



„TSR“ LMP Reglement 2016 (Stand 10.10.2016)

Grundsätzliches:

- Es gelten die vor Ort liegenden Messinstrumente welche für jeden Teilnehmer frei zugänglich sind.
- „Parc Ferme“ obliegt ausnahmslos dem Rennleiter.
- Autos werden vom verantwortlichen Rennleiter zum Qualifying/Start eingestellt.
- Das Umstellen der Autos erfolgt durch den jeweiligen unmittelbaren Streckenposten/Rennleiter.
- Grundsätzlich ist ein behandeln der Schleifer mit Voodoo, Parma und ähnlichen Mitteln verboten.
- Es ist strengstens verboten die Reifen mit irgendwelchen Mitteln zu behandeln, bei zu widerhandeln ist mit sofortigen Ausschluss der Veranstaltung und mit einem Bahnverbot zu rechnen.
- Während einer Veranstaltung werden vor dem Qualifying die Reifen vom Streckenposten mit Klebeband gesäubert, ebenso wenn ein Auto vom Parc Fermé auf die Bahn gestellt wird oder dieses die Bahn unfreiwillig verlässt.
- Sollte bei Langstreckenrennen ein Fahrerwechsel notwendig sein, dann muss dieser beim Rennleiter angemeldet werden, beim nächsten Chaos wird der Fahrerwechsel vollzogen. Außer auf Spur 1, hier kann jederzeit und ohne Unterbrechung gewechselt werden.

Ist aufgrund der Baulichen Bedingungen nicht anders möglich!
- Servicezone:
Das Fahrzeug ist nur in der gekennzeichneten Servicezone zu entnehmen bzw. wieder einzusetzen.
Sollte das Fahrzeug entlang der Strecke liegen bleiben, wird dieses vom Streckenposten geborgen und dem Fahrer übergeben. Eingesetzt wird dann wieder in der Servicezone (egal wo entnommen wurde!)
- Es gilt: Was nicht ausdrücklich erlaubt wurde, ist verboten!!

Fahrzeugabnahme:

- Diese erfolgt 30 Minuten vor dem Qualifying.
- Vor und nach jedem Rennen wird eine technische Abnahme vom jeweiligen Rennleiter aller Autos durchgeführt.
- Nach der Fahrzeugabnahme gilt die Parc Fermé Regelung, das heißt, nur dem Rennleiter bzw. dem ausgewählten Streckenposten obliegt das Parc Fermé, welcher sich um das Einstellen der Autos kümmert. Umstellen der Autos liegt im Verantwortungsbereich des unmittelbaren Streckenpostens.

Qualifying:

- Die Spur wird am Renntag nach der technischen Abnahme gewürfelt (1-4).
- Qualifikation Reihenfolge nach Meisterschaftsstand in umgekehrter Reihenfolge.
- Gefahren wird 1 Minute wobei die Gesamtrunden gewertet werden.
- Sieger des Qualifying hat als erster die Spurwahl, dann zweitplatziertes, drittplatziertes usw.

Rennen:

- 2 Durchgänge, 4x6 Minuten

*Karosserie: (vorerst nur gültig für das Jahr 2017)

- Es dürfen alle jemals gefahrenen LeMans Fahrzeuge an den Start gehen. **Wünschenswert sind moderne LMP 1 und LMP 2 (mit Mittelfinne).** Phantasiebauten werden zum Rennen nicht zugelassen!
- Erlaubt sind Plastik,- GFK,- Resine,- Carbon aber keine Lexankarosserien.
- Die Karosserie muss lackiert und mit Klarlack versehen sein. Außerdem müssen mind. 3 Startnummern inkl. div. Sponsoren Decals angebracht werden. **Wünschenswert ist eine originale Rennlackierung.**
- Ein 3D bemalter Fahrereinsatz (darf aus Lexan sein) und ein 3D bemalter Fahrerkopf (Hartkopf) muss vorhanden sein.
- Es dürfen keine Teile des Chassis von oben betrachtet über die Karosserie hinausragen. (Leitkiel, Räder, Grundplatte usw.). Das Inlett muss alle von außen sichtbaren technischen Teile abdecken.
- Heckflügel, Spiegel und Fahrerkopf müssen vor dem Rennen ordnungsgemäß vorhanden sein. Es müssen alle Teile außer Spiegel, Antennen, Lampen gläser und Fahrerkopf während des gesamten Rennens am Fahrzeug an der richtigen Position vorhanden sein und daher repariert werden. (Reparatur innerhalb von 5 Runden!)
- Karosserie darf an der Bahn nicht schleifen. (Reparatur innerhalb von 5 Runden!)
- **min. 20 gr.** Das Karosserie-Mindestgewicht versteht sich als echtes Karosseriegewicht, d.h. die Karosserie beinhaltet z.B. keine beweglichen Fahrwerksteile. Das Mindestgewicht wird möglichst ohne zusätzliches Ballastgewicht erreicht. Die gesamte Karosserie ist dabei von gleichmäßiger Dicke. Fehlendes Gewicht muss in der Karosserie mittels Blei zu gleichen Teilen über der Vorder- und Hinterachse angebracht werden.

Karosseriehalter:

- Das Gewicht der Karosseriehalter darf inkl. Schrauben, Moosgummi und Klebstoff max. 4g betragen.
(Im Zweifel ist ein Zweiter nicht verbauter Karohaltersatz für die Abnahme bereit zulegen)

Chassis:

- Alle Chassis mit einer **max. Breite von 78mm** sind zugelassen.
- Sollte ein Chassis hörbar/sichtbar durchschlagen oder an der Bahn schleifen, muss dies sofort behoben werden.

*Motor: (siehe „Ergänzung“ am Ende des Reglement)

- Gestellter 13D SRP 25000 mit 10er Ritzel (ca. 5cm langen Kabel inkl. „Männchen“ Stecker)
- Motoren werden 1 Stunde vor der Fahrzeugabnahme ausgegeben.
- Bei den Motoren dürfen nur die Lager geölt werden.
- Stromversorgung zwischen 12 - 12,5 V

Maße / Gewichte:

- Gesamtgewicht: mind. 165 Gramm
- Spurbreite: max. 83mm
- Bodenfreiheit: Zum Start des Rennens mind. 0,8mm (Fahrwerk und Karosserie).
Nach und während dem Rennen mind. 0,8mm .

Achsen / Lager / Getriebe:

- Achsen sind frei
- Lager sind frei
- Zahnrad ist frei

Heckflügel:

- Position, Größe und Optik muss dem Original Best möglichst in 1/24 entsprechen.

Räder:

- Aluminiumfelgen in freier Ausführung
- Sowohl vorne als auch hinten sind Moosgummi-Reifen vorgeschrieben. Die Oberfläche der vorderen Reifen darf mit Lack/Kleber versiegelt werden.
- Felgeneinsätze: Dreidimensionale Felgeneinsätze nach original Optik, oder ähnlich, in allen Rädern, sind während des gesamten Rennens verpflichtend.

Abmessungen

Reifen Außendurchmesser
Reifenbreite
Reifenauflagefläche

Vorne

mind. 24mm (26mm erwünscht)
mind. 6mm
mind. 5mm

Hinten

mind. 26mm
max. 16mm

Leitkiel / Schleifer:

- Frei (Schleifer müssen trocken gefahren werden – kein ölen etc.!!)

Reifen:

- GP45. Diese müssen trocken gefahren werden und dürfen nur mit Klebeband gereinigt werden.

Achtung: Werden Reifen welche mit div. Mittelchen bearbeitet worden sind gesichtet, führt dies zur sofortigen Disqualifikation inkl. weiterem Bahnverbot.

Strafenkatalog:

Die % werden immer von den gefahrenen Gesamtrunden am Ende des Rennen abgezogen.

- Bodenfreiheit: **3% Rundenabzug pro angefangene 0,1mm**
- Gewicht: **3% Rundenabzug pro angefangenes Gramm**
- Keine Reparatur innerhalb der 5 Runden Regelung: **3% Rundenabzug**
- Verletzung der Parc Fermé Regeln: **5% Rundenabzug**
- Nichtantreten als Einsetzer: **5% Rundenabzug**
- Arbeiten am Fahrzeug während der Umsetzpause oder anderen Rennunterbrechungen: **5% Rundenabzug**
- Verwendung von Haftmitteln (auch während des Trainings!) oder Manipulation des ausgegebenen Motors: **Wertungsausschluss!**

*Ergänzend gilt folgende Regelung bei einem vermuteten Defekt an den ausgegebenen Motoren:

Wenn ein Auto aufgrund eines vermuteten Defekts am ausgegebenen Motor / Elektrik nicht mehr läuft, wird Chaos geschaltet. Das Auto wird von der Bahn genommen und von Fahrer und Rennleiter geöffnet und geprüft.

Wenn bei der Prüfung ein Defekt am ausgegebenen Motor festgestellt wird, darf es repariert / ggfs. der Motor getauscht werden. Dabei bleibt Chaos an. Hinweis – hat sich die Verbindung zwischen Stecker (vom Leitkiel) und Buchse gelöst, ist das KEIN Defekt am Motor. Auch aufgehende Lötstellen zählen nicht als Defekt. Diese müssen von jedem Teilnehmer vor dem Einbau kontrolliert werden.

Sollte ein anderer Defekt festgestellt werden, wird das Auto wieder zusammen geschraubt und im Bereich der Boxengasse in den Slot gesetzt. Anschließend wird das Chaos wieder frei gegeben und das Auto darf von der Bahn zur Reparatur genommen werden. Die Reparaturpause geht damit nicht zu Lasten der anderen Fahrer.

Liste von moderne LMP 1 und LMP 2 Modelle:

Audi R18
Lola Aston Martin
Lola B08-11
Lola B12
Nissan GT-R LM
Oreca 05
Pescarolo, Morgan, Oak
Peugeot 908
Porsche 919
Rebellion R-One
Toyota TS030

Bei weiteren Fragen steht jederzeit ein „TSR“ Mitglied gerne zur Verfügung!