



DMC Präsidiumsentscheidung betreffend Graupner Brushlessmotor 13.5 (Artikel Nr.: 6564)

Sachlage:

Auf der DM 2010 in Geilenkirchen wurden bei allen verwendeten Graupnermotoren in der Klasse Tourenwagensport bei der Induktionsmessung eine Abweichung von $\geq 23\%$ festgestellt. Eine Vergleichsmessung eines Originalverpackten Motors, der beim lokalen Händler wahllos aus dem Lager entnommen wurde, bestätigte die dort gemessenen vom Homologationsmotor abweichenden Induktionswert. Das Abwickeln dieses Motors ergab, dass es sich hierbei, eindeutig um ein 13.5 gewickelten Motor (Stator) handelte.

Da der original, homologierte Motor Vorort nicht zur Verfügung stand um sofort eine Vergleichsmessungen durchführen zu können und der Veranstalter nicht genügend Ersatzmotoren für alle betroffenen Fahrer zur Verfügung stellen konnte, wurde dieser mit einstimmiger Entscheidung der Sportkommissare und des Rennleiters (Arno Püpke) für diese Veranstaltung zugelassen.

Nach der Veranstaltung wurde der homologierte Motor mit dem Mustermotor aus Geilenkirchen im Detail verglichen. Bei den Messungen stellte sich heraus, dass die Maße der Statorbleche des Mustermotors um $\geq 20\%$ kleiner waren als die des homologierten Motors. Damit ist eindeutig nachgewiesen, dass der Mustermotor aus Geilenkirchen (und somit alle dort eingesetzten Motoren) einen größere Luftspalt im Stator besitzen. Diese technische *Inkonformität* ist die einzige, wahre Ursache für die festgestellten, großen Messabweichungen bei den Induktivitätswerten bei der Indoor DM 2010 in Geilenkirchen.

Zusammenfassend:

- Der Stator aus der Serie stimmt um einige mm (auf die Fläche mm^2) nicht mit dem homologierten Mustermotor überein.
- Die Werte der Homologation wurden vom Hersteller, wie üblich kontrolliert und bestätigt.
- Eine kurze Klarstellung zur Homologation. Da am SBT 2009 für die Klasse TW Sport ein neuer Motor bestimmt wurde. Tritt hier Regel laut §5.1.2, Seite 117,118 DMC Jahrbuch 2010 „Zur Homologation muss ein Muster mit einer Rechnungskopie, dass mindestens 500 solcher Motoren verfügbar sind (ausgenommen sind technische Neuentwicklungen die am SBT beschlossen werden)“ Damit waren alle Hersteller die einen neuen 13.5 Turns homologieren wollten von dem Nachweis der min. 500 Motoren befreit.
- Der Hersteller wurde um eine Stellungnahme zu diesem Vorkommnis gebeten. Dieser konnte glaubhaft versichern, dass durch Zeitdruck und persönliche Fehler nicht der richtige (Seriennahe) Motor eingeschickt wurde.



Abschließendes Urteil des DMC Präsidiums .

- Der Fehler ist eindeutig „*nur*“ auf Seite des Herstellers zu finden.
- Er ist alleine dafür verantwortlich, dass die richtigen Motoren, Zeit-, Seriennah und Homologationskonform nach unserem aktuell, gültigen technischem DMC Reglement für die Homologation eingesendet werden.
- Alle Fahrer die bereits einen Graupner Brushlessmotor gekauft haben, im Vertrauen drauf, dass er den DMC Homologationsregularien entspricht, dürfen nicht abgestraft werden.
- Der Rennbetrieb soll nicht unnötig „gestört“ werden, eine entsprechende Übergangsfrist bis zur endgültigen, abschließenden Regelung eingeräumt werden.

Basierend auf diesen, dem Präsidium vorliegenden Fakten, ergeht die folgende Entscheidung:

- Der Graupner Brushlessmotor 13.5 T (Artikel Nr.: 6564) darf für die Sportkreisläufe der Saison 2010 in allen Sportkreisen weiter eingesetzt werden.
- Bei der Tourenwagen Outdoor-DM 2010 in Andernach darf dieser Graupner 13.5 (Artikel Nr.: 6564) ***nicht*** eingesetzt werden.
- Die Firma Graupner kann diesen Motor im Zuge des Homologationszyklus 2010 (§5.1.2) neu aufnehmen lassen.
- Es wird eine Bewährungsfrist von 3 Jahren auf die Firma Graupner verhängt.
Bei einem erneuten, selbst verursachten Verschulden, werden nach Abschluss der betreffenden Saison (aber vor der jeweiligen DM) alle Graupnermotoren aus der Homologationsliste von sämtlichen Elektrolattbahnklassen gestrichen.

Wahlheim, den 21.04.2010

Fredy Dietrich
(gez. DMC Präsident F. Dietrich)

Josef Dragani
(gez. DMC Elektrolattbahnref. J. Dragani)