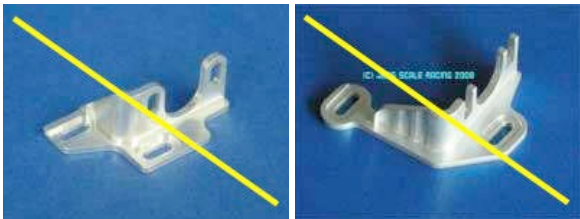


Gruppe **245 Süd** Reglementauslegung

Inhaltsverzeichnis

Intro	2
Allgemeines	2
Chassis – „Großserie“	2
Chassis – „unverändert“	3
Chassis – „Teilemix“	3
Karosserie – „Scale und Vorbilder“	4
Karosserie – „aus GfK oder Resine“	4
Karosserie – „Vorbildfotos“	5
Karosserie – „Äußerlichkeiten“	6
Karosserie – „Flügelwerk“	6
Karosserie – „Verbreiterungen“	7
Karosserie – „Beleuchtungsanlage“	7
Karosserie – „Scheibenwischer“	8
Karosserie – „Innenleben“	8
Karosserie – „Fahrereinsatz“	8
letzte Worte	8

<p>Intro</p>	<p>In der Vergangenheit kamen immer wieder Fragen, widersprüchliche Auffassungen und Missverständnisse zu einigen Vorgaben des Reglements der Gruppe 2 4 5 auf. Auf mehrfachem Wunsch wird nachfolgend eine in der Serie gebräuchliche Lesart dieser Vorgaben ausformuliert, um zum besseren und einheitlicheren Verständnis des Regelwerks beizutragen und damit der Chancengleichheit aller Teilnehmer zu dienen. Die hier formulierten Auslegungen sind allerdings weder als „Gesetzbuch“ noch als „Freibrief“ zu verstehen, auf die man sich im Streitfall berufen könnte. Die hier präsentierten Interpretationen legen implizit Empfehlungen zu Tuning-Maßnahmen nahe, die ein Fahrer nach eigenem Ermessen durchführen mag. Auf eine Reihe von Tuning-Tips wird auch auf der Startseite der Gruppe 245 verwiesen – dazu dort den Link „Technik-Tipps“ anklicken.</p>
<p>Allgemeines</p>	<p>In der Präambel des Reglements steht zum einen „Vorbild ist die Deutsche Rennsport Meisterschaft aus den 70er Jahren“. Es werden also ausdrücklich solche Fahrzeuge erwünscht, welche diese historischen Eindrücke wiedererstehen lassen. Andersartige Fahrzeuge werden deshalb zwar nicht ausgeschlossen, aber Designs wie z.B. „Red Bull“ oder „D2“ / „Vodafone“ sollten besser in Serien für modernere Fahrzeuge gefahren werden . . . Der Satz „Letztlich entscheidet die Rennleitung über die Zulassung bzw. die Einstufung der Fahrzeuge!“ ist in letzter Konsequenz maßgeblich. Die Erfahrungen der Rennkommissare liefern die ausschlaggebenden Kriterien für die Anwendung und Auslegung des Reglements. Die Maxime lautet dabei stets, Augenmaß bei der Zulässigkeit von Tuningmaßnahmen walten zu lassen, die der Chancengleichheit der Teilnehmer dient.</p>
<p>Chassis „Großserie“</p>	<p>Die getroffene Formulierung „Metall-Großserienchassis unverändert“ gab in der Vergangenheit immer wieder Anlass zu Meinungsverschiedenheiten. Darunter ist nach Auffassung der Veranstalter folgendes zu verstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Deutschland im Handel für Jedermann frei erhältlich. - Stückzahl zumindest 400 Exemplare, um Kleinst- und Sonderserien zu verhindern. - Zumindest vier Wochen im Handel verfügbar, um "Werksfahrern" keinen Vorteil zu gewähren. <p>(Manchmal durchaus sinnvolles) Zubehör von Drittanbietern zählt grundsätzlich nicht zur Kategorie „Großserie“. Beispielsweise sind spezielle Motorhalter von Jens Scaleracing oder dem RC Trier (vgl. Beispielfotos) nicht zulässig, da es sich nicht um Großserientechnik der Chassishersteller handelt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div> <p>Auch Tuningteile aus CfK oder GfK wie etwa ein H-Träger, das Vorderachsfederelement oder der Leitkielhalter sind nicht erlaubt, da kein Metall.</p>

<p>Chassis „unverändert“</p>	<p>Der Begriff „unverändert“ zielt auf einen Schutz vor technischer Ingenieurshochleistung bei der Umgestaltung der Fahrwerkskonstruktion, wie sie nur von Profis der Materie und/oder hochambitionierten Tüftlern mit viel Zeitaufwand durchgeführt werden können. Im Sinne der Chancengleichheit der Teilnehmer wird als Referenz ein Vollzeit arbeitender Mann mittleren Alters ohne heimische Werkbank herangezogen, der nicht über Fähigkeiten oder Ausbildung im technischen Umfeld des Maschinenbaus, der Feinwerkmechanik o.ä. verfügt ⚙</p> <p>Anhand dieser Definition werden die folgenden maßvollen und gemeinhin üblichen Korrekturen an den Chassis als zumutbar, zulässig und sinnvoll erachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richten und Ausrichten von Platten und Trägern (90°-Richten und Planauflage). - Entgraten sowie Glätten von Kanten, Ecken und Überständen. - Bohrung von Schraubenlöchern in Grundplatten älterer Versionen gemäß identischen Platten späterer Versionen. - Ankleben oder Anschrauben (wo Schraubvorrichtungen vorgesehen sind) von Gewichtplatten beliebiger Art und Gewichten. <p><u>Wichtig:</u> Karosserie-Trägerteile, die an der Karosserie angebracht werden, sind nicht Bestandteil des Chassis und können wahlweise eigenhändig angefertigt werden. Jedoch bleibt es auch für Eigenkreationen bei der Vorgabe „aus Metall“. Die Verwendung von Kunststoff, GfK oder gar CfK ist also unzulässig.</p>
<p>Chassis „Teilemix“</p>	<p>Eine beliebige Mischung von Teilen unterschiedlicher Chassis ist unerwünscht. Beispielsweise können weder Teile des Plafit S24 an einem Plafit Inliner Chassis verbaut werden – noch Plafit Teile an einem Schöler Chassis.</p>

<p>Karosserie „Scale und Vorbilder“</p>	<p>Bezüglich der Modifikation von Karosserien, wie sie auf dem Markt verfügbar sind, macht das 245 Reglement keine detaillierten Vorschriften. Einziger Anhaltspunkt ist die Formulierung aus der Präambel: „sollten ins allgemeine Erscheinungsbild passen“. Die Entscheidung über die Zulässigkeit von Modifikationen trifft die Rennleitung, die diese nach ihrem subjektiven Augenmaß zu fällen hat. Das gilt es zu akzeptieren und zu respektieren.</p> <p>Die Rennleitung bemüht sich dabei, nachhaltigen Spaß an der Rennserie zu vermitteln, der sich aus Wettbewerbsgleichheit einerseits und modellhafter Vorbildtreue andererseits ergibt. Als Leitlinie gilt: Was nützt das Bestehen auf originale Optik, wenn die schönen originalen Karossen nicht gefahren werden, weil sie wegen ihrer Maße im Wettbewerb chancenlos sind? Außerdem läßt sich originalgetreue Maßstäblichkeit an Modellen schwer nachzuprüfen.</p> <p>Waren aber schon Plastikmodelle der gängigen Hersteller nicht immer ganz maßstäblich, so ist dieses Kriterium in Zeiten verbreiteter Resine- und GfK-Modellfertigung völlig aus dem Ruder gelaufen. Inzwischen sind Karosserien verfügbar, die in ihren Abmessungen auf bestimmte Rennserien hin optimiert sind. Somit gilt also wie gesagt das Augenmaß bei der Zulassung von Modifikationen und Karossen jeglicher Produktionsweise.</p>
<p>Karosserie „aus GfK oder Resine“</p>	<p>In der „245-Gründerzeit“ waren die Gewichte von Plastikmodellbausätzen, Resine- und GfK-Karosserien in etwa identisch. Deshalb stehen diese drei Werkstoffe im Reglement gleichberechtigt nebeneinander. Das scheint durch verbesserte Produktionsverfahren einiger Hersteller von GfK- oder Resine Kits heutzutage nicht immer der Fall zu sein. Dies ist an sich nicht verwerflich – jedoch sollen in der 245 weiterhin halbwegs vergleichbare Ausgangsbedingungen gewährleistet sein – und EIN bestimmtes Material oder gar EIN Hersteller darf nicht zum Muß werden.</p> <p>GfK- und Resine-Karosserien sind nach wie vor in der 245 erwünscht – schließlich bringt dies Vielfalt in die Serie, da oft Vorbilder als Motiv gewählt werden, für welche es keine Plastikmodellbausätze gibt bzw. wo diese längst vergriffen sind. Diese Karosserien sollen allerdings keinen gravierenden Vorteil gegenüber den bislang gefahrenen Bodys aufweisen !!</p> <p>Aus diesem Grund gelten ab Saisonbeginn 2011 folgende Regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es besteht wie immer in der 245 Bestandsschutz: Wer ein Fahrzeug mit GfK- oder Resine-Karosserie gebaut hat, darf dieses fahren – ggf. jedoch unter Auflagen. - Grundsätzlich dürfen GfK- und Resine-Karosserien nur noch nach Rücksprache mit der IG245 eingesetzt werden. - ultraleichte Gr2 GfK-Bodies sind im Sinne der Chancengleichheit nicht erlaubt! - Fahrzeuge mit Karosserien, die nicht aus Hartplastik bestehen, sind frühzeitig, spätestens eine Stunde vor dem geplanten Beginn der Abnahme vorzuführen. Gleiches gilt für Karosserien mit großflächigem Materialabtrag innen. - Ggf. sind Gewichte auf Höhe von Motorhaube oder Kofferraumdeckel zu befestigen, um einen übergroßen Gewichtsvorteil einer Karosserie auszugleichen. - Das Mindestgewicht derartiger, mit platzierten Gewichten versehenen Karosserien beträgt selbstredend weiterhin 50 Gramm (Gr.2) bzw. 60 Gramm (Gr. 4 und 5). - Aktuell sind für folgende Kits Auflagen benannt (die Liste wird bei Bedarf erweitert):

Fahrzeug	Gruppe	Hersteller	Gewicht	zusätzliche Auflage(n)
Alfasud Sprint ti	Gr.2	WK	2,5g	./.
BMW 3.5 CSL	Gr.2	KHH	2,5g	./.
BMW M1 turbo	Gr.5	RE	2,5g	Heckflügel installiert !!
Opel Ascona B	Gr.2	WK	5g	./.
Opel Kadett GT/E	Gr.2	WK	5g	./.
VW Scirocco	Gr.2	WK	2.5gr	
Skoda	Gr.2		2.5gr	

- Die Gewichte sollten im Sinne der Nachvollziehbarkeit eine industriell eingeprägte Grammangabe eingestanzt haben (Bezugsquelle u.a. [www.slotpoint](http://www.slotpoint.com), Artikelnr. G30)
- Die o.a. Gewichte sind lediglich als **Anhaltswerte** zu verstehen. Eine Vorführung muß auch für die in der Liste aufgeführten Modelle erfolgen. Sollte die Vorführung eines Fahrzeugs zu grundsätzlich anderen Erkenntnissen führen, können die o.a. Gewichte auch erhöht bzw. abgesenkt werden.

Beispiele für Fahrzeuge mit GfK- und Resine-Bodys




Karosserie
„Vorbildfotos“

Vorbildfotos sind nicht geeignet, die Zulassung bestimmter Modelle zum Rennen zu erreichen (im Sinne von „**erzwingen**“ !), wenn damit Bestimmungen, welche in diesem Dokument aufgeführt sind, ausgehebelt bzw. ad absurdum geführt werden. Denn speziell in Großbritannien und den USA haben teilweise recht merkwürdige Fahrzeuge im Rahmen der freizügigen Gruppe 5 (bzw. IMSA) an Rennen teilgenommen – welche jedoch nichts mehr mit dem zu tun haben, was die Veranstalter unter Gruppe 2 4 5 verstehen.

Trotz Fotonachweis nicht erwünscht ! Wie Tamiya 320 turbo Beleg für anderen Flügel

Allerdings kann ein Vorbildfoto durchaus hilfreich sein, wenn es darum geht, vom Bausatz abweichende Karosserievarianten zu belegen – so diese denn den restlichen Regeln entsprechen und den Aspekt des „Augenmaßes“ berücksichtigen.

<p>Karosserie „Außerlichkeiten“</p>	<p>Die äußeren Gestaltungs- und Erkennungsmerkmale eines Fahrzeuges durften bei den Vorbildern gegenüber den Serienfahrzeugen selbst in der Gruppe 5 nicht beliebig verändert werden – von den deutlich seriennäheren Gruppen 2 und 4 ganz zu schweigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dies gilt selbstverständlich auch für die Fahrzeuge der Gruppe 245. So dürfen beispielsweise Kühlergrill oder Heckblenden nicht durch Gitter ersetzt werden. - Auch dürfen die hinteren Seitenkästen bei Gruppe 5 Fahrzeugen nicht den Durchblick auf das Chassis gestatten. Dort saßen beim Vorbild die Wasserkühler !⊕ - Bleiben wir bei Öffnungen: Fahrzeuge mit geöffnetem Schiebedach lassen wir nicht starten !⊕ - Und zu Thema „offen“ vielleicht noch die Anmerkung, dass die Gruppe 245 für „geschlossene Fahrzeuge“ ausgeschrieben ist und damit Cabrios, Spyder, Speedster etc. leider zu Hause bleiben müssen (Vorbildfotos aus USA hin oder her). - Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge sowohl lackiert, als auch mit Klarlack versehen sein – man soll das Sparen ja nicht zu weit treiben !⊕ - Ferner sei an dieser Stelle auf den für alle Gruppen geltenden, maximalen Radstand von 110mm verwiesen. - Wobei unabhängig vom Radstand – gerade aber bei überlangen Karosserien – gilt, dass die Räder vorbildgemäß in den Radkästen stehen müssen (also i.d.R. eher mittig !).
<p>Karosserie „Flügelwerk“</p>	<p>Für den Umgang mit Front- und Heckspoilern gelten folgende Regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dem Vorbild entsprechende Variationen von Front- oder Heckflügeln können angebaut werden. - Frontspoiler, die tiefer ragen als die Seitenschweller, dürfen gekürzt werden - z.B. empfohlen bei BMW 3.5 CSL und ggf. auch bei BMW 320 turbo. - Seitenschweller dürfen hingegen nicht gekürzt werden – beispielsweise, um die Karosserie dadurch tiefer legen zu können. - Seitenschweller dürfen auch nicht entfernt und durch Karosserieträger ersetzt werden. Ebenso wenig dürfen Fahrzeuge, welche im Vorbild keine Seitenschweller aufwiesen, mit solchen versehen werden. - Heckspoiler können nicht weggelassen werden, wenn das Vorbildfahrzeug einen solchen Flügel aufgewiesen hat. <ul style="list-style-type: none"> - Heckspoiler dürfen aus Polystyrol mit zumindest 0,5mm Materialstärke modellgetreu nachgebildet werden. Nicht zulässig ist die Verwendung von CfK oder Lexan. Ein nachgebildeter Heckflügel muss jedoch „formstabil“ sein. - Flexible seitliche Heckflügelhalter aus Gummi sind ebenfalls zulässig. - Der Gruppe 5 Ferrari 365 GT Le Mans darf nur noch mit installierten Heckflügel starten - wenn der Lamborghini Countach als LP500 gefahren wird (angesetzte Kotflügelverbreiterungen, bedarf es einen Heckspoiler, wenn er als LP400 gefahren wird (ohne angesetzte Kotflügelverbreiterungen), kann dieser entfallen

	<ul style="list-style-type: none"> - der M1 Bausatz von Revell benötigt aufgrund der Chancengleichheit gegenüber anderen Bausatzherstellern zwingend einen Heckflügel
<p>Karosserie Verbreiterungen</p>	<p>Die Verbreiterung von Fahrzeugen ist wie folgt geregelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radausschnitte dürfen nur moderat erweitert werden – i.d.R. nur innen, wo die Materialstärke häufig überproportional hoch ist. Originaltreue ist grundsätzlich einzuhalten. Bis nahe der Motorhaube bzw. dem Kofferraumdeckel erweiterte Radausschnitte sind unzulässig. - Kotflügel dürfen gemäß der originalen Silhouette außen verbreitert werden, d.h. dem Vorbild entsprechend auf der Höhe der originalen Verbreiterung – nicht aber aus der originalen Silhouette ragend nach oben zur Motorhaube bzw. dem Kofferraumdeckel hin verschoben. Auch hinsichtlich der Anordnung von Verbreiterungen auf der Längsachse des Slotcars („Radstand“) muss Augenmaß walten und der Bezug zum Vorbild bestehen. - Sogenannte „SLP-Verbreiterungen“ – also möglichst dünnes Polystyrol, einfach und gerade herausgezogen – sind unerwünscht. - Eine Verbreiterung von Karosserien durch Auftrennen („Innenverbreiterung“) oder auch eine Verlängerung des Radstandes mittels dieser Methode ist unzulässig. - Eine Ausnahmegenehmigung (z.B. dezente innere Verbreiterung eines Kotflügels) sind bei bestimmten Modellen möglich – müssen jedoch mit der Serienleitung vor dem Bau des Fahrzeuges abgestimmt werden.
<p>Karosserie „Beleuchtungsanlage“</p>	<p>Die Fahrzeuge der Gruppe 245 bestritten ihre Rennen bei Wind und Wetter. Bei Langstreckenrennen wurde auch Nachts gefahren. Dementsprechend war die Betriebsfähigkeit der Beleuchtungsanlage Gegenstand der technischen Abnahme bei den Vorbildfahrzeugen. Um dem Trend zum Leichtbau durch Weglassen entgegen zu wirken gilt seit 2009: Bei allen Fahrzeugen muss zwingend eine angelegte Beleuchtungsanlage vorhanden sein – sprich Frontscheinwerfer und Rückleuchten sind erforderlich. Ausnahme sind die Fahrzeuge mit Klappscheinwerfern wie z.B. der BMW M1 – aber auch diese Autos hatten dann zumindest sichtbares Standlicht an der Front. Wichtig für die beliebten Jota oder Ferrari 365 GT4 BB: Die reine Glasabdeckung über den Scheinwerfern reicht nicht aus!! Unter dieser transparenten Abdeckung sitzt ein Scheinwerferkasten und in diesem befinden sich die eigentlichen Scheinwerfer. Modifikationen der Beleuchtungsanlage gegenüber der im Bausatz enthaltenen Version sind selbstredend erlaubt, so sie sich denn am Vorbild orientieren – so z.B. die Installation von nur zwei Frontscheinwerfer beim BMW 320 turbo.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p>Nur zwei Frontscheinwerfer Aber immer Vier in der beim Gr.5 320 turbo Wer hätte das gedacht !? Auch die Celica mit Zweien</p>
<p>Karosserie</p>	<p>Ebenfalls resultierend unter dem Aspekt „Rennen bei Wind und</p>

<p>„Scheibenwischer“</p>	<p>Wetter“ ist seit 2009 (zumindest) ein Scheibenwischer erwünscht. Bei Bausatzfahrzeugen, welche einen angespritzten Scheibenwischer aufweisen (z.B. Tamiya BMW 320 turbo, Tamiya Porsche 935/76 oder manche Ferrari 365 GT4 BB), muss kein separater (zusätzlicher) Scheibenwischer installiert sein. Der angespritzte Scheibenwischer sollte aber schwarz hervorgehoben sein.</p>  <p>Auch bei Sauwetter !!</p>
<p>Karosserie „Innenleben“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Der innere Bereich einer Karosserie darf „ausgeräumt“ werden, bei Plastikmodellbausätzen (z.B. von Monogram oder BMW M1 Procar von ESCI bzw. Revell) – also z.B. Spritzwände oder Innenkotflügel etc. entfernt werden. - Karosserien dürfen ausgeschliffen werden, wobei die äußere Kontur von Dach bis Schweller geschlossen sein muss, wie es dem Modell/Original entspricht – z.B. kein offenes Schiebedach, keine Löcher. Großflächig ausgeschliffene Karosserien werden wie GfK- und Resine-Hauben behandelt und müssen der Abnahme frühzeitig vorgeführt werden. - Die Fensterflächen der Fahrzeuge dürfen aus Lexan bestehen. Auch hier sollte das Adjektiv „formstabil“ gedanklich hinzugefügt werden. In ultraleichte „Frischhaltefolie“ also bitte weiterhin nur die Lebensmittel im Kühlschrank einpacken ! - Etliche Plastikmodellbausätze werden „mit ohne Seitenscheiben“ in/an den Türen ausgeliefert. Dementsprechend fordern wir nicht, dass hier eine Scheibe vorhanden ist. Diese Aussage gilt dann aber ausschließlich für die vorderen Türen !! Hintere Seitenscheiben müssen in jedem Fall vorhanden sein.
<p>Karosserie „Fahrereinsatz“</p>	<p>Der Fahrereinsatz sowie die Fahrerfigur müssen farblich (ein wenig) behandelt werden. Auch wenn die Gruppe 245 nicht die Anforderungen der DSC stellt, reicht ein simpler, absolut „unbehandelter“ Fahrer bzw. -einsatz für eine Zulassung zum Rennen leider nicht aus. Neben der Farbe des Gesichts oder geschlossenen Visiers werden wenigstens etwa drei verschiedene Farben in flächigem Auftrag erwartet (z.B. Overall, Helm, Interieur und Sitz/Lenkrad).</p>
<p>letzte Worte</p>	<p>Im Zweifelsfall vor einer geplanten baulichen Modifikation bitte immer bei der Rennleitung oder den Rennkommissaren nachfragen.</p>