationsgebühr**
Die Homologationsgebühr beträgt 120,-- €.
- 8.3 Durchführungsbestimmung**
Hersteller haben die Möglichkeit ihre Airboxen und Resonanzrohre (Endschalldämpfer) beim Referenten für Großmodelle zur Homologation abzugeben.
Zur Homologation werden nur Resonanzrohre und Endschalldämpfer zugelassen die folgende Forderung erfüllen:
Material der Außenhaut: Stahl, Aluminium, Titan. Aufbau mindestens 3-Kammer-System. Bei Einsatz von Dämmwolle muss diese austauschbar sein.
Wird die Airbox oder das Resonanzrohr nach der Homologation in seiner Bauform geändert, so verfällt die Homologation und es muss zur neuen Abnahme eingereicht werden. Das Anbringen der Prüfnummer an der Airbox, am Resonanzrohr und an den Endschalldämpfern ist Pflicht. Eine bestehende Homologation gilt bis auf Widerruf. Der Widerruf muss mit einem Vorlauf von mindestens 12 Monaten erfolgen.
- 8.4. Homologationstabelle:** Siehe ***www.dmc-online.com***

