Reglement 2026

Das Reglement unterteilt sich in:

A - Allgemeiner Teil
B - Sektion Verbrenner Glattbahn
C - Sektion Off-Road
D - Sektion Großmodelle VG 1:4, VG 1:5
E - Sektion Großmodelle Off-Road 1:6
F - Sektion Elektro Glattbahn
G - Sektion Elektro Off-Road
H - Sektion Motorrad

Grundsätzlich gilt:

Das Reglement allgemeiner Teil enthält Angaben, die für alle Sparten gelten.
Anträge zur Änderung/Erweiterung des allgemeinen Teils müssen vom Sportbundtag beschlossen werden. Das Präsidium kann durch Mehrheitsbeschluss bei kurzfristigem Handlungsbedarf Reglementergänzungen und Änderungen beschließen.
Diese dürfen keinesfalls bereits getroffenen Entscheidungen des SBTAG außer Kraft setzen und müssen zur endgültigen Reglementaufnahme auf dem folgenden SBTAG als Antrag vorgelegt werden.

Spartenteile B bis H:

Das Reglement der Sparten enthält Ergänzungen zum allgemeinen Teil, die ausschließlich die entsprechende Sparte betreffen. Änderungen und Erweiterungen des Reglements der Sparten werden vom Sektionsreferent und den Sektionsreferenten der Sportkreise beschlossen. Hierbei gilt der Mehrheitsbeschluss.
Grundsätzlich gilt:
Das Reglement wird auf dem folgenden Sportbundtag vorgestellt.
Vor der Veröffentlichung ist die Reglementsänderung dem geschäftsführenden Vorstand vorzulegen.
Änderungen im Laufe des Jahres müssen rechtzeitig auf der Homepage des DMC veröffentlicht werden und sind ab dann gültig.
Reglementsänderungen oder Ergänzungen, durch Referentenbeschluß, sind nach Nennschluß zur DM nicht mehr möglich.
Neuerungen durch Beschlüsse des Sportbundtages 2025 sind im folgenden kursiv gekennzeichnet

A Allgemeiner Teil

1. Teilnahmebedingungen an DMC – Veranstaltungen

1.1 Die Teilnehmer eines Wettbewerbes müssen, soweit im Speziellen nicht anders ausgeführt, im Besitz eines gültigen DMC-Mitgliedsausweises, im Weiteren als DMC-Lizenz bezeichnet sein. Jeder Teilnehmer muss im Besitz eines MyLaps/AMB kompatiblen Transponders sein und diesen auch bei Rennen verwenden.
Fahrer, die bei der Nennung für einen Lauf zum Deutschlandpokal keine DMC-Nr. vorweisen können, dürfen nicht mitfahren. Dies gilt gleichermaßen für DMC-Neumitglieder ohne DMC-Nr., Nichtmitglieder und ausländische Fahrer ohne DMC-Mitgliedschaft. Die Punkte gehen auf den nächst platzierten Fahrer mit DMC-Nr. über. Es erfolgt auch keine nachträgliche Umbewertung der Rangliste, wenn ein Fahrer seine DMC-Nr. während der Saison erhält.
Die DMC-Lizenz ist vom 1.1. bis 31.12. eines Jahres gültig. Bis zum 31.3. des Folgejahres gilt eine Karenzzeit.

1.2.1 Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an dem Wettbewerb teil. Sie tragen die alleinige zivil- und privatrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder den von ihnen gefahrenen Automodellen verursachten Schäden, soweit es sich um Sachschäden am Automodell und dem erforderlichen Zubehör handelt.

Die Teilnehmer verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden am Automodell auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriff gegen

- den DMC, dessen Präsidenten, Mitglieder und ehrenamtliche Mitarbeiter,
- den Ausrichter, dessen Beauftragte, Sportwarte, Helfer,
- die Teilnehmer und deren Helfer sowie gegen eigene Helfer,
- Behörden und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen.

1.2.2 Diese Vereinbarung wird mit Abgabe der Nennung an den Ausrichter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

1.2.3 Jeder Teilnehmer verpflichtet sich, den Weisungen des Rennleiters, dessen Stellvertreters, des DMC-Offiziellen und der Sportkommissare Folge zu leisten.

1.3 Nennungen/Nenngeld

Mit der Abgabe der Nennung werden das DMC-Reglement und die DMC-Rechtsordnung als für die Veranstaltung verbindlich anerkannt. Dies erkennt jede/r Teilnehmer/in durch Abgabe der Nennung an. Rechtsansprüche im Sinne des BGB sind bei DMC-Veranstaltungen ausgeschlossen.

a) Die Mitgliedschaft im DMC berechtigt zur Nennung von nur einer am gleichen Tage stattfindenden Veranstaltung. Mehrfachnennungen in verschiedenen Klassen an einer Veranstaltung sind zulässig.

b) Die Nennungen müssen sorgfältig, vollständig und leserlich ausgefüllt sein. ist das nicht der Fall, kann eine Nennung aus diesen Gründen abgelehnt werden. Es sind mindestens zwei Sendefrequenzen (z. B. 27.005/27.195) anzugeben, bei Einsatz von Anlagen mit DSM-Frequenzen (z. B. 2,4 GHz) der Vermerk DSM.

c) Nennungen müssen fristgerecht eingereicht werden. Nennungen, die einen Poststempel nach dem Nennungsschluss tragen, können abgelehnt werden. Der Ausrichter kann nach dem Nennungsschluss Nennungen mit einer Nachmeldegebühr annehmen; die Höhe der Nachmeldegebühr ist in der Ausschreibung ausdrücklich bekannt zu geben.

d) Abgegebene Nennungen sind verbindlich, und somit besteht für das in der Ausschreibung ausgewiesene Nenngeld und für etwaige Zusatzkosten (z.B. bei VG: Pflichtreifen, Versicherungsgebühr für Nicht-DMC-Mitglieder) grundsätzlich eine Zahlungsverpflichtung, ausgenommen, die Nennung wird vor dem in der Ausschreibung genannten Nennschluss schriftlich storniert. Die Zahlung des Nenngeldes hat bis zum Nennschluss zu erfolgen, es sei denn, in der Ausschreibung ist ein anderes Zahlungsziel (beispielsweise bei der Veranstaltung vor Ort) ausdrücklich zugelassen. Auch die Zahlungsweise (z.B. Bankverbindung, Paypal-Konto, bar) ist in der Ausschreibung anzugeben, bei Deutschen Meisterschaften ist die Angabe einer Bankverbindung Pflicht.

e) Nenngeld ist Reuegeld und wird grundsätzlich nicht zurückgezahlt. Nur wenn eine Veranstaltung aus Gründen, die im Einflussbereich des Ausrichters liegen abgesagt oder verlegt wird, muss der Ausrichter das Nenngeld zurückerstatten. Keinesfalls wird das Nenngeld zurückerstattet und ist trotzdem fällig, wenn der/die Teilnehmer/in nicht am Start ist oder die Nennung nach Nennschluss zurückzieht; dies gilt auch für Nenngelder zu internationalen Wettbewerben.

f) Das Nenngeld für Rennveranstaltungen über zwei Tage beträgt maximal 30,00 Euro für Erwachsene und maximal 15,00 Euro für Jugendliche (bis 18 Jahre), über drei Tage maximal 38,00 Euro für Erwachsene und maximal 19,00 Euro für Jugendliche, sowie über vier Tage maximal 45,00 Euro für Erwachsene und maximal 23,00 Euro für Jugendliche.
Werden DM-Prädikate in mehr als einem Rennen ausgefahren, ist das Nenngeld für alle Rennen beim ersten Ausrichter (Ortsclub) zu zahlen.

2. Renndurchführung

2.1 Gruppeneinteilung

Der Rennleiter führt die Gruppeneinteilung für die Vorläufe nach den Vorgaben der einzelnen Sektionen durch; dabei darf es nicht zu Frequenzproblemen kommen. Nach Möglichkeit sollen die Fahrer eines Teams in verschiedene Gruppen eingeteilt werden. Die maximale Zahl der Fahrer je Gruppe hängt von den örtlichen Gegebenheiten, z. B. Breite der Strecke, Größe des Fahrerstandes (pro Fahrer 0,80 m) und dem Vorhandensein einer entsprechenden Zeitmesseinrichtung ab.
Der Veranstalter kann bei nicht genügend Teilnehmern in den einzelnen Klassen die Klassen zusammenlegen. Dieses gilt auch für die Finalgruppeneinteilung. In der Gesamtauswertung werden die Klassen getrennt gewertet.

2.2.1 Technische Abnahme

Die im Reglement für die Klassen vorgegebenen technischen Bestimmungen müssen eingehalten und kontrolliert werden.
Für die Vermessung der Fahrzeuge ist eine Platte aus form- und maßhaltigem Material zu verwenden, auf der zwei Schienen von 20 mm Höhe so zu befestigen sind, dass sich diese im Abstand von der im Reglement der einzelnen Klassen vorgegebenen max. Breite (+1 mm) befinden.
Die Höhe der Schienen beträgt für die Klassen OR64WD, OR62WD und OR6SC4 100 mm. Alternativ können für die Klassen OR62WD, OR64WD und OR6SC4 auch Messbügel für die Höhe und Breite genutzt werden.
Die Höhe der Schienen beträgt für EGTW 60 mm.
Die Fahrzeuge müssen sich innerhalb der Schienen in jedem Betriebszustand frei bewegen lassen
Die von der technischen Abnahme verwendeten Messeinrichtungen müssen den Fahrern bereits bei Veranstaltungsbeginn im freien bzw. kontrollierten Training zur Verfügung stehen. Während des Rennens müssen die gleichen Messeinrichtungen wie während des Trainings verwendet werden. Ein Wechsel der Messeinrichtungen ist zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung zulässig (bei evtl. defekten Messeinrichtungen entscheidet die Sportkommission über einen Wechsel).
Die bei Deutschen Meisterschaften verwendeten Messeinrichtungen werden vom Referenten der jeweiligen Klasse dem Veranstalter zur Verfügung gestellt.

2.2.2 Rennleitung

Die Rennleitung hat das Recht, jederzeit die Fahrzeuge zu kontrollieren. Jedes Fahrzeug, welches ein Sicherheitsrisiko darstellt oder nicht mehr dem Reglement entspricht, erhält die schwarze Flagge und hat somit das Rennen unverzüglich zu beenden. Die Weigerung eines Fahrers, das von ihm gefahrene Fahrzeug einer technischen Untersuchung zur Verfügung zu stellen, ist ein schwerer Verstoß gegen die Pflichten eines Fahrers. Der Rennleiter ist in einem so gelegenen Fall angehalten, neben dem Ausschluss aus dem Wettbewerb eine Bestrafung durch das Präsidium zu beantragen. Dem Antrag sind eine Sachverhaltsschilderung und die Zeugenaussagen beizufügen. Ebenso muss auch jedes andere Verhalten beurteilt werden, welches die Entziehung eines Fahrzeuges von der Untersuchung zum Ziel hatte.

2.3 Sportstrafen

Der Rennleiter, seine Stellvertreter und der DMC-Offizielle haben das Recht, bei Verstößen gegen das technische Reglement oder die sportliche Fairness Strafen nach Abs.A-2.3.1-5 gegen den betreffenden Fahrer, Mitglieder der Rennleitung i.S.v. Abs. A-4.1.2. und den Ausrichter auszusprechen. Hierzu sind die Sportkommissare bei Bedarf beratend hinzuzuziehen. In jedem Fall muss die Schwere des Verstoßes im Verhältnis zu der ausgesprochenen Strafe stehen. Eine Entscheidung nach Abs.2.3.4 und 2.3.5 ist vom Präsidium einstimmig zu bestätigen.

2.3.1 Zeitstrafen

Wenn möglich, sollten „Zeitstrafen" (z. B. für unsportliches Fahrverhalten, Frühstart etc.) als „Stop and Go"-Strafen erteilt werden. Über die Erteilung einer solchen Zeitstrafe muss der Sportkommissar [Schiedsrichter] und/oder der Rennleiter den betreffenden Fahrer unmittelbar unmissverständlich über das Lautsprechersystem unterrichten. Der Fahrer muss innerhalb der nächsten 3 Runden in die Boxengasse bzw. in einen dafür geeigneten Abstellplatz fahren und dort für die Dauer der Zeitstrafe (10 Sek.) anhalten, ohne dass sein Fahrzeug gewartet oder repariert werden darf. Besteht keine Möglichkeit mehr für eine „Stop and Go"-Strafe (z. B. in der letzten Runde), so wird die Zeitstrafe nachträglich nach folgender Regelung ausgesprochen. Wird eine Strafzeit vergeben, die nicht in der Box abgeleistet werden konnte, so wird in dem Fall, dass die Rundenzeit(en) der letzten Runde(n) geringer ist als die Addition aus der Überzeit und Strafzeit, diese Runde(n) und Rundenzeit(en) vom Gesamtergebnis abgezogen. Bei Nichteinnahme des Helferpostens erfolgt die Bestrafung nach Absatz A-5.1.3c.

2.3.2 Verwarnung

Jedes Fahrzeug, welches dauernd in andere Fahrzeuge fährt und so deren Fahrt verlangsamt, erhält eine Verwarnung. Im Wiederholungsfall bekommt der Fahrer durch den Rennleiter die schwarze Flagge gezeigt. Der Fahrer des Fahrzeuges hat sofort das Rennen zu beenden.

2.3.3 Disqualifikation (Streichung aus dem Wettbewerb)

Bei schweren Verstößen gegen das techn. Reglement erfolgt auf jeden Fall eine Disqualifikation für den entsprechenden Wettbewerb.

2.3.3 a Streichung Wertungslauf (Verstoß gegen das technische Reglement)

Verstößt ein Fahrzeug gegen das technische Reglement, wird der Lauf gestrichen für den der Verstoß festgestellt wurde.

2.3.3 b Disqualifikation (Streichung aus dem Wettbewerb)

Bei grober Unsportlichkeit erfolgt eine Disqualifikation für den entsprechenden Wettbewerb. Die Disqualifikation wird durch den Rennleiter in Verbindung mit der Sportkommission entschieden.

2.3.4 Sperre für ein Jahr.

2.3.5 Geldstrafen (25,-- € bis 250,-- €)

2.3.6 Kann keine gerechte Strafe an Ort und Stelle ausgesprochen werden, so ist eine Bestrafung durch das Schiedsgericht des DMC zu beantragen. Dem Antrag sind der Sachverhalt und die Zeugenaussagen beizufügen.

2.3.7 Das Schiedsgericht ist befugt, weitere Strafen auszusprechen.

2.4 Ergebnislisten

a) Mindestangaben, welche eine Ergebnisliste enthalten muss:
   Die Bezeichnung des Veranstalters (DMC) und Ausrichters (Ortsclub) incl. Ortsvereinsnummer sowie Angabe des Sportkreises
   - Name, Art und Beschreibung des Wettbewerbes (Klassenbezeichnung nach Reglement)
   - Ort und Datum des Wettbewerbs.
   - zusätzliche Einzelauswertung in Ergebnis- und Gesamtranglisten von Junioren und Jugendlichen
   - Angabe der Platzierung/DMC-Nummer/Name/Ortsclub/Sportkreis/ Vorlaufposition/ Platzierung der gefahrenen Finale incl. eindeutiger Angabe der Zeiten mit Auswertung
   - Name des/der Rennleiter(s) und des Stellvertreters
   - Name des/der Zeitnehmer(s)
   - Namen der technischen Abnahmekommissare
   - Namen der Sportkommissare
   - Datum/Uhrzeit, wann diese Ergebnisliste erstellt wurde.

- Angabe, mit welcher Version des entsprechenden Zeitnahmeprogramms das Ergebnis erstellt wurde.

b) Die Ergebnislisten eines Prädikatslaufs (Sportkreismeisterschaftslauf / DM) müssen innerhalb von 5 Tagen an ‚Ergebnis@dmc-online.com', den Sportkreisvorsitzenden und die Geschäftsstelle gesandt werden.
Bei einem DMC-Prädikat (Deutschen Meisterschaft) ist zusätzlich eine Sicherungskopie des Zeitnahmeprogramms (Sicherungsformat des Zeitnahmeprogramms) an die Geschäftsstelle zu senden; der zuständige DMC-Referent erhält eine weitere Kopie.

c) Die Nachprüfbarkeit eines Wertungs-/Prädikatslaufes muss erhalten bleiben. Rennunterlagen (Ausschreibung, Nennungen, Rundenprotokolle und Ergebnislisten etc.) sind für ein Jahr beginnend mit Jahresende der Saison aufzubewahren.

d) Bei Nichteinhaltung der Buchstaben b) und c) wird dem Ausrichter des Wertungs-/Prädikatslaufes eine Ordnungsstrafe in Höhe von 100,-- € auferlegt.

e) Vereine müssen die Ergebnisse in elektronischer Form per Mail an folgende Anschrift senden: ***ergebnis@dmc-online.com***.

3. Proteste und Berufungen

3.1 Protest

Der Protest muss schriftlich an den Rennleiter oder bei Abwesenheit seinem Vertreter oder an die Sportkommissare auf dem dafür vorgesehenen Formblatt eingereicht werden.
Verstoßen Teilnehmer von DMC-Wettbewerben oder die mit der Ausrichtung der Veranstaltung beauftragten Personen gegen das DMC-Reglement und/oder gegen Regelungen der Ausschreibung, so ist hiergegen der Protest zulässig.
Antragsteller können nur Teilnehmer, die eine ordnungsgemäße Nennung nach Abs.A-1.3. abgegeben haben, oder Mitglieder des Präsidiums sein.
Über den Protest gemäß DMC-Reglement entscheiden die Sportkommissare und die Mitglieder der Sportkommission. Erklärt sich eine dieser Personen für befangen, so bestimmen die Übrigen einen Ersatz.

3.2 Protestfristen

Der Protest ist unverzüglich, in jedem Fall aber vor dem nächsten Lauf vorzubringen. Wenn der Protestführer nach seinem Lauf einen Streckenposten einnehmen muss, gilt als nächster Lauf der Lauf, der nach der Ausübung des Streckenpostens folgt. Der Protest ist innerhalb der nächsten 15 Minuten schriftlich zu begründen. Bei Rennunterbrechungen und/oder Veröffentlichungen von Gesamtergebnissen muss der Protest spätestens innerhalb 15 Minuten erfolgen. Wird innerhalb der 15-minütigen Protestfrist die ausgehängte Ergebnisliste abgeändert, muss den von der Abänderung betroffenen Teilnehmern eine neue 15-minütige Protestfrist von dem Zeitpunkt eingeräumt werden, in dem die abgeänderte Ergebnisliste wieder zum Aushang kommt.
Es ist nicht möglich, sich über die neue Protestfrist hinwegzusetzen und zur Preisverteilung zu schreiten. Wenn ein Teilnehmer vom Protest betroffen ist, so muss ein errungener Preis bis zur endgültigen Entscheidung dieses Protestes zurückgehalten werden.
Im Übrigen verpflichtet jeder Protest, dessen Aushang ggf. das Gesamtklassement einer Veranstaltung ändern könnte, den Ausrichter, nur ein vorläufiges Gesamtergebnis aufzustellen und die Preise bis zur endgültigen Entscheidung einzubehalten. Hierbei muss auch die Möglichkeit einer Berufung in Betracht gezogen werden. Wenn allerdings der Protest das Gesamtergebnis nur zu einem Teil ändern würde, kann der davon nicht betroffene Teil als endgültig bekannt gegeben und die betreffenden Preise können verteilt werden.

3.3 Protestgegenstand

Der Protest muss klar formuliert und der Protestgegenstand eindeutig erkennbar sein. Proteste, die in allgemeinen Formulierungen die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges anzweifeln, ohne einen konkreten Protestgrund zu enthalten, müssen als unzulässig

zurückgewiesen werden.

3.4 Zurückweisbare Proteste
Ein Protest kann zurückgewiesen werden, wenn:

3.4.1 der Protestführer zum Protest nicht berechtigt ist. Fahrer, die von der Annahme der Nennung zurückgewiesen wurden, wie auch Fahrer, die von den Sportkommissaren rechtskräftig von der Teilnahme oder aus der Wertung ausgeschlossen wurden, besitzen kein Protestrecht mehr. Ausgefallene oder nicht gewertete Teilnehmer sind dagegen noch berechtigt, Proteste zu führen.

3.4.2 der Protest nach Abs. A-3.2. nicht fristgerecht eingereicht ist.

3.4.3 die Protestgebühr fehlt. Die Protestgebühr beträgt 10,-- € und muss dem Protest in Bar beigefügt sein.

3.4.4 es sich um einen Sammelprotest handelt. Ein unzulässiger Sammelprotest liegt vor, wenn mehrere Fahrer einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen und/ oder ein Fahrer einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt. Für jeden Fall ist ohne Rücksicht darauf, ob es sich um ein und denselben Fahrer oder mehrere Fahrer handelt, ein gesonderter Protest erforderlich.

3.4.5 der Protest gegen die Zeitnahme gerichtet ist.

3.4.6 der Protest gegen die Entscheidung eines *Schiedsrichters* gerichtet ist.

3.4.7 der Protest gegen die Entscheidung eines Rennleiters gerichtet ist, die dieser gemäß dem technischen Reglement zu fällen hat.

3.4.8 der Protest gegen die Messweise von Geräuschmessungen gerichtet ist.

3.4.9 der Protest sich in allgemeinen Redewendungen ergeht und der Protestgrund laut Abs.A-3.3. nicht eindeutig erkennbar ist.

3.4.10 der Protest sich gegen eine Maßnahme oder Entscheidung der Sportkommissare richtet (in diesem Falle ist nur die Berufung zulässig).

3.5 Protestrücknahme
Ein einmal form- und fristgerecht eingereichter Protest kann grundsätzlich nicht mehr zurückgenommen werden. Ist ein Teilnehmer bei Einreichung seines Protestes einem Irrtum unterlegen, kann er auf die Verhandlung und Entscheidung seines Protestes verzichten.
Die Protestgebühr kann ganz oder teilweise einbehalten werden und verfällt an den Ausrichter.

3.6 Protestentscheidung
Hat der Protestführer oder der vom Protest Betroffene den Protestentscheid nicht abgewartet, geht das Recht auf Berufung verloren, auch wenn die Protestentscheidung später schriftlich zugestellt wird.
Wenn eine Protestentscheidung nicht unmittelbar nach der Vernehmung die Betroffenen gefällt werden kann, müssen die Sportkommissare die Betroffenen zur Urteilssprechung einladen, das gilt besonders für Proteste technischer Art, bei denen die Fahrzeuge erst untersucht werden müssen.
Sieht sich die Sportkommission nicht in der Lage, einen Protest zu entscheiden, so hat sie dies ausführlich zu begründen und an das Schiedsgericht zur weiteren Beschlussfassung innerhalb 3 Tagen weiterzuleiten.
Wenn ein Protest als unbegründet abgelehnt wird, können die Sportkommissare verfügen, ob die Protestgebühr ganz oder teilweise verfällt.
Der im Protest Unterlegene ist zur Übernahme der Kosten verpflichtet.

3.7 Unbegründete oder böswillige Proteste
Unter unbegründeten Protesten sind jene zu verstehen, die in der Hauptsache den Zweck verfolgen, einen Konkurrenten aus irgendwelchen persönlichen Gründen

herauszuprotestieren oder in der Absicht, ein weniger erfolgreiches Abschneiden durch erhofftes Aufrücken im Ergebnis wieder auszugleichen, ohne selbst durch den Protestgegenstand belastet zu sein.
Hierunter fallen auch die sogenannten Genfälligkeitsproteste, die im Interesse oder auf Veranlassung eines Dritten, der aber selbst mit seinem Namen nicht in Erscheinung treten will, eingelegt werden.
Die Rennleitung ist in einem so gelegenen Fall angehalten, eine Bestrafung durch das DMC-Schiedsgericht zu beantragen. Dem Antrag sind eine Sachverhaltsschilderung und Zeugenaussagen beizufügen.

3.8 Berufung

3.8.1 Jeder Fahrer/Teilnehmer eines Wettbewerbs hat das Recht, gegen die durch die Sportkommissare ausgesprochenen Strafen oder die von ihnen gefällten Entscheidungen beim DMC-Schiedsgericht Berufung einzulegen.

3.8.2 Berufung ist innerhalb von einer Stunde nach Zurückweisung des Protestes bei der Rennleitung schriftlich unter Beifügung der Berufungsgebühr von 50,-- € in bar einzulegen. Die Berufung ist innerhalb von 14 Tagen an das Schiedsgericht zu begründen.

3.8.3 Der Rennleiter hat die Berufungsschrift unverzüglich mit den die Berufung betreffenden Rennunterlagen an das Schiedsgericht zu senden.

3.8.4 Die Berufungsgebühr wird nur erstattet, wenn der Berufung entsprochen wird. Wenn der Berufung nicht entsprochen wird, so verfällt die Gebühr an den DMC.

3.8.5 Die getroffene Entscheidung des DMC-Schiedsgerichts ist für alle Beteiligten endgültig.

4. Rechte und Pflichten der Sportkommissare

4.1 Sportkommission

4.1.1 Die Sportkommission besteht aus min. 2 Personen und muss vor jedem DMC-Wertungslauf festgelegt werden. Bei Deutschen Meisterschaften muss der Sportkommission jeweils ein Vertreter aus jedem Sportkreis, von denen Fahrer an der Veranstaltung teilnehmen, angehören. Keine dieser Positionen darf in Personalunion besetzt sein.

4.1.2 Die Sportkommission soll grundsätzlich bestehen aus:
- den Sportkommissaren
- dem Rennleiter
- einem DMC-Offiziellen, sofern er anwesend ist Sportkommissare sollten aktive Rennleiter mit gültiger Rennleiterlizenz sein.

4.1.3 Die Sportkommissare werden vom Rennleiter benannt.

4.1.4 Die Tätigkeit der Sportkommission ist ehrenamtlich.

4.1.5 Die Sportkommission hat die unumschränkte Vollmacht, die Beachtung des DMC-Reglements und die Bestimmungen der Ausschreibung durchzusetzen.

4.1.6 Sie entscheidet jeden Protest, der bei einer Veranstaltung eingelegt wird, vorbehaltlich des Rechtes auf Berufung gemäß den Bestimmungen des DMC-Reglements.

4.1.7 Die Sportkommission kann im Besonderen:
- Im Falle eines Verstoßes gegen das Reglement und den Bestimmungen die Art der Sanktionen entscheiden.
- Ausnahmsweise einzelne Bestimmungen der Ausschreibung abändern.
- Zusammensetzung und Stärke der Startgruppen abändern.
- Bei Rennunterbrechung einen neuen Start festsetzen.
- Aus zwingenden Gründen ein Rennen unterbrechen oder abbrechen.
- Falls erforderlich, Änderungen in der Platzierung vornehmen.
- Einem Fahrer, dessen Fahrzeug möglicherweise eine Gefahr bildet, die Teilnahme an der Veranstaltung untersagen.
- Einen Fahrer, der nach Ansicht der Sportkommission zur Teilnahme nicht befugt ist oder den die Sportkommission ungehöriger Aufführung oder betrügerischen

Vergehens befindet, aus dem einzelnen Wettbewerb oder für die ganze Dauer der Veranstaltung ausschließen.
- Darüber hinaus kann sie für den Fall, dass der Betreffende sich den Anordnungen der Sportkommission widersetzt, verlangen, dass der Betreffende die Strecke und ihre Umgebung verlässt.

4.2 Rennleiter

Rennleiter müssen im Besitz einer gültigen DMC-Rennleiter Lizenz sein. Der Rennleiter und seine Stellvertreter dürfen an Wettbewerben teilnehmen. *(Voraussetzung ist das Sie nicht zeitgleich fahren und der Stellvertreter die Aufgaben der Rennleitung insbesondere an der Strecke aktiv übernimmt! Deutsche Meisterschaften und Deutschlandpokale, sind von der Regelung ausgeschlossen!)*

Der Rennleiter ist für die dem offiziellen Programm entsprechende ordnungsgemäße Abwicklung der Veranstaltung verantwortlich.

Er hat im Einzelnen:
- die Ordnung im Bereich der Rennstrecke sicherzustellen,
- sich zu vergewissern, dass alle Mitglieder der Sportkommission auf ihrem Posten und mit den für die Ausübung ihrer Tätigkeit notwendigen Unterlagen und Anweisungen versehen sind,
- die Fahrer und ihre Fahrzeuge zu überwachen,
- sich zu überzeugen, dass jedes Fahrzeug die ihm zugeteilte Startnummer trägt,
- Proteste entgegenzunehmen und für ihre unverzügliche Weitergabe an die Sportkommission zu sorgen,
- die Protokolle der Zeitnehmer und Abnahmekommissare sowie alle notwendigen Auskünfte zur Aufstellung des Endergebnisses zu sammeln.

4.3 Pflichten der Zeitnehmer

Die Pflichten der Zeitnehmer sind:
- sich bei Beginn der Veranstaltung beim Rennleiter zu melden, um die erforderlichen Anweisungen zu erhalten,
- das Startzeichen zu geben, wenn sie vom Rennleiter hierzu den Auftrag erhalten,
- für die Zeitnahme nur die in der Ausschreibung benannten oder vom DMC freigegebenen Messeinrichtungen zu benutzen.
- die von jedem Fahrer gefahrenen Runden und die zur Zurücklegung der Strecke benötigten Zeiten festzuhalten,
- die Zeiten und Ergebnisse nur den Mitgliedern der Sportkommission mitzuteilen, falls nicht vonseiten dieser andere Anweisungen ergangen sind.
- Vermeidung von Frequenzüberschneidungen während der einzelnen Läufe. Grundlage dafür sind die Frequenzen, die der Fahrer bei seiner Nennung angegeben hat.
- je nach gefahrener Klasse den Fahrer darauf hinzuweisen, dass der Transponder kein oder ein zu schwaches Signal sendet.

4.4 Abnahmekommissare (Technische Abnahme)
- Die Abnahmekommissare sind mit jeder Art von Kontrolle auf Einhaltung des Reglements an den Fahrzeugen beauftragt. Sie müssen vor der Veranstaltung und ggf. auf Anweisung der Rennleitung ihre Kontrolle ausüben. Die einzelnen Sektionen können Mindestanforderungen festlegen.
- Sie dürfen die Ergebnisse der Untersuchung nur den Mitgliedern der Sportkommission mitteilen.

Die technische Abnahme ist sich der Tatsache bewusst, dass diese Bestimmungen einen Katalog von Maximalanforderungen darstellen und kein Teilnehmer einen Rechtsanspruch auf Erfüllung hat.

4.5 Abstimmungen

Bei Abstimmungen innerhalb der Sportkommission entscheidet die einfache Mehrheit der vor Beginn der Veranstaltung festgelegten Mitglieder.

5. Rennablauf

5.1 Allgemeine Bestimmungen

5.1.1 Teilnehmer

Die Teilnehmer (Fahrer) haben sich vor Beginn des Trainings beim Ausrichter zu melden.

5.1.2 Fahrerbesprechung

In der Fahrerbesprechung müssen die Entscheidungen der Rennleitung bekannt gegeben werden. Dies sind im Einzelnen die Anzahl der Fahrer pro Gruppe, die Startprozedur, der Austragungsmodus der Finalläufe und die sonstigen Besonderheiten des Rennablaufes.

5.1.3 Fahrer und Helfer

5.1.3a Alle Teilnehmer sind verpflichtet, sich sportlich und fair zu verhalten. Dies gilt insbesondere für die Fahrweise der Teilnehmer. Die Helfer dürfen zu keiner Zeit einen Teilnehmer behindern.

5.1.3b Gilt für alle Verbrennerklassen:Bei allen Rennveranstaltungen sind maximal zwei Boxenhelfer pro Fahrer zulässig. Der Ausrichter kann die Zahl der zulässigen Boxenhelfer jedoch auf einen Boxenhelfer pro Fahrer begrenzen und dabei auch verfügen, dass der Boxenhelfer ausschließlich seinem Fahrer helfen darf. Diese Einschränkung ist mit der Ausschreibung bekanntzugeben.

5.1.3c Jeder Fahrer ist verpflichtet, als Helferposten für den nachfolgenden Lauf oder für einen von der Rennleitung festgelegten Lauf zu fungieren. Mit Genehmigung der Rennleitung kann hierfür ein Ersatz gestellt werden. *Sind Fahrer minderjährig, obliegt es ausschlieslich dem Erziehungsberechtigten zu entscheiden, ob sein minderjähriger Fahrer die Aufgabe eines Helferpostens erfüllen kann. Erachtet er das als nicht möglich, hat er eigenverantwortlich die Aufgabe zu übernehmen oder für einen Helferposten zu sorgen.*Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf den besten Vorlauf (nach Abschluss der Vorläufe gibt es nur einen besten Vorlauf, der zur Auswertung kommt, von diesem Lauf wird die Runde abgezogen. Selbstverständlich kommt dann nicht der zweitbeste Vorlauf zur Auswertung) bzw. bei Finalläufen auf den Finallauf. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe bzw. nach dem Finallauf oder den Finalläufen zur Geltung. Werden Finalläufe nach Austragungsmodus 5 mehrmals gefahren, so er-hält der Fahrer einen Punkt mehr auf seinen besten Finallauf. Wird der *Helferposten* von der Rennleitung abgelehnt, hat die Rennleitung einen *Helferposten* zu benennen. Dieser Abschnitt gilt nicht für die Klassen OR8, OR10 und ORT, abweichende Regelung im Teil C 3.1.1

5.1.3d Im Bereich der Rennstrecke inkl. Helferposten und auf dem Fahrerstand besteht für Teilnehmer und Helfer absolutes Handyverbot. Bei Nichtbeachtung erfolgt eine Runde Abzug auf den besten Vorlauf (nach Abschluss der Vorläufe gibt es nur einen besten Vorlauf, der zur Auswertung kommt, von diesem Lauf wird die Runde abgezogen. Selbstverständlich kommt dann nicht der zweitbeste Vorlauf zur Auswertung) bzw. bei Finalläufen auf den Finallauf. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe bzw. nach dem Finallauf oder den Finalläufen zur Geltung. Dieses ist auch der Fall wenn man einen Ersatzhelfer einsetzt, dann geht die Strafe auf den Fahrer über .

5.1.3.e Die Streckenposten und Helfer in der Box müssen festes Schuhwerk und eine Warnweste tragen. Sandalen gelten ausdrücklich nicht als festes Schuhwerk. In den Klassen VG5TW, VG5SP, VG5F1, EG8GT, EG8GT3 und VG8GT werden keine Streckenposten auf der Strecke eingesetzt. Hier ist das Fahrzeug, wenn möglich, vom Boxengassenhelfer des entsprechenden Fahrers unter Beachtung des Renngeschehens zu bergen. Reparaturen auf der Strecke sind untersagt und führen zum Streichen des entsprechenden Laufes.

5.1.3.f Auf der Strecke, in der Box und auf dem Fahrerstand ist das Rauchen von Genussmitteln verboten.

5.1.4 Sender

Wenn alle oder der überwiegende Teil der Teilnehmer Anlagen im 2,4-GHz-Bereich benutzen, kann auf eine Senderabgabe verzichtet werden. Die Entscheidung trifft der Rennleiter, sie ist in der Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

5.1.5 Fahrerstand

Jeder Fahrer hat das Recht, das Fahrerpodest jederzeit zu verlassen. Er darf dabei jedoch und während des Rennens keinen anderen Teilnehmer behindern. Auf dem Fahrerpodest dürfen sich nur die Fahrer des jeweiligen Laufes aufhalten. Die Größe (Breite) des Fahrerstandes muss so bemessen sein, dass jeder Fahrer 0,80 m zur Verfügung hat. Bei VG5 müssen auf dem Fahrerstand akustische und optische Warneinrichtungen installiert sein und bei Gefahren an und auf der Strecke durch den Rennleiter/DMC Offiziellen angeschaltet werden. Die Fahrer haben ihre Fahrzeuge deutlich zu verlangsamen. Nach ausschalten der Warneinrichtung wird der normale Rennbetrieb wieder aufgenommen.

5.1.6 Fahrzeuge

Bis zur Vollendung der letzten Runde des Siegerfahrzeuges darf ein liegen gebliebenes Fahrzeug nachgestartet werden. Ein während des Rennens durch einen technischen Defekt stehen gebliebenes Fahrzeug darf nur an den Boxen wieder eingesetzt werden. Kommt ein Fahrzeug von der Rennstrecke ab, so ist es an der Stelle wieder einzusetzen, wo es die Piste verlassen hat. Ein Fahrzeug mit technischem Defekt muss sofort aus dem Rennen genommen werden. Ein auf der Piste fahrendes Fahrzeug hat Vorfahrt. Reparaturen auf der Piste sind nicht gestattet. Während eines Rennens dürfen alle Bestandteile des Fahrzeuges mit Ausnahme des Chassis gewechselt werden (Ausnahmen hiervon bedürfen der Genehmigung der Rennleitung und sind nur in Härtefällen zulässig, wobei dann nur eine identische Chassisplatte verwendet werden darf. Dies ist vor dem Umbau durch die technische Abnahme zu bestätigen). Ein Wechsel der Fahrzeuge während eines begonnenen Laufes ist nicht gestattet. Falls die Karosserie gewechselt wird, muss die Startnummer mit der in der Gruppeneinteilung angegebenen Startnummer übereinstimmen.

5.1.6.a Bei einem vom Rennleiter als nass bestimmten Lauf ist es gestattet, ein zweites Fahrzeug als Regenauto zum Einsatz zu bringen.
Besonderheit bei EGTWMO/SP/HO/FR sowie VG: Dieses Regenauto darf vorher nicht schon von einem anderen Fahrer bei dieser Veranstaltung benutzt worden sein. Ein Entfernen der vorhandenen Chassismarkierung oder Doppelmarkierung wird als grober sportlichen Verstoß gemäß DMC Satzung geahndet.

5.1.7 Start/Wertung

5.1.7a Der Rennleiter entscheidet, ob ein Lauf abgebrochen bzw. wiederholt wird. Dies ist nur zulässig, wenn zwingende Gründe vorliegen (defekte Zeitnahme, nachgewiesene Frequenzstörungen usw.).

5.1.7b Einzelstart ist zugelassen. Dieser muss in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Es werden die Fahrzeuge einer Vorlaufgruppe etc. in einem festgelegten Abstand hintereinander gestartet. Beispiel: Rundenzeit für eine Runde = 32 Sek. (32:8=4, das bedeutet, dass die Fahrzeuge im Abstand von max. 4 Sek. gestartet werden, 32:10=3,2 bedeutet, dass die Fahrzeuge im Abstand von max. 3 Sek. gestartet werden). Voraussetzung für den Einzelstart ist das Vorhandensein einer entsprechenden Zeitmesseinrichtung. Wenn ein beliebiges Fahrzeug eine Runde vollendet hat, werden automatisch alle Uhren der zu diesem Zeitpunkt noch nicht gestarteten Fahrer gestartet.
Wenn innerhalb einer Minute nach dem Aufruf des ersten Fahrzeuges, bzw. dem Startsignal kein Fahrzeug startet, werden alle Uhren automatisch gestartet.

5.1.7c Gewertet wird nach Runden und Zeit. Runden, die ein Modell nicht aus eigener Kraft zurücklegt, werden nicht gezählt. Kein Fahrzeug darf über die Ziellinie gestoßen werden. Für die Finalläufe startberechtigt sind nur Fahrer, die mindestens eine Runde vollendet haben.

5.1.8 Renndauer

Nach Ablauf der Renndistanz (Zeit plus letzte Runde) haben die Modelle sofort die Boxen anzufahren. Die Zeit, die dem Fahrer für die Vollendung der letzten Runde zur Verfügung gestellt werden muss, beträgt maximal die doppelte Rundenzeit, jedoch mindestens 30 Sekunden.

5.1.9. Zeitnahme

Bei Einsatz eines elektronischen Zeitmess-Systems sind die Auswertungen verbindlich. Die Rundenzeitprotokolle sind unverzüglich auszuhängen.
Erfolgt die Zeitnahme mit Transpondern, so ist der Fahrer für den Einbau des Transponders verantwortlich. Bei Einsatz eines persönlichen Transponder ist der Fahrer für den ordnungsgemäßen Betriebszustand verantwortlich. Die Rennleitung hat dem Fahrer einen Test vor dem Aufruf zum Start eines Laufes zu ermöglichen. Die Zeitnahme bei einer DM muss in Tausendstelsekunden erfolgen.
Die Zeitnahme sollte bei Ausfall des persönlichen Transponders nachhalten.
Bei Deutschen Meisterschaften sollte eine zusätzliche Lichtschrankenanlage installiert sein, um alle Durchfahrtszeiten der Fahrzeuge über die Start-/Ziellinie festzuhalten.

5.1.10 Startnummern

Alle Fahrzeuge müssen mindestens drei Startnummern tragen, sodass sie von beiden Seiten und von vorne zu sehen sind. Die Ziffern müssen schwarz auf weißem oder gelben Untergrund sein und sich ohne Lösungsmittel rückstandslos von der Karosserie entfernen lassen.
Größe der Ziffern: 40 mm; bei Großmodellen mindestens 70 mm, schwarze Ziffern auf gelbem Untergrund ist bei Großmodellen auch zugelassen.

5.1.11 „ex-aequo"-Regelung bei Sparten Verbrenner

Finden z. B. die beiden Finale 1/32 o. ä. nicht unter gleichen Witterungsbedingungen statt, so erfolgt für die nicht weiter qualifizierten Fahrer, soweit sie an den Start gegangen sind und an dem Finallauf teilgenommen haben, eine „ex-aequo"-Regelung. D. h., der drittplatzierte Fahrer aus dem 1/32 A-Finale und der Drittplatzierte aus dem 1/32 B-Finale werden punktgleich auf den 57. Platz gesetzt.
Die jeweils Viertplatzierten auf den 59. Platz usw.
Fahrer, die dagegen nicht an den Start gegangen sind, werden in den Ranglisten hinter den Fahrern ihres Finales z. B. 1/32 A und B nach ihrem besten Vorlauf gewertet.

6. Bestimmungen für Fernsteuerungen und Modelle

6.1 Allgemeine Bestimmungen für Fernsteuerungen

Alle Fernsteuerungen haben den Bestimmungen der Regulierungsbehörde Telekommunikation und Post (RegTP) zu entsprechen. Ausnahmen hiervon sind nur bei internationalen Wettbewerben nach Rücksprache mit der RegTP zulässig. Jeder Teilnehmer muss im Besitz einer gültigen Genehmigung zur Betreibung einer Funkfernsteuerung der RegTP sein. Zugelassen sind nur Fernsteuerungen, welche ein Wechseln der Sendefrequenz erlauben, sowie Fernsteuerungen die sich eine freie Sendefrequenz automatisch suchen (z. B. Im Frequenzbereich 2,4 GHz).
Bei vorgenannten Fernsteuerungen kann der Fahrer keine Zuweisung einer freien Frequenz verlangen.

6.2 Frequenzen und Quarze

Im 27-MHz-Band, 40-MHz-Band und 434-MHz-Band sind alle in der Genehmigung ausgewiesenen Frequenzen erlaubt.

6.3 Allgemeine technische Bestimmungen für Modelle

Der Grundgedanke des Automodellsports sind Wettbewerbe mit realistischen Modellen von Rennwagen.
Die Karosserie des Modells muss einem bestehenden Originalfahrzeug nachempfunden sein. Die Karosserien müssen aus flexiblem Material bestehen und müssen sorgfältig lackiert sein. Zu Beginn des Rennens muss sich die Karosserie in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden, fertig bemalt und vollständig sein.

Bei offenen Karosserien muss eine realistische Fahrerfigur in der korrekten Position angebracht sein.Bei allen Modellen mit Ausnahme von Formel und Offroad muss die Außenkante der Räder in Achsmitte von oben gesehen durch die Karosserie überdeckt sein. Auf der Piste müssen die Modelle mit einer sicher befestigten Karosserie versehen sein. Kein Fahrzeug darf so gebaut sein, dass es eine Gefahr für Personen darstellt oder andere Fahrzeuge beschädigen kann. Fahrzeuge mit Luftschrauben- oder Rückstoß-antrieb sind nicht zugelassen. Reifenhaftmittel jeglicher Art sind nicht erlaubt. Geruchsfreie Reifenreinigungsmittel sind für die Elektro-Glattbahn-Klassen zugelassen. Nicht geruchsfreie Reifenreinigungsmittel kann der Ausrichter bei Elektro-Glattbahn-Rennen in der Ausschreibung freigeben. Die Benutzung eines Rückwärtsgangs im Rennbetrieb ist nicht zulässig.

6.4 Elektronische Fahrhilfen

Es ist keine automatische Lenkungs- oder Traktionskontrolle erlaubt. Die Lenkfunktion (Bewegung des Lenkservos), Gas (Ausgang des Fahrtreglers oder Bewegung des Gasservos), Motor, Zündung oder Vergaser dürfen nur vom Empfänger beeinflusst werden. Auf keinen Fall dürfen diese durch die Bewegung oder Beschleunigung des Fahrzeugs beeinflusst werden. Jeder Sensor oder elektronisches Gerät, welches an einem beweglichen Teil des Fahrzeugs angebracht ist, ist verboten. Jeder Sensor oder Gerät zur Messung der Bewegung oder Beschleunigung des Fahrzeugs, welches an eine elektrische oder elektronische Einheit, Motor oder Vergaser (z. B. Servo, Empfänger, Fahrtregler, Motor, Akku oder Zündung) angeschlossen oder eingebaut ist, ist nicht erlaubt.
Es dürfen keine Signale aus dem Fahrzeug zu irgendeinem anderen Gerät an der Rennstrecke gesendet werden, außer den Signalen des Zeitnahmetransponders, welcher vom Ausrichter ausgegeben wird oder einem persönlichen Transponder.
Ein Verstoß gegen diese Regelung gilt als grobe Unsportlichkeit und wird mit einem Jahr Sperre belegt. Es sind ausschließlich Telemetriedaten erlaubt die zwischen Sender und Empfängerübertragen werden. Zusätzliche Sensoren und Module sind verboten.

6.5 Boxenfunk

Es ist generell zugelassen, dass für die verbale Verständigung zwischen dem Boxenhelfer und „seinem“ Fahrer auf dem Fahrerstand „Funk-Headsets“ mit einer Ohrmuschel , gültigem CE Zeichen und außerhalb des 2.4 Ghz Bereiches (bevorzugt 1880-1900 Mhz) eingesetzt werden. Der Einsatz von Earsets mit 2 Ohrmuscheln ist nicht erlaubt. Es muss gewährleistet sein, dass Durchsagen von der Rennleitung jederzeit vernommen werden können.
In den Klassen Offroad M 1:6 OR6/2WD, -/4WD und -/SC4 besteht auf dem Fahrerstand für die Teilnehmer und Helfer in Vorläufen und Finalen absolutes Verbot zur Nutzung von Kommunikationseinrichtungen. Die Verwendung kann im Bedarfsfall z.B. bei störendem Einfluss auf andere Fahrer oder die schlechte Wahrnehmung von Ansagen auch in den Trainingsläufen untersagt werden

7. Durchführungsbestimmungen DMC-Veranstaltungen

7.1 Allgemeine Bestimmungen

Die allgemeinen Bestimmungen gelten für alle ausgeschriebenen Prädikate, soweit bei den besonderen Bestimmungen nichts Abweichendes festgelegt ist. Für die vom DMC ausschriebenen Prädikate werden die Inhaber einer vom DMC e.V. ausgestellten Lizenz (Mitgliedsausweis) gewertet.

7.1.1 Teilnahmebedingungen

Mit Abgabe der Nennung für einen Prädikatswettbewerb erkennt jeder Bewerber ausdrücklich die vorstehenden und nachfolgenden Bestimmungen und Grundsätze als verbindlich an.
Die Teilnahme verpflichtet den Bewerber zu sportlicher Haltung und Fairness gegenüber allen anderen Bewerbern, den Ausrichtern und allen Funktionären, dem DMC und allen Organen und Behörden.

Absprachen und Haltungen von Bewerbern zum Zwecke einer günstigeren Wertung oder dergleichen sind untersagt und gelten als Verstoß gegen diese Bestimmungen. Verstöße gegen diese Bestimmungen und selbstverständliche Pflichten werden vom DMC-Schiedsgericht geahndet.

7.1.2 Gesamtauswertung

Die Gesamtauswertung der Prädikatswettbewerbe zu einem ausgeschriebenen Prädikat erfolgt durch den DMC e.V.
Die Gesamtauswertungen der Sportkreismeisterschaften haben per Datenträger und Ausdruck spätestens zwei Wochen nach dem jeweiligen letzten SM-Lauf der DMC-Geschäftsstelle vorzuliegen.
Besteht bei Sportkreismeisterschaften/Deutschen Meisterschaften Punktegleichheit gilt folgende Regelung:
Bei Punktgleichheit nach dem letzten Wertungslauf (ex-aequo) entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und eventuell weiteren Plätze der punktgleichen Fahrer. Sofern auch dabei keiner der punktgleichen Fahrer Vorteile hat, entscheiden die Streichresultate in gleicher Weise. Sollte keiner der punktgleichen Fahrer Vorteile aufweisen, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Rennen. Abweichende Regelung im Teil C Verbrenner Offroad und Teil E Großmodelle/Offroad.

7.1.2a Sie ist verbindlich, unanfechtbar und erfolgt unter Ausschluss des Rechtsweges.

7.1.2b Gewertet werden nur Erfolge gemäß Platzierung in den von dem DMC anerkannten offiziellen Prädikatswettbewerben.

7.1.2c Auswertung Sportkreismeisterschaften:

Wird ein Teilnehmer bei einer Veranstaltung disqualifiziert bzw. ausgeschlossen, kann dieser Lauf nicht als Streichresultat herangezogen werden.

7.1.3 Veröffentlichung der Ausschreibung

7.1.3a Regional

Ausschreibungen zu allen Rennen und Veranstaltungen müssen spätestens drei Wochen vor Nennschluss in elektronischer Form beim jeweiligen Sportkreisvorsitzenden sein. Die Ausschreibungen müssen außerdem spätestens zwei Wochen vor Nennschluss für alle Ortsclubs, deren Mitglieder um das gleiche Prädikat fahren, im Internet auf der DMC-Seite in elektronischer Form zum Abruf bereitstehen. Ebenso muss dem jeweiligen Sportkreisreferenten dieser Klasse eine Ausschreibung in elektronischer Form zugesandt werden. Alle Ausschreibungen sind ***im pdf-Format*** an folgende Mail-Adresse zu senden: ***ausschreibung@dmc-online.com***.

7.1.3b National

Ausschreibungen zu DMC-Prädikaten (Deutsche Meisterschaften) sind acht Wochen, bei VG8+VG10Scale spätestens 9 Wochen, vor der Veranstaltung zur Prüfung an den zuständigen DMC-Referenten, den Präsidenten und den Vizepräsidenten zu senden.
Die geprüfte Ausschreibung wird bis 3 Wochen, bei VG8+VG10Scale spätestens 6 Wochen, vor dem Rennen in den Terminkalender online gestellt. Die qualifizierten Teilnehmer müssen spätestens 3 Wochen vor der DM *(Stichtag Sonntag des Prädikatslaufes)* auf der DMC-Homepage veröffentlicht werden. Alle Fahrer sind selbst für Ihre Nennung verantwortlich.

7.1.3c Ordnungsstrafe

Ordnungsstrafe für Vereine, die der Verpflichtung, Unterlagen einzureichen nur mit Verspätung oder gar nicht nachkommen: 100,-- €

7.1.3d Qualifizierte Teilnehmer

Alle vollständigen Ergebnisse aus Wertungsläufen müssen spätestens am Sonntag 18:00 Uhr 3 Wochen vor der DM eingereicht sein.Der letzte Sonntag der 3 Wochenfrist ist der Sonntag an dem die Deutsche Meisterschaft oder Deutschlandpokal endet. Liegen die Ergebnislisten hier elektronisch nicht vor, wird der Lauf nicht gewertet. Ebenso ist sicherzustellen, dass alle Angaben gemäß Teil A-2.4 enthalten sind. Fehlen z.B. vollständige Namen, DMC Lizenznummern oder Vereinsangaben wird der Fahrer nicht gewertet. Andere Regelungen / Frtisten z.B. zur Quotenregelung gemäß Teil A7.2.4a / Nachrücker

oder Qualifikationsregelungen gemäss Teil A7.2.4c über Internationale Wettbewerbe bleiben hiervon unberührt !

7.1.4 Angaben der Ausschreibung

Hauptsächlichste Angaben, welche eine Ausschreibung enthalten muss:

- Die Bezeichnung des Veranstalters (DMC) und Ausrichters (Ortsclub incl. Ortsvereinsnummer sowie Angabe des Sportkreises) mit Telefon oder E-Mail-Kontakt
- Name, Art und Beschreibung des geplanten Wettbewerbes (eindeutige Klassenbezeichnung).
- Ein Vermerk, dass die Veranstaltung den Bestimmungen des vorliegenden technischen Reglements und den Durchführungsbestimmungen entspricht.
- Ort und Datum des Wettbewerbs.
- Name des Rennleiters. Bei DM's zusätzlich Name des Schiedsrichters
- Länge und Art der Strecke, Skizze der Strecke mit Angabe der Fahrtrichtung, zugelassene Klassen und Fahrzeuge, ggf. Begrenzung der Teilnehmerzahl usw.
- Alle die Nennung betreffenden zweckdienlichen Angaben (Nennungsstelle, Tag des Nennungsschlusses, Höhe des Nenngeldes usw.).
- Ggf. Angaben über die Versicherungen.
- Tag, Zeit und Art des Trainings und des Wettbewerbs.
- Ein Hinweis auf die Bestimmungen, besonders im Hinblick auf die erforderlichen Lizenzen und evtl. Proteste.
- Anfahrtsskizze, Hotelnachweis, Hinweis auf Campingmöglichkeiten.
- Art der Zeitmesseinrichtung.
- Genaue Anschrift oder Koordinaten der Strecke.

7.2. Besondere Bestimmungen

Es werden vom DMC e.V. folgende Prädikate ausgeschrieben:

7.2.1 Prädikate deutsche Meisterschaften Verbrenner

7.2.1a Klasse 1:8 - Klasse 1 Lizenz (VG8KL1)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Das Prädikat Deutsche Meisterschaft VG1/8 Klasse 1 wird in einem überregionalen Rennen entschieden.
Fahrer der mit DMC-Lizenz Klasse 1 aus den Sportkreisen entsprechend der in Abs.A-8.4. beschriebenen Einteilung. die an mindestens zwei Sportkreismeisterschaftsläufen teilgenommen haben, für die sie als Fahrer gewertet wurden, sind als Qualifizierte an der DM startberechtigt. Es ist auch möglich sich über die Teilnahme an SK-Läufen in einen anderen Sportkreis zu qualifizieren. Diese Fahrer müssen einen Nachrückantrag stellen. Eine Sportkreisummeldung ist für diese Fahrer nicht notwendig. Die erfahrenen Punkte aus diesen Wertungslauf kommen nicht zur Geltung.
Alle Vereine können sich um die DM bewerben. Den Kriterien des Bewerbungsbogens werden Bewertungspunkte zugeordnet die bei der Zuteilung der DM zur Hilfe zugezogen werden.
Das Prädikat wird in einer Veranstaltung über drei Tage zusammen mit VGKL2, VG10, VG8S und VG10S ausgefahren, in der jeder Klasse ein getrennter Rennablauf zugewiesen wird.Es gibt keine Begrenzung pro KLasse oder für die Veranstaltung

7.2.1b Klasse 1:8 - Klasse 2 Lizenz (VG8KL2)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Das Prädikat Deutsche Meisterschaft VG1/8 Klasse 2 wird in einem überregionalen Rennen entschieden.
Fahrer der mit DMC-Lizenz Klasse 2 aus den Sportkreisen entsprechend der in Abs.A-8.4. beschriebenen Einteilung. die an mindestens zwei Sportkreismeisterschaftsläufen teilgenommen haben, für die sie als Fahrer gewertet wurden, sind als Qualifizier-

te an der DM startberechtigt. Es ist auch möglich sich über die Teilnahme an SK-Läufen in einen anderen Sportkreis zu qualifizieren. Diese Fahrer müssen einen Nachrückantrag stellen. Eine Sportkreisummeldung ist für diese Fahrer nicht notwendig. Die erfahrenen Punkte aus diesen Wertungslauf kommen nicht zur Geltung. Alle Vereine können sich um die DM bewerben. Den Kriterien des Bewerbungsbogens werden Bewertungspunkte zugeordnet die bei der Zuteilung der DM zur Hilfe zugezogen werden.Das Prädikat wird in einer Veranstaltung über drei Tage zusammen mit VGKL1,VG10, VG8S und VG10S ausgefahren, in der jeder Klasse ein getrennter Rennablauf zugewiesen wird. Es gibt keine Begrenzung des Fahrerfeldes pro Klasse oder für die Veranstaltung.

7.2.1c Klasse Tourenwagen M1:5 (*VG5TW*)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat Deutsche Meisterschaft wird in einem Endlauf zusammen mit VG5SP und VG5F1 ausgefahren, siehe Teil D 2.1

7.2.1d Klasse Offroad 2WD/4WD M1:8 (OR8)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120 (Qualifikationsbestimmungen siehe A-7.2.4)
Das Prädikat wird in ein oder zwei Rennen ausgefahren.

7.2.1e Klasse Offroad 1:6 OR6/2WD

Titel: Offener Deutscher Meister,-Juniorenmeister,-Jugendmeister,-Meister 40+,-Meister 55+

Fahrer mit gültiger DMC-Lizenz und über die Gastfahrerversicherung (oder adäquater Nachfolgeversicherungsschutz) abgesicherte Fahrer, die die Voraussetzungen für die Teilnahme erfüllen.
Das Prädikat DM OR6 2WD wird zusammen mit OR6 4WD und OR6 SC4 ausgefahren in max. 8 Qualifikationsläufen und einem DM-Lauf am Ende der Saison ausgetragen. Austragungsmodus siehe E 6.6. Das Prädikat wird in einer Veranstaltung zusammen mit OR6 4WD und OR6 SC4ausgefahren. Jeder Klasse wird ein getrennter Rennablauf zugewiesen. Die Fahrer anerkannter Rennserien (Definition siehe nächster Absatz) können alle am OR6-Endlauf/DM teilnehmen. Der Nachweis der Mitgliedschaft in den Rennserien erfolgt über die jeweils genannten Fahrer selbst. Für eine 100prozentige Absicherung von Fahrern und Ausrichtern wird notwendigerweise eine Versicherung für nicht DMC-Lizenz Inhaber abgeschlossen. Die Versicherung wird über den Ausrichter abgeschlossen. Die Gastfahrer tragen anteilig eine Gebühr von 5€ pro genanntem Lauf. Können bis zur Ausschreibung des Endlaufes mit den Fremdversicherungen ergänzend vereinfachte Regelungen getroffen werden, kann dies auch mit einer Umlage erfüllt werden.Die Organisation des gemeinsamen Endlaufes obliegt den jeweiligen Referenten/Vorständen. Die Kosten für Pokale und andere organisatorisch notwendige Dinge werden einvernehmlich zwischen den o.g. und dem Ausrichter geklärt und übernommen.„AnerkannteRennserien“: sind organisierte Rennserien und für jedermann zugänglich, bieten einen der DMC-Versicherung adäquaten Versicherungsschutz und haben einen jährlichen Organisationsturnus. Die Anerkennung erfolgt bis Ende Februar des Saisonjahres und wird aktiv vom OR6-Referenten unterstützt. Der Versicherungsschutz wird dabei nicht im Detail geklärt und die Regelung der Versicherung für nicht DMC-Lizenz Inhaber wird angewendet.Die Sportkreismeisterschaftsteilnehmer sind automatisch teilnahmeberechtigt wenn sie nach den Streichergebnissen laut Teil E 6.2 ausreichende Läufe/Rennen absolviert haben

7.2.1f Klasse VG 1:10 (VG10)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55+

Das Prädikat deutsche Meisterschaft VG10 wird in einem überregionalen Rennen entschieden. Fahrer mit DMC-Lizenz, die an mindestens zwei Sportkreismeisterschaftsläufen teilgenommen haben, *für die sie als Fahrer gewertet wurden* sind als Qualifizierte an der DM startberechtigt. Es ist auch möglich, sich über die Teilnahme an zwei SK Läufen in einen anderen Sportkreisen zu qualifizieren. Diese Fahrer müssen einen Nachrückantrag stellen. Eine Sportkreisummeldung ist für diese Fahrer nicht notwendig. Die erfahrenen Punkte aus diesem Wertungslaufen kommen nicht zur Geltung. Alle Vereine können sich um die DM bewerben. Den Kriterien des Bewerbungsbogens werden Bewertungspunkte zugeordnet, die bei der Zuteilung der DM zur Hilfe zugezogen werden. Das Prädikat wird in einer Veranstaltung über drei Tage zusammen mit VG8KL1+2 VG10S und VG8S ausgefahren, in der jeder Klasse ein getrennter Rennablauf zugewiesen wird. Das Fahrerfeld ist auf 120 Fahrer (40 pro Klasse) begrenzt. Ist eine Klasse zum Nennschluss nicht voll besetzt, können die anderen Klassen entsprechend aufgefüllt werden. Hierzu ist der Ausrichter verpflichtet eine Warteliste zu führen.

7.2.1g Klasse Formel Großmodelle (VG5F1)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 30 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Endlauf zusammen mit VG5TW und VG5SP ausgefahren, siehe Teil D 2.1

7.2.1h Klasse Tourenwagen M 1:5 (*VG5SP*)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister /Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 50 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Endlauf zusammen mit VG5TW und VG5F1 ausgefahren, siehe Teil D 2.1

7.2.1i Klasse Offroad M 1:6 OR6/4WD

Titel: Offener Deutscher Meister,-Juniorenmeister,-Jugendmeister,-Meister 40+,-Meister 55+

Fahrer mit gültiger DMC-Lizenz und über die Gastfahrerversicherung (oder adäquater Nachfolgeversicherungsschutz) abgesicherte Fahrer, die die Voraussetzungen für die Teilnahme erfüllen. Das Prädikat wird in einer Veranstaltung zusammen mit OR6 2WD und OR6 SC4 ausgefahren. Jeder Klasse wird ein getrennter Rennablauf zugewiesen. Für die Saison 2026 wird ein gemeinsamer OR6-Endlauf gefahren. Die Qualifikation der Fahrer erfolgt über die jeweiligen Rennserien.Die Fahrer anerkannter Rennserien (Definition siehe nächster Absatz) können alle am OR6-Endlauf/DM teilnehmen. Der Nachweis der Mitgliedschaft in den Rennserien erfolgt über die jeweils genannten Fahrer selbst. Für eine 100prozentige Absicherung von Fahrern und Ausrichtern wird notwendigerweise eine Versicherung für nicht DMC-Lizenz Inhaber abgeschlossen. Die Versicherung wird über den Ausrichter abgeschlossen. Die Gastfahrer tragen anteilig eine Gebühr von 5€ pro genanntem Lauf.Können bis zur Ausschreibung des Endlaufes mit den Fremdversicherungen ergänzend vereinfachte Regelungen getroffen werden, kann dies auch mit einer Umlage erfüllt werden.Die Organisation des gemeinsamen Endlaufes obliegt den jeweiligen Referenten/Vorständen. Die Kosten für Pokale und andere organisatorisch notwendige Dinge werden einvernehmlich zwischen den o.g. und dem Ausrichter geklärt und übernommen.„AnerkannteRennserien“: sind organisierte Rennserien und für jedermann zugänglich, bieten einen der DMC-Versicherung adäquaten Versicherungsschutz und haben einen jährlichen Organisationsturnus. Die Anerkennung erfolgt bis Ende Februar des Saisonjahres und wird aktiv vom OR6-Referenten unterstützt. Der Versicherungsschutz wird dabei nicht im Detail geklärt und die Regelung der Versicherung für nicht DMC-Lizenz Inhaber wird angewendet. Die Sportkreismeisterschaftsteilnehmer sind automatisch teilnahmeberechtigt wenn sie nach den Streichergebnissen laut Teil E 6.2 ausreichende Läufe/Rennen absolviert haben

7.2.1j Klasse ORT

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister /Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 120/144 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit ORE8T ausgefahren.

7.2.1k Klasse Offroad M 1:6 OR6/SC4

Titel: Offener Deutscher Meister,-Juniorenmeister,-Jugendmeister,-Meister 40+, -Meister 55+
Fahrer mit gültiger DMC-Lizenz und über die Gastfahrerversicherung (oder adäquater Nachfolgeversicherungsschutz) abgesicherte Fahrer, die die Voraussetzungen für die Teilnahme erfüllen. Das Prädikat DM OR6 SC4 wird in einer Veranstaltung zusammen mit OR6 2WD und OR6 4WD ausgefahren.Jeder Klasse wird ein getrennter Rennablauf zugewiesen. Für die Saison 2026 wird ein gemeinsamer OR6-Endlauf gefahren. Die Qualifikation der Fahrer erfolgt über die jeweiligen Rennserien.Die Fahrer anerkannter Rennserien (Definition siehe nächster Absatz) können alle am OR6-Endlauf/ DM teilnehmen. Der Nachweis der Mitgliedschaft in den Rennserien erfolgt über die jeweils genannten Fahrer selbst. Für eine 100prozentige Absicherung von Fahrern und Ausrichtern wird notwendigerweise eine Versicherung für nicht DMC-Lizenz Inhaber abgeschlossen. Die Versicherung wird über den Ausrichter abgeschlossen. Die Gastfahrer tragen anteilig eine Gebühr von 5€ pro genanntem Lauf.Können bis zur Ausschreibung des Endlaufes mit den Fremdversicherungen ergänzend vereinfachte Regelungen getroffen werden, kann dies auch mit einer Umlage erfüllt werden.Die Organisation des gemeinsamen Endlaufes obliegt den jeweiligen Referenten/Obmännern/Vorständen. Die Kosten für Pokale und andere organisatorisch notwendige Dinge werden einvernehmlich zwischen den o.g. und dem Ausrichter geklärt und übernommen.„AnerkannteRennserien“: sind organisierte Rennserien und für jedermann zugänglich, bieten einen der DMC-Versicherung adäquaten Versicherungsschutz und haben einen jährlichen Organisationsturnus. Die Anerkennung erfolgt bis Ende Februar des Saisonjahres und wird aktiv vom OR6-Referenten unterstützt. Der Versicherungsschutz wird dabei nicht im Detail geklärt und die Regelung der Gastfahrerversicherung angewendet.Die Sportkreismeisterschaftsteilnehmer sind automatisch teilnahmeberechtigt wenn sie nach den Streichergebnissen laut Teil E 6.2 ausreichende Läufe/Rennen absolviert haben

7.2.1l Klasse VG8GT

Es wird 2026 ein Deutschlandpokal ausgefahren.Gehen bei diesem Lauf in mehr als 30 Fahrer in dieser Klasse an den Start so wird in den folgenden Jahren ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft VG8GT ausgeschrieben.
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister /Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister40+/Deutscher Meister 55 +
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit EG8GT und EG8GT3 ausgefahren.

7.2.1m Klassen VG8S / VG10S

Es wird ein Deutschland-Pokal für die Klassen VG10S/VG8S ausgeschrieben.
Titel: Platz 1 / 2 / 3 Deutschlandpokal
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz.
Die ersten zehn Fahrer aus der Klasse VG10/VG8KL1 der DM des vergangenen Jahres sind beim Deutschlandpokal VG10S/VG8S nicht startberechtigt. Der Deutschlandpokal wird in die DM VGK1/VGKL2/VG10 integriert. Gehen in einer Klasse mehr als 30 Fahrer an den Start, wird für diese ab dem folgenden Jahr ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft ausgeschrieben.

7.2.2 Prädikate deutsche Meisterschaften Elektro

7.2.2a Klasse Elektro Glattbahn 1:12 Expert (EA)

Titel: Deutscher Meister, -Juniorenmeister, -Jugendmeister, -Meister 40+, -Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Bei den SK-Läufen dürfen auch NICHT-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für NICHT-DMC-Lizenznehmer geregelt werden. Teilnehmer, die DMC Lizenznehmer werden, behalten ihre bisher erfahrenen Punkte.

7.2.2b Klasse Elektro Glattbahn 1:12 Standard (EB)

Titel: Deutscher Meister, -Juniorenmeister, -Jugendmeister, -Meister 40+, -Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Bei den SK-Läufen dürfen auch NICHT-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für NICHT-DMC-Lizenznehmer geregelt werden. Teilnehmer, die DMC Lizenznehmer werden, behalten ihre bisher erfahrenen Punkte.

7.2.2c Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Pro 10 (EGPRO10)

Titel: Offener Deutscher Meister
Fahrer: Frei für jedermann
Bei den SK-Läufen, als auch bei der DM dürfen Nicht-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für Nicht-DMC-Mitglieder geregelt werden.

7.2.2d Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Modified (EGTWMO)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+, -Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl der Fahrer: max. 30, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6.

7.2.2e Klasse Offroad 2WD M 1:10 (ORE2WD)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+, -Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120
Das Prädikat wird in einem Rennen zusammen mit ORE2WDST ausgefahren.

7.2.2f Klasse Offroad 4WD M 1:10 (ORE4WD)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120
Das Prädikat wird in einem Rennen zusammen mit ORE4WDST /ORETR2 ausgefahren.

7.2.2g Klasse Offroad Truggy 2WD M 1:10 (ORETR2 ehemals Monster Truck)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120
Das Prädikat wird in einem Rennen gemeinsam mit ORE4WD/ORE4WDST ausgefahren. Motoren, siehe Abs. F-5.1.1.

7.2.2h Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Hobby (EGTWHO)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Qualifikation: Sportkreisläufe, welche zusammen mit EGTWMO, SP ,FUN und EGF1 ausgefahren werden.
Bei den SK-Läufen dürfen Nicht-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für Nicht-DMC-Mitglieder geregelt werden.
Fahrer: Inhaber einer DMC-Lizenz, die nicht an der vorangegangenen DM bei Prädikaten EGTMO auf den ersten 30 Plätzen waren und die bei EGTWSP auf den ersten 10 Plätzen

waren. Es dürfen bei der DM nur DMC Lizenznehmer, die sich auch laut den geltenden DMC- Statuten qualifiziert haben, teilnehmen. Teilnehmer, die in den DMC eintreten, behalten ihre bisher erfahrenen Punkte. Anzahl der Fahrer: max. 30, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bisA7.2.4b-6.

7.2.2i Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Sport (EGTWSP)
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber einer DMC-Lizenz
Anzahl der Fahrer: max. 30, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6.

7.2.2j Klasse Offroad 2WD M 1:10 Standard (ORE2WDST)
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120
Das Prädikat wird in einem Rennen gemeinsam mit ORE2WD ausgefahren.
Motoren nach G5.1.2.

7.2.2k Klasse Offroad-Buggy Elektro 1:8 (ORE8)
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Die Altersklassenmeister können in separaten Finalen ausgefahren werden, wenn der Zeitplan (Ladezeiten) dies ermöglicht.

7.2.2l Klasse Offroad-Truggy Elektro 1:8 (ORET)
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit OR8T ausgefahren. Die Altersklassenmeister können in separaten Finalen ausgefahren werden, wenn der Zeitplan (Ladezeiten) dies ermöglicht.

7.2.2m Klasse Offroad 4WD 1:10 Standard (ORE4WDST)
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Jugendmeister/ Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 120
Das Prädikat wird in einem Rennen gemeinsam mit ORE4WD/ORETR2 ausgefahren.

7.2.2n Klasse Elektro-Glattbahn Formel 1(EGF1)
Titel: Deutscher Meister / Deutscher Juniorenmeister / Deutscher Jugendmeister / Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Qualifikation: Sportkreisläufe, welche zusammen mit EGTW ausgefahren werden.
Bei den SK-Läufen dürfen Nicht-DMC-Mitglieder teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für Nicht-DMC-Mitglieder geregelt werden.
Fahrer: Inhaber einer DMC-Lizenz
Es dürfen bei der DM nur DMC Mitglieder, die sich auch laut den geltenden DMC-Statuten qualifiziert haben, teilnehmen. Teilnehmer, die in den DMC eintreten, behalten ihre bisher erfahrenen Punkte.
Anzahl der Fahrer: max. 30, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6.

7.2.2o Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Pro10 Sport (EGPRO10SP)
Titel: Offener Deutscher Meister
Fahrer: Frei für jedermann
Bei den SK-Läufen, als auch bei der DM dürfen NICHT-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für NICHT-DMC-Lizenznehmer geregelt werden.

7.2.2.p Klasse Elektro-Glattbahn 1:10 FUN (EGTWFUN)
EGTWFUN wird ab 2024 als Deutschlandpokal ausfahren werden, wenn mindestens 10 Fahrer am Start sind. Gehen in dieser Klasse mehr als 20 Fahrer an den Start so wird in den Folgejahren ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft EGTWFUN ausgeschrieben.
Bei den SK-Läufen dürfen Nicht-DMC-Lizenznehmer teilnehmen. Der Versicherungs-

schutz muss vom Verein über die Versicherung für Nicht-DMC-Lizenznehmer geregelt werden. Fahrer (DP/DM): Inhaber einer DMC-Lizenz, die an den vorangegangenen 2 DM's bei Prädikaten EGTMO, EGTWSP auf den ersten 20 Plätzen waren. Es dürfen nur DMC Lizenznehmer, die sich auch laut den geltenden DMC- Statuten qualifiziert haben, teilnehmen. Eine Zusammenlegung der Altersklassen Jugend und Junioren ist anzustreben.

7.2.2q Nationale Rangliste

In nachfolgenden Klassen wird eine, wenn nicht an derer Stelle beschrieben eine sportkreisübergreifende Rangliste "Nationale Rangliste" zur Qualifikation zur Teilnahme an einer Deutschen Meisterschaft geführt.Die Fahrer können an allen Sportkreisläufen in allen Sportkreisen teilnehmen.Die Sportkreisummeldung entfällt.
Diese Listen werden i.d.R. durch den DMC-Refenten geführt.

1. Elektro Glattbahn (EGTW, EGF1, 1/12 und EG8GT(3)

Die punktbesten Fahrer der Nationalen Rangliste der laufenden Saison sind zuzüglich der Qualifizierten gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6 für die Teilnahme an der DM qualifiziert. Bei Punktgleichheit sind alle in der Rangliste punktgleichen Fahrer ebenfalls qualifiziert. Die Fahrer können an allen Sportkreisläufen in allen Sportkreisen teilnehmen. Die Sportkreisummeldung entfällt. Die besten 4 Ergebnisse bei SK-Läufen nach Punkten gehen in die Rangliste ein.

2. Offroad Elektro (ORE2WD / ORE4WD / ORETR2)

Die punktbesten Fahrer der Rangliste der laufenden Saison sind für die Teilnahme an der DM qualifiziert. Bei Punktgleichheit sind ggf. alle in der Rangliste punktgleichen Fahrer ebenfalls qualifiziert Die besten 4 Ergebnisse bei SK-Läufen nach Punkten gehen in die Rangliste ein.

7.2.2r DM Durchführungsbestimmung

1. EG 1:10 Tourenwagen / Formel 1

Die Prädikate EGTW und EGF1 werden zu einer
DM-Veranstaltung zusammengefasst. Sollte eine Klasse nicht voll besetzt sein,
kann eine andere Klasse entsprechend aufgefüllt werden.
Die Starterzahlen betragen in der Regel je 30 Starter in den Tourenwagen und 30 Starter in der Formel 1 Klasse, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6.

1.1 Doppelstarts EGTW

Folgende Doppelstarts sind innerhalb der Tourenwagenklassen möglich:
– EGTWFun mit EGTWHO oder EGTWFR
– EGTWHO mit EGTWSP oder EGTWFR
– EGTWSP mit EGTWHO oder EGTWFR
– EGTWMO mit EGTWSP

Ein Doppelstart ist jedoch nur möglich, wenn die maximale Starterzahlen in den jeweiligen Klassen nicht erreicht, bzw. überschritten ist. Wird in einer Klasse die maximale Starterzahl mit der Doppelnennung überschritten, gilt die Nennung nur für die Klasse, in der die Starterzahlen noch nicht die maximale Starterzahl erreicht haben. Sind in einer Klasse mehrere Fahrer mit Doppelstarts genannt, und es gehen weitere Nennungen ein, gilt der Grundsatz: erst Einzelstarts, dann nationale Rangliste, dann Eingang der Nennung.

2. EG 1:12 EA / EB

Die Prädikate EA und EB werden zu einer DM-Veranstaltung zusammengefasst. Die Starterzahlen betragen je 60 Starter in EA und EB.

3. ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2

Die Prädikate ORE4WD, ORE4WDST und ORETR2 werden zu einer DM-Veranstaltung zusammengefasst. Die Teilnehmerzahl beträgt 120 (incl. Titelverteidiger).
Die Aufteilung der Startplätze lautet 60 ORE4WD, 30 ORE4WDST und 30 ORETR2. Sollte eine Klasse nicht voll besetzt sein, können die anderen Klassen aufgefüllt werden. An der Deutschen Meisterschaft darf ein Fahrer, sofern er sich in der jeweiligen Klasse qualifiziert hat, nur entweder in "MOD" oder "ST" teilnehmen. Fahrer die in ORE4WD an den letzten beiden DM's bzw. International auf den ersten 10 Plätzen waren, dürfen an er

DM nicht in der Standardklasse starten.

4. ORE2WD, ORE2WDST

Die Prädikate ORE2WD und ORE2WDST werden zu einer DM-Veranstaltung zusammengefasst. Die Teilnehmerzahl beträgt 120 (incl. Titelverteidiger). Die Aufteilung der Startplätze lautet 70 ORE2WD und 50 ORE2WDST. Sollte eine Klassenicht voll besetzt sein, können die anderen Klassen aufgefüllt werden. An der Deutschen Meisterschaft darf ein Fahrer, sofern er sich in der jeweiligen Klasse qualifiziert hat, nur entweder in "MOD" oder "ST" teilnehmen. Fahrer die in *ORE2WD* an den letzten beiden DM's bzw. International auf den ersten *10* Plätzen waren, dürfen an der DM nicht in der Standardklasse starten.

DM/ Jahr	2026	2027	2028	2029	2030
ORE4WD	SK 3 - West	SK 4 - Süd	SK 5 - Ost	SK 1 - Mitte	SK 2 - Nord
ORE2WD	SK 5 - Ost	SK 1 - Mitte	SK 2 - Nord	SK 3 - West	SK 4 - Süd

5.ORT / ORE8T

Die Teilnahme an der DM ORT und ORE8T ist ohne Qualifikation über SM Läufe möglich.

6. Rotation der DM's „ORE4WD/ST/ORETR2 und ORE2WD/ST

In den Klassen ORE4WD/ST/ ORETR2 und ORE2WD/ST, rotieren die DMs durch die Sportkreise, so dass in jedem Sportkreis, alle 5 Jahre eine Deutsche Meisterschaft ausgetragen wird. Folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten

- Vorstellung des Bewerbers am SBT aus dem zugeordneten Sportkreis
- Gibt es mehrere Bewerber prüft der SK vorher ob die Bewerber geeignet sind und bestätigt den geeigneten Bewerber
- Fällt ein Sportkreis aus rutscht der nächste SK in der Reihenfolge nach. Eine rückwärtige Änderung oder Tausch der Rotation erfolgt nicht!

7.2.2t Klasse EG8GT

Es wird 2026 ein Deutschlandpokal ausgefahren.Gehen bei diesem Lauf in mehr als 30 Fahren in dieser Klasse an den Start so wird in den folgenden Jahren ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft EG8GT ausgeschrieben.
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister /Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55 +
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit VG8GT und EG8GT3 ausgefahren.

7.2.2u Klasse EG8GT3

Titel: Deutscher Meister, Deutscher Juniorenmeister, Deutscher Jugendmeister, Deutscher Meister 40+ und Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat Deutsche Meisterschaft EG8GT3 wird zusammen mit dem Deutschlandpokal EG8GT, sowie dem Deutschlandpokal VG8GT in einem überregionalen Rennen entschieden.
Die ersten 40 Fahrer der Nationalen Rangliste EG8GT3 sind für die Deutsche Meisterschaft qualifiziert.
Ist eine Klasse nicht voll besetzt, können die anderen Klassen aufgefüllt werden. Dazu hat der Ausrichter eine Warteliste zu führen. Es gilt die Reihenfolge DM-Klasse vor Pokal-Klasse.

7.2.2v Klasse Elektro-Glattbahn 1:10 FRONTI (EGTWFR)

Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister/Deutscher Juniorenmeister/Deutscher Meister 40+/Deutscher Meister 55+
Fahrer: Inhaber einer DMC-Lizenz
Qualifikation: Sportkreisläufe, welche zusammen mit EGTWMO, EGTWSP, EGTWHO,

EGTWFUN und EGF1 ausgefahren werden.
Anzahl der Fahrer: max. 30, zuzüglich Qualifizierte gemäß Teil A7.2.4b-2 bis A7.2.4b-6.

7.2.2w Klasse Elektro-Glattbahn 1:12 GT (EGT)

Es wird 2025 ein Deutschlandpokal ausgefahren. Gehen bei diesem Lauf in mehr als 30 Fahren in dieser Klasse an den Start, so wirdin den folgenden Jahren ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft EGT ausgeschrieben.
Titel DM : Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister /Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55 +
Fahrer: Nur DMC Lizenzinhaber, die sich auch laut den geltenden DMC Statuten qualifiziert haben, teilnehmen.
Inhaber DMC-Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit EA und EB ausgefahren. Bei den SK-Läufen, dürfen auch NICHT-DMC-Lizenznehmer teilnehmen.Der Versicherungsschutz muss vom Verein über die Versicherung für NICHT-DMC-Lizenznehmer geregelt werden.
Qualifikation – Nationale Rangliste
Teilnehmer, die in den DMC eintreten, behalten ihre bisher erfahrenen Punkte.

7.2.2x Klasse Elektro-Glattbahn 1:8 (EG8E)

Es wird 2025 ein Deutschlandpokal ausgefahren. Gehen bei diesem Lauf in mehr als 30 Fahren in dieser Klasse an den Start, so wird in den folgenden Jahren ein Prädikatslauf Deutsche Meisterschaft EG8e ausgeschrieben.
Titel: Deutscher Meister/Deutscher Jugendmeister /Deutscher Juniorenmeister/ Deutscher Meister 40+ /Deutscher Meister 55 +
Fahrer: Inhaber DMC-Lizenz.
Anzahl Fahrer: max. 40 Teilnehmer
Das Prädikat wird in einem Lauf zusammen mit EGPRO10 und EGPRO10SP ausgefahren.

7.2.3 Anzahl Finallaufteilnehmer

Wird eine deutsche Meisterschaft in mehr als einem Rennen ausgetragen, muss bei den einzelnen Rennen die Anzahl der Finallaufteilnehmer gleich sein.

7.2.4 Qualifikationsmodalitäten

7.2.4a Quotenregelung

Ist die Beteiligung an den Sportkreismeisterschaften unterschiedlich groß, gilt folgende Quotenregelung: Maßgebend ist die Gesamtwertung nach den Wertungsläufen des Vorjahres. Die Anzahl der zugelassenen Fahrer je Sportkreis wird wie folgt berechnet:
Formel*:* Anzahl der Teilnehmer im jeweiligen Sportkreis geteilt durch Anzahl der Teilnehmer aller Sportkreise zusammen multipliziert mit der maximal möglichen Teilnehmerzahl der jeweiligen Klasse.
Teilnehmer SK/Teilnehmer SK ges. x Startplätze DM max.

Beispiel:

Sportkreis (Vorjahr)	Anzahl Fahrer	zugelassen zur DM
Mitte	43	25 *
Nord	43	25
West	46	27
Süd	46	27
Ost	26	15
Gesamt	204	119

* = Platzierung 1-26 aus Gesamtwertung SM

Besonderheiten:

1. Von jedem Sportkreis sind 3 Fahrer startberechtigt, wenn nicht mindestens drei Startplätze durch die Quotenregelung zugeteilt sind. Die Gesamtzahl der Qualifizierten erhöht sich in diesem Fall um diese Startplätze.

2. Bei Neueinführung eines DM-Prädikats werden die Teilnehmerzahlen der SM-Läufe der laufenden Saison zur Wertung herangezogen.
3. Finden bei deutschen Meisterschaften zwei oder mehr Klassen zusammen statt, so gilt für die Anzahl der zugelassenen Fahrer pro Klasse ebenfalls eine Quotenregelung der Klassen zueinander.
4. Nehmen an den Sportkreismeisterschaften einer Klasse im laufenden Jahr insgesamt weniger Fahrer teil als zur DM zugelassen sind, sind alle Fahrer die an den Sportkreismeisterschaften dieser Klasse teilgenommen haben unabhängig der Quotierung zugelassen.
5. Fahrer, die in Klassen starten, in denen es keine Quotierung gibt, müssen an mindestens 1 SM-Lauf teilgenommen haben. Ist in einem Sportkreis kein wertbares Ergebnis vorhanden bzw. fand kein SK-Lauf statt, erhält der Sportkreis 3 Startplätze „Wildcards" für Fahrer, die an der DM teilnehmen wollen. Diese sind in der Reihenfolge der Bewerbungen um diese Plätze zu vergeben. Die Bewerbung kann frühestens 4 Wochen vor der DM beim Sportkreisvorsitzenden erfolgen.
6. Bei Klassen mit Nationaler Rangliste erfolgt die Vergabe nur gemäss 7.2.2q.

7.2.4b Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind Fahrer mit gültiger DMC-Lizenz, die folgende Kriterien erfüllen:

1. Qualifikation über Sportkreismeisterschaften gemäß 7.2.4a
2. Titelverteidiger
   - Deutscher Meister
   - Deutscher Meister 40+
   - Deutscher Meister 55+
   - Deutscher Jugendmeister
   - Deutscher Juniorenmeister

   Ausgenommen von dieser Regelung ist die Deutsche Meisterschaft VG 1:8 Klasse 2-Lizenz, wenn der Titelträger im darauf folgenden Jahr im Besitz der Klasse 1-Lizenz ist.
3. Bester Sportkreisjunior, der nicht in der Quotenregelung ist.
4. Amtierende Welt- und Europameister der jeweiligen Klasse, die mit einer deutschen EFRA-Lizenz erfahren wurden.
5. Bis zu 10 Fahrer nach Absatz 7.2.4c, internationale Wettbewerbe
6. Nachrücker nach Absatz 7.2.4d

Teilnahmeberechtigte Fahrer nach Absatz 2 bis 4 nehmen keinen Platz aus der Quotierung der Sportkreise in Anspruch.

Für OR6 gilt: Es werden max. 10 Qualifikationsläufe ausgetragen. Die Streicher werden nach 6.2 behandelt. Die Endrangliste der gewerteten Qualifikationsläufe wird nach DMC-Punktetabelle erstellt. Haben Fahrer die gleiche Punktzahl, so erhält der Fahrer mit dem höheren Einzelergebnis den höheren Rang. Haben beide Fahrer gleich hohe Ergebnisse, so erhält der Fahrer mit dem besseren zweithohen Ergebnis den höheren Rang usw. Bleiben beide Fahrer ranggleich, so erhält der Fahrer mit den meisten Läufen den höheren Rang. Ist der Rang so nicht feststellbar, erhalten beide Fahrer den gleichen Rang und die Punktzahl des niedrigeren Rangs (die Punktzahl des höheren Rangs wird nicht vergeben). Diese Punkte werden dupliziert und die Punkte des DM-Laufs zu addiert. Bei Punktegleichstand ist der DM-Lauf höherwertig.
Teilnahmeberechtigt am DM-Lauf sind alle Fahrer, die in der laufenden Rennsaison wenigstens einen gewerteten Finallauf eines Qualifikationslaufes gefahren haben.
Für ORT8 und ORE8T gilt: Eine Qualifikation für die DM ist nicht erforderlich.

7.2.4c Qualifikation über internationale Wettbewerbe

Bis zu 10 Fahrer/innen, die sich nicht über die Sportkreismeisterschaft qualifiziert haben, können sich durch die erfolgreiche Teilnahme an der letzten WM und EM oder EFRA-GPs der jeweiligen Klasse und Saison zur Deutschen Meisterschaft qualifizieren.
Hierzu ist eine Platzierung in der oberen Hälfte des Ergebnisses notwendig, die mit einer deutschen EFRA-Lizenz erfahren worden sind. Für den Nachweis in Form von

Ergebnislisten ist der/die Fahrer/in selbst verantwortlich.
Die Zulassung zur DM muss spätestens vier Wochen vor der DM beim zuständigen DMC-Referenten beantragt werden. Die Auswertung und Zulassung zur DM erfolgt durch den DMC- Referenten, dem DMC - Präsidenten und DMC – Vizepräsidenten.
Wenn die Anzahl dieser Fahrer mehr als 10 beträgt, entscheidet die Auswertung der eingereichten Ergebnisse. WM-Punkte werden dreifach, EM-Punkte doppelt und GP-Punkte einfach gewertet. Gewertet werden die zwei besten Ergebnisse nach DMC-Punktetabelle der jeweiligen Klasse.

7.2.4d Nachrücker

1) Wird die zugelassene Anzahl der Qualifizierten aus den Sportkreisen bei der DM nicht erreicht, können hierfür ausschließlich Fahrer/innen, die an einer Sportkreismeisterschaft der entsprechenden Klasse teilgenommen haben, vorbehaltlich der von einzelnen Sektionen getroffenen Regelungen nachrücken.
2) Fahrer/innen, die berechtigt sind nachzurücken erhalten in der Regel keine Einladung zur DM. Sie müssen ihr Interesse an der Teilnahme der DM schriftlich beim Ausrichter anmelden.
3) Die Nachrückeranträge, die bis Nennschluss vorliegen, werden Sportkreisbezogen abhängig von der Platzierung in der Rangliste berücksichtigt.
   Nachrückeranträge, die nach Nennschluss eintreffen, werden unabhängig vom Sportkreis in der Reihenfolge des Posteingangs berücksichtigt.
   Hierbei wird mit dem Sportkreis begonnen, der aus der Quotenregelung die wenigsten Startplätze erhalten hat.
   Der Ausrichter muss eine Liste über den Posteingang bzw. den elektronischen Eingang der Nachrückeranträge führen und auf der DM zur Einsicht bereithalten.
4) Kann ein Sportkreis seine Plätze mit eigenen Nachrückern nicht auffüllen, wird aus den übrigen Sportkreisen jeweils ein Fahrer aus dem Nachrückerfeld eingefügt.
   Hierbei wird mit dem Sportkreis begonnen, der aus der Quotenregelung die wenigsten Startplätze erhalten hat.
   Sind alle Qualifizierten berücksichtigt, kann der Ausrichter das Starterfeld auf das nächste Vielfache von 10 oder 12, je nach Gruppenstärke, durch Nachrücker auffüllen. Dabei wird wie vorstehend verfahren.
   Für Klassen mit einer Nationalen Rangliste gilt: Die Vergabe der Nachrückerplätze nach Sportkreise entfällt. Die Nachrückerplätze werden in der Reihenfolge des Eingangs des Antrags auf einen Nachrückerplatz vergeben.
5) Nachrückeranträge können nicht früher als 4 Wochen vor der DM gestellt werden.
   Bei Deutschen Meisterschaften, die in zwei Läufen entschieden werden, wird das Datum des ersten Laufs als Datum zugrunde gelegt.
6) Die/die nachrückenden Fahrer/innen haben keinen Anspruch auf rechtzeitige Veröffentlichung der Ausschreibung.
7) Besonderheit VG
   Nachrücken für den DM-Endlauf in der Klasse VG8 *oder VG10* dürfen nur Fahrer/innen, die an mindestens 2 SK-Läufen teilgenommen haben.

7.2.4e Tabelle Qualifikationsübersicht
Qualifizierte Teilnehmer deutsche Meisterschaften

Klasse	Mitte	Nord	West	Süd	Ost	Gesamt 2025	DM Gesamt 2026	Anzahl Teilnehmer DM 2026	Anzahl Teilnehmer pro Klasse
EA/EB	Nationale Rangliste							**120**	**60**
EGTWMO	Nationale Rangliste							**120**	**30**
EGTWSP									**30**
EGTWHO									**30**
EGTWFR									**30**
EGF1									**30**
ORE2WD	Nationale Rangliste							**120**	**70**
ORE2WDST									***50***
ORE4WD								**120**	**60**
ORE4WDST									**30**
TR2									**30**
OR8	33	13	28	38	8	305	120	**120**	**120**
ORE8	24	20	30	25	21	275	120	**120**	**120**

Keine Quotenregelung in folgenden Klassen:
EGPRO10; EGPOR10SP; ORT; ORET; VG8 ;VG10; VG5TW; VG5ST/GT; OR6/2WD; OR6/4WD; OR6/SC4; VG8GT; VG8S; VG10S

8 Sportkreismeisterschaften

8.1 Teilnahmeberechtigung an SK-Prädikaten

a) In den Elektro- oder Verbrennerklassen sind alle DMC-Lizenznehmer teilnahmeberechtigt, die über einen Ortsverein des jeweiligen Sportkreises beim DMC gemeldet sind (Inhaber/in DMC-Lizenz). Die Wertung für Prädikate erfolgt ausschließlich in dem Sportkreis, für den der/die Fahrer/in mit der jeweiligen Klasse gemeldet ist; sonst gilt die Gastfahrerregelung.

b) Es ist möglich, in mehreren Sportkreisen an Sportkreismeisterschaften unterschiedlicher Klassen teilzunehmen.

c) Will der/die Fahrer/in den Sportkreis wechseln, muss er/sie sich ummelden. Die Ummeldung erfolgt wirksam, indem gegenüber dem Sportkreisvorsitzenden des abgebenden und aufnehmenden Sportkreises schriftlich der Wechsel erklärt wird, und ist für die jeweilige Saison gültig. Werden zu den Klassen keine Einschränkungen gemacht, gilt die Ummeldung für sämtliche Klassen.
Die Ummeldung muss eine Woche vor seinem/Ihrem ersten SK-Lauf der Saison vorliegen; ausgenommen davon sind DMC-Neumitglieder.

d) Gastfahrerregelung: Diese Teilnehmer nehmen normal am Wettbewerb teil und werden am Ende der Veranstaltung aus der Ergebnisliste herausgenommen. *(Besonderheit VG, die Fahrer werden mit 0 Punkten an das Ende der Rangliste*

gesetzt) Die SK-eigenen Fahrer/innen rücken dann in der neu entstandenen Liste auf. Gastfahrer aus anderen Sportkreisen müssen in der Sektion VG8 in der Klasse starten, in der sie auch im gemeldeten Sportkreis antreten müssen.

e) Das Austragen von zwei getrennt gewerteten Sportkreismeisterschaftsläufe auf ein und derselben Strecke an einem Wochenende sind nicht zulässig.

8.2 Einteilung der Sportkreise

- Sportkreis 1 (Mitte) :Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland
- Sportkreis 2 (Nord) :Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen
- Sportkreis 3 (West) :Nordrhein-Westfalen
- Sportkreis 4 (Süd) :Baden-Württemberg und Bayern
- Sportkreis 5 (Ost) :Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

Ausnahmen über die Zugehörigkeit von DMC-Ortsclubs in den Sportkreisen regelt der Sportbundtag.

8.3 Modalitäten

8.3.1 Die Modalitäten der Sportkreismeisterschaften werden vom Sportkreistag festgelegt.

8.3.2 VG 1/8

Die Modalitäten der Sportkreismeisterschaften werden vom Sportkreis festgelegt, sollen jedoch, um eine Chancengleichheit sowie eine einheitliche Grundlage zur Durchführung von Qualifikationsläufen zu deutschen Meisterschaft zu gewährleisten, den in Abs.A-8.4 aufgeführten Einstufungen der Fahrer in die Klassen 1 und 2 entsprechen.

8.3.3 Sportkreismeister

Auf Grundlage der Ranglisten der entsprechenden Klassen werden die Titel Sportkreismeister, Sportkreismeister Jugend, Sportkreismeister Junior, Sportkreismeister 40+ und Sportkreismeister 55+ vergeben.

8.3.4 Entfällt

8.3.5 In der Klasse OR8 können die SK-Läufe in zwei Leistungsklassen gefahren werden. Die Leistungsklassen werden getrennt gefahren. Zum Erstellen des Endergebnisses werden die Fahrer der Klasse B an die Rangliste der Klasse A angehängt. Auf dieses so entstandene Endergebnis wird der Punkteschlüssel gem. Teil C Punkt 6.1 angewandt. Die Fahrer geben bei der Nennung zu den einzelnen Wertungsläufen jeweils an, in welcher Klasse sie starten.

8.4 Fahrerklasse VG 1/8 Klasse 1 und Klasse 2

8.4.1 Die Fahrer der Klasse 1 und der Klasse 2 werden am Saisonbeginn durch den jeweiligen Sportkreis-Vorsitzenden dem DMC-Referenten, der DMC-Geschäftsstelle und den beteiligten Vereinen zur Kenntnis gebracht.

8.4.2 Es ist Angelegenheit des Sportkreises, die Durchführungsmodalitäten sowie die Anzahl der SM-Läufe / Qualifikationsläufe zur DM festzulegen. Insbesondere die Organisation gemeinschaftlich durchgeführter Veranstaltungen, z. B. VG 1/10 im Rahmenprogramm sowie der Austragungsmodus „klassenlos“, obliegen der Entscheidung des Sportkreises. Unabhängig vom im jeweiligen Sportkreis praktizierten Austragungsmodus der SM-Läufe (z. B. „klassenlos“) hat der Sportkreis-Vorsitzende parallel zu den in einen z. B. „klassenlos“ gefahrenen SK-Lauf gesammelten Punkten zur Sportkreismeisterschaft, eine Rangliste der am Jahresbeginn in Klasse 1 und Klasse 2 eingeteilten Fahrer entsprechend ihrer in der jeweiligen Klasse erreichten Punkte im SM-Lauf, zu führen. Nur diese Rangliste entscheidet über die Qualifikation zur Teilnahme an den Endläufen zur DM. Der deutsche Meister der Klasse 2 steigt in der Folgesaison auf in die Klasse1. Die letzten 25 % der VG 1:8 Klasse 1 Fahrer im Sportkreis, können in die Klasse 2 absteigen. Weiterhin können alle Fahrer in Klasse 2 absteigen, die nicht an der DM teilgenommen haben und nicht in Besitz einer A-Lizenz sind.

8.4.3 Dem Mitglied steht es frei, sich für eine höhere Leistungsklasse einzuschreiben.Stichtag für die Einschreibung ist 2 Wochen vor Saisonbeginn (1.Wertungslauf für den betroffenen Fahrer).

9 Titel Prädikatsläufe

9.1 Allgemeine Bestimmungen

9.1a Deutsche Meisterschaft

Titel: Deutscher Meister
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC-Lizenznehmer der Sportkreise.

9.1b Deutsche Meisterschaft ….. bei offen Jedermann / Gastfahrer

Titel: Offener Deutscher Meister
Teilnahmeberechtigung gemäß Definition in 7.2.1e ORE6-2WD / 7.2.1i OR6-4WD / 7.2.1k OR66-SC / 7.2.2c EGPRO10 / 7.2.2o EGPRO10SP

9.1c Deutschlandpokal

Titel: Platz 1 / 2 / 3 Deutschlandpokal
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC-Lizenznehmer bzw. gemäß Vorgabe 7.1 oder 7.2

9.2 Besondere Bestimmungen

Titel: Deutscher Juniorenmeister
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC-Lizenznehmer bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres (Stichtag 1.1. des laufenden Jahres; d. h. für 2026: Jahrgang 2012 und jünger) sowie die Juniorenmeister der Sportkreise.
Titel: Deutscher Jugendmeister
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC-Lizenznehmer bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres, ausgenommen Junioren (Stichtag 1.1. des laufenden Jahres; d. h. für 2026: Jahrgang 2008 bis Jahrgang 2011).
Titel: Deutscher Meister 40+
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC - Lizenznehmer ab dem 40. Lebensjahr. Teilnehmer, die im laufenden Jahr das 40. Lebensjahr vollenden, sind ebenfalls teilnahmeberechtigt. Ausgenommen sind Fahrer der Altersgruppe 55+ (für 2026 ist Senior, Geburtsjahr 1986 bis 1972).
Titel: Deutscher Meister 55+
Teilnahmeberechtigt sind alle qualifizierten DMC - Lizenznehmer ab dem 55. Lebensjahr. Teilnehmer, die im laufenden Jahr das 55. Lebensjahr vollenden, sind ebenfalls teilnahmeberechtigt (für 2026 ist Veteran, Geburtsjahr 1971 oder früher).

10 Termingestaltung

10.1 Änderungen und Ergänzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung durch den Sportkreis-Vorsitzenden (bei SM) bzw. des DMC-Präsidiums (DM).

11 Preise

Sieger einer Veranstaltung haben grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf Preise, Pokale und Urkunden.
Die jeweils 3 Bestplatzierten einer DM sowie die Juniorenwertung Platz 1 - 3 und Jugendwertung Platz 1 - 3 aus dem gesamten Teilnehmerfeld einer DM sollen beim Erhalt ihrer Urkunden bzw. Pokale jeweils zusammen auf dem Siegertreppchen geehrt werden (A-Finale - die 3 Besten aufs Treppchen - alle Weiteren daneben in absteigender Reihenfolge).

12 Qualifikation internationale Prädikate

12.1 Europameisterschaften und Weltmeisterschaften

Der DMC meldet / nominiert bei Internationalen Rennen (Europa- und Weltmeisterschaften) die deutschen DMC-Lizenznehmer in den zugeordneten internationalen Prädikaten / Klassen an die EFRA / IFMAR, in denen der Fahrer national gewertet wurde. Voraussetzung zur Teilnahme oder auch Bewerbung eines Fahrers, bildet die Teilnahme an der letztjährigen Deutschen Meisterschaft oder die Teilnahme an Sportkreisläufen bzw. Listung in der Nationalen Rangliste in der zugehörigen Klasse im letzten Jahr.
Grundsätzlich kann sich jedes DMC-Mitglied für die Teilnahme an einer internationalen Meisterschaft beim zuständigen Fachreferenten, *in seiner zugeordneten Klasse bewerben.* Sollte die EFRA weniger Plätze zuteilen, als Bewerber vorhanden sind, erfolgt die Vergabe durch den Referenten nach folgenden Kriterien in absteigender Reihenfolge:

- Platzierung in der Deutschen Meisterschaft des entsprechenden Prädikats
- Platzierung in der Nationalen Rangliste bzw. in derSportkreismeisterschaft des entsprechenden Prädikats
- sonstige nationale Erfolge bei DMC Prädikaten

Sollten nach Vergabe der Startplätze kurzfristig noch Plätze frei werden oder sagt ein Fahrer die Teilnahme ab, hat der zuständige Referent weitere interessierte Fahrer nach oben genannten Auswahlkriterien zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist der Fachreferent dazu angehalten, so vielen DMC-Fahrern wie möglich eine Teilnahme zu ermöglichen.

Hat sich ein Fahrer im Rahmen von DMC, EFRA oder IFMAR Veranstaltungen grob unsportlich verhalten, kann der Fachreferent unter Vorlage entsprechender Belege beim Schiedsgericht beantragen, dass dieser Fahrer nicht nominiert wird bzw. die Nominierung rückgängig machen.

12.2 Besonderheit Verbrenner Glattbahn 1:8 (VG8)

- IFMAR-Weltmeisterschaft:
  Zugelassen sind Fahrer mit DMC-Lizenz . Eine Teilnahme an der im gleichen Jahr aktuellen Deutschen Meisterschaft ist Voraussetzung, ist der Termin vor der im gleichen Jahr stattfindenden Deutschen Meisterschaft zählt die letztjährige Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.
- EFRA-Europameisterschaft :

  Zugelassen sind Fahrer mit DMC-Lizenz. Eine Teilnahme an der im gleichen Jahr aktuellen Deutschen Meisterschaft ist Voraussetzung, ist der Termin vor der im gleichen Jahr stattfindenden Deutschen Meisterschaft zählt die letztjährige Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.

12.3 Besonderheiten Verbrenner Glattbahn 1:10 Scale 200 mm (*VG10*)

- IFMAR-Weltmeisterschaft,
  Zugelassen sind Fahrer mit DMC-Lizenz . Eine Teilnahme an der im gleichen Jahr aktuellen Deutschen Meisterschaft ist Voraussetzung, ist der Termin vor der im gleichen Jahr stattfindenden Deutschen Meisterschaft zählt die letztjährige Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.
- EFRA-Europameisterschaft:
  Zugelassen sind Fahrer mit DMC-Lizenz. Eine Teilnahme an der im gleichen Jahr aktuellen Deutschen Meisterschaft ist Voraussetzung, ist der Termin vor der im gleichen Jahr stattfindenden Deutschen Meisterschaft zählt die letztjährige Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft.

12.4 Besonderheit Elektro Maßstab 1:12

Für internationale Wettbewerbe qualifiziert sich aus der DM Standardklasse nur der deutsche Meister für die WM. Für die EM die Platzierten 1 - 3 aus der DM Standard-Klasse. Alle anderen Startplätze werden an die Expert-Fahrer vergeben.

12.5. Besonderheiten Elektro Offroad

Die Vergabe der Startplätze ORE 1:10erfolgt nach den addierten Ergebnissen der DMs 2wd und 4wd. Die geringere Summe erhält zuerst Startplätze bei der Euro. Die Startplätze bei der Euro ORE1:10 werden grundsätzlich für beide Klassen vergeben (2wd und 4wd im Paket). Wollen sich 2 Fahrer ein Paket teilen, so wird dieser Wunsch nachrangig bedient. Einzelne Startplätze in nur einer Klasse werden in der Regel nicht vergeben.

B Reglement Sektion VG

1. Klassen Verbrenner-Glattbahn

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:8	VG8KL1	Verbrenner-Glattbahn 1:8 Klasse 1
1:8	VG8KL2	Verbrenner-Glattbahn 1:8 Klasse 2
1:8	VG8GT	Verbrenner-Glattbahn 1:8 GT
1:8	VG8S	Verbrenner-Glattbahn 1:8 Sport
1:10	VG10	Verbrenner-Glattbahn 1:10 Scale
1:10	VG10S	Verbrenner-Glattbahn 1:10 Scale Sport

1.1 Klassenübersicht

	VG8 Klasse 1 und 2/VG8S			VG8GT		VG10 / VG10St	
Chassis		Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
	Breite	-	267 mm	-	310 mm	170 mm	200 mm
	Rad-stand	270 mm	330 mm	320 mm	379 mm	230 mm	270 mm
	Höhe	-	180 mm	-	175 mm	120 mm	175 mm
Karosserie	Laut EFRA Liste 3)			GT/GT1/GT2/GT3/ ALMS/DTM 4)		Laut EFRA Liste 3)	
Mindestgewicht	2350 g			*3400 g*		1650 g	
Felgen/ Reifen		Hohl-kammer	Moos-gummi	Hohlkammer keine Schnellverschlüsse		Hohl-kammer	Moos-gummi
	Breite Vorderachse	37 mm	-	45 mm		31 mm	31 mm
	Breite Hinterachse	64 mm	64 mm	45 mm		31 mm	31 mm
	Felgen-durchmesser	60 mm	54 mm	80 mm +/- 5 mm		51 mm	51 mm
	Reifen-durchmesser	-	-	-		70 mm	70 mm
Motor*	3,5 cm³ 5)					2,11 cm³ 6)	
Vergasereinlass*	9 mm 5)					5,5 mm 6)	
Luftfilter	Trockenläufe INS-Box 2) 3) Nassläufe auch weitere						
Auspuff	Ab EFRA Liste 2011 1) 2)						
Tankvolumen*	125 cm³			150 cm³		75 cm³	
Kraftstoff*	16% Nitromethan						
Laufdauer in Minuten	Vorlauf 4 min. – 10 max., Subfinale 10 min. – 15 max., Halbfinale 20 min. – 30 max. ,Finale 30 min. – 45 max.						

* Maximalwert
1) Im unbearbeiteten Originalzustand
2) Eingravierte EFRA Nr
3) Laut aktueller EFRA Liste
4) max. Breite 315mm / max.Spoilerbreite 310 mm / max. Sehne des Spoilers 80mm / max. Spoiler Überhang 20 mm
5) Bei VG8S Motor siehe 3.1.6a auf Seite 87
6) Bei VG10S Motor siehe 3.2.6a auf Seite 90

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1 In allen Klassen verboten

Insbesondere sind folgende Dinge in allen VG-Klassen verboten:

- Benutzung von Reifenhaftmittel (gilt als grobe Unsportlichkeit)
- Elektronische Fahrhilfen
- Aktive elektronische Beeinflussung fester Fahrzeugparameter (Vergasereinstellung, Spur, Sturz) per Funk.
- Jegliche bauliche Veränderung von EFRA zugelassenen Bauteilen.
- Tanken über der Fahrbahn innerhalb der Boxengasse.

2.2 Renndurchführung

2.2.1 Ausschreibung

Siehe Teil A 7.1.4

2.2.2 Strecke

Streckenführung und Länge sind dem Ausrichter freigestellt. Der weit entfernteste Punkt der Rennstrecke darf max. 60 m vom Fahrerstand entfernt sein (Messpunkte Mitte Fahrerstand und Mitte Rennstrecke). Die Mindeststreckenbreite sollte 4 m und mindestens 3,5 m sein.

2.2.3 Dauer der Veranstaltung / Zeitplan

Dauer SK-Läufe maximal 2 Tage. Bei SK-Läufen können auch am Samstag mehrere Vorläufe gefahren werden. Dies muss jedoch in der Ausschreibung angekündigt werden. Deutsche Meisterschaften maximal 3 Tage.
Bei SK-Läufen werden Sonntag mindestens zwei Vorläufe gefahren. Bei Deutschen Meisterschaften werden Freitag freies Training, bzw. Training in Gruppen (dem Rennleiter freigestellt), Samstag die Vorläufe (ggf. auch Training)
und Sonntag die Finalläufe gefahren. Je nach Wettervorhersage können Läufe um einen Tag vorverlegt werden, sodass das Finale am Samstag stattfindet und der Sonntag als Ausweichtag dient. Diese Entscheidung trifft der Rennleiter mit der Sport-Kommission. Die Strecke bleibt für DM-Teilnehmer vom Samstag bis einschließlich Mittwoch davor gesperrt.

2.2.4 Fahrer und Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach seinem Lauf bzw. nach Einteilung durch die Rennleitung einen Helferposten einzunehmen oder ggf. Ersatz zu stellen. Die Einteilung der Helferposten obliegt dem Rennleiter. Helferposten, egal ob auf der Strecke oder in der Boxengasse, haben Warnwesten zu tragen. Desweiteren müssen sie über festes Schuhwerk verfügen. Bei Regionalläufen entscheidet der Sportkreis darüber, ob Helferposten auf der Strecke eingesetzt werden.
Bei Läufen zur Deutschen Meisterschaft entscheidet die Sportkommission, ob Helferposten eingesetzt werden.

2.2.5 Gruppeneinteilung Vorläufe

Bei Regionalläufen erfolgt die Gruppeneinteilung nach Ermessen des Rennleiters. Die Reihenfolge der Gruppeneinteilung bei der DM hat sich wie folgt zu richten: Die Einteilung der besten 10 Fahrer in den “besten” Gruppen richtet sich nach dem Finaleinlauf der vorjährigen DM. Voraussetzung ist, dass die Teilnehmer entsprechend den DMC Statuten auch qualifiziert sind. Als Beispiel: Der Deutsche Meister fährt als letzter in der besten Gruppe los. Der Vizemeister als Vorletzter, der dritte des letzten Jahres als Drittletzter und sofort. Die beste Gruppe startet als letzte Gruppe in ihrer Klasse. Die Gruppeneinteilung erfolgt nach den Klassen Hobby, Sport und Modified. Die Gruppen dürfen nicht vermischt werden. Sollten unter den ersten 10 Fahrern noch Startplätze frei sein, so werden diese nach der Reihenfolge der SK Rangliste aufgefüllt. Diese wird auch herangezogen, um die weitere Einteilung der restlichen Fahrer vorzunehmen. Bei der Einteilung nach SK Rangliste richtet sich die

Reihenfolge immer anhand des teilnehmerstärksten SK. Also Beispiel für Klasse VG10: Der SK West hat im laufenden Jahr 70 Gesamtstarter, der Osten 20, die Mitte 25, der Süden 56 und der Norden 45. Danach würde die einzuteilende Fahrerreinfolge wie folgt lauten: 1. SK West, 2. SK Süd, 3. SK Nord, 4. SK Mitte, 5. SK Ost und dann wieder von vorne beginnend, solange bis auch der letzte Fahrer eingeteilt wurde. Die „Nachrücker" + über internationale Wettbewerbe qualifiziert werden nach Einteilung aller "ordentlich" qualifizierten, nach demselben Modus eingeteilt.
Nach Ende des kontrollierten Trainings wird das beste Resultat zur endgültigen Einteilung der gesamten Vorlaufgruppen herangezogen. Das kontrollierte Training wird mit ausgegebenen Einheitsrädern in zwei Läufen ausgetragen, es werden die drei schnellsten aufeinanderfolgend gefahrenen Runden gewertet. Sollten aufgrund besonderer Umstände, z.B. Witterungsbedingungen, nicht alle Gruppen zwei kontrollierte Trainingsläufe absolvieren können, wird die Einteilung der Vorlaufgruppen analog den Trainingsgruppen gemäß 2.2.5 vorgenommen

2.2.6 Wertung der Vorläufe

Bei Deutschen Meisterschaften ist die Wertung nach „Runden und Zeit" oder „Punktewertung"zulässig.
a) Runden und Zeit: Es wird nur der beste Lauf gewertet (Wertung nach EFRA-Regelung).
b)Punktewertung: Pro Vorlauf wird eine Rangliste nach Runden und Zeit erstellt. Der Gewinner des Vorlaufs erhält 0 Punkte. Der 2. Platzierte erhält 2 Punkte, der dritte 3 Punkte, etc.
Je nach Anzahl gewerteter Läufe wird die folgende Regel herangezogen:
1 Vorlauf gewertet: Wertung nach Runden und Zeit
2 Vorläufe gewertet: der beste Lauf wird nach Runden und Zeit gewertet
3 Vorläufe gewertet: es werden die Punkte 2 besten Ergebnisse gezählt
4 Vorläufe gewertet: es werden die Punkte 2 besten Ergebnisse gezählt
5 Vorläufe gewertet: es werden die Punkte 3 besten Ergebnisse gezählt
Haben zwei Teilnehmer in einem Vorlauf die gleiche Anzahl an Runden und Zeit gefahren bekommen sie die gleiche Punktezahl. Kommt es in der Gesamtaddition der Punkte zum Gleichstand ist ein Punkteergebnis von z.B. 1+3=4 höher zu werten als 2+2=4. Sollte auch hier ein Gleichstand vorhanden sein, wird der schnellere Lauf nach Runden und Zeit herangezogen. Nur die gewerteten Läufe werden für die Bewertung herangezogen. Alle anderen Ergebnisse werden gestrichen. Gewinner der Vorläufe ist der Teilnehmer mit der niedrigsten Punktezahl. Es werden nur die Vorläufe gewertet, die unter gleichen Bedingungen gefahren wurden (max. 20% Abweichung der durchschnittlichen Rundenzeiten).
Bei Regionalläufen entscheidet der Sportkreis, welche Wertungsart herangezogen wird.
a) Vorlaufaustragungsmodus 3-5 schnellste aufeinanderfolgenden Runden, oder
b) nach „Runden und Zeit" (nur der beste Lauf wird gewertet nach EFRA-Regelment).

2.2.6.1 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. Zu dieser Entscheidung sind die Teamleiter beratend hinzuzuziehen. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen. Sollten nicht alle Vorläufe unter gleichen Witterungsbedingungen stattfinden, d. h. trockene und nasse Fahrbahnoberfläche vorhanden sein, so tritt folgende Regelung in Kraft: 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 während/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.

2.2.6.2 Rennabbruch

Liegt eine Unfahrbarkeit der Bahn, ein Unwetter (äußerst starker Regen, Gewitter, Hagel, Schnee, Unfall) oder ein Defekt der zur Veranstaltung relevanten Einrichtung vor, muss ein Rennen vom Rennleiter unterbrochen werden. Es entscheidet der Rennleiter zusammen mit der Sportkommission durch einen Mehrheitsbeschluss, ob die Veranstaltung fortzusetzen oder ganz abzubrechen ist.
Bei Rennabbruch ist wie folgt zu Werten:
a) Muss das Rennen während der ersten 50% der Vorläufe abgebrochen werden, so wird das Rennen nicht gewertet.
b) Wird ein Rennen nach 50% der Vorläufe abgebrochen, wird die Vorlaufreihung zu Wertung herangezogen und der Lauf gewertet.
c) Wird das Rennen zwischen den Sub-Finalläufen B und A abgebrochen, so gilt „ex-aequo“
d) Erfolgt ein Rennabbruch vor Erreichen von 50% der Fahrzeit eines Sub-Finallaufes, wird dieser Lauf nicht gewertet.
e) Erfolgt ein Rennabbruch erst nach 50% Fahrzeit in einem Sub-Finallauf, so wird der Stand zu diesem Zeitpunkt als Ergebnis gewertet.
f) Erfolgt ein Rennabbruch des Finales (letzten 10 Fahrer) vor Erreichen der ersten 2/3 der Fahrzeit, wird dieser Lauf nicht gewertet. Wertung der Finalisten lt. Vorlaufergebnis.
g) Erfolgt ein Rennabbruch des Finales (letzten 10 Fahrer) erst nach 2/3 der Laufdauer, so wird der Stand zu diesem Zeitpunkt als Ergebnis gewertet

2.2.7 Start der Vorläufe

Der Start der Vorläufe erfolgt nach Beendigung der dreiminütigen Vorbereitungszeit akustisch als fliegender Start. Die Startreihenfolge ist dabei unerheblich.
Bei Deutschen Meisterschaften kann der Start als fliegender Start oder als Einzelstart erfolgen. Beim Einzelstart werden die Fahrzeuge nach Ablauf der Vorbereitungszeit in die Boxengasse gerufen. Anschließend erhält jedes Fahrzeug einzeln die Freigabe in nachfolgender Startreihenfolge:
Lauf 1: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10
Lauf 2: 4,5,6,7,8,9,10,1,2,3
Lauf 3: 7,8,9,10,1,2,3,4,5,6
Lauf 4: 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1
Lauf 5: 6,5,4,3,2,1,10,9,8,7.

2.2.8 Dauer/Anzahl der Vorläufe

Bei Deutschen Meisterschaften werden 2 kontrollierte Trainingsläufe und mindestens 4 max.5 Vorläufe gefahren, bei SK-Läufen mindestens 3 Vorläufe gefahren.
Die Laufdauer beträgt mindestens 4 Minuten, maximal 10 Minuten.
Für die Klassen VG8S und VG10S beträgt die Laufdauer 5 Minuten.

2.2.9 Nach einem Vorlauf

Die Fahrzeuge sind unmittelbar nach dem Lauf in die technische Abnahme zu bringen. Sollte ein Fahrzeug für nicht regelkonform erklärt werden, bleibt dieses Fahrzeug solange in der Technischen Abnahme, bis dem jeweiligen Fahrer die Entscheidung mitgeteilt wurde.

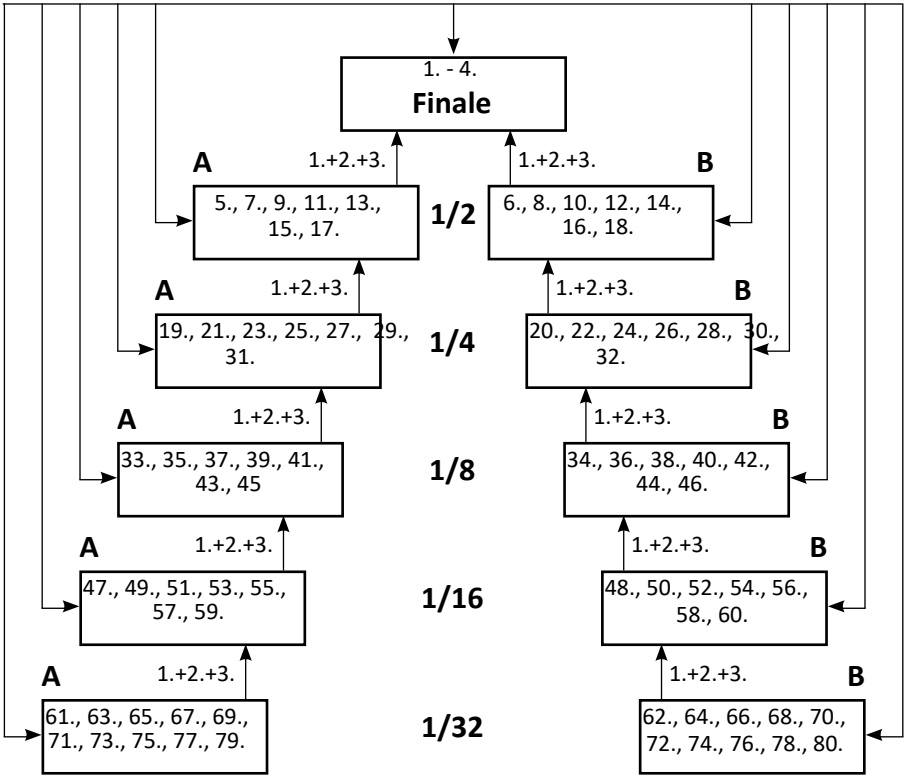
2.2.10 Einteilung der Finalläufe und Austragungsmodus

Der Austragungsmodus muss in der Ausschreibung bekannt gegeben werden
Bei Regionalläufen ist des dem Sportkreis freigestellt, welcher Modus gefahren wird.
Bei Deutschen Meisterschaften ist nur der folgende Austragungsmodus erlaubt:
Austragungsmodus 3a (2.2.11) mit 4 direkt qualifizierten Fahrern.
Die Startaufstellung der restlichen Aufsteiger ins Finales erfolgt bei trockenen Bedingungen nach dem erzielten Ergebnis aus den Halbfinalen nach Runden und Zeit.

2.2.11 Austragungsmodus 3a mit 4 Direktqualifizierten
(max. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



2.2.12 Auszeit

Auszeiten können lediglich bei Deutschen Meisterschaften ab einschl. der Halbfinalläufe genommen werden. Die Beantragung einer Auszeit muss bis spätestens zum Startaufruf erfolgen, andernfalls ist eine Auszeit nicht mehr möglich. Je Finallauf darf nur eine Auszeit genommen werden. Erfolgt die Auszeit aufgrund von Signalübertragungsproblemen, ist die Strecke gesperrt. Handelt es sich um einen technischen Defekt, ist die Strecke bis zum Start freigegeben. Der Fahrer, der die Auszeit genommen hat, verliert seinen Startplatz und startet von der Position 11, sein eigentlicher Startplatz bleibt frei. Die Dauer der Auszeit beträgt 10 Minuten. Bei einer Auszeit aufgrund von Frequenzproblemen muss eine Frequenzkontrolle vor dem Start erfolgen.

2.2.13 Start der Finalläufe

Der Rennleiter entscheidet, ob zunächst eine Frequenzkontrolle durchgeführt wird. Der Start erfolgt entweder bevorzugt als Le Mans Start oder als Formel 1 Start, und ist dem Rennleiter freigestellt. 30 Sekunden vor dem Start werden die Fahrzeuge zum Start aufgerufen. Der Countdown erfolgt von 10 bis 4, dann werden die Fahr-

zeuge abgesetzt und der Start erfolgt entweder akustisch oder per Flagge. Ist ein Fahrzeug nicht vor Start des 10-Sek.-Countdowns in der Startaufstellung, so startet dieses Fahrzeug aus der Boxengasse.

Formel 1 Start:

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

Le Mans Start:

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

2.2.14 Laufdauer der Finalläufe

Vor den jeweiligen Finalläufen ist den Fahrern eine Vorbereitungszeit von mind. 3 Minuten einzuräumen. Die Laufdauer für die jeweiligen Finalläufe setzt sich wie folgt zusammen und ist dem Rennleiter freigestellt:

Lauf	Dauer in Minuten
Finale	30 min. – 45 max.
Halbfinale	20 min. – 30 max.
Subfinale	10 min. – 15 max.

Ausnahme bei schlechtem Wetter, hier wird die Laufdauer flexibel angepasst.

2.2.15 Nach den Finalläufen

Die Fahrzeuge werden unmittelbar nach den Finalläufen in die technische Abnahme gebracht. Um allen Fahrern die gleiche Vorbereitungszeit (mind. 30 min.) für das Finale zu ermöglichen, bleiben die Fahrzeuge aus dem Halbfinale B solange in der Technischen Abnahme, bis auch die Fahrzeuge aus dem Halbfinale A geprüft wurden. Nach dem Endlauf werden die Fahrzeuge ebenfalls direkt zur technischen Abnahme gebracht, dort geprüft und verbleiben solange dort, bis die Protestfrist abgelaufen ist, erst dann dürfen die Fahrzeuge freigegeben werden. Die 15 minütige Protestfrist startet, wenn das offizielle Ergebnis ausgehangen wurde. Auf Basis des endgültigen Ergebnisses erfolgt die Punktevergabe anhand der 121er-Punktetabelle (Siehe Anhang 1. 121er Punkte Modus).

2.2.16 Streichergebnisse

- für 8 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 5 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 4 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streichergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streichergebnis

2.2.17 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. Bestimmungen der einzelnen Klassen

3.1 Verbrenner Glattbahn 1:8

3.1.1 Antrieb

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Es ist verboten die Vorderachse durch separate Vorrichtungen abzubremsen. Das Fahrzeug muss über eine wirksame Kupplung und Bremse verfügen. Es sind Getriebe mit maximal 2 Gängen zulässig.

3.1.2 Abmessungen und Gewichte

Radstand: min. 270 mm, max. 330 mm
Breite über alles: max. 267 mm (Messmethode siehe 4.1)
Mindestgewicht: Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank incl. Transponders gemessen, und muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Fahrzeuge mit Federung und 2WD/4WD Antrieb: 2350 g
Fahrzeuge ohne Federung: 2300 g
(Messmethode siehe 4.2)
Höhe inkl. Karosse: max. 180 mm (Messmethode siehe 4.3)

3.1.3 Karosserie/Flügel/Spoiler

Es sind nur Karosserien, die in der EFRA-Liste enthalten sind, zugelassen.
Die EFRA-Nummer muss sichtbar im Material der Karosse eingeformt sein. Ein Anbringen der Nummer per Aufkleber oder Stift reicht nicht aus. Die EFRA-Liste wird auf der DMC-Homepage veröffentlicht und erlangt dadurch in der jeweils aktuellen Fassung, Gültigkeit. Folgende Fahrzeugteile dürfen aus der Karosse herausstehen und nur zu diesem Zweck sind Ausschnitte erlaubt:

- Kühlkopf des Motors + max. 10 mm umlaufend
- Überrollbügel + max. 10 mm umlaufend
- Luftfilter + max. 10 mm umlaufend
- Tankdeckel/Tankstutzen max. 50 mm Durchmesser oder 40x60 mm
- Antenne + max. 10 mm umlaufend
- Kerzenstecker max. 20 mm Durchmesser
- Düsennadel max. 15 mm Durchmesser
- Auslassrohr des Auspuffs max. 30 mm Durchmesser, wobei die Öffnung auch nach unten geöffnet sein kann
- Löcher für die Verschraubung der Luftabrisskante am Heckspoiler oder Verstärkungen
- Schalter der Fernsteuerung max. 10 mm Durchmesser
- Karosseriehalter

Weitere Löcher in der Karosserie sind nicht erlaubt. Außer eines Spoilers (Luftabrisskante) und Versteifungen im Inneren der Karosserie sind keine weiteren Anbauteile erlaubt.
Das Mindestgewicht der fahrfertigen Karosserie beträgt 145gr.

3.1.4 Rammschutz

Jedes Fahrzeug muss einen Frontrammschutz aus flexiblem, nicht splitterndem Material besitzen. Der Rammschutz darf nicht über die Karosserie hinausragen.

3.1.5 Felgen und Reifen

Felgendurchmesser bei Moosgummireifen	max. 54 mm
Felgendurchmesser bei Hohlkammerreifen	max. 60 mm
Felgen- und Reifenbreite Vorderachse	max. 37 mm
Felgen- und Reifenbreite Hinterachse	max. 64 mm

(Messmethode siehe 4.4)
Reifen müssen schwarz sein (Markierungsringe an den Flanken sind erlaubt) und aus Zellkautschuk oder Gummi bestehen und dürfen im Höhenprofil nur aus einer Lage des jeweiligen Materials gefertigt sein. Außer bei Regenreifen.

Besonderheit Deutsche Meisterschaft:

Bei der DM werden Einheitsreifen verwendet. Sie werden erst in der Vorbereitungszone an die Teilnehmer ausgeteilt. Das Fahrzeug wird dazu ohne Reifen in diese Zone gebracht. Es wird zu Beginn eines Jahres vom jeweiligen DM-Ausrichter der zu verwendende Reifen mit Shore-Härte und Durchmesser und dem Einzelpreis festgelegt und veröffentlicht.
Der Lieferant wird in einer entsprechenden Ausschreibung, die vom austragenden Verein in Abstimmung mit dem Präsidium erstellt wird, ermittelt. Die Entscheidung muss auf Anfrage dargelegt werden. Als Basis für die Kalkulation gilt ein Teilnehmerfeld von 100 Fahrern. Die Reifen sind eine Woche vor der der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.
Reifen können wiederverwendet werden. Der Fahrer bzw. sein Mechaniker entscheidet am Ende jeden Laufes (kontrolliertes Training, Vorläufe, Finalläufe), ob er den gefahrenen Reifensatz in eine Box bzw. einen Zip-Beutel einlagert oder mit ins Fahrerlager nimmt. Zu Beginn jeden Laufes (kontrolliertes Training, Vorläufe, Finalläufe) entscheidet der Fahrer bzw. sein Mechaniker, ob er einen neuen Reifensatz - ausgegebene Einheitsreifen - verwendet oder Reifen aus seiner Box bzw. seinem Zip-Beutel.
Die Räder werden in einem Vorbereitungsbereich montiert und die Mechaniker bringen die Fahrzeuge in die Boxengasse. Die Motore dürfen erst in der Boxengasse gestartet werden. Die Verwendung von Vorwärmgeräten für die Motore ist freigestellt.
Die Vorbereitungszeit beträgt bei Vorläufen 4 Minuten bzw. bei Finalläufen 5 Minuten.
Mit der Nennung sind mindestens fünf Pflichtreifensätze zu bestellen und mit dem Nenngeld zu bezahlen.Die Reifen dürfen nicht nachbehandelt werden. Bei Regen dürfen chemisch unbehandelte Regenreifen eingesetzt werden. Weitere Vorgehensweisen werden in den zusätzlichen, ergänzenden „Reifen Durchführungsbestimmungen“ festgelegt, die mit der jeweiligen DM-Ausschreibung veröffentlicht werden muss.

3.1.6 Motor, Luftfilter, Abgasanlage

Zugelassen sind 2-Takt-Glühzündermotoren bis max. 3,5 cm³. Der Durchlass des Vergasers darf 9 mm nicht überschreiten. Es sind nur EFRA zugelassene Abgasschalldämpfer erlaubt. Die EFRA-Nummer muss gut sichtbar im Material eingearbeitet sein. Erlaubt sind rückwirkend alle bisher homologierten Schalldämpfer bis zum Jahre 2011. Bei Trockenläufen müssen EFRA zugelassene Ansagschalldämpfer (sog. INS-Box) verwendet werden. Der Hersteller des Luftfilter-Einsatzes ist freigestellt. Bei Nassläufen sind auch Eigenbau-Ansaugschalldämpfer zugelassen.

3.1.6a Bei VG8S sind ausschließlich Einheitsmotoren (Motor mit Resorohr-Krümmer-Kombination) gemäß der auf der Homepage veröffentlichten Liste „Zugelassene Einheitsmotoren“ zugelassen. Die Motoren sind im Originalzustand *mit max. 8mm Venturi*, zu fahren.

Die zulässigen Spezifikationen dieser Einheitsmotoren werden in einer „VG8S/ VG10S-Motoren-Dokumentation“ definiert. Diese Dokumentation wird auf der DMC-Webseite ab 31. März des Jahres in der aktuellen Fassung zum Download zur Verfügung gestellt. Über die Einführung oder Streichung von Einheitsmotoren entscheidet der VG-Referent zusammen mit den VG-Referenten der Sportkreise bis zum *01. Februar* des laufenden Jahres. Bei einem nicht legalen Motor, Resorohr oder Krümmer wird der Fahrer mit einer Sportstrafe gemäß A2.3.3a, A2.3.3b, 2.3.4 oder 2.3.5 belegt, wobei eine Strafe nach 2.3.4 und 2.3.5 gemäß 2.3 einstimmig vom DMC-Präsidium bestätigt werden muss.

3.1.7 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 125 cm³ betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt (Messmethode siehe 4.6).

3.1.8 Kraftstoff

Der Kraftstoff darf nur Methanol oder BioEthanol, Öl/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten.
Der Nitromethananteil darf gemäß EU Verordnung 2019/1148, max. 16% w/w (Gew%) nicht überschreiten. Bei einer Temperatur von 20 Grad und normalen atmosphärischen Druck entspricht dies einem spezifischen Gewicht von 0,859 kg/l.
Der Nitromethangehalt 16% w/w des Kraftstoffs wird mit dem „NITROMAX 16 EU“ geprüft. Das Medium muss hierbei eine Temperatur von mindestens 20° C aufweisen. Das ermittelte spezifische Gewicht des Mediums darf hier nicht schwerer sein als 0,859 kg/l sein. (Messmethode siehe 4.7).

3.2 Verbrenner Glattbahn 1:10 VG10 /VG10S

3.2.1 Antrieb

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Es ist verboten die Vorderachse durch separate Vorrichtungen abzubremsen. Das Fahrzeug muss über eine wirksame Kupplung und Bremse verfügen. Es sind Getriebe mit maximal 2 Gängen zulässig.

3.2.2 Abmessungen und Mindestgewicht des Fahrzeugs

Hauptabmessungen	Minimum [mm]	Maximum [mm]
Radstand	230,0	270,0
Breite (ohne Karosserie)	170,0	200,0
Breite (mit Karosserie)	175,0	205,0
Länge (mit Karosserie und Flügel)	360,0	460,0
Höhe (Oberkante Karosseriedach) (10 mm unter dem Chassis)	120,0	175,0
Flügelbreite mit allem	125,0	200,0
Tiefe		55,0
Winglets (Luftleitflächen)		35,0 x 50,0
Flügelüberhang Heck		10,0
Mindestgewicht:	1650 g	

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

3.2.3 Karosserie

Es sind nur EFRA zugelassene Karosserien zugelassen. Die EFRA Nummer muss sichtbar im Material der Karosse eingeformt sein. Ein Anbringen der Nummer per Aufkleber oder Stift reicht nicht aus. Die EFRA-Liste wird auf der DMC-Homepage veröffentlicht und erlangt dadurch in der jeweils aktuellen Fassung Gültigkeit. Folgende Fahrzeugteile dürfen aus der Karosse herausstehen:

- Karosseriehalter
- Auslassrohr des Auspuffs
- Antenne

Die vorderen Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen entfernt werden.
Der Spoiler darf nicht höher als der höchste Punkt des Daches sein. Verbleibende Fensterflächen müssen klar bleiben. Fenster dürfen nicht ausgestellt werden. Folgende Löcher dürfen zusätzlich angebracht werden:

- Kerzenstecker max. 35mm Durchmesser
- Düsennadel max. 10 mm Durchmesser
- Antenne max. 10 mm Durchmesser
- Kühlöffnung = Tanköffnung max. 50 mm
- Auspuff max. 30 mm Durchmesser, wobei die Öffnung auch nach unten geöffnet sein kann

Das Mindestgewicht der fahrfertigen Karosserie beträgt 90g.

3.2.4 Rammschutz

Jedes Fahrzeug muss einen Frontrammschutz aus flexiblem, nicht splitterndem Material besitzen. Der Rammschutz darf nicht über die Karosserie hinausragen.

3.2.5 Felgen und Reifen

Felgendurchmesser bei Moosgummireifen	max. 51 mm
Felgendurchmesser bei Hohlkammerreifen	max. 57 mm
Felgen- und Reifenbreite	max. 31 mm

(Messmethode siehe 4.4)
Reifen müssen schwarz sein und aus Zellkautschuk oder Gummi bestehen und dürfen im Höhenprofil nur aus einer Lage des jeweiligen Materials bestehen. Außer bei Regenreifen.

Besonderheit Deutsche Meisterschaft:
Bei der DM werden Einheitsreifen verwendet. Sie werden erst in der Vorbereitungszone an die Teilnehmer ausgeteilt. Das Fahrzeug wird dazu ohne Reifen in diese Zone gebracht. Es wird zu Beginn eines Jahres vom jeweiligen DM Ausrichter der zu verwendende Reifen mit Shore-Härte und Durchmesser und dem Einzelpreis festgelegt und veröffentlicht.
Der Lieferant wird in einer entsprechenden Ausschreibung, die vom austragenden Verein in Abstimmung mit dem Präsidium erstellt wird, ermittelt. Die Entscheidung muss auf Anfrage dargelegt werden. Als Basis für die Kalkulation gilt ein Teilnehmerfeld von 100 Fahrern. Die Reifen sind eine Woche vor der der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.
Reifen können wiederverwendet werden. Der Fahrer bzw. sein Mechaniker entscheidet am Ende jeden Laufes (kontrolliertes Training, Vorläufe, Finalläufe), ob er den gefahrenen Reifensatz in eine Box bzw. einen Zip-Beutel einlagert oder mit ins Fahrerlager nimmt. Zu Beginn jeden Laufes (kontrolliertes Training, Vorläufe, Finalläufe) entscheidet der Fahrer bzw. sein Mechaniker, ob er einen neuen Reifensatz - ausgegebene Einheitsreifen - verwendet oder Reifen aus seiner Box bzw. seinem Zip-Beutel. Die Räder werden in einem Vorbereitungsbereich montiert und die Mechaniker bringen die Fahrzeuge in die Boxengasse. Die Motoren dürfen erst in der Boxengasse gestartet werden. Die Verwendung von Vorwärmgeräten für die Motoren ist freigestellt. Die Vorbereitungszeit beträgt bei Vorläufen 4 Minuten bzw. bei Finalläufen 5 Minuten. Mit der Nennung sind mindestens fünf Pflichtreifensätze zu bestellen und mit dem Nenngeld zu bezahlen.
Bei Regen dürfen chemisch unbehandelte Regenreifen eingesetzt werden.
Weitere Vorgehensweisen werden in den zusätzlichen, ergänzenden „Reifen Durchführungsbestimmungen“ festgelegt, die mit der jeweiligen DM-Ausschreibung veröffentlicht werden muss.

3.2.6 Motor, Luftfilter, Abgasanlage

Zugelassen sind 2-Takt-Glühzündermotoren bis max. 2,11 cm³ mit max. 3 Überstromkanälen und einem Auslasskanal. Der Durchlass des Vergasers darf 5,5 mm nicht über-

schreiten. Es sind nur EFRA zugelassene Abgasanlagen erlaubt. Die EFRA-Nummer muss gut sichtbar im Material eingearbeitet sein. Erlaubt sind rückwirkend alle bisher homologierten Schalldämpfer bis zum Jahre 2011. Bei Trockenläufen müssen EFRA zugelassene Ansaugschalldämpfer (sog. INS Box) verwendet werden. Der Hersteller des Luftfilter-Einsatzes ist freigestellt Bei Nassläufen sind auch Eigenbau-Ansaugschalldämpfer zugelassen.

3.2.6a Bei VG10S sind ausschließlich Einheitsmotoren (Motor mit Resorohr-Krümmer-Kombination) gemäß der auf der Homepage veröffentlichten Liste „Zugelassene Einheitsmotoren" zugelassen. Die Motoren sind im Originalzustand zu fahren. Die zulässigen Spezifikationen dieser Einheitsmotoren werden in einer „VG8S/VG10S-Motorendokumentation" definiert. Diese Dokumentation wird auf der DMC-Webseite ab 31. März des Jahres in der aktuellen Fassung zum Download zur Verfügung gestellt. Über die Einführung oder Streichung von Einheitsmotoren für das folgende Jahr entscheidet der VG-Referent zusammen mit den VG-Referenten der Sportkreise bis zum 30. Juni des laufenden Jahres. Bei einem nicht legalen Motor, Resorohr oder Krümmer wird der Fahrer mit einer Sportstrafe gemäß A2.3.3a, A2.3.3b, 2.3.4 oder 2.3.5 belegt, wobei eine Strafe nach 2.3.4 und 2.3.5 gemäß 2.3 einstimmig vom DMC-Präsidium bestätigt werden muss.

3.2.7 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 75 cm^3 betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt (Messmethode siehe 4.6).

3.2.8 Kraftstoff

Der Kraftstoff darf nur Methanol oder BioEthanol, Öl/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten.
Der Nitromethananteil darf gemäß EU Verordnung 2019/1148, max. 16% w/w (Gew%) nicht überschreiten. Bei einer Temperatur von 20 Grad und normalen atmosphärischen Druck entspricht dies einem spezifischen Gewicht von 0,859 kg/l.
Der Nitromethangehalt 16% w/w des Kraftstoffs wird mit dem „NITROMAX 16 EU" geprüft. Das Medium muss hierbei eine Temperatur von mindestens 20° C aufweisen. Das ermittelte spezifische Gewicht des Mediums darf hier nicht schwerer sein als 0,859 kg/l sein. (Messmethode siehe 4.7).

3.3 Verbrenner Glattbahn 1:8 VG8GT

3.3.1 Chassis

Es sind alle 1:8 GT (Rallye Game) Fahrzeuge zugelassen. Die Fahrzeuge müssen per Kardan angetrieben werden. Riemengetriebene Fahrzeuge sind nicht zugelassen. Alle 4 Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung).
Es sind nur mechanische Bremsen mit bis zu 2 Scheiben auf dem mittleren Antriebsstrang zugelassen. Selbstsperrende Differentiale, Kugel- und Torsendifferentiale sind verboten, sowie jede Art von Diffentialen die von außen einstellbar sind, ebenso wie Freiläufe für die Vorder-, oder Hinterachse. Overdrive sowohl vorne, oder auch hinten ist verboten. Vorder- und Hinterachse müssen die gleiche Übersetzung aufweisen. Das hintere Differential muss „fingersicher" sein, d.h. es muss im Falle eines offenen Differentials zumindest teilweise abgedeckt sein.

3.3.2 Abmessungen und Mindestgewicht des Fahrzeugs

Radstand: min. 320 mm / max. 379 mm
Fahrzeugbreite: max. 310 mm
Mindestgewicht: *3400* g
Das Mindestgeicht wird im rennfertigen Zustand mit leeren Tank inkl. Transponder gemessen.

3.3.3 Karosserie/Flügel/Spoiler

Es sind nur Karosserien erlaubt die im Original den Fahrzeugkategorien GT, GT1, GT2, GT3, ALMS, DTM usw. zugeordnet werden können, Gruppe C Sportwagen sind nicht

erlaubt. Der Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches um max. 10mm überragen (gemessen auf dem höchsten Punkt des Daches ohne Lufteinlässe).
Folgende Maße sind einzuhalten:

Karosseriebreite:	max. 315mm
Spoilerbreite:	max. 310mm
Sehne des Spoilers:	max. 80mm
Spoilerüberhang:	max. 20mm

Weitere Aerodynamische Anbauteile wie Diffusoren sind zulässig, müssen jedoch vollständig von der Karosserie überdeckt werden und dürfen nicht mit dieser befestigt sein.
Folgende Fahrzeugteile dürfen aus der Karosse herausstehen:
Karosseriehalter, Auslassrohr des Auspuffs, Antenne
Die vorderen Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen entfernt werden.
Folgende Löcher dürfen zusätzlich angebracht werden:

Höhe hinterer Ausschnitt:	max. 75 mm
Frontscheibe:	max 80 mm Durchmesser
Kerzenstecker:	max. 35mm Durchmesser
Düsennadel:	max. 10 mm Durchmesser
Antenne:	max. 10 mm Durchmesser
Dach:	max. 50 mm Durchmesser
Tanköffner:	max. 10 mm
Auspuff:	max. 30 mm Durchmesser, wobei die Öffnung auch nach unten geöffnet sein kann.

Abstand zwischen den Löchern min. 5 mm.

3.3.4 Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Rammschutz aus Schaumstoff ausgerüstet sein. Dieser muss von der Karosserie vollständig überdeckt sein, und darf nicht herausstehen. Höhe und Dicke müssen mindestens 20 mm betragen, die Breite mindestens 200 mm. Der Überhang zum harten Rammer muss mindestens 10 mm betragen. Zusätzlicher Schaumstoff zwischen Rammer und Karosserie als Abstandshalter ist zulässig.

3.3.5 Felgen und Reifen

Es sind nur Hohlkammerreifen mit einer maximalen Breite von 45mm zugelassen. Es dürfen Slick und Profilreifen verwendet werden. Moosgummireifen sind verboten. Die Räder müssen mit einer Mutter an der Achse befestigt werden, Schnellverschlüsse sind nicht erlaubt. Felgendurchmesser min. 80mm +- 5mm. Das Schmieren der Reifen ist verboten

3.3.6 Motor, Luftfilter, Abgasanlage

Zugelassen sind 2-Takt-Glühzündermotore bis max. 3,5 cm³ Hubraum und max. 5 serienmäßigen Einlasskanälen. Die Anzahl der Auslasskanäle ist auf 3 begrenzt (1 Auslass plus 2 Boosterkanäle. Bei Trockenläufen müssen EFRA zugelassene Ansaugschalldämpfer (sog. INS-Box) verwendet werden, bei Nassläufen sind auch Eigenbau-Ansaugschalldämpfer zugelassen.
Maximaler Vergaserdurchmesser: 7 mm

3.3.7 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 150 cm³ betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt. (Messmethode siehe 4.6)

3.3.8 Kraftstoff

Der Kraftstoff darf nur Methanol oder BioEthanol, Ol/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten.
Der Nitromethananteil darf gemäß EU Verordnung 2019/1148, max. 16% w/w (Gew%) nicht überschreiten. Bei einer Temperatur von 20 Grad und normalen atmosphärischen Druck entspricht dies einem spezifischen Gewicht von 0,859 kg/l.

Der Nitromethangehalt 16% w/w des Kraftstoffs wird mit dem „NITROMAX 16 EU“ geprüft. Das Medium muss hierbei eine Temperatur von mindestens 20° C aufweisen. Das ermittelte spezifische Gewicht des Mediums darf hier nicht schwerer sein als 0,859 kg/l sein (Messmethode siehe 4.7).

3.3.9 Kupplung

Es dürfen nur Backenkupplungen verwendet werden, wo durch die radiale Bewegung der Kupplung der Kontakt der Kupplungsbacken (Kupplungsschuhe) mit der Kupplungsglocke hergestellt wird. Die Anzahl der Kupplungsbacken ist frei. Die Verwendung von Kupplungen, welcher nicht dieser Bauart entsprechen, wie beispielsweise Centax-Kupplungen, ist untersagt

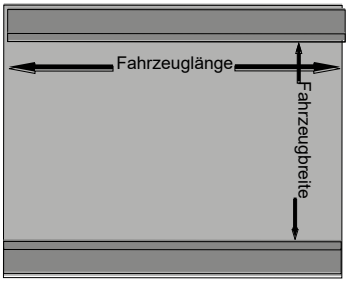
3.3.10 Getriebe

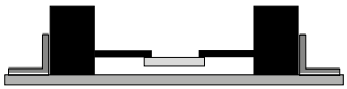
Schaltgetriebe sind zugelassen und erwünscht, maximal 2-Gang!

4. Messmethoden

4.1 Vermessen/Prüfen der Fahrzeugbreite

Für die Vermessung der Fahrzeuge ist eine Platte aus form- und maßhaltigem Material zu verwenden, auf der zwei Schienen von mind. 20 mm Höhe so zu befestigen sind, dass sich diese im Abstand von der im Reglement der einzelnen Klassen vorgegebenen max. Breite (+1 mm) befinden.



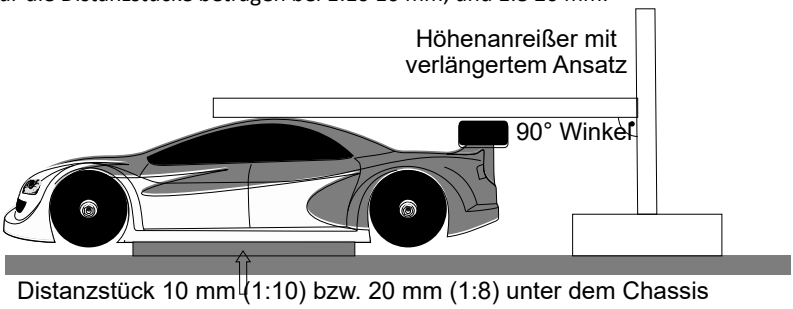


4.2 Vermessen des Fahrzeuggewichts

Die Fahrzeuge sind mit einer geeigneten Waage zu messen. Die Mindestauflösung der Waage sollte 1 g betragen. Die Waage muss dazu auf einer waagerechten Ebene stehen.

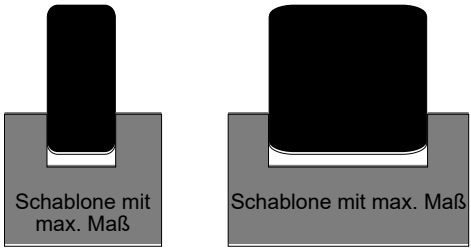
4.3 Vermessen/Prüfen der Fahrzeughöhe

Die Fahrzeughöhe wird mit Distanzstücken unter dem Chassis gemessen. Die Maße für die Distanzstücke betragen bei 1:10 10 mm, und 1:8 20 mm.



4.4 Vermessen/Prüfen der Reifen/Felgen

Die Reifen sind entweder mit einer entsprechenden Schablone oder mit einem Messschieber auf die vorgeschriebenen Maße zu kontrollieren. Das Prüfen auf die Verwendung chemischer Substanzen erfolgt vor dem Lauf durch geschultes Personal. Die Messung erfolgt mit einem geeigneten Messgerät. Verläuft die Messung positiv, dürfen diese Reifen nicht verwendet werden. Die Entscheidung des Prüfpersonals ist endgültig. Der Rennleiter kann sich das Recht vorbehalten, Reifensätze stichprobenartig einzusammeln, um diese dann anschließend zur Überprüfung an den DMC oder Labor einzusenden.



4.5 Vermessen/Prüfen von Motor, Vergaser und Auspuffanlage

Öffnungen, die einer maximalen Abmessung unterliegen, werden mit einem Messdorn der Toleranzklasse H7 (oder besser). Beim Prüfen des Vergaserdurchlasses ist darauf zu achten, dass kein Dreck in den Vergaserhals fällt.



4.6 Vermessen/Prüfen des Tankvolumens

Das Tankvolumen wird stets im eingebauten Zustand gemessen. Hierzu wird der Spritschlauch am Vergaser abgezogen und anschließend der Tank und der Schlauch mit Kraftstoff gefüllt. Anschließend wird der Tank über den Spritschlauch direkt in den Mess-/Prüfbehälter entleert.
Wird das Tankvolumen für zu groß befunden, erfolgt eine weitere Messung mind. 15 Min. nach der Erstmessung. Diese Messung ist dann endgültig.



Messkolben (75 ml/125 ml) mit entsprechendem Eichstrich

4.7 Prüfen des Nitromethangehalts

Der Nitromethangehalt 16% w/w (G%) des Kraftstoffs,wird mit dem „Nitromax 16 EU“ geprüft.Der Kraftstoff wird hierzu in einen Messkolben gefüllt, in dem sich auch der entsprechende Schwimmkolben befindet. Sinkt der Schwimmkörper, so ist der Nitromethangehalt niedriger als das maximal zulässige spezifische Gewicht von 0,859 kg/l und somit regelkonform. Die Messung muss unter normalen atmosphärischen Bedingungen und bei einer Temperatur des Treibstoffes von 20° C durchgeführt werden. Ist das Ergebniss nicht eindeutig, erfolgt eine weitere Messung mit einem offiziellen Dichtemessgerät. *Steht der „Nitromax 16 EU“ nicht zur Verfügung ist es zulässig für die Messung den Dichtemesser der Firma Ludwig Schneider GmbH & Co. KG (Aräometer Typ Hydrometer –Auftragsnummer 1749958) zu verwenden, wenn der entsprechende Kalibrierschein vorliegt.*



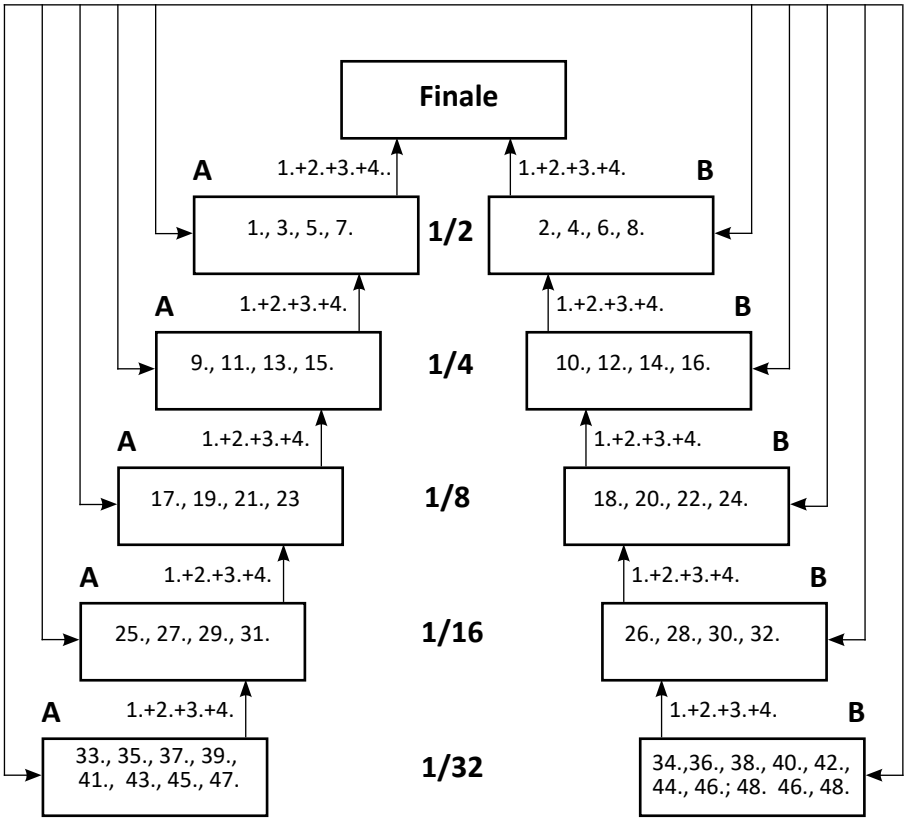
5. Austragungsmodi für SK-Läufe und Freundschaftsrennen

5.1 Alternativer Austragungsmodus 1

(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

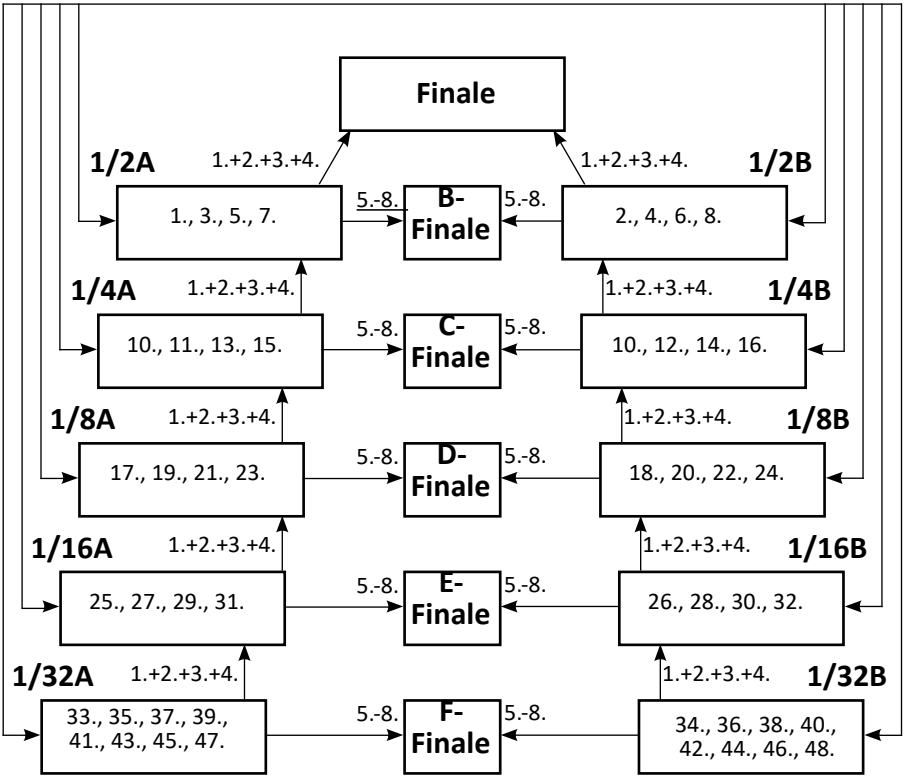
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



5.1a Alternativer Austragungsmodus 1a mit B/C/D/E/F/G-Finalen
(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

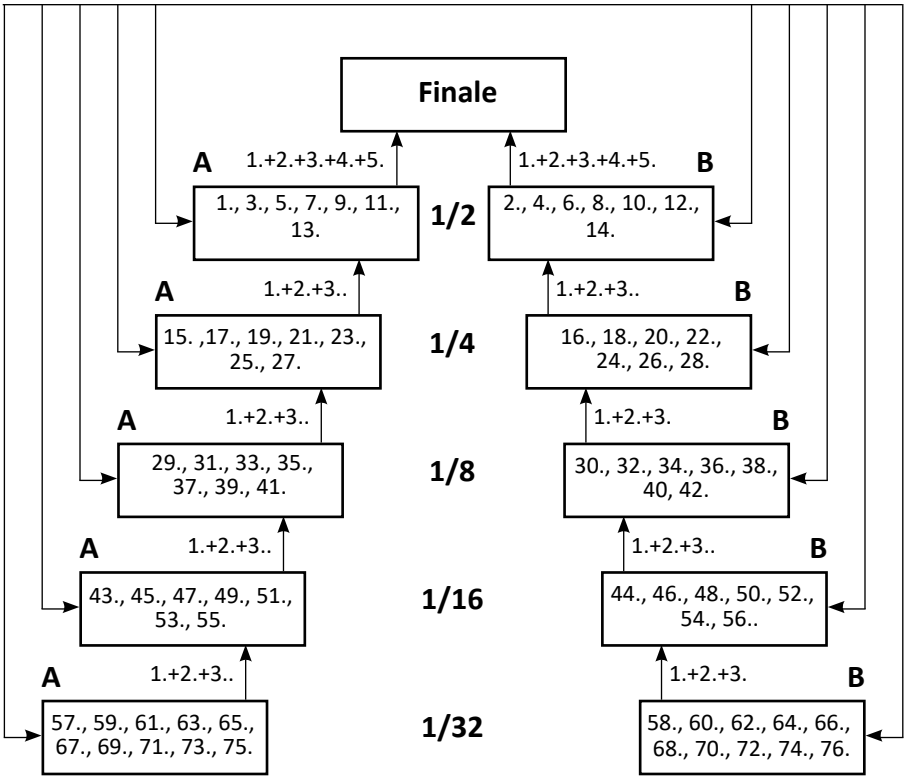
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



5.2b Austragungsmodus 2 Verbrenner-Glattbahn für DMs und SK-Läufe
(10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

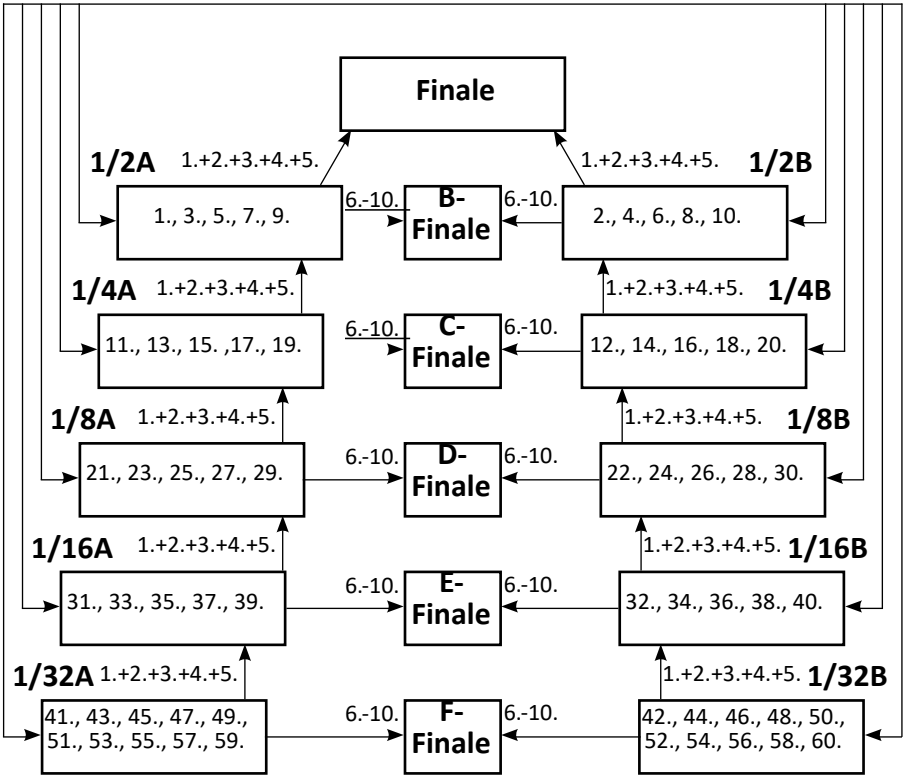
ungerade Platzierung aus Vorläufen gerade Platzierung aus Vorläufen



5.2a Alternativer Austragungsmodus 2a mit B/C/D/E/F/G-Finalen
(max. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

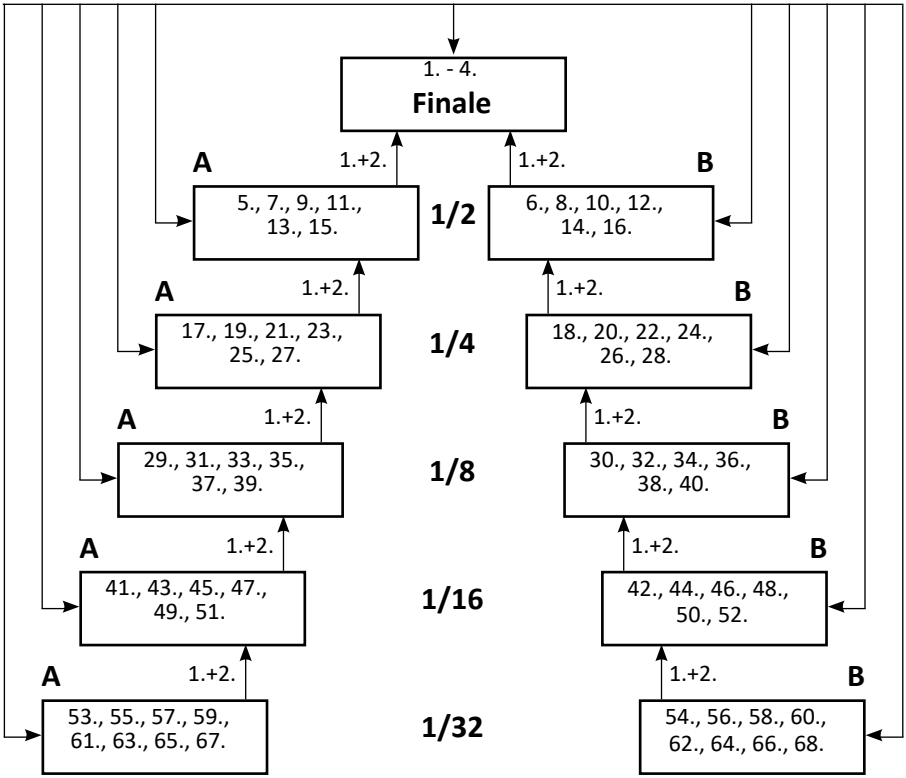
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



5.3 Alternativer Austragungsmodus 3 mit 4 Direktqualifizierten
(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

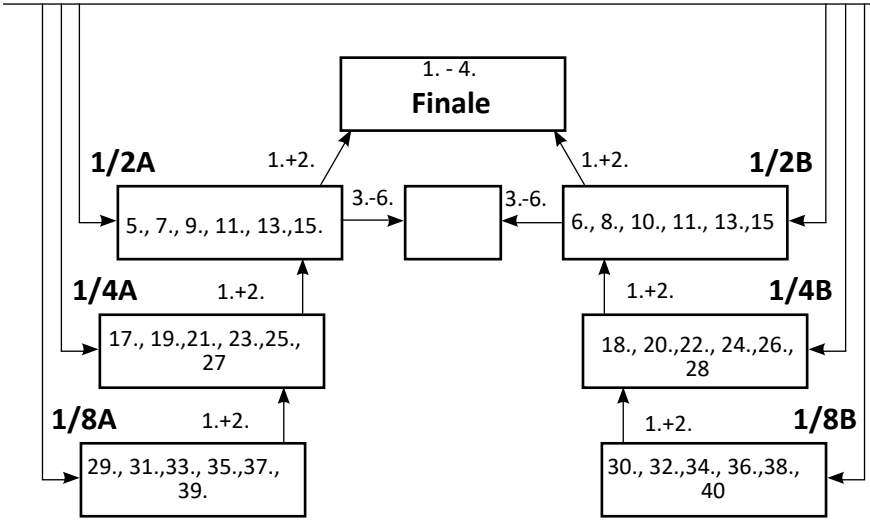
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



5.4 Alternativer Austragungsmodus 4 mit 4 Direktqualifizierten und B-Finale
(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

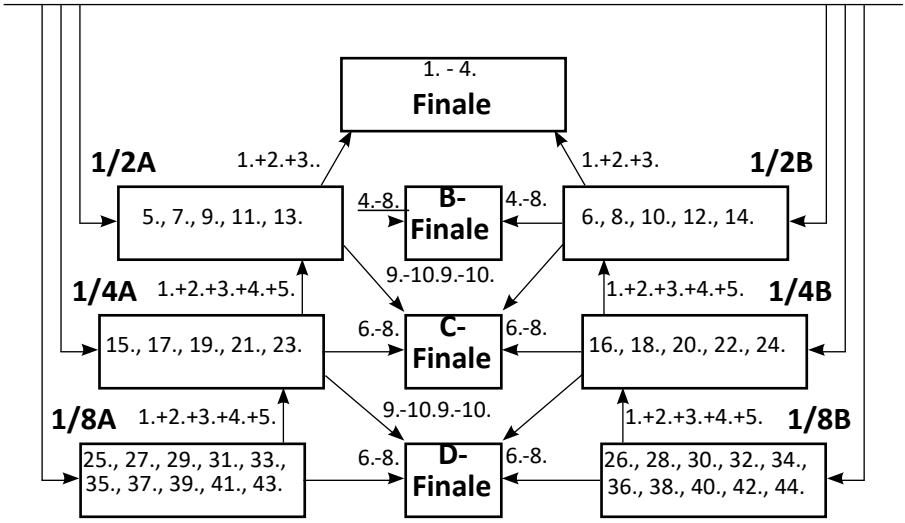
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



5.5 Alternativer Austragungsmodus 5 mit 4 Direktqualifizierten und B/C/D-Finale
(max. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



C Reglement Sektion OR

1. Klassen Verbrenner Offroad

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:8	OR8	Offroad Verbrenner 1:8
1:8	ORT	Offroad Verbrenner Truggy
1:8	ORE8	Offroad Elektro 1:8
1:8	ORET	Offroad Elektro Truggy

2. Renndurchführung Verbrenner Offroad

2.1 Strecke

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt, jedoch muss jeder Punkt der Fahrbahn von jedem Platz des Fahrerstandes aus einsehbar sein. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 Meter betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens 3 m betragen. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen. In der Streckenführung dürfen sich max. 50% befestigte Streckenabschnitte (künstliche Bodenbeläge wie Teppich, Asphalt, Beton etc.) befinden. Der Offroad-Charakter muss dabei erhalten bleiben. Die Zählschleife muss im letzten 1/3 der Strecke vor der Boxengasse sein.

2.2 Dauer der Veranstaltung

Läufe zur Sportkreismeisterschaften dürfen über zwei Tage gehen, Start der Finalläufe am Samstag nicht vor 13:00 Uhr.

2.2.1 Veranstaltung zur Deutschen Meisterschaft

DM-Läufe gehen über drei Tage.
Am 1. Tag (Freitag) ab 09.00 Uhr freies Gruppentraining, 3 Läufe sollten über 10 Minuten gefahren werden, anschließend 2 gezeitete Läufe à 5 Minuten. 1 Trainingslauf in neuer Gruppeneinteilung nach dem Ergebnis der gezeiteten Trainingsläufe (gewertet nach den drei schnellsten zusammenhängenden Runden)
Samstag ab 08.00 Uhr 5 Vorläufe anschließend das 40+, Junior-Finale und Jugend-Finale
Sonntag ab 08.00 Uhr Finalläufe mit dem 55+ Finale vor dem Finale.

2.2.2 Bei einer Veranstaltung mit weniger als 72 Teilnehmern kann der Rennleiter in Absprache mit dem DMC -Offiziellen vom vorgegebenen Zeitplan abweichen

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-2.2.2 und A-2.3.2
- rot (darf nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt werden) = Abbruch des gesamten Rennens

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

3. Rennablauf Verbrenner Offroad

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Fahrer und Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes als Helferposten für die nächste Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale zu fungieren, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen. Bei den Finalläufen kommt folgende Regelung zur Anwendung:

Finale	Helfer
1/256 B	1/128 B
1/256 A	1/128 A

1/128 B	1/64 B
1/128 A	1/64 A
1/64 B	1/32 B
1/64 A	1/32 A
1/32 B	1/16 B
1/32 A	1/16 A
1/16 B	1/8 B
1/16 A	1/8 A
1/8 B	1/4 B
1/8 A	1/4 A
1/4 B	1/2 B
1/4 A	1/2 A
1/2 B	Nichtaufsteiger 1/4 B
1/2 A	Nichtaufsteiger 1/4 A
Finale	Nichtaufsteiger 1/2 B und A

Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf alle gewerteten Vorläufe. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe zur Geltung. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Die Disqualifikation tritt sofort in Kraft, der Startplatz bleibt frei.

3.1.2 Fliegender Start

Bei Offroad 1:8 (OR8) ist fliegender Start zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt. Dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann selbstständig 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.

3.2 Besondere Bestimmungen bei Deutschen Meisterschaften

Während der Vorläufe und Finalläufe halten sich die Fahrer entsprechend ihrer Startnummer auf dem gekennzeichneten Plätzen auf dem Fahrerstand auf. Die Helfer haben sich in entsprechender Box unter dem Fahrer in der Boxengasse aufzuhalten. Ist die Boxengasse in Ausnahmefällen nicht unter dem Fahrerstand angelegt, so hat sich der Helfer in der entsprechend der Standposition seines Fahrers gekennzeichneten Box (Nummerierung) aufzuhalten.

3.3 Deutsche Meisterschaften Verbrenner Offroad 1:8 (OR8)

Bei den Läufen zur deutschen Meisterschaft Offroad M1:8 (OR8) werden alle Vorläufe einzeln entsprechend dem Punktesystem nach 6.1 gewertet.
Nach Abschluss der Vorläufe werden die drei besten Vorlaufpunkte des Teilnehmers addiert und ergeben die Finallauf-Positionen. Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere nicht gewertete Lauf (nach Punkten), bzw., wenn dann immer noch Gleichstand besteht, die schnellere Zeit.
Das System kann auch bei Sportkreismeisterschaften angewandt werden, wenn vom jeweiligen Sportkreistag beschlossen. In jedem Fall müssen alle Läufe der Sportkreismeisterschaft nach dem gleichen Modus gefahren werden.
Qualifizieren sich mehrere Teilnehmer aus einem Finallauf für das nächsthöhere Finale und nehmen an diesem nicht teil, so ist beim Endergebnis das Resultat des gefahrenen Finallaufes entscheidend. Bei mehr als 40 Teilnehmern ist vor den Viertelfinalläufen den Finalisten der Semifinalläufe jeweils ein Training von 5 Minuten einzuräumen.
Zwischen dem letzten Halbfinale und dem Endfinallauf sollte eine Pause von 30 Minuten gesetzt werden. Damit die Pause für die Teilnehmer beider Halbfinals gleich lang ist, verbleiben alle Fahrzeuge des zuerst gefahrenen Halbfinales in der technischen Abnahme, bis auch die Fahrzeuge des zweiten Halbfinales fertig abgenommen sind. Dann werden alle Fahrzeuge gleichzeitig herausgegeben und die Pause beginnt. Diese Pause soll den Teilnehmern des Endfinallaufes, vor allem den Aufsteigern aus dem letzten Halbfinallauf, dienen Ihre Modellautos vorzubereiten.
Die Nichtaufsteiger aus den ½ A u. B Finale fahren ein Last Chance Finale über max. 15 min. Der Gewinner das Last Chance Finale steigt als 13. Fahrer ins Finale auf.

3.4 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.
Es gibt keine Nasswertung.

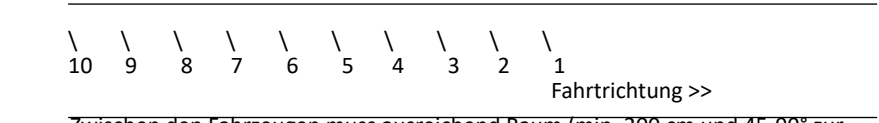
3.5 Schiedsrichter:

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.

4. Allgemeine Bestimmungen Verbrenner Offroad

4.1 Start

Die Teilnehmer zu jedem Vorlauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen. Die Fahrzeuge werden mit laufendem Motor zur Startlinie gebracht.
Die Vorbereitungszeit bei Finalläufen beträgt drei Minuten.
Vor einem Finallauf wird durch den Rennleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person eine Frequenzkontrolle durchgeführt, wenn der Rennleiter dieses für erforderlich hält oder es von einem Teilnehmer des Finales beantragt wird. 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. Der Start der Finalläufe erfolgt nach folgenden Regeln:
Die Helfer bringen die Fahrzeuge mit laufendem Motor auf Ansage des Rennleiters zum Star, am Startplatz ist keine Starterbox erlaubt. Der Rennleiter beginnt einen Countdown rückwärts ab 10. Ab diesem Zeitpunkt darf kein Helfer mehr seine Position verlassen, d. h. ist er noch mit dem Fahrzeug in der Boxengasse, wird von dort nachgestartet. Geht das Fahrzeug auf der Startposition aus, darf der Helfer erst nach erfolgtem Start diese verlassen und das Fahrzeug aus der Boxengasse nachstarten lassen. Ist der Countdown bei drei angelangt, wird die Startflagge abgesenkt und die Helfer treten sichtbar vom Fahrzeug zurück. Innerhalb der nächsten 3 - 5 Sekunden erfolgt das Startzeichen.
Befindet sich die Zählschleife zwischen dem Ausgang der Boxengasse und der Startlinie, darf es erst nach dem Vorbeifahren des letzten Fahrzeuges aus der Box starten.
Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren.
Bei den Finalläufen kommt der Le-Mans-Start zur Anwendung:



Zwischen den Fahrzeugen muss ausreichend Raum (min. 200 cm und 45-90° zur Fahrbahn) sein.
Bei Offroad-Rennen ist fliegender Start nach Abs. C-3.1.2 zugelassen.

4.2 Startfehler

Jeder Fehler beim Start, ob durch Fahrer oder Helfer wird durch eine Zeitstrafe geahndet, die als 10-Sekunden-Stop-and-Go-Strafe auf dem dafür vorgesehenen Platz auszuführen ist. Während dieser Strafe ist keinerlei Tätigkeit am Fahrzeug erlaubt, außer das

Hochsetzen auf den Tankbalken. Dies hat durch den Helfer zu erfolgen. Der Start wird nicht wiederholt.

4.3 Auszeit

Solange die Fahrzeuge bei Deutschen Meisterschaften noch nicht zum Start gerufen wurden, kann jeder Fahrer vor Halbfinalläufen 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.

4.4 Abnahmefrist

Bei deutschen Meisterschaften muss das Fahrzeug des jeweiligen Teilnehmers bis zum Start seines persönlich ersten Vorlaufs (kann also auch Vorlauf 2,3 oder 4 usw. sein) abgenommen sein

5. Bestimmungen für die einzelnen Klassen

5.1. Verbrenner Offroad 1:8 (OR8)

5.1.1 Chassis

Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen. Das Modell muss eine wirksame Kupplung und Bremse haben. Elektronische Traktionskontrolle (Anfahrhilfen) und eine Bremskontrolle (ABS) ist nicht erlaubt.

5.1.2 Abmessungen

Radstand: 270 - 330 mm, Breite (über alles): max. 310 mm, Länge (über alles): max. 730 mm, Höhe max. 250 mm (bei voll zusammengedrückter Federung) Das Fahrzeug muss 4 Räder haben und mindestens über eine Achse angetrieben werden. Das Fahrzeug wird vorwärts durch die Messlehre geschoben und darf nicht aus der Messlehre herauslaufen, egal in welchem Federungszustand sich das Fahrzeug befindet. Die Seitenführungen der Messlehre müssen eine Höhe von 20 mm aufweisen.

5.1.3 Mindestgewicht

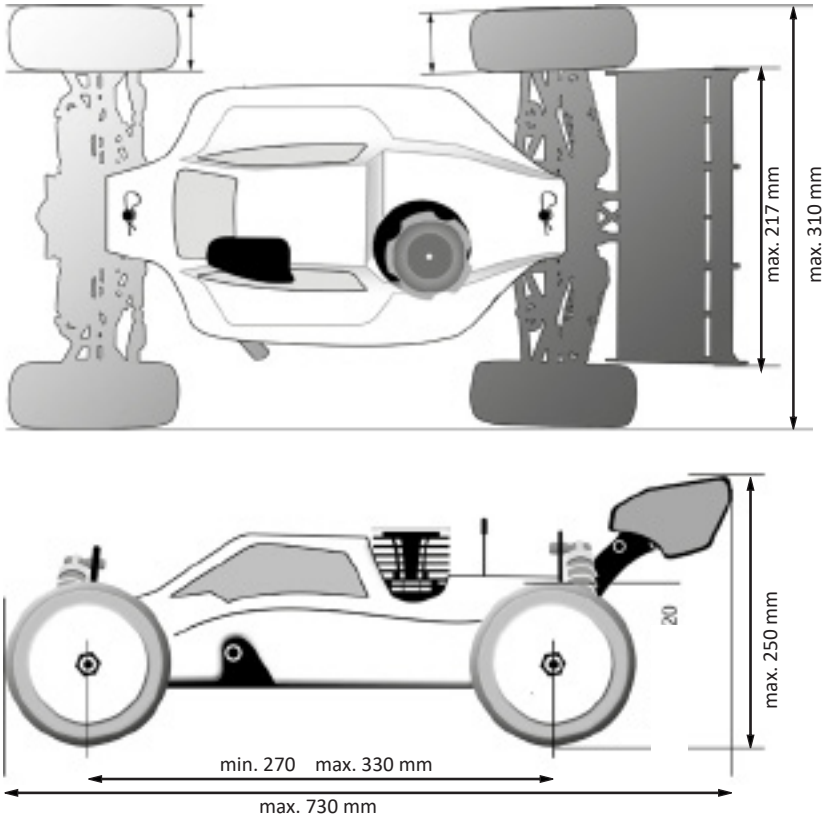
Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Allradangetriebene Fahrzeuge: min. 3000 g
Einachsangetriebene Fahrzeuge: min. 2500 g

5.1.4 Karosserie

Die Karosserien sollen Fahrzeugen entsprechen, wie sie bei Offroad-Wüstenrennen bzw. Trial-Rennen eingesetzt werden. Diese müssen sich innerhalb der zugelassenen Maße bewegen. Ist eine Fahrerfigur vorhanden, so muss diese realistisch aussehen. Es ist erlaubt, für folgende Funktionen bzw. Fahrzeugteile Öffnungen in die Karosserie zu schneiden: Zylinderkopf, Tank, Antenne, Ein-/Aus-Schalter, Einstellung Motor. Diese Öffnungen sollten auf ein Minimum beschränkt werden. Ist keine dieser Öffnungen in der Frontscheibe, darf ein Drittel der Frontscheibe entfernt werden.

5.1.5 Flügel/Spoiler

Erlaubt ist ein Heckflügel in einer Gesamtbreite incl. Winglets von 217 mm und einer Tiefe von 85 mm. Er kann als Mehrfachflügel ausgestaltet sein. Seitlich angebrachte Winglets dürfen maximal 100 mm lang und 60 mm hoch sein, unabhängig vom Winkel, indem sie angebracht sind. Die Flügel müssen innerhalb der Winglets angebracht sein. Flügel und Winglets müssen aus flexiblem Material mit abgerundeten Kanten und Ecken sein.



5.1.6 Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen einen vorderen Rammschutz haben, der aus flexiblem Kunststoff besteht und zu allen Seiten hin abgerundet und ohne scharfe Kanten ausgeführt ist. Wird ein hinterer Rammschutz verwendet, muss er genauso aus-gestaltet sein. Der Rammschutz darf 7 mm seitlich aus der Karosserie hervorstehen oder 310 mm breit sein, wenn dieses Maß kleiner ist.

5.1.7 Reifen

An den Reifen sind alle Hilfsmittel (Spikes, Ketten etc.), die nicht aus Gummi sind, verboten. Moos-Zell-Gummi-Reifen sind nicht erlaubt.
Jeder Sportkreis kann ein Reifenreglement festlegen, welches bei den Sportkreismeisterschaftsläufen angewandt wird.
Reifendurchmesser max. 120 mm, min. 75 mm

5.1.8 Motor: Zugelassen sind 2-Takt-Motoren bis max. 3,5 cm^3.

5.1.9 Vergaser: Vergaser dürfen einen maximalen Durchlass von 9,0 mm aufweisen.

5.1.10 Schalldämpfer

Zugelassen sind alle Resonanzrohre, die von der EFRA nach dem 01.01.1998 zugelassen worden sind. FEMCA-Resonanzrohre der aktuellen Liste sind ebenfalls zugelassen

5.1.11 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 125 cm^3 betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt. Wird das Tankvolumen nach dem Lauf für zu groß befunden, wird er

zusammen mit dem gesamten Kraftstoffleitungssystem ausgebaut und 15 Minuten zur Abkühlung zur Seite gestellt. Danach wird nochmals gemessen. Dies ist jedoch nur erforderlich, wenn die Außentemperaturen über 20 Grad Celsius liegen.

5.1.12 Kraftstoff – Gültig ab 01.01.2022

Der Kraftstoff darf nur Methanol oder BioEthanol, Ol/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten. Der Nitromethananteil darf gemäß EU Verordnung 2019/1148, max. 16% w/w (Gew%) nicht überschreiten. Bei einer Temperatur von 20° Grad und normalen atmosphärischen Druck entspricht dies einem spezifischen Gewicht von 0,859 kg/l. Der Nitromethangehalt 16% w/w des Kraftstoffs wird mit dem „NITROMAX 16 EU“ geprüft. Das Medium muss hierbei eine Temperatur von mindestens 20° C aufweisen. Das ermittelte spezifische Gewicht des Mediums darf hier nicht schwerer sein als 0,859 kg/l sein. Steht der „Nitromax 16 EU“ nicht zur Verfügung ist es zulässig für die Messung den Dichtemesser der Firma Ludwig Schneider GmbH & Co. KG (Aräometer Typ Hydrometer – Auftragsnummer 1749958) zu verwenden, wenn der entsprechende Kalibrierschein vorliegt.

5.1.13 Bremse

Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

5.1.14 Bei Verstößen gegen das Technische Reglement ist der jeweilige Vorlauf zu streichen. Bei Verstößen gegen das Technische Reglement in den Finalläufen wird der Fahrer des jeweiligen Finales auf Wertungsverlust gesetzt.

5.2 Verbrenner Offroad Truggy (ORT)

5.2.1 Karosserien

Die Karosserien sollen Trucks bzw. Pick-Up-Fahrzeugen entsprechen. Ausschnitte sind nur für folgende Funktionen erlaubt: Zylinderkopf, Tank, Antenne, Motoreinstellung, Schalter. Die Ausschnittgröße ist auf ein Minimum zu beschränken. Ist keine dieser Öffnungen in der Frontscheibe, darf ein Drittel der Frontscheibe entfernt werden.

5.2.2 Motor, Getriebe

Zugelassen sind 2-Takt-Motoren bis 15 ccm. Schalldämpfer bzw. Resonanzrohre sind zu verwenden. Schaltgetriebe sind nicht zulässig.

5.2.3 Tank

Der Tankinhalt einschließlich Tankstutzen und Anschlussschläuchen darf maximal 150 cm^3 betragen. Lose Teile im Tank, welche nicht der Kraftstoffabsaugung dienen, sind nicht erlaubt. Wird das Tankvolumen nach dem Lauf für zu groß befunden, wird er zusammen mit dem gesamten Kraftstoffleitungssystem ausgebaut und 15 Minuten zur Abkühlung zur Seite gestellt. Danach wird nochmals gemessen. Dies ist jedoch nur erforderlich, wenn die Außentemperaturen über 20 Grad Celsius liegen.

5.2.4 Kraftstoff – Gültig ab 01.01.2022

Der Kraftstoff darf nur Methanol oder BioEthanol, Ol/Schmierstoffe und Nitromethan, sowie eine geringe Menge Korrosionsschutz enthalten. Der Nitromethananteil darf gemäß EU Verordnung 2019/1148, max. 16% w/w (Gew%) nicht überschreiten. Bei einer Temperatur von 20° Grad und normalen atmosphärischen Druck entspricht dies einem spezifischen Gewicht von 0,859 kg/l. Der Nitromethangehalt 16% w/w des Kraftstoffs wird mit dem „NITROMAX 16 EU“ geprüft. Das Medium muss hierbei eine Temperatur von mindestens 20° C aufweisen. Das ermittelte spezifische Gewicht des Mediums darf hier nicht schwerer sein als 0,859 kg/l sein. Steht der „Nitromax 16 EU“ nicht zur Verfügung ist es zulässig für die Messung den Dichtemesser der Firma Ludwig Schneider GmbH & Co. KG (Aräometer Typ Hydrometer – Auftragsnummer 1749958) zu verwenden, wenn der entsprechende Kalibrierschein vorliegt.

5.2.5 Bremse

Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

5.2.6 Reifen

An den Reifen sind alle Hilfsmittel, die nicht aus Gummi sind (Spikes, Ketten, u.ä.),

verboten. Die Reifen müssen mindestens 60 mm breit sein und einen Durchmesser von *mindestens* 135 mm haben.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsreifen verwendet, der durch alle zu verwenden ist. – siehe 8.1 Technische Spezifikationen.
Die Reifen dürfen unter den Fahren nicht getauscht werden. Wird von einem Fahrer ein nicht markierter Reifen eingesetzt so wird dieser Lauf gestrichen. Reifengeld ist spätestens, verbindlich mit dem Nenngeld zu überweisen.

5.2.7 Flügel, Spoiler
Erlaubt ist ein Flügel.

5.2.8 Bei Verstößen gegen das Technische Reglement ist der jeweilige Vorlauf zu streichen. Bei Verstößen gegen das Technische Reglement in den Finalläufen wird der Fahrer des jeweiligen Finales auf Wertungsverlust gesetzt.

5.3 ORET

5.3.1 Chassis
Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen.
Das Modell muss eine wirksame Bremse haben.

5.3.2 Elektronische Hilfen:
Lenkhilfen oder Bremskontrolle (ABS), die mit Beschleunigungssensoren oder Sensoren, die die Raddrehzahl erfassen, arbeiten, sind verboten. Telemetriegeräte, die Daten während des Rennens per Funk übertragen, sind verboten.

5.3.3 Karosserie
Die Karosserien müssen Ähnlichkeit mit Truck oder Pick-Up-Karossereien haben. Es ist erlaubt, für folgende Funktionen bzw. Fahrzeugteile Öffnungen in die Karosserie zu schneiden: Antenne, Ein-/Aus-Schalter. Sofern an der Karosserie Lufthutzen vorgesehen sind, dürfen diese geöffnet werden. Diese Öffnungen sollten auf ein Minimum beschränkt werden. Ist keine dieser Öffnungen in der Frontscheibe, darf ein Drittel der Frontscheibe entfernt werden.

5.3.4 Flügel/Spoiler
Erlaubt ist ein Flügel.

5.3.5 Rammschutz
Alle Fahrzeuge müssen einen vorderen Rammschutz haben. Der Rammschutz muss so konstruiert sein, dass er die Verletzungsgefahr verringert. Alle Fahrzeuge dürfen einen hinteren Rammschutz haben.

5.3.6 Reifen
An den Reifen sind alle Hilfsmittel (Spikes, Ketten etc.), die nicht aus Gummi sind, verboten. Moos-Zell-Gummi-Reifen sind nicht erlaubt. Die Reifen müssen mindestens 60 mm breit sein und einen Durchmesser von *mindestens 135 mm* haben. Jeder Sportkreis kann ein Reifenreglement festlegen, welches bei den Sportkreismeisterschaftsläufen angewandt wird.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsreifen verwendet, der durch alle zu verwenden ist. – siehe 8.1 Technische Spezifikationen.
Die Reifen dürfen unter den Fahren nicht getauscht werden. Wird von einem Fahrer ein nicht markierter Reifen eingesetzt so wird dieser Lauf gestrichen. Reifengeld ist spätestens, verbindlich mit dem Nenngeld zu überweisen.

5.3.7 Motor
Zugelassen sind handelsüblich Bürsten- und Bürstenlose Motoren. Die Motoren sollten einen Wellendurchmesser von 5 mm haben.

5.3.8 Akkus
Zugelassen sind handelsübliche Lipo-Akkus mit maximal 4SXP bei einer Nominalspan-

nung von 3,8 Volt pro Zelle. Lithium Polymer (Li-Poly/LiPo) Akkupacks müssen ein hartes, festes Schutzgehäuse haben, das die eigentlichen LiPo-Zellen ganz umschließt. Das Gehäuse solle aus ABS oder ähnlichem Material bestehen. Das Gehäuse muss werksseitig versiegelt sein und jeder Versuch, das Gehäuse zu öffnen, muss das Zerstören des Verschließungssiegels und oder des Gehäuses nach sich ziehen. Die einzigen erlaubten Gehäuseöffnungen sind für das Einstecken oder das Ausführen von Anschlusskabel erlaubt. Der *Akku* kann entweder entsprechend dimensionierte, konfektionierte Anschlusskabel besitzen oder mit geeigneten, im Gehäuse eingelassene Hochstrombuchsen ausgestattet sein.Das Gehäuse muss mit dem Originalhersteller Label versehen sein. Auf ihn müssen Spannung und Kapazität abgedruckt sein. Die Leistungs- und Kapazitätsangaben müssen auf dem Gehäuse so angebracht werden, dass sie leicht erkennbar und lesbar sind.
Wenn mehrere Akkus zum Erreichen der zugelassenen Spannung in Reihe geschaltet werden, muss es sich um gleichartige Akkus (Kapazität, C-Rating) handeln und sie müssen sich im gleichen Ladezustand befinden. Der Nachweis obliegt dem Fahrer. Alle LiPo-Packs müssen mit einem geeigneten LiPo-Lader geladen werden, der die Industrienorm CC/CV (Constant Current/Constant Voltage) erfüllt. LiPo-Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Ladeabschaltspannung von 4,2V (Nominalspannung von 3,7 Volt pro Zelle) und 4,35V (Nominalspannung von 3,8 Volt pro Zelle) Volt pro in Serie geschalteter Zelle geladen werden. Eine vorsätzliche Erwärmung, Überladung oder Ladung mit nicht geeignetem Ladegerät wird mit sofortigen Veranstaltungsausschluss und mit einer eventuell folgenden Sportstrafe geahndet. Es dürfen nur LiPo-Akkus im Rennbetrieb benutzt werden, die mit entsprechenden Benutzeranleitungen seitens der Hersteller vertrieben werden. Sie müssen entsprechend dieser Anleitung behandelt werden. Lithium Polymerakkus sind in einem geeigneten Sicherheitsbehältnis zu laden. Über die Eignung von Sicherheitsbehältnissen, die nicht vom Hersteller für das Laden von Akkus als geeignet ausgewiesenen sind, entscheidet der Rennleiter.
Das Gesamtmaß der für Antriebszwecke verwendeten Akkus darf nicht größer sein als 139 mm x 47 mm x 50,2 mm - aus dem Gehäuse austretende Kabel und zusätzliche Befestigungshilfen bleiben außer Betracht. Eine Abweichung von 2 mm ist zulässig, wenn das Gesamtvolumen des Hardcases dadurch nicht überschritten wird.

5.3.9 Bremse
Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

5.4 ORE8

5.4.1 Chassis
Das Modellfahrzeug muss auf vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern rollen, von denen zwei der Lenkung und mindestens zwei dem Antrieb dienen.
Das Modell muss eine wirksame Bremse haben.

5.4.2 Elektronische Hilfen:
Lenkhilfen oder Bremskontrolle (ABS), die mit Beschleunigungssensoren oder Sensoren, die die Raddrehzahl erfassen, arbeiten, sind verboten. Telemetriegeräte, die Daten während des Rennens per Funk übertragen, sind verboten.

5.4.3 Abmessungen
Radstand: 270 - 330 mm, Breite (über alles): max. 310 mm, Länge (über alles): max. 730 mm, Höhe max. 250 mm (bei voll zusammengedrückter Federung). Das Fahrzeug muss 4 Räder haben und mindestens über eine Achse angetrieben werden.
Das Fahrzeug wird vorwärts durch die Messlehre geschoben und darf nicht aus der Messlehre herauslaufen, egal, in welchem Federungszustand sich das Fahrzeug befindet. Die Seitenführungen der Messlehre müssen eine Höhe von 20 mm aufweisen.

5.4.4 Mindestgewicht
Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand gemessen. Das Mindestgewicht

muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Allradangetriebene Fahrzeuge: min. 3000 g
Einachsangetriebene Fahrzeuge: min. 2500 g

5.4.5 Karosserie

Die Karosserien sollen Fahrzeugen entsprechen, wie sie bei Offroad-Wüstenrennen bzw. Trial-Rennen eingesetzt werden. Diese müssen sich innerhalb der zugelassenen Maße bewegen). Ist eine Fahrerfigur vorhanden, so muss diese realistisch aus-sehen. Es ist erlaubt, für folgende Funktionen bzw. Fahrzeugteile Öffnungen in die Karosserie zu schneiden: Antenne, Ein-/Aus-Schalter. Sofern an der Karosserie Lufthutzen vorgesehen sind, dürfen diese geöffnet werden. Diese Öffnungen sollten auf ein Minimum beschränkt werden. Ist keine dieser Öffnungen in der Frontscheibe, darf ein Drittel der Frontscheibe entfernt werden.

5.4.6 Flügel/Spoiler

Erlaubt ist ein Heckflügel in einer Gesamtbreite incl. Winglets von 217 mm und einer Tiefe von 85 mm. Er kann als Mehrfachflügel ausgestaltet sein. Seitlich angebrachte Winglets dürfen maximal 100 mm lang und 60 mm hoch sein, unabhängig vom Winkel, indem sie angebracht sind. Die Flügel müssen innerhalb der Winglets angebracht sein. Flügel und Winglets müssen aus flexiblem Material mit abgerundeten Kanten und Ecken sein.

5.4.7 Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen einen vorderen Rammschutz haben. Der Rammschutz muss so konstruiert sein, dass er die Verletzungsgefahr verringert. Der Rammschutz darf 7 mm seitlich aus der Karosserie hervorstehen oder 310 mm breit sein, wenn dieses Maß kleiner ist. Alle Fahrzeuge dürfen einen hinteren Rammschutz haben.

5.4.8 Reifen

An den Reifen sind alle Hilfsmittel (Spikes, Ketten etc.), die nicht aus Gummi sind, verboten. Moos-Zell-Gummi-Reifen sind nicht erlaubt. Jeder Sportkreis kann ein Reifenreglement festlegen, welches bei den Sportkreismeisterschaftsläufen angewandt wird.

5.4.9 Motor

Zugelassen sind handelsüblich Bürsten- und Bürstenlose-Motoren.
Die Motoren sollten einen Wellendurchmesser von 5 mm haben.

5.4.10 Akkus

Zugelassen sind handelsübliche Lipo-Akkus mit maximal 4SXP bei einer Nominalspannung von 3,8 Volt pro Zelle. Lithium Polymer (Li-Poly/LiPo) Akkupacks müssen ein hartes, festes Schutzgehäuse haben, das die eigentlichen LiPo-Zellen ganz umschließt. Das Gehäuse solle aus ABS oder ähnlichem Material bestehen. Das Gehäuse muss werksseitig versiegelt sein und jeder Versuch, das Gehäuse zu öffnen, muss das Zerstören des Verschließungssiegels und oder des Gehäuses nach sich ziehen. Die einzigen erlaubten Gehäuseöffnungen sind für das Einstecken oder das Ausführen von Anschlusskabel erlaubt. Der *Akku* kann entweder entsprechend dimensionierte, konfektionierte Anschlusskabel besitzen oder mit geeigneten, im Gehäuse eingelassene Hochstrombuchsen ausgestattet sein.Das Gehäuse muss mit dem Originalhersteller Label versehen sein. Auf ihn müssen Spannung und Kapazität abgedruckt sein. Die Leistungs- und Kapazitätsangaben müssen auf dem Gehäuse so angebracht werden, dass sie leicht erkennbar und lesbar sind.
Wenn mehrere Akkus zum Erreichen der zugelassenen Spannung in Reihe geschaltet werden, muss es sich um gleichartige Akkus (Kapazität, C-Rating) handeln und sie müssen sich im gleichen Ladezustand befinden. Der Nachweis obliegt dem Fahrer. Alle LiPo-Packs müssen mit einem geeigneten LiPo-Lader geladen werden, der die Industrienorm CC/CV (Constant Current/Constant Voltage) erfüllt. LiPo-Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Ladeabschaltspannung von 4,2V (Nominalspannung von 3,7 Volt pro Zelle) und 4,35V (Nominalspannung von 3,8 Volt pro Zelle) Volt pro in Serie geschal-

teter Zelle geladen werden. Eine vorsätzliche Erwärmung, Überladung oder Ladung mit nicht geeignetem Ladegerät wird mit sofortigen Veranstaltungsausschluss und mit einer eventuell folgenden Sportstrafe geahndet. Es dürfen nur LiPo-Akkus im Rennbetrieb benutzt werden, die mit entsprechenden Benutzeranleitungen seitens der Hersteller vertrieben werden. Sie müssen entsprechend dieser Anleitung behandelt werden. Lithium Polymerakkus sind in einem geeigneten Sicherheitsbehältnis zu laden. Über die Eignung von Sicherheitsbehältnissen, die nicht vom Hersteller für das Laden von Akkus als geeignet ausgewiesenen sind, entscheidet der Rennleiter.
Das Gesamtmaß der für Antriebszwecke verwendeten Akkus darf nicht größer sein als 139 mm x 47 mm x 50,2 mm - aus dem Gehäuse austretende Kabel und zusätzliche Befestigungshilfen bleiben außer Betracht. Eine Abweichung von 2 mm ist zulässig, wenn das Gesamtvolumen des Hardcases dadurch nicht überschritten wird.

5.4.11 Bremse

Erlaubt ist eine Bremse pro Achse, eine Einzelradbremse ist verboten.

6. Durchführungsbestimmungen deutsche Meisterschaften und Sportkreismeisterschaften Verbrenner Offroad

6.1 Gesamtauswertung

Punktetabellen: Bei allen Wertungen (Vorläufen und Endwertungen) zur deutschen Meisterschaft wird nach der 121 Punktetabelle (siehe **Anhang 1. Punktetabelle 121er Modus).** Diese Tabelle ist beispielhaft für 120 Teilnehmer. Sind mehr Teilnehmer vorhanden, erhält der Erstplatzierte als Punktewertung die Anzahl der Teilnehmer +1, der Zweite die Anzahl der Teilnehmer -1. Danach wird die Tabelle sinngemäß angewandt. Diese Regelung wird auch bei Sportkreismeisterschaften angewendet, wenn vom jeweiligen Sportkreis nicht anders beschlossen. In jedem Fall müssen alle Läufe der Sportkreismeisterschaft nach der gleichen Punktetabelle gewertet werden.
Bei Punktegleichheit zweier Fahrer entscheidet der bessere nicht gewertete Lauf (nach Punkten).
Liegt bei Sportkreismeisterschaften kein Streichergebnis vor, so entscheidet die bessere Einzelplatzierung. Kann hierdurch keine Entscheidung herbeigeführt werden, entscheidet die bessere Platzierung in Lauf 1.
Die Ermittlung der Deutschen Meister Junior,Jugend,40+ und 55+ erfolgt durch die Finalläufe Junior,*Jugend*, 40+ und 55+. Nach den 1/2Finals findet zunächst das Juniorfinale, dann das *Jugendfinale*, danndas 40+Finale und 55+ statt, Laufdauer mindestens 20 Minuten. *Einzelne Altersklassen-Finale können auch Samstags im Anschluss der Vorläufe gefahren werden.*Verzichtet ein qualifizierter Fahrer auf seinen Startplatz, so rückt der nächste nicht qualifizierte Fahrer auf. Die Wertung erfolgt dann aus der Rangliste der DM.

6.2 Streichergebnisse bei SM-Läufen

- für 2 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streichergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streichergebnis
- für 4 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 5 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 8 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 9 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 10 tatsächlich ausgetragene Läufe: 5 Streichergebnisse

6.3 Punktgleichheit bei Deutschen Meisterschaften

Ex-aequo-Wertung bei 2 Endläufen. Bei Punktgleichheit entscheidet zuerst die bessere Einzelplatzierung, danach die bessere Platzierung in der Vorlaufrangliste. Liegt auch hier Punktgleichheit vor, werden zunächst die nicht gewerteten Vorläufe als Kriterium herangezogen. Besteht dann immer noch Punktgleichheit, entscheidet die bessere Platzierung in Vorlauf 1, dann in weiterer aufsteigender numerischen Reihenfolge der Vorläufe.

6.4 Vorläufe

Min. 4 von einer max. Länge von je 5 Minuten. Bei einer Eintagesveranstaltung mit mehr als 60 Teilnehmern in sämtlichen Klassen zusammengerechnet kann die Anzahl der Vorläufe um einen verringert werden. Die Vorlaufwertung findet analog zu den Streichergebnissen nach 6.2 statt.

6.4.1 In der Klasse ORT kann eine Laufdauer von bis zu 8 Minuten gefahren werden.

6.4.2 Gruppeneinteilung Vorläufe bei deutschen Meisterschaften

Letzter Trainingslauf und Vorläufe bei deutschen Meisterschaften
Die Einteilung des letzten Trainingslaufs und der Vorlaufgruppen wird nach der Rangliste der Letzten beiden Trainingsläufe am Freitag ermittelt. Hierzu sind die drei schnellsten aufeinanderfolgenden Runden zu addieren und der bessere Lauf wird nach Punkten gewertet. Dies muss für jeden Lauf zur deutschen Meisterschaft separat ermittelt werden. Ist der Fahrerstand groß genug, kann auch mit Gruppen von 12 Fahrern gefahren werden.In den Subfinals steigen dann 4 Fahrer und aus den Halbfinalen jeweils 6 Fahrer auf..

6.5 Finalläufe

Dauer der Finalläufe Verbrenner

Sub-Finale	min. 10 Min.	max. 20 Minuten
1/2-Finale	min. 10 Min.	max. 30 Minuten
Finale	min. 20 Min.	max. 40 Minuten

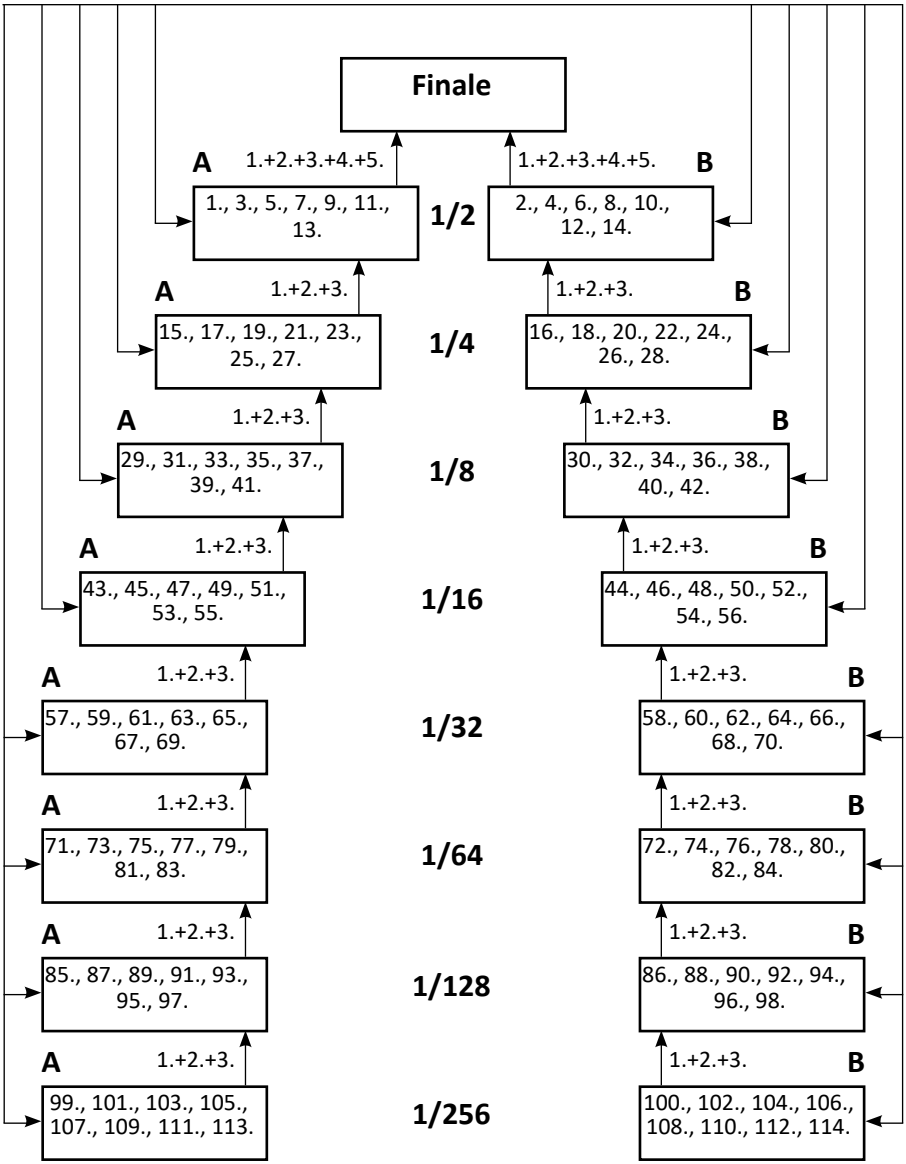
6.6 Freies Training deutsche Meisterschaften

Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig.
Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainings-Möglichkeiten haben. Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziellen Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Sieben Tage vor Beginn einer deutschen Meisterschaft OR ist die Rennstrecke für alle Teilnehmer bis zum Beginn des in der Ausschreibung veröffentlichen Trainings gesperrt.

6.7 Austragungsmodus 3 Verbrenner-Offroad 1:8 (OR8)
(Beispiel für 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



7. Renndurchführung ORE8/ORET

7.1 Allgemeine Bestimmungen

7.1.1 Fahrer und Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes als Helferposten für die nächste Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale zu fungieren, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen. Bei den Finalläufen kommt folgende Regelung zur Anwendung:

Finale	Helfer:
1/256 B	1/128 B
1/256 A	1/128 A
1/128 B	1/64 B
1/128 A	1/64 A
1/64 B	1/32 B
1/64 A	1/32 A
1/32 B	1/16 B
1/32 A	1/16 A
1/16 B	1/8 B
1/16 A	1/8 A
1/8 B	1/4 B
1/8 A	1/4 A
1/4 B	1/2 B
1/4 A	1/2 A
1/2 B	Nichtaufsteiger 1/4 B
1/2 A	Nichtaufsteiger 1/4 A
Finale	Nichtaufsteiger 1/2 B und A

Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf alle gewerteten Vorläufe. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Zusätzlich kann für diesen Fahrer eine Sportstrafe verhängt werden. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe oder den Finalläufen zur Geltung.

Während der Vorläufe und Finalläufe halten sich die Fahrer entsprechend ihrer Startnummer auf dem gekennzeichneten Plätzen auf dem Fahrerstand auf. Die Helfer haben sich in entsprechender Box unter dem Fahrer in der Boxengasse aufzuhalten. Ist die Boxengasse in Ausnahmefällen nicht unter dem Fahrerstand angelegt, so hat sich der Helfer in der entsprechend der Standposition seines Fahrers gekennzeichneten Box (Nummerierung) aufzuhalten.

Für die Zusatzfinale (B,C,D….) macht für das erste gefahrene Zusatzfinale das 1/2 Finale A Streckenposten. Dann macht immer das gefahrene Zusatzfinale für das folgende Zusatzfinale Streckenposten.

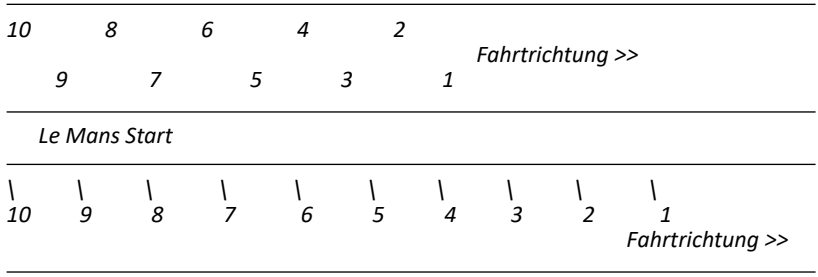
7.2 Start

In den Vorläufen ist fliegender Start zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt. Dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann selbstständig 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.

Start der Finalläufe

Der Rennleiter entscheidet, ob zunächst eine Frequenzkontrolle durchgeführt wird. Der Start erfolgt entweder bevorzugt als Le Mans Start oder als Formel 1 Start, und ist dem Rennleiter freigestellt. 30 Sekunden vor dem Start werden die Fahrzeuge zum Start aufgerufen. Der Countdown erfolgt von 10 bis 4, dann werden die Fahrzeuge abgesetzt und der Start erfolgt entweder akustisch oder per Flagge. Ist ein Fahrzeug nicht vor Start des 10-Sek.-Countdowns in der Startaufstellung, so startet dieses Fahrzeug aus der Boxengasse.

Formel 1 Start:



Jeder Fehler beim Start, ob durch Fahrer oder Helfer wird durch eine Zeitstrafe geahndet, die als 10-Sekunden-Stop-and-Go-Strafe auf dem dafür vorgesehenen Platz auszuführen ist. Während dieser Strafe ist keinerlei Tätigkeit am Fahrzeug erlaubt, außer dem Hochsetzen auf den Tankbalken. Dies hat durch den Helfer zu erfolgen.
Der Start wird nicht wiederholt.

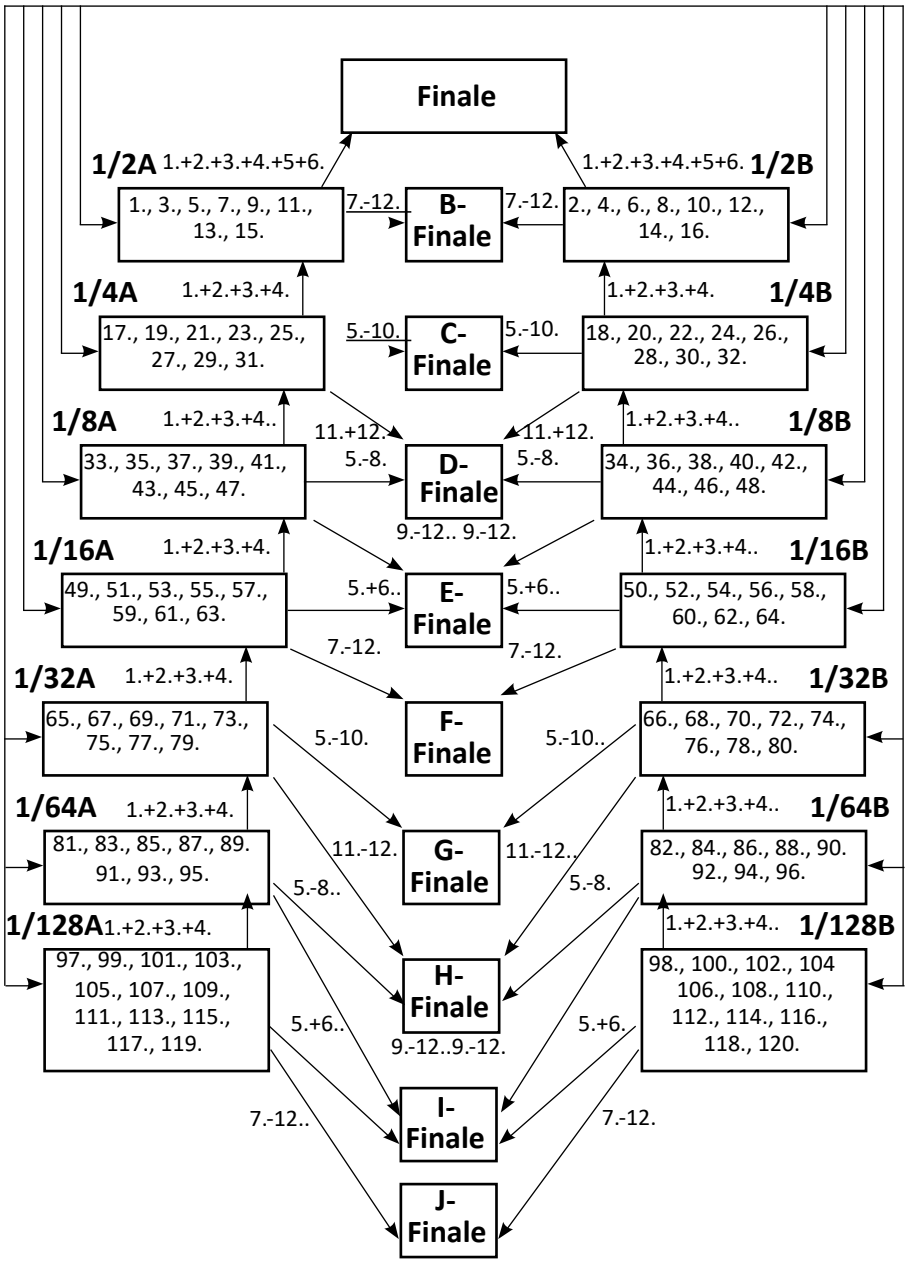
7.3 Gruppeneinteilung Vorläufe und Zahl der Aufsteiger

Grundsätzlich wird mit Gruppen von 10 Fahrern gefahren; in den Subfinals steigen 3 Fahrer und in den Halbfinalen 5 Fahrer auf. Ist der Fahrerstand groß genug, kann auch mit Gruppen von 12 Fahrern gefahren werden. In den Subfinals steigen dann 4 Fahrer und aus den Halbfinalen jeweils 6 Fahrer auf.
Die ausgeschiedenen Fahrer aus den Subfinals und Halbfinale fahren in den Zusatzfinalen (B,C,D,…) um die Platzierung in der Endrangliste.
In den Sportkreis-Meisterschaften kann auf die Zusatzfinale verzichtet werden.
Die Finale (Finale, 40+ Finale *Jugend* und Juniorfinale) werden, wenn es wetterbedingt möglich ist, mindestens 2 mal maximal 3 mal ausgefahren, bei einer Starterzahl bis maximal 72 Teilnehmer können die unteren Zusatzfinale (B,C,D,E,F) 2 mal ausgefahren werden. Bei 3 gefahrenen Finalen gibt es 1 Streichergebnis.
Der Sieger eines Finallaufs erhält 1 Punkt, der Zweite 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte usw. bis zum letzten Platz. Kein Ergebnis in einem Finale ergibt 1 Punkt mehr als Fahrer im Finale sind.
Bei Punktgleichheit entscheiden die Punkte des Streichergebnisses.
Sollte es kein Streichergebnis geben, oder dies ist auch Punktgleich, zählt der bessere Finallauf nach Runden und Zeit.

7.4 Strecke

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt, jedoch muss jeder Punkt der Fahrbahn von jedem Platz des Fahrerstandes aus einsehbar sein. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 Meter betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens 3 m betragen. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen. In der Streckenführung dürfen sich max. 50% befestigte Streckenabschnitte (künstliche Bodenbeläge wie Asphalt, Beton etc.) befinden. Der Offroad-Charakter muss dabei erhalten bleiben.
Die Zählschleife muss im letzten 1/3 der Strecke vor der Boxengasse sein.

7.4 Austragungsmodus



7.5 Deutsche Meisterschaften und Sportkreis-Meisterschaften

Dauer der Veranstaltung

DM-Läufe gehen über drei Tage. Am 1. Tag (Freitag) ab 09.00 Uhr freies Gruppentraining, 3 Läufe sollten über 10 Minuten gefahren werden, anschließend 2 Läufe à 5-10 Minuten. Samstag ab 08.00 Uhr 1 Trainingslauf à 5-10 Minuten, danach 5 Vorläufe, Sonntag ab 08.00 Uhr Finalläufe ab dem 1/256-Finale.

Läufe zur Sportkreismeisterschaften dürfen über zwei Tage gehen, Start der Finalläufe am Samstag nicht vor 13:00 Uhr

Das erste Zusatzfinale ist zwischen den Zweiten Gefahrenen Subfinale B und A.

Beispiel:

Wenn mit den 1/64 Finale begonnen wird, wird erst das 1/64 Finale B und A gefahren. Dann wird das 1/32 B gefahren, danach dann das erste Zusatzfinale, danach das 1/32 A. Dann das 1/16B, Zusatzfinale, 1/16A. und so weiter.

Ladezeit:

Die Akkus dürfen während eines Laufs weder gewechselt noch extern geladen werden. Die Ladedauer für Akkus in allen Elektroklassen muss mindestens 40 Minuten betragen. Gemessen wird diese Zeit ab dem Beginn des vorherigen Laufes des Teilnehmers. Die Wertung der Vorläufe erfolgt nach der 121Puntetabelle (Siehe Anhang 1. 121 Punktemodus).

Diese Tabelle ist beispielhaft für 120 Teilnehmer. Sind mehr Teilnehmer vorhanden, erhält der Erstplatzierte als Punktewertung die Anzahl der Teilnehmer +1, der Zweite die Anzahl der Teilnehmer -1. Danach wird die Tabelle sinngemäß angewandt.

Vorläufe

Min. 4 von einer max. Länge von je 5-10 Minuten. Bei einer Eintagesveranstaltung mit mehr als 60 Teilnehmern in sämtlichen Klassen zusammengerechnet kann die Anzahl der Vorläufe um einen verringert werden. Die Vorlaufwertung findet analog zu den Streichergebnissen nach 7.6 statt.

Nach Abschluss der Vorläufe werden die besten Vorlaufpunkte des Teilnehmers addiert und ergeben die Finallauf-Positionen. Bei Punktgleichheit entscheidet der bessere nicht gewertete Lauf (nach Punkten), bzw., wenn dann immer noch Gleichstand besteht, der schnellste gewertete Lauf (nach Runden und Zeit).

Qualifizieren sich mehrere Teilnehmer aus einem Finallauf für das nächsthöhere Finale und nehmen an diesem nicht teil, so ist beim Endergebnis das Resultat des gefahrenen Finallaufes entscheidend.

Bei mehr als 40 Teilnehmern soll vor den Viertelfinalläufen den Finalisten der Halbfinalläufe jeweils ein Training von 5 Minuten ermöglicht werden.

Zwischen dem letzten Halbfinale und dem Endfinallauf sollte eine Pause von 20 Minuten gesetzt werden. Damit die Pause für die Teilnehmer beider Halbfinale gleich lang ist, verbleiben alle Fahrzeuge des zuerst gefahrenen Halbfinales in der technischen Abnahme, bis auch die Fahrzeuge des zweiten Halbfinales fertig abgenommen sind. Dann werden alle Fahrzeuge gleichzeitig herausgegeben und die Pause beginnt. Diese Pause soll den Teilnehmern des Endfinallaufes, vor allem den Aufsteigern aus dem letzten Halbfinallauf, dienen Ihre Modellautos vorzubereiten.

7.6 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. Es gibt keine Nasswertung.

7.7 Gesamtauswertung

Die 121er-Regelung für die Punktvergabe wird auch bei Sportkreismeisterschaften angewendet, wenn vom jeweiligen Sportkreis nicht anders beschlossen. In jedem Fall müssen alle Läufe der Sportkreismeisterschaft nach der gleichen Punktetabelle gewertet werden. Bei Punktegleichheit zweier Fahrer entscheidet der bessere nicht gewertete Lauf (nach Punkten).

Streichergebnisse bei SM-Läufen
- für 2 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 1 Streichergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 1 Streichergebnis
- für 4 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 5 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 8 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 9 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 10 tatsächlich ausgetragene SM-Läufe: 5 Streichergebnisse

7.8 Finalläufe

Dauer der Finalläufe: 10 Minuten
ORET 10 Minuten
Die Finalläufe dürfen je nach Wetterbedingungen um bis zu 5 Minuten gekürzt werden. Die Laufdauer wird vor dem Start des Finallaufes bekannt gegeben.

7.9 Freies Training deutsche Meisterschaften

Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig. Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainings-Möglichkeiten haben. Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziellen Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Sieben Tage vor Beginn einer deutschen Meisterschaft ist die Rennstrecke für alle Teilnehmer bis zum Beginn des in der Ausschreibung veröffentlichten Trainings gesperrt.

8. Technische Spezifikation

8.1 Reifen

8.1.1 Einheitsreifen DM ORT/ORET

Bei der deutschen Meisterschaft werden Einheitsreifen, als fertigverklebte Komplettreifen gefahren. Diese werden für die Vor- und die Finalläufe durch den Veranstalter zur Verfügung gestellt und müssen bei den deutschen Meisterschaften beim Veranstalter gekauft werden. Der Lieferant wird in einer entsprechenden Ausschreibung und Bewertung ermittelt.

8.1.2 Auswahlverfahren

Zur Ermittlung des DM Reifen wird ein Angebotsverfahren durchgeführt. Basis für die Reifenqualität bilden unter anderem vor beschriebene Reifenspezifikation im Teil C – Abs. 5.2.6 (Reifen ORT) bzw. Teil C – Abs. 5.3.6.(Reifen ORET).
Die Angebotsanforderung und Bereitstellung der Unterlagen erfolgt über die Hompage. Als Basis für die Kalkulation der DM Reifen wird aktuell ein Teilnehmerfeld der letzten DM angenommen. Der Zuschlag erfolgt in Abstimmung mit dem austragenden Verein und dem OR Referenten.
Die Reifen sind in ausreichender Anzahl spätestens eine Woche vor der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.Weitere Vorgehensweisen werden, falls erforderlich in der zusätzlichen, ergänzenden „Reifen Leistungsbeschreibung“ festgelegt, die mit den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen veröffentlicht werden.Kann kein wertbares Angebot innerhalb der Angebotsfrist ermittelt werden, wird der Reifen vom verantwortlichen Referenten für die Saison zum 15.05. festgelegt.

D Reglement Sektion GR/Glattbahn

1. Klassen

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:5	VG5TW	Verbrenner-Glattbahn 1:5 Tourenwagen
1:5	VG5SP	Verbrenner-Glattbahn 1:5 SPORT Tourenwagen
1:5	VG5F1	Verbrenner-Glattbahn 1:5 Formel 1

2. Prädikat Deutsche Meisterschaft

2.1 Die Deutsche Meisterschaft wird in den Klassen VG5TW, VG5SP und VG5F1 gemeinsam in einem Endlauf durchgeführt. Jede Klasse erhält einen getrennten Rennablauf. Es werden die Deutschen Meistertitel entsprechend Teil A Absatz 7.2.1. c/g/h vergeben.

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

2.3 Dauer der Veranstaltung

Die Deutsche Meisterschaft wird über drei Tage durchgeführt. Es steht dem Ausrichter frei die Strecke vor der Veranstaltung gegen eine Trainingsgebühr zu öffnen.

2.4 Teilnehmer

Fahrer mit DMC-Lizenz und Fahrzeug nach DMC-Reglement. Die Zahl der Teilnehmer ist auf jeweils 45 Fahrer in den Klassen VG5TW und VG5SP sowie 30 Fahrer in der Klasse VG5F1 begrenzt. Ist zum Nennschluss (10 Tage vor der Veranstaltung) eine Klasse nicht voll besetzt so können die anderen Klassen aufgefüllt werden. Hierzu ist bei der Nennung eine Warteliste zu führen von der entsprechend der Reihenfolge des Eingangs der Nennung das Starterfeld aufgefüllt wird.

Teilnehmen kann ein Fahrer, welcher in der jeweiligen Klasse an mindestens einen Sportkreislauf, egal in welchem Sportkreis teilgenommen hat.

3. Rennablauf

3.1 VG5TW

2 gezeitete Trainingsläufe a 7 Minuten, Wertung: die 3 besten Runden am Stück, Gruppeneinteilung nach DM-Rangliste des Vorjahres

min. 3 Vorläufe a 10 Minuten, Wertung: Runden und Zeit (+ Überzeit letzte Runde), Gruppeneinteilung nach Rangliste gezeitetes Training

Subfinale (15 min), Halbfinale max. (20 min) und Hauptfinale (max. 30 min)

Superpole: Platz 2-5 fahren nach den Vorläufen die Superpole aus

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.

Hauptfinale: Es wird ein Finale mit 10 Teilnehmern gefahren.

Vorlaufschnellster	=	1. in der Startaufstellung
Superpolgewinner	=	2. in der Startaufstellung
1. vom 1/2 A-Finale	=	3. in der Startaufstellung
1. vom 1/2 B-Finale	=	4. in der Startaufstellung
2. vom 1/2 A-Finale	=	5. in der Startaufstellung
2. vom 1/2 B-Finale	=	6. in der Startaufstellung

3. vom 1/2 A-Finale = 7. in der Startaufstellung
3. vom 1/2 B-Finale = 8. in der Startaufstellung u.s.w.

Superpole

Nach Abschluss der Vorläufe fahren Platz 2-5 der Vorlaufrangliste die Superpole in umgekehrter Reihenfolge der Platzierung aus. Jeder Teilnehmer bekommt 2 Minuten Vorbereitungszeit. Diese endet mit dem Countdown von 10 sec. rückwärts.
Der Fahrer muss nun in einer Zeit von maximal 3 Minuten max. 5 Runden absolvieren. von der die schnellste Runde in die Wertung eingeht. Der Fahrer mit der schnellsten Runde gewinnt die Superpole und somit den 2. Startplatz im Hauptfinale. Die anderen Fahrer nehmen entsprechend ihrer Position in der Vorlaufrangliste ihren Startplatz in den Halbfinalen ein, ab der Position des Superpolgewinners rücken die nachfolgend platzierten Fahrer auf.

3.2 VG5SP

2 gezeitete Trainingsläufe a 7 Minuten, Wertung: die 3 besten Runden am Stück, Gruppeneinteilung nach DM-Rangliste des Vorjahres.
min. 3 Vorläufe a 7 Minuten, Wertung: Runden und Zeit (+ Überzeit letzte Runde), Gruppeneinteilung nach Rangliste gezeitetes Training
Subfinale /Halbfinale (max. 15 min) und A B C Hauptfinale (max. 30min)
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.
Hauptfinale: Es werden ABC(D) Finale mit 10 Teilnehmern gefahren.

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.

3.3 VG5F1

2 gezeitete Trainingsläufe a 7 Minuten, Wertung: die 3 besten Runden am Stück, Gruppeneinteilung nach DM-Rangliste des Vorjahres.
min. 3 Vorläufe a 10 Minuten, Wertung: Runden und Zeit (+ Überzeit letzte Runde), Gruppeneinteilung nach Rangliste gezeitetes Training
Subfinale (max. 15 min),Halbfinale (max. 20 min) und Hauptfinale (max. 25 min)
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.
Hauptfinale: Es wird ein Finale mit 10 Teilnehmern gefahren.

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.

3.4 Doppelstarts

Doppelstarts sind in den Klassen VG5SP und VG5F1 erlaubt, in der Klasse VG5TW nicht gestattet. Der Fahrer muss bei einer Nennung zum Doppelstart eine Klasse priorisieren, zur 2. Klasse ist er nicht startberechtigt wenn dort Fahrer auf der Warteliste stehen. Diese Fahrer rücken in der Reihenfolge ihrer Nennung auf. Bei großer Teilnehmerzahl kann der Rennleiter die Fahrzeiten verkürzen.

3.5 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.

3.6 Unterschiedliche Wetterbedingungen in den Läufen:

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. Bei unterschiedlichen Wetterbedingungen im gezeiteten Training entfällt eine neue Gruppeneinteilung.

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 und eine Nasswertung erfolgt sein, 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 angehangen. 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. Dieselbe Regelung findet Anwendung wenn nicht beide Finale unter den gleichen Witterungsbedingungen stattfinden.

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.

3.7 Zeitplan

Ein Vorläufiger Zeitplan ist ab Beginn der Veranstaltung für alle Teilnehmer sichtbar auszuhängen. In ihm sind mindestens vorläufig Trainingszeiten, Vorläufe, Finalläufe sowie die Fahrerbesprechungen festzulegen.

3.8. 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“ mit 3 Minuten Vorbereitungszeit zugelassen. Der Start wird 90, 30 und ab 10 Sekunden mit Countdown 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 5 Minuten vor dem Start freigegeben.
2 Minuten vor dem Start werden die Fahrzeuge in die Boxengasse gerufen. Sind alle Fahrzeuge in der Boxengasse (und haben im Hauptfinale nachgetankt) verlassen die Fahrzeuge in Startreihenfolge die Boxengasse und fahren direkt auf dem vorgeschriebenen Weg zu ihren Startplatz. Hierzu ist ein Boxengassenhelfer mit Flagge einzusetzen. Der 10 sec. Countdown beginnt, wenn alle Fahrzeuge auf ihrer korrekten Startposition stehen. Kann ein Fahrzeug bei Aufruf durch den Boxengassenhelfer die Boxengasse nicht verlassen, startet es von dort.
Der Start erfolgt nach folgenden Regeln:
Countdown 10 – 4 die Flagge ist zum Boden abgesenkt. Der Start kann akustisch oder durch hochreißen der Startflagge erfolgen. Welches Signal verwendet wird ist auf der Fahrerbesprechung durch den Rennleiter bekannt zu geben.

3.9 Startaufstellung

Bei den Finalläufen kommt der Grand-Prix-Start zur Anwendung.
Die Fahrzeuge müssen 1-3 Meter versetzt, mit mindestens 4 m Abstand hintereinander aufgereiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, kann der Abstand auf bis zu 6 m ausgedehnt werden. Der Fahrer auf Startplatz 1 hat das Recht der Seitenwahl.
Alle anderen Fahrer müssen dann ebenfalls die Seite wechseln.

Startaufstellung

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

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 Abstimmung 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.

3.10. 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 letzte 3 Sekunden vor dem Startsignal bewegt.

3.11. Auszeit

Solange die Fahrzeuge noch nicht in die Startaufstellung gerufen wurden, kann jeder Fahrer vor Halbfinalläufen 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.

3.12 Parc Fermé:

Die Aufsteiger und Platz 5 und 6 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 Nass Lauf gewertet, so entfällt die Parc Fermé Regelung.

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

4. Renndurchführung

4.1 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 der 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 durchführen.

4.2 Technische Abnahme:

Es gilt Punkt A 4.4 Es sind mindestens folgende Punkte zu überprüfen: 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 1 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.

4.3 Zeitnahme:

Es gilt Punkt A 4.3. Weiterhin hat der Zeitnehmer den Fahrer darauf hinzuweisen wenn die Akkuspannung zu niedrig ist, sofern 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.

4.4 Schiedsrichter:

Beim Endlauf der Deutschen Meisterschaft ist ab dem gezeiteten Training 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.

5. Technische Bestimmungen Großmodelle VG5TW/VG5SP

5.1. Chassis

Breite = maximal 395mm, gemessen am Reifen 5mm über Fahrbahnhöhe, senkrecht unterhalb der Radachse(Reifenmitte).
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.

Das Modell muss zwei getrennte wirksame Bremsen 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 Empfänger Akkus mit Steckkontakten müssen diese mechanisch fixiert sein.

Mindestgewicht:
Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Mindestgewicht: alle Klassen 10.000 g.
Maximalgewicht: alle Klassen 12 000 g.

Bei Nassläufen darf ein 2 Fahrzeug (Regenauto) eingesetzt werden.
Dieses ist vor dem ersten Einsatz in der Technischen Abnahme vorzustellen.
Ein Regenauto darf nur von jeweils einem Teilnehmer eingesetzte werden.

5.2. Motor

Zugelassen sind 1-Zylinder 2- oder 4-Takt- Motoren mit max. 23 ccm. 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. *Der Zylinder kann einteilig sein, aber auch aus Zylinkderblock und Zylinderkopf bestehen.* Erlaubt ist nur Luftkühlung. Die Kurbelwelle muss aus einer doppelten Welle mit eingeschlossenem Pleuel bestehen. Halbe Wellen sind nicht erlaubt.
Der Zündunterbrecherschalter muss an seinem Originaleinbauort 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 kennzeichnen
Sollte ein Fahrer gegen die vorgeschriebenen, maximalen 23 ccm verstoßen, so wird dieser Fahrer mit sofortiger Wirkung für 12 Monate von allen RC Car Wettbewerben ausgeschlossen.





Alternativ zugelassen sind Elektromotoren mit Akkus. VG5TW & VG5SP max. 8S, (VG5F1 10S) Nennspannung: 3,7V pro Zelle. Keine HV Lipo mit 4,35V pro Zelle erlaubt. Bei Deutschen Meisterschaften werden Fahrzeuge mit Elektroantrieb getrennt gewertet. Die Antriebs Akkus müssen in einem geschlossenen und vor äußeren mechanischen Einfluss geschützten Gehäuse eingebaut sein. Steckersystem muss verpolungssicher und kurzschlusssicher sein (Empfehlung XT90 oder XT90S). 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. Einstellungen am Regler dürfen zwischen Final und Vorlauf nicht verändert werden.
Es muss in allen Vorläufen und Finalläufen die gleiche Batteriegröße gefahren werden.

VG5TW/F1 Akku mit maximaler Kapazität von 25.000 mAh
VG5SP: Akku mit maximaler Kapazität von 22.000 mAh

Besonderheit VG5SP: Die Definition des Motorenherstellers ergibt sich aus der Tatsache, dass der Motor über ein eigenes gegossenes Kurbelgehäuse 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, 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 korrektem Einbau

des Motors in ein Fahrzeug. Es sind zur Instandsetzung der Motoren nur, dem Motortyp entsprechende Original-Ersatzteile zugelassen. Beispiel: (Original Kolben Zylinder Kit) Lager und Wellendichtringe müssen Original Teile sein. Einzig erlaube Veränderung ist die Verwendung nicht serienmäßiger Isolatoren, Luftfilteradapter, Luftfilter, Resonanzanlage und nicht serienmäßen Flächendichtungen. Der Einsatz einer (Stahl)Vergaserwelle auch mit Buchsen oder Kugellagern, das entfernen der Chokewelle sowie 4 Punkt Verschraubung oder andere zusätzliche Verschraubung des Zylinders sind erlaubt. Es sind alle im Handel erhältlichen Zündkerzen zugelassen.

5.3. Tank

Tankinhalt beträgt max. 700 cm^3. Ein Nachtanken während der Läufe ist nicht gestattet. Nachtanken in der Vorbereitungszeit ist gestattet.

5.4. Kraftstoff

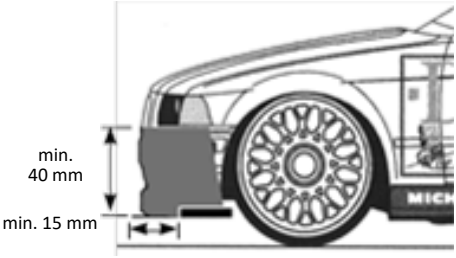
Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen.
Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen.

5.5. Schalldämpfer/Airbox

Zugelassen sind alle durch den DMC abgenommen Schalldämpfer und Airboxen. Weiterführende Regelungen werden in Punkt 8 getroffen.Der maximale zulässiger Überstand des Schalldämpfers aus Karosserie: seitlich oder hinten 10 mm. Besonderheit VG5SP: Titan und CFK dürfen nicht eingesetzt werden.

5.6. 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.



5.7. 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. Die Ausschnitte der Scheiben und ggf. für den Ausschalter an der Karosserie müssen so bearbeitet sein, dass hieraus kein Verletzungsrisiko entsteht. Alle Hersteller und Importeure können Ihre im Handel befindlichen Karosserien ab 15.12.2003 beim Referenten Großmodelle überprüfen lassen. Zugelassen sind weiterhin alle über die EFRA zugelassenen Tourenwagen Karosserien (siehe www.efra.ws).
***Besonderheit VG5SP**: Zugelassen sind alle Tourenwagen und GT-Karosserien Maßstab 1:5 die im Handel erhältlich sind.VG5SP: Karossen müssen inklusive Flügel min. 750 g wiegen und das Karrosserie Lexan Grundmaterial min 1,5, mm dick sein.*
***Besonderheiten VG5TW:** TW-Karossen müssen inklusive Flügel min. 500 g wiegen und das Karosserie Lexan Grundmaterial min 1,0 mm dick sein.*

	VG5TW	VG5SP
Länge:	Maßstab +/- 5%	Maßstab +/- 8 %
Breite:	max. 395 mm	max. 395 mm
Höhe:	Maßstab +/- 5%	Maßstab +/- 8%

5.8. Flügel/Spoiler

Am Fahrzeugheck sind Flügel und Spoiler zugelassen, deren Aussehen und Abmes-

sungen 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 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 & GT Fahrzeug, ist dieser auch im Modell zulässig Dieser darf maximal 12 mm betragen.

5.9 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. Felgendurchmesser max.: 107 mm.

Besonderheit VG5SP:

Bei der Deutschen Meisterschaft werden Einheitsreifen gefahren. Erwerb, Kontrollregelungen und Typ werden in der Ausschreibung, (max. *2 Reifentypen* je Hersteller) spätestens 12 Wochen vor der DM festgelegt siehe hierzu Punkt 9.3 In den DM Läufen dürfen 4 Paar markierte Einheitsreifen, für die gezeiteten Trainings-, Vorläufe und Finalläufe eingesetzt werden.

Alle Fahrer die im Halbfinale und Finale stehen dürfen jeweils ein Paar(2 Stück Einheitsreifen) zusätzlich verwenden, welche extra gekennzeichnet und vor Beginn der gezeiteten Trainings bei der technischen Abnahme hinterlegt werden. Diese gekennzeichneten Reifen können während der Trainings bereits eingefahren werden, müssen dann aber vor den Qualifikationsläufen wieder in der TA zur Markierung abgegeben werden Siehe hierzu auch 9.34. Defekte Reifen können von der technischen Abnahme nachgekennzeichnet werden. Im Fall von Nassläufen dürfen Regenreifen zusätzlich gekennzeichnet werden.

Teilnehmer die ohne entsprechend markierte Reifen an einem Wertungslauf teilnehmen bekommen diesen gestrichen.

Besonderheit VG5TW:

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.

6. Technische Bestimmungen Formel Großmodelle (VG5F1)

6.1. Chassis/ Karosserie

Zugelassen sind Fahrzeuge unter Einhaltung folgender Bedingungen und Abmessungen:
Der Zündunterbrechungsschalter muss deutlich für jeden auf der Karosserie markiert sein. Einzig erlaubte Fernsteuerung und Elektronik im Fahrzeug ist die Steuerung der Funktionen „Rechts/Links" und „Gas/Bremse". Verboten sind alle Arten von ABS und ASR, aktive Fahrwerke, sowie Fühler und Sensoren für oben genannte Systeme.
Das Modell muss zwei getrennte wirksame Bremsen 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 Empfänger Akkus mit Steckkontakten müssen diese mechanisch fixiert sein.

Mindestgewicht 10.500 g
Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Breite Formel max. 450 mm (Außenseite Reifen Radachse von oben gesehen)
Höhe max. 250 mm
Radstand 610 mm +/- 25 mm
Vorderreifen Ø 142 mm +/-5 %
Hinterreifen Ø 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 Ø 80 mm +/-5 mm
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
Die Breite der Seitenkästen muss mindestens 10 % geringer sein, als die Gesamtbreite des Fahrzeuges. Sie sollen nicht höher sein als die Reifenhöhe.

6.2. Motor
Es gilt Punkt 5.2. Jedoch abweichend mit 26 ccm.

6.3. Tank
Tankinhalt beträgt max. 700 cm3. Ein Nachtanken während der Läufe ist nicht gestattet. Nachtanken in der Vorbereitungszeit ist gestattet.

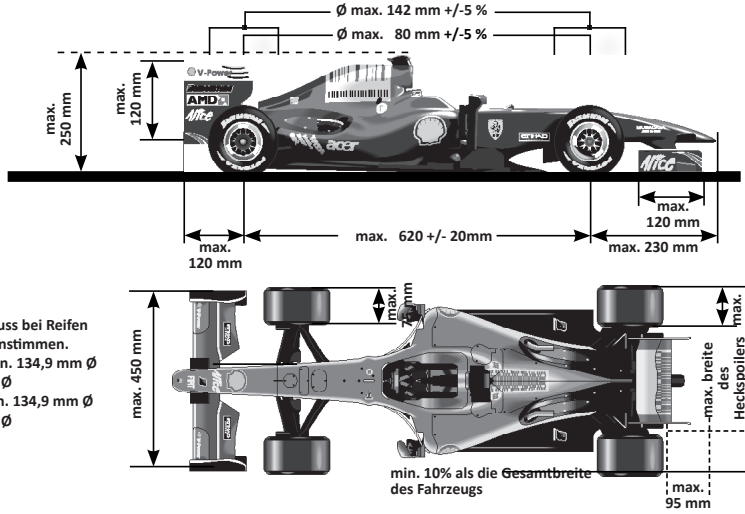
6.4. Kraftstoff
Erlaubt ist bleifreier Kraftstoff von Straßentankstellen.
Einzig erlaubter Zusatz ist 2-Takt-Öl in der Originalmischung des Herstellers ohne zusätzliche chemische Beimischungen. Es wird empfohlen, eine original verschlossene Flasche zur Nachweisführung mitzuführen.

6.5. Schalldämpfer/Airbox
Zugelassen sind alle durch den DMC abgenommen challdämpfer und Airboxen. Weiterführende Regelungen werden in Punkt 8 getroffen.
Der Schaldämpfer muss durch die Karosse abgedeckt sein.

6.6. Karosserie/Abmessungen
Zugelassen sind Karosserien aus der FIA Formel 1-Serie, FIA Formel-E Serie sowie aus der amerikanischen Champ Car-Serie. Alle Öffnungen müssen auch im Originalauto vorhanden sein. Ausschnitte für Motor und Tankstutzen sowie Starter, Vergasereinstellung und Leerlauf sind erlaubt.

6.7. Reifen
Es sind nur Hohlkammerreifen aus Gummi erlaubt. Es sind 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. Reifen können mit mehreren Reg. Nummern versehen sein und somit von mehreren Fahrern gleichzeitig genutzt werden. Die Reifen müssen aus einem Formteil bestehen.

6.8. 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.



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

6.9. 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.

8. Sportkreismeisterschaft

8.1. Durchführungs- und Technische Bestimmungen

Durchführungs- und Technische Bestimmungen für die Sportkreismeisterschaft können in den Sportkreisen auf dem Sportkreistag selbstständig festgelegt werden. Folgende Punkte sind jedoch zwingend zu übernehmen:

- Fahrer in der Rangliste müssen im Besitz einer gültigen DMC-Lizenz sein.
- Homologationen aus dem DMC-Regelwerk sind zu übernehmen. Motoren sind begrenzt auf max. 23 ccm bzw. 26 ccm Formel 1.
- Tankinhalt maximal 700 ccm.
- Helfer aus der Boxengasse.

8.2. sonstige Bestimmungen

Es ist von den Sportkreisen eine Rangliste auf der DMC Homepage zu führen. Das Regelwerk des Sportkreises ist bis spätestens 28. Februar des Jahres zu veröffentlichen. Erfolgt diese Veröffentlichung nicht so gelten die Regelungen des Jahrbuches.

9. Termine/Ausschreibung /Bestimmungen Reifen VG5SP

9.1. Termine

Die Deutsche Meisterschaft findet am letzten August oder ersten Septemberwochenende statt.

9.2. Ausschreibung

Die Ausschreibungen sind durch den zuständigen Referenten des jeweiligen Sportkreises bis spätestens 28. Juni an den Referenten für Großmodelle zu schicken. Personal und

Informationen zu den Reifen müssen spätestens 4 Wochen vor dem Rennen präzisiert sein. Es gelten in allen anderen Punkten der Ausschreibung die Festlegungen aus dem Allgemeinen Teil. Die Veröffentlichung der Ausschreibung und Führung der Rangliste erfolgt durch den Referenten für Großmodelle.

9.3. Bestimmungen Reifen VG5SP

Die Technische Abnahme nimmt die Originalverpackten Reifen entgegen, versieht sie mit einer Markierung und gibt sie an einen Teilnehmer ihrer Wahl aus.

10 . Homologationsliste für Schalldämpfer und Airboxen 1:5

10.1 Allgemeines

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

10.2 Homologationsgebühr

Die Homologationsgebühr beträgt 120,-- €.

10.3 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 Wiederruf. Der Wiederruf muss mit einem Vorlauf von mindestens 12 Monaten erfolgen.

10.4 Homologationstabelle: Siehe www.dmc-online.com

E Reglement Sektion GR/Offroad

1. Klassen

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:6	OR6/2WD	Offroad-Verbrenner 1:6 2WD Buggy
1:6	OR6/4WD	Offroad-Verbrenner 1:6 4WD Buggy
1:6	OR6/SC4	Offroad-Verbrenner 1:6 4WD Short Course

2. Renndurchführung Großmodelle

2.1 Strecke

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 60 m betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens bei 80% der Streckenlänge min 3,0 m betragen. Die Mindestbreite darf 2,5 m nicht unterschreiten. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen. Der Offroad-Charakter muss dabei erhalten bleiben. In der Streckenführung dürfen sich max. 15% befestigte Streckenabschnitte befinden. Teppichboden zählt nicht als befestigter Untergrund. Ab 2014 müssen die Strecken für die Deutsche Meisterschaft OR6 einen „wetterfesten Aufbau“ haben

2.2 Dauer der Veranstaltung

Deutsche Meisterschaftsläufe dürfen an drei Tagen durchgeführt werden. Am Tag vor der DM kann ein Gastfahrertrainingstag ausgeschrieben werden. Ist das Training nicht in der offiziellen Ausschreibung enthalten, entfällt diese Trainingsmöglichkeit

2.2.1 Es wird angestrebt, dass zu jedem OR6-Lauf bis hin zum End-/DM-Lauf ein Helfer im Sanitätsdienst oder höher (z. B. DRK) vor Ort sind, um eine schnellstmögliche medizinische Erstversorgung zu ermöglichen. Um dies zu finanzieren, darf das Nenngeld pro Teilnehmer um 3 € erhöht werden. Dies muss in der Ausschreibung schriftlich festgelegt werden.

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-2.2.2 und A-2.3.2
- rot (darf nur auf Anweisung des Rennleiters gezeigt werden) = Abbruch des gesamten Rennens

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

2.4 Helfer

Jeder Fahrer ist verpflichtet, nach Beendigung seines Laufes als Streckenposten für die nächste Vorlaufgruppe bzw. für das nächste Finale (nur Nichtaufsteiger) zu fungieren, oder (nur mit Genehmigung der Rennleitung) einen Ersatz zu stellen.
Bei den Finalläufen kommt folgende Regelung zur Anwendung:

1/64B	1/32B
1/64A	1/32A
1/32B	1/16B
1/32A	1/16A
1/16B	1/8B
1/16A	1/8A
1/8B	1/4B
1/8A	1/4A
1/4B	1/2B
1/4A	1/2A
1/2B	Nichtaufsteiger 1/4B / 1/8A
1/2A	Nichtaufsteiger 1/4A / 1/8B
Finale	Nichtaufsteiger 1/2B und 1/2A

Bei Nichteinhaltung erfolgt eine Runde Abzug auf alle gewerteten Vorläufe. Die Strafe kommt erst nach Beendigung aller Vorläufe zur Geltung. Nimmt ein Fahrer aus einem Finale seinen Streckenposten nicht ein, wird er für die gesamte Veranstaltung disqualifiziert. Die Disqualifikation tritt sofort in Kraft, der Startplatz bleibt frei.
Die Streckenpostenregelung kann individuell den Starterzahlen angepasst werden. Es muss sichergestellt sein, dass die nächsthöheren Finale immer mit den ausgeschiedenen Fahrern bestückt werden und ausreichend ergänzende Helfer zur Verfügung stehen, ohne die für die anstehenden Läufe antretenden Fahrer zu benachteiligen.

3. Rennablauf Großmodelle

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Vorläufe/Finale

Die Veranstaltung beginnt am Samstag mit dem Training. Das Training erfolgt nach Gruppeneinteilung. Die Gruppeneinteilung erfolgt zu Veranstaltungsbeginn nach aktueller Rangliste in umgekehrter Reihenfolge. Fahrer mit unzureichender Fahrpraxis oder bei denen keine Einstufung möglich ist, starten in der ersten Gruppe. Mindestens ein Vorlauf wird am Samstag nach dem Training gefahren. Es werden 3 Vorläufe von je 7 Min. Dauer gefahren. Finale: Die Startaufstellung der Finalläufe erfolgt nach Austragungsmodus 4. Über die Startaufstellung entscheidet der schnellste Vorlauf (größte Rundenzahl in Renndistanz + kürzester Überzeit). Aus den Sub-Finalen steigen jeweils 4 Fahrer bei 8 Startern und 5 Fahrer bei 10 Startern in das nächsthöhere Finale auf. Alle Fahrer der Finalläufe erhalten einen Pokal / Trophäe sowie der beste Junior und Jugendliche, die nicht im Finale waren.

3.2 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. Zu dieser Entscheidung sind die Teamleiter beratend hinzuzuziehen. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen. Sollten nicht alle Vorläufe unter gleichen Witterungsbedingungen stattfinden, d. h. trockene und nasse Fahrbahnoberfläche vorhanden sein, so tritt folgende Regelung in Kraft: 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 während/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 und eine Nasswertung erfolgt ist, 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 angehangen.
Der Beste im Trockenlauf kommt dann hinter dem letztem im Nasslauf der Rangliste.
Bei schlechter Witterung (Regen usw.) entscheidet die Rennleitung in Verbindung mit dem Ausrichter und den Sportkommissaren darüber, das Rennen zu beenden.
Bei Abbruch werden die gefahrenen Finalläufe gewertet, die noch nicht gefahrenen Finalläufe werden nach Startaufstellung (Vorlauf Platzierung) 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, da die schnelleren Fahrer aus den Vorläufen in A gesetzt werden. z.B.:
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
4. vom 1/2 A-Finale (nicht gefahren) = 7. in der Gesamtwertung
4. vom 1/2 B-Finale (gefahren) = 8. in der Gesamtwertung

4. Allgemeine Bestimmungen Großmodelle

4.1 Start

Die Teilnehmer zu jedem Lauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen. Die Fahrzeuge werden mit laufendem Motor zur Startlinie gebracht.
Vor jedem Finallauf ist der Rennleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person verpflichtet, 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.
Das Einstellen und Aufwärmen der Motoren ist in der Box und im Fahrerlager strengstens untersagt. Es ist nur in vom Ausrichter ausgewiesenen Bereichen in der Nähe der Boxengasse bzw. des Fahrerstandes gestattet.
Der Start erfolgt nach den Regeln:
Absenken der Startflagge bis zum Boden - die Helfer müssen sichtbar zurücktreten. Innerhalb der nächsten 3 - 10 Sek. erfolgt der Start (akustisch oder durch Hochreißen der Startflagge).
Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren.
Bei den Finalläufen kommt der Grand-Prix-Start zur Anwendung:
Die Fahrzeuge müssen versetzt mit mindestens 2 m Abstand hintereinander aufgereiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, muss der Abstand auf bis zu 3 m ausgedehnt werden. Der für den jeweiligen Lauf Erstplatzierte hat das Recht der Seitenwahl. Die Startaufstellung erfolgt abwechselnd versetzt.



Bei den Vorläufen ist zusätzlich der „Fliegende Start“ zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt, dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann 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. Sobald die Fahrzeuge einmal auf der Strecke sind, ist das Nachtanken verboten. Das Tanken in der Boxengasse und auf der Strecke ist nicht gestattet. Die Tankbedingungen werden vom Ausrichter festgelegt (Streckenordnung und Fahrerbesprechung). Die Teilnehmer zu jedem Lauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen.
Die Fahrzeuge werden in der Boxengasse gestartet.

4.2 Frühstart

Bei einem Frühstart erhält der Fahrer je nach Schwere eine Boxendurchfahrt mit Stop&Go, plus 10 Sekunden, oder es erfolgt eine Runde Abzug, ohne dass der Lauf neu gestartet wird. Bei Vorläufen findet eine Wiederholung des Starts nur nach Maßgabe des Rennleiters statt. Die Bestrafung des verursachenden Fahrers bleibt die gleiche wie bei einem Finallauf.

4.3 Auszeit

Solange die Fahrzeuge noch nicht zum Start gerufen wurden, kann jeder Fahrer vor Halbfinalläufen 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.
Parc Fermé: Die Aufsteiger vom ersten 1/2-Finale bei einer Deutschen Meisterschaft, bleiben in einem Parc Fermé, bis zum Schluss der technischen Abnahme aus dem zweiten 1/2-Finale.
Fahrzeuge dürfen nur über die Boxengasse auf die Strecke.

5. Bestimmungen für die einzelnen Klassen Großmodelle

5.1 Technische Bestimmungen

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. Die Zündung muss mechanisch fixiert sein. Die Einstellung ist nur manuell erlaubt. Das Lüfterrad darf nur einen magnetischen Nord- und Südpol haben. Es darf nur ein Maximum von zwei Zündspulen geben (entweder eine kombinierte LT- und HT-Spule mit der Standardzündung oder zwei LT-Spulen in Verbindung mit einer externen Zündung), die mit dem Lüfterrad bzw. Rotor arbeiten.
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.
Fahrzeuge mit freiliegenden Zahnrädern, freiliegenden Kettenantrieb bzw. Riemenantrieb müssen einen Zahnrad-/Kette-/Riemenschutz haben. Dieser Schutz muß so bemessen sein, dass von den Zahnrädern, der Kette/Riemen keine Verletzungsgefahr ausgehen kann. Dazu zählen auch Öffnungen auf der Chassisunterseite. Zahnräder die von der Karosserie abgedeckt werden sind ausreichend abgedeckt und müssen nicht noch zusätzlich mit einem Schutz versehen werden.
Die Karosserien sollen Fahrzeugen entsprechen, wie sie bei Offroad-, Wüsten-, bzw. Trial-Rennen eingesetzt werden. Monster-Truck, Hummer und Monster-Jeep Karossen oder ähnliche Monster Karossen können in Verbindung mit Offroad-Reifen auch eingesetzt werden.

Antrieb:
Mehrganggetriebe sind nicht erlaubt. Bei OR6/2WD erfolgt der Antrieb auf die Hinterachse. Zugelassen sind bei OR6/2WD nur 2WD-Fahrzeuge. Bei OR6/4WD und OR6/SC4 erfolgt der Antrieb auf Vorder- und Hinterachse. Es sind bei OR6/4WD und OR6/SC4 nur 4WD-Fahrzeuge zugelassen.
Die Messung der Breite erfolgt bei fahrbereiter Stellung der Querlenker (entsprechend waagerechte untere Querlenker).Das Mindestgewicht wird im rennfertigen Zustand mit leerem Tank und ohne Transponder gemessen. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

Um das Verletzungsrisiko zu verringern, darf für Flügel/Spoiler ausschließlich Lexan, Kunststoff, Gummi oder Kautschuk verwendet werden.

Zugelassen sind 1-Zylinder 2-Takt-Motoren mit Funkenzündung. Einspritzung, Turboaufladung, batteriebetriebene Zündsysteme, Drehschieber- und Wankelmotoren sind verboten. Die Zündung muss mechanisch fixiert sein. Die Einstellung ist nur manuell erlaubt. Das Lüfterrad darf nur einen magnetischen Nord- und Südpol haben. Es darf nur

ein Maximum von zwei Zündspulen geben (entweder eine kombinierte LT- und HTSpule mit der Standardzündung oder zwei LT-Spulen in Verbindung mit einer externen Zündung), die mit dem Lüfterrad bzw. Rotor arbeiten. Keine mittels einer Batterie gespeiste Zündung ist erlaubt. Nur ein passives Zündsystem, welches die Drehzahl als einzigen Parameter nutzt, ist erlaubt.

5.2 Chassis/Gewicht/Flügel/Motor

Abmessungen:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Gesamtlänge über Alles max.:	820 mm	820 mm	1.000 mm min. 850 mm
Breite über alles max.:	480 mm	490 mm	530 mm min. 480 mm
Höhe über alles max.:	360 mm	380 mm	380 mm
Mindestgewicht:	8.000 g	11.000 g	11.000 g
Maximalgewicht:	14.000 g	14.000 g	20.000 g
Radstand:	keine Regelung	keine Regelung	max. 650 mm min. 600 mm

Motor-Aus: Der Motor-Ausschalter ist mit dem international üblichen „E"-Zeichen deutlich sichtbar zu kennzeichnen (Durchmesser min 20 mm).

Ein externer Elektrostarter darf verwendet werden. Der Start mit dem Elektrostarter

Abmessungen Flügel:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Breite max.:	300 mm	315 mm	wenn vorhanden, dann nur maßlich und baulich in die Karosserie integriert
Tiefe max.:	140 mm	140 mm	
Höhe max.:	360 mm	380 mm	
Überhang max.:	150 mm	230 mm	

darf aber nur in der Boxengasse sowie dem dafür vorgesehenen Motorstartplatz erfolgen und unter keinen Umständen auf der Rennstrecke. Es muss eine sichere Abdeckung

Abmessungen Frontrammer:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Breite max.:	keine Regelung	keine Regelung	max. 300 mm

Motor:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Hubraum max.:	26 cm^3	*30* cm^3	32 cm^3

des Lüfterrades vorhanden sein, die jedermann vor Berührung schützt.

Der Schalldämpfer muss abgedeckt sein, um Verletzungen zu vermeiden. Der Auslass darf freibleiben. Krümmer und Resorohr dürfen keine verstellbaren oder beweglichen Teile haben. Ein wirksamer 2-Kammer- oder 3-Kammer-Schalldampfer ist Vorschrift. Eine Homologationsnummer nicht erforderlich.
Der Schallpegel wird in 10 m Entfernung und 1 m Höhe gemessen. Der Rennleiter kann eine andere Messmethode festlegen, wenn das Ergebnis das gleiche ist.
Ein Fahrer, dessen Fahrzeug über 10 und mehr Runden einen höheren Schallpegel

erzeugt, wird verwarnt. Wird die Grenze während der Vorläufe um mehr als 6 dB(A) (ab 2015 +3dB(A) angestrebt) überschritten, wird der beste Vorlauf des Fahrers gestrichen. Findet die Überschreitung während eines Finallaufes statt, wird am Ende des Finales eine Runde von diesem Finallauf abgezogen.
Unter besonderen Umständen können Rennleiter und Sportkommission (bei einem DM-Lauf zzgl. OR6-Referent/DMC-Offizieller) bei einem zu lauten Fahrzeug im Sinne der Vernunft auch anders entscheiden
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

Geräuschemissionen:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Schallpegel max.:	81db(A)	81db(A)	81db(A)

Durchschnittswert (betrifft nicht das Mischungsverhältnis Benzin/Öl) 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.

5.2.1 Reifen:

Es dürfen in den Klassen OR62WD und OR64WD nur Einheitsreifen gefahren werden. Diese Einheitsreifen werden durch den OR6-Referenten homologiert.

Tank:	OR6/2WD	OR6/4WD	OR6/SC4
Tankinhalt max.:	800 ccm	800 ccm	800 ccm

Die Einreichung der Homologations-Reifenmuster erfolgt bis zum letzten Tag der DM OR6 des Vorjahres und werden an den OR6-Obmann eingeschickt. Diese Regelung beginnt für die OR6-Saison 2017 mit Einreichung zur OR6-DM 2016.
Grundlagen der Reifenhomologation sind die Standfestigkeit, der Preis und die Verfügbarkeit der Reifen. Eine ausreichende Standfestigkeit des Reifens ist durch eine Fahrzeit von mehr als 60 Minuten auf beiden Achsen (2WD und 4WD) gegeben.
Die Angaben dazu liefert der Einreicher. Die Richtigkeit der Angaben gewährt der Einreicher. Ist der Einreicher nicht der Hersteller, ist die Kenntnisnahme des Herstellers mit einzureichen. Der Einreicher/Hersteller weist für die zur Homologation eingereichten Reifen nach, dass die Standzeit von 60 Minuten auch bei verschiedenen Streckenbelägen und Außentemperaturen von mindestens 25 Grad erreicht wird.
Der günstige Preis ergibt sich aus dem Vergleich aller eingereichten Reifen pro Reifengröße (klein/groß). Bei gleicher Fahrleistung wird dem günstigeren Reifen der Zuschlag erteilt.
Die Verfügbarkeit der Reifen muss in jedem Fall auf allen Rennläufen gegeben sein und ist Bestandteil der Homologation.
Rennübliche Mengen für alle Fahrer genügen vollkommen.
Die Menge der eingesetzten Reifen wird pro Fahrzeug ab den Vorläufen auf drei Paar begrenzt. In Abhängigkeit vom homologierten Reifen und den Streckenbedingungen kann in Abstimmung mit dem OR6-Referenten die Anzahl auf 4 Paar erhöht werden.
Die Reifen müssen vor den Vorläufen verklebt sein und werden markiert. Fahrer, die mit nicht markierten Reifen an den Vorläufen und/oder Finalen teilnehmen, werden vom gesamten Lauf disqualifiziert.
Der Einheitsreifen kleiner Größe darf nur auf kleiner Felge gefahren werden. Gleiches gilt umgekehrt für den großen Reifen. Es wird nur ein Reifen je Größe (klein/groß)

homologiert. Die Homologation und Festlegung erfolgt seitens des OR6-Referenten bis zum 28.2. des Saisonjahres. Wird beim Einsatz der Reifen festgestellt, dass die Angaben zur Laufleistung nicht erfüllt werden und die geforderte Fahrleistung nicht erreicht wird, hat dies eine Sperre des Reifens, des Einreichers und des Herstellers für die laufende und folgende Saison zur Folge. Ist die Verfügbarkeit auf einem Lauf nicht gegeben, wird der Hersteller für die laufende und folgende Saison gesperrt.

5.2.2 Bremsanlagen:
Das Modell darf nur mit wirksamer Bremse betrieben werden. Hydraulische, pneumatische bzw. mechanische Einzelradscheibenbremsen an Hinter- und Vorderachse sind zulässig.

5.2.3 Differenzialgetriebe:
Alle Arten von mechanisch, hydraulisch und magnetisch sperrbaren Differenzialen sind zulässig.
Elektronisch sperrbare Differenziale sind nicht zulässig.

6. Durchführungsbestimmungen Deutsche Meisterschaften und Sportkreismeisterschaften

6.1 Gesamtauswertung
Punktetabellen: Bei allen Wertungen erfolgt eine Punktezuteilung entsprechend der 121 Punktetabelle (siehe **Anhang 1. Punktetabelle 121er Modus**).

6.2 Streichergebnisse
- für 2 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streichergebnis
- für 3 tatsächlich ausgetragene Läufe: kein Streichergebnis
- für 4 tatsächlich ausgetragene Läufe: 1 Streichergebnis
- für 5 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 6 tatsächlich ausgetragene Läufe: 2 Streichergebnisse
- für 7 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 8 tatsächlich ausgetragene Läufe: 3 Streichergebnisse
- für 9 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse
- für 10 tatsächlich ausgetragene Läufe: 4 Streichergebnisse

6.3 Vorläufe
6.3.1 Wertung Vorläufe
Es werden die beiden besten Vorläufe nach Punkten gewertet. Bei Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern gilt folgende Regel:
1. der Fahrer mit dem höherwertigeren Lauf ist vorne, bsp: 115/118 ist vor 117/116
2. bei absoluter Punktgleichheit der gewerteten Läufe, wird der Fahrer besser eingestuft, der die Punkte im späteren Vorlaufdurchgang erzielt hat (100/105/105 ist vor 105/105/103)

6.3.2 Die Anzahl und Dauer der Vorläufe kann entsprechend der Teilnehmerzahl angepasst werden. Mindestens drei Vorläufe von je 7 Min. Dauer.

6.4 Finalläufe:

Sub-Finale	15 Min.
Halbfinale	20 Min.
Finale	30 Min.

Wenn am Finaltag kein Vorlauf gefahren wird, wird den Halbfinalisten ein Training von 10 Min. vor den 1/4-Finalen eingeräumt.
Ein kleines Finale für die Nicht-Aufsteiger aus den jeweiligen Halbfinalen kann durchgeführt werden. Ebenso kann ein 40+ - Finale angesetzt werden.
Diese Finale sind bereits über die Ausschreibung anzukündigen.

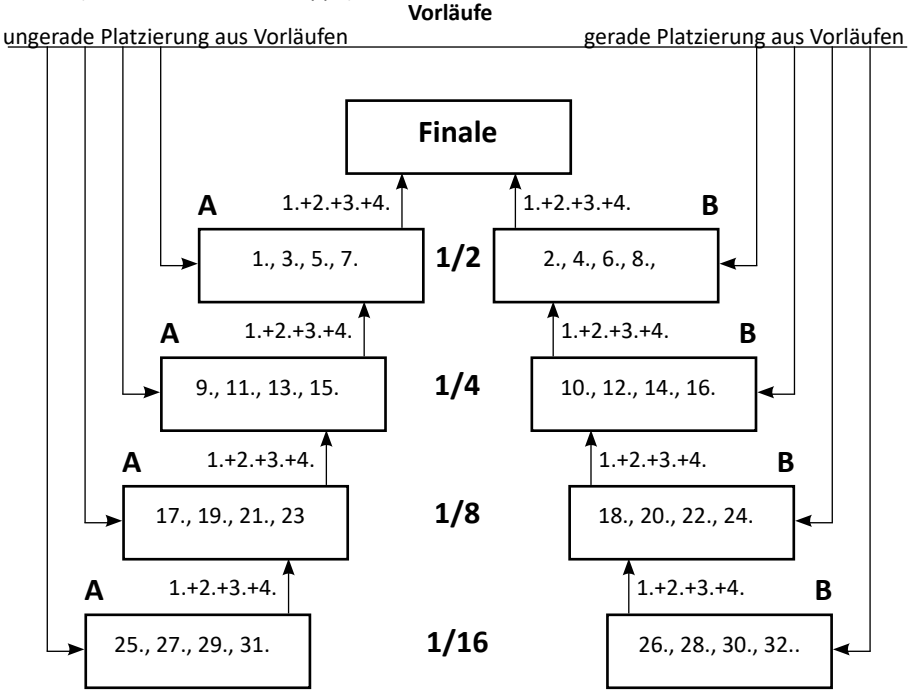
6.5 Freies Training deutsche Meisterschaften
Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig. Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainingsmöglichkeiten haben.
Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziel-

len Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden. Sieben Tage vor Beginn einer deutschen Meisterschaft OR ist die Rennstrecke für alle Teilnehmer bis zum Beginn des in der Ausschreibung veröffentlichen Trainings gesperrt. Fahrer, die die Trainingszeiten nutzen, stehen auch als Streckenposten zur Verfügung. Am Tag vor der DM kann ein Gastfahrertrainingstag ausgeschrieben werden. Ist das Training nicht in der offiziellen Ausschreibung enthalten, entfällt diese Trainingsmöglichkeit. Die Regelungen dazu werden durch den Rennleiter vorgenommen.

6.6 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.

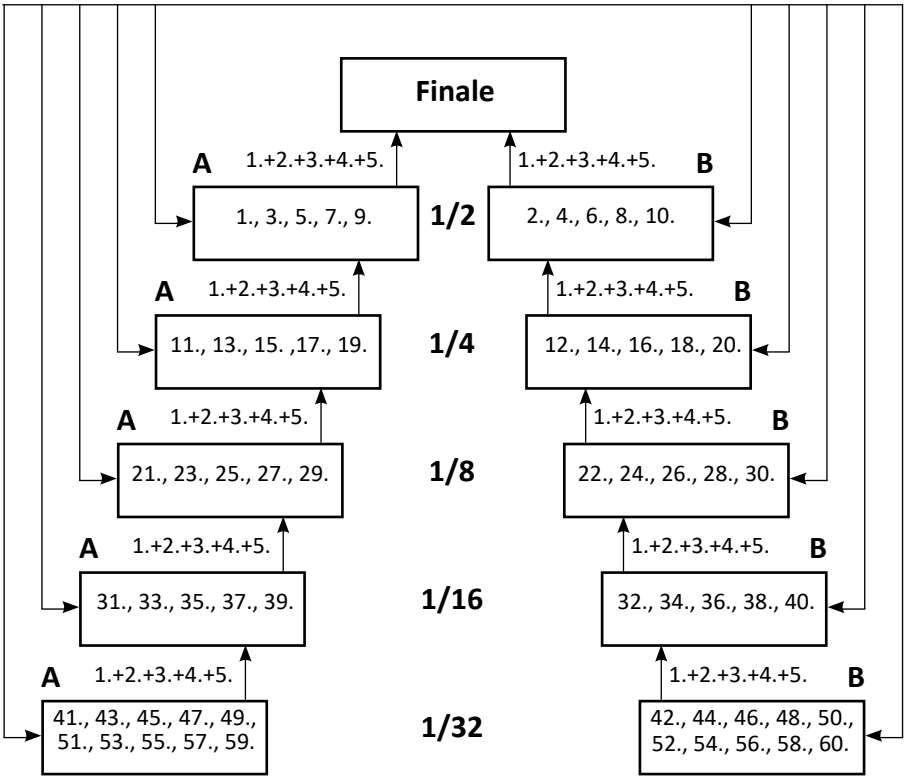
6.7 Austragungsmodus 4a Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/*OR6SC4*)
(max. 8 Teilnehmer/Gruppe)



6.8 Austragungsmodus 4b Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/*OR6SC4*)
(max. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

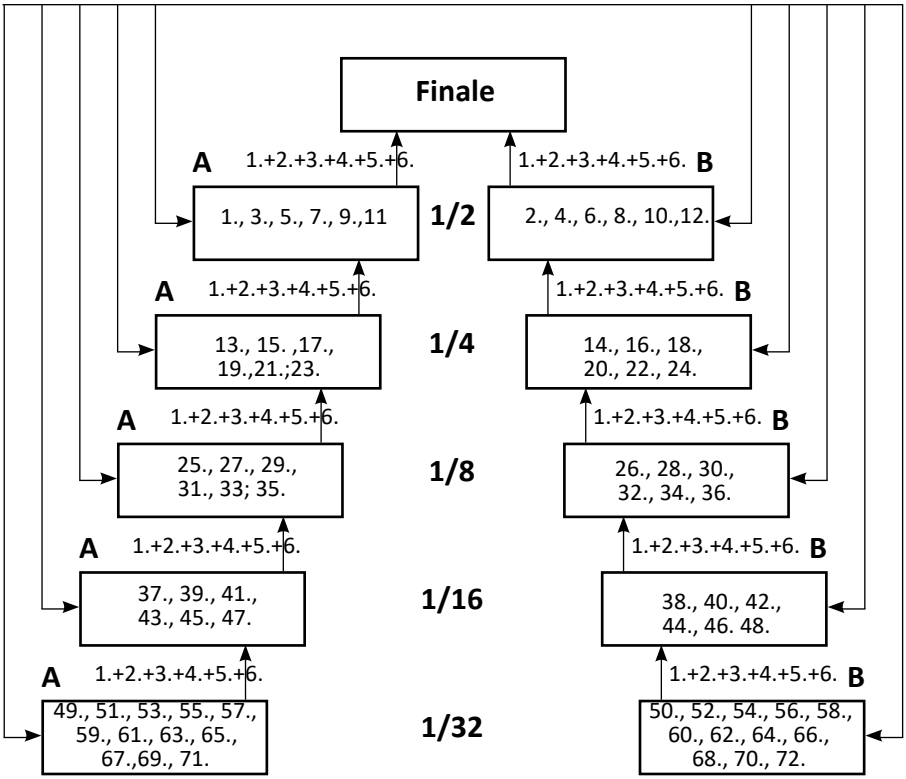
ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



6.9 Austragungsmodus 4b Verbrenner-Offroad 1:6 (OR62WD/OR64WD/*OR6SC4*)
(max. 12 Teilnehmer/Gruppe)

Vorläufe

ungerade Platzierung aus Vorläufen — gerade Platzierung aus Vorläufen



F Reglement Sektion EG

1. Übersicht Elektro-Glattbahn-Klassen

Klasse/Abkürzung	Antriebsakku	Erlaubte Motorisierung	Mindestgewicht*	Fahrzeit**
1:12 Standard (EB)	1S LiPo Zusätzliche Akkus zum Betrieb der Empfängereinheit im Fahrzeug sind bei EA EB erlaubt	13,5T Brushlessmotoren nach EFRA Liste mit Reglern, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen.	EA/EB 730 g	*5-8 min*
1:12 Expert (EA)		Alle 6.5T Motoren, die 5.1.1.a entsprechen, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen.		
1:12 GT (EGT)		DMC homologierter 17,5 t Brushless Motor, mit Reglern die „EFRA 0 Boost“ erfüllen.	800 g	
1:10 Pro 10 (EGPRO10)	2S LiFePo4 und 2S LiPo Zellen in 2SXP Konfiguration sowie alle EFRA-homologierten 2SLiPo+LiFe Zellen	Alle Motoren, die 5.1.1.a entsprechen	1200 g	5 min
1:10 Pro 10 Sport (EGPRO10SP)		*13,5T Brushlessmotoren nach EFRA* Liste mit Reglern, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen.	*950* g (bis 205 mm Breite) *1050* g (ab 205 mm Breite)	5-7 Min
1:10 Tourenwagen Modified (EGTWMO)	2S LiFePo4 oder LiPo laut EFRA-Liste	Alle Motoren, die 5.1.1.a entsprechen	1300 g	5 min
1:10 Tourenwagen Sport (EGTWSP)	2S LiPo laut EFRA-Liste	DMC-homologierte 13,5 Brushless-Motoren mit Reglern, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen		5-7 min
1:10 Tourenwagen Hobby (EGTWHO)	2S LiPo laut EFRA-Liste	DMC homologierte 17,5 Turn Motoren Alle Regler mit Limiter die EFRA 0-Boost erfüllen-siehe Kapitel F 5.4		
1:10 Tourenwagen Fun (EGTWFUN)	2S LiPos bis 4000mAh in Stickform	DMC homologierte 21,5 Turn Motoren mit Fixtiming. Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen – siehe Kapitel F 5.4	1400 g	5 min
1:10 Tourenwagen Fronti (EGTWFR)	2S LiPo laut EFRA-Liste	DMC homologierte 17,5 Turn Motoren Alle Regler mit Limiter die EFRA 0-Boost erfüllen-siehe Kapitel F 5.4	1250 g	5-7 min
1:10 Formel (EGF1)	2S LiPos mit einer Nennspannung von 7,4V gemäß EFRA Spezifikation ggfls. mit Konformitätserklärung	DMC spezifizierte 21,5 T Brushlessmotoren mit Reglern, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen	1010 *g*	7 min
EG 1:8 (EG8e)	max. 2x3S	Freigestellt – max. 2.800kV	*2350* g	max. 5 Min
EG 1:8 GT (EG8GT)	max. 4S	Freigestellt	*3700* g	*7 Min*
EG 1:8 GT3 Cup (EG8GT3)	max. 4S	HW Xerun 4268 Onroad G3 2000 KVReglern, die „EFRA 0 Boost“ erfüllen	3900 g	*VL 7 min FL 8 min*

* fahrfertig inklusive Transponder

** Die Fahrzeit-Angaben verstehen sich zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde.

2 Allgemeine Bestimmungen

2.1 Renndurchführung Elektro Glattbahn

Sportkreisläufe dürfen über 2 Tage durchgeführt werden, d.h. bei entsprechender Teilnehmerzahl ist auch eine 1 Tagesveranstaltung denkbar. Hier sollen dann 3 Vorläufe und Finale durchgeführt werden.
Deutsche Meisterschaftsläufe dürfen über drei Tage durchgeführt werden, wobei hier dann der 1. Tag als Trainingstag und die beiden Folgetage die Vorläufe und am 3. Tag die Finale durchzuführen sind. Die Strecke ist in der Woche vor der DM ab dem davorliegenden Samstag gesperrt.

2.1.1 Ausschreibung

Siehe Teil A 7.1.4

2.1.2 Strecke

Die Streckenführung ist jedem Ausrichter freigestellt.
Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf bei
- Maßstab 1:10 nicht mehr als 45 Meter / *bei EGPRO10 und EGPRO10SP nicht mehr als 60 Meter*
- Maßstab 1:12 nicht mehr als 30 Meter

betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens 1,3 m betragen. Die Länge des Kurses wird an der inneren Streckenbegrenzung gemessen.
Bei allen Hallenrennen sollte der Ausrichter für einen Anschluss an das elektrische Netz (230 V/50 Hz) sorgen, der den Fahrern zur Verfügung steht.
Für alle DM-Läufe ist dies Pflicht.

2.1.3 Gruppeneinteilung

Bei Sportkreisläufen erfolgt die Gruppeneinteilung nach Ermessen des Rennleiters.
Bei deutschen Meisterschaften erfolgt die Gruppeneinteilung wie folgt:
Trainingsgruppen:
Die Einteilung der besten 10 Fahrer in den “besten” Gruppen richtet sich nach dem Finaleinlauf des A- und B-Finales der vorjährigen DM. Voraussetzung ist, dass die Teilnehmer entsprechend den DMC-Statuten auch qualifiziert sind.
Als Beispiel: Der Deutsche Meister fährt als letzter in der besten Gruppe los. Der Vizemeister als Vorletzter, der dritte des letzten Jahres als Drittletzter und sofort.
Die beste Gruppe startet als letzte Gruppe in ihrer Klasse.
EG 1/10 TW F1 : Die Gruppeneinteilung erfolgt nach den Klassen Fronti, Formel, Hobby, Sport und Modified. Die Gruppen dürfen nicht vermischt werden.
Sollten unter den ersten 10 Fahrern noch Startplätze frei sein, so werden diese nach der Reihenfolge der nationalen Rangliste aufgefüllt. Diese wird auch herangezogen, um die weitere Einteilung der restlichen Fahrer vorzunehmen.
Die Nachrücker werden nach Einteilung aller “ordentlich” qualifizierten, nach demselben Modus eingeteilt.

Vorlaufgruppen:

Nach 2 gefahrenen kontrollierten Trainingsläufen mit zugelassenem Komplettrad wird das beste Resultat aus beiden gefahrenen Läufen (gewertet nach den 3 schnellsten aufeinanderfolgenden Runden)

2.1.4 Freies Training an Deutschen Meisterschaften

Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig. Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainings-Möglichkeiten haben.
Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziellen Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden.
Deutsche Meisterschaften dürfen nur am Samstag und Sonntag stattfinden, bei einer 3 tägigen Veranstaltung ist zusätzlich der davorliegende Freitag Veranstaltungstag.

2.1.5 Start

Die Teilnehmer an jedem Lauf werden drei Minuten vor dem Start aufgerufen (bei einer hohen Teilnehmerzahl kann diese Zeit bis auf 60 Sekunden reduziert werden).

Wenn alle Fahrzeuge am Start stehen, kann vor Ablauf dieser Zeit gestartet werden. Beim Start stehen die Fahrzeuge hinter der Startlinie, sie dürfen nicht von einem Helfer gehalten werden. Zehn Sekunden vor dem Start haben alle Helfer die Fahrbahn zu verlassen. Der Start erfolgt durch ein Signal, welches in der Zeitspanne von 2 - 8 Sekunden nach einer Ankündigung gegeben wird.

2.1.6 Frühstart

Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren. Ein Frühstart hat für den betreffenden Fahrer eine Zeitstrafe von 15 Sekunden zur Folge. Der Start wird in diesem Fall nicht wiederholt.

2.1.7 Durchführung Vorläufe

Anzahl bei Sportkreisläufen: mindestens 4 Vorläufe und bei Deutschen Meisterschaften mindestens 5 Vorläufe.
Laufdauer siehe Tabelle „1. Übersicht Elektro-Glattbahn Klassen“
Bei Veranstaltungen, die an einem Tag durchgeführt werden, kann die Anzahl der Vorläufe um 1 reduziert werden.

2.1.8 Wertung Vorläufe

Die Vorlaufranglisten werden immer (egal ob Indoor/Outdoor, Trocken- oder Regenlauf) nach dem Punktesystem der EFRA erstellt. Für jeden Vorlaufdurchgang gibt es eine eigene Rangliste.

- bis zu 3 Vorlaufdurchgängen wird der punktbeste Lauf für die Erstellung der Rangliste gezählt.
- ab 4 gefahrenen Durchgängen werden die 2 punktbesten Läufe addiert.
- ab 6 gefahrenen Durchgängen werden die 3 punktbesten Läufe addiert.

<u>Wertungsläufe an Deutschen Meisterschaften EGTW 1/10 – F1:</u>

- bei 3 festgelegten Durchgängen werden die 2 punktbesten Läufe addiert
- bei 4 festgelegten Durchgängen werden die 3 punktbesten Läufe addiert
- bei 5 festgelegten Durchgängen werden die 4 punktbesten Läufe addiert

Bei Punktgleichheit, entscheidet das punktbeste Einzelergebnis gewerteten Vorläufen. Sollte hier nach noch eine Gleichheit vorliegen, entscheidet das beste Vorlaufergebnis (nach Runden und Zeit). Wenn immer noch Gleichheit vorliegt, zählt das beste Ergebnis (nach Runden und Zeit) des zweitbesten Laufes und so weiter …

2.1.9 Vor einem Vor- oder Finallauf

Vor einem Lauf sind die Fahrzeuge technisch abnehmen zu lassen. Hier werden u.A. die Markierungen (Chassis, Reifen, Motor, ggfls. Untersetzung) geprüft, das Gewicht und die Akkuspannung gemessen. Überschreitet die Akkuspannung um Mehr als 0,02 V den Maximalwert der Ladeabschaltspannung ist der Start zu verweigern. Unterhalb kann durch Leerlaufbetrieb die Spannung verringert werden bis der Ziel-wert erreicht ist.
Sollte zum Start des Laufes der Maximalwert nicht erreicht sein ist die Abnahme und somit der Start zu verweigern. Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3.

2.1.10 Finalläufe

Die Finale werden nach der EFRA-Punkteregelung durchgeführt. Die Dauer der Finalläufe entspricht der Länge der Vorläufe
Bei 3 gefahrenen Finalen werden die besten 2 nach Punkten addiert. Bei 1 - 2 gefahrenen Finalen wird der punktbeste Lauf gewertet. Im Falle von Punktegleichheit entscheidet zuerst die Punktezahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs und so weiter …
Diese Auswertungsmethode entspricht der EFRA/IFMAR Bestimmungen.
Der Sieger eines Finallaufs erhält 1 Punkt, der Zweite 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte usw. bis zum letzten Platz.
Kein Ergebnis in einem Finale ergibt 1 Punkt mehr als Fahrer im Finale.
Das A-Finale wird 3 x gefahren. Die Rennleitung entscheidet, ob die Finale B, C, D, E, F usw. aufgrund der Teilnehmerzahl 1 x, 2 x oder 3 x ausgefahren werden.
Die Rennleitung entscheidet, ob die Finalläufe gleichmäßig mit Fahrern gefüllt werden.

Die Zahl der Fahrer je Finale muss in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

2.1.11 Austragungsmodus 5 – Heart of Amerika

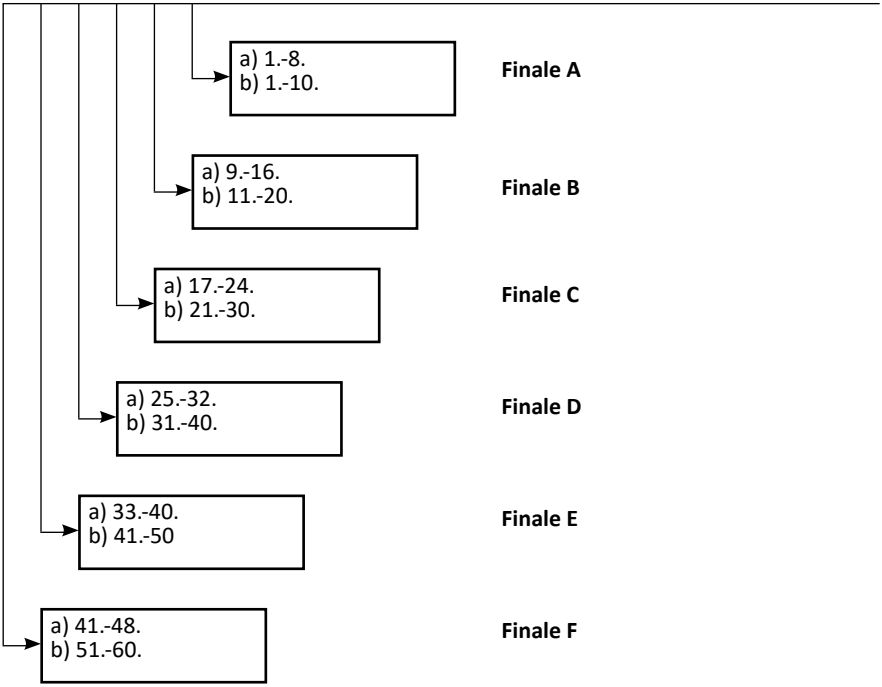
Die Renndurchführung der Finalläufe erfolgt nach Austragungsmodus 5 Elektro (max. 8 bzw. 10 Teilnehmer)
a) max. 8 Teilnehmer Vorlauf/Finale
b) max. 10 Teilnehmer Vorlauf/Finale
Die Fahrzeuge müssen versetzt mit mindestens 1 m Abstand hintereinander aufgereiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, muss der Abstand auf bis zu 3 m ausgedehnt werden. Der Vorlaufschnellste hat das Recht der Seitenwahl.
Eine versetzte Startaufstellung ist, wenn möglich, zulässig.
Vor jedem Finallauf ist der Rennleiter bzw. eine von ihm beauftragte Person verpflichtet, 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.

Startaufstellung Finalläufe:

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

Austragungsmodus 5. Elektro
(max. 8 bzw. 10 Teilnehmer/Gruppe)

Platzierung aus Vorläufen



a) max. 8 Teilnehmer Vorlauf/Finale
b) max. 10 Teilnehmer Vorlauf/Finale

2.1.12 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. Zur Auswertung kommen nur die bis zum Abbruch absolvierten, gewerteten Gesamt-Durchgangsgruppenvorläufe.
Das Regenauto darf nur in den Durchgängen eingesetzt werden, die vom Rennleiter als Nasslauf deklariert werden.

2.1.13 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.

2.2 Besondere Bestimmungen Renndurchführung (Elektro Glattbahn)

2.2.1a Motorenprüfung homologierten Motoren:

Bei Sportkreisläufen und einer deutschen Meisterschaft sind je nach Klasse alle spezifizierten, homologierten, bürstenlosen Motoren zugelassen und müssen vom Teilnehmer selbst mitgebracht werden.
Bei einer Deutschen Meisterschaft müssen diese bei dem Veranstalter zwecks eindeutiger Markierung / Versiegelung zu Beginn der Veranstaltung (legt der Veranstalter in seiner Ausschreibung fest) hinterlegt werden. Zu diesem Zweck erhält der Veranstalter vom jeweiligen Teilnehmer 5,- € Bearbeitungsgebühr je Motor.
Es darf nur 1 Motor pro Teilnehmer markiert / versiegelt werden. Bei Veranstaltungen, die im Freien stattfinden, darf ein zusätzlicher 2. Motor für das Regenchassis als Regenmotor markiert und benutzt werden. In beiden Fällen ist die Bearbeitungsgebühr für den Veranstalter fällig. Der Motor muss im homologierten Zustand gefahren werden

2.2.1b Nutzungspauschale:

Bereitstellung Einheitsmaterial - DMC Hobbywing Motor-Regler Combo an der DM.
Es ist je verwendeter Combo eine Nutzungspauschale von 5,-- € zu entrichten. Bei unsachgemäßen Umgang bzw. Beschädigung ist ggfls. Ersatz zu leisten.

2.2.2 Reifenbestimmungen für EGTW / F1

Es dürfen mit Ausnahme der Deutschen Meisterschaft alle Tourenwagen Kompletträder und F1 Räder in Läufen zur Sportkreismeisterschaft bzw. Qualifikation über die Nationale Rangliste eingesetzt werden, soweit Sie im wesentlichen der Anforderungen in der Klasse bzw. Teil F – 5.2.1 entsprechen.
In SK- und Wertungsläufen dürfen nur vom Veranstalter markierte Reifen gefahren werden. Ein Veranstalter kann, mit Ausnahme der Deutschen Meisterschaft, einen oder mehrere Räder für seine Veranstaltung festgelegen.

2.2.2.1 Festlegung Reifentyp für eine Deutsche Meisterschaft EGTW und EG8GT3

Bei der Deutschen Meisterschaft werden Einheitsreifen verwendet, welche für die Vor- und Finalläufe durch den Veranstalter zur Verfügung gestellt werden.Die Reifen müssen bei den Deutschen Meisterschaften beim Veranstalter gekauft werden.Das „Reifengeld“ ist spätestens, verbindlich mit dem Nenngeld zu überweisen.Der offizielle DM Reifen wird im Nachgang zum Sportbundtag zusammen mit dem jeweiligen DM - Veranstalter und dem VK für die DM veröffentlicht. Der Lieferant wird in einer entsprechenden Ausschreibung und Bewertung ermittelt. Die Reifen dürfen unter den Fahrern nicht getauscht werden. Wird von einem Fahrer ein nicht markierter Reifen in einem Lauf eingesetzt, so wird ihm dieser Lauf gestrichen und der gefahrene Satz sofort markiert, sofern sein zweiter Satz noch nicht markiert wurde.

2.2.2.2 „Reifenschmieren“ bei einer Deutschen Meisterschaft EG Tourenwagen/Formel

Es dürfen nur gelistete Haftmittel verwendet werden, siehe Kapitel F 5.5.
Jeder ausrichtende Verein kann ein oder mehrere Reifenhaftmittel vorschreiben oder auch verbieten. Diese und nur diese sind auch bei Regen einzusetzen.
Andere „Haftmittel“ wie z. B.: „Skiwachs“ sind generell verboten.
Bei der DM muss der Ausrichter einen abgesperrten, überwachten Bereich zur Verfügung stellen (gilt nicht für PRO10, EA, EB), in dem die Reifen geschmiert werden. Nur in diesem Bereich dürfen die Teilnehmer ihre Reifen mit dem vom Ausrichter zur Verfügung gestellten Reinigungshaftmittel behandelt werden. Die Kosten für die Beschaffung und Bereitstellung der Haftmittel werden vom Veranstalter anteilig für alle Fahrer gleich auf das Nenngeld umgelegt.

2.2.2.3 Einlagerung Reifen bei einer DM EG Tourenwagen/Formel *sowie EG8GT3*

Die Reifen verbleiben über Nacht beim Ausrichter (gilt nicht bei EGPro10, EA und EB). Fahrer, die sich nicht an diese Anweisung halten, werden mit sofortiger Wirkung disqualifiziert und mit einer zusätzlichen Sportstrafe belegt.

2.2.2.4 Anzahl der Reifensätze für Elektro Glattbahn EGTW und F1

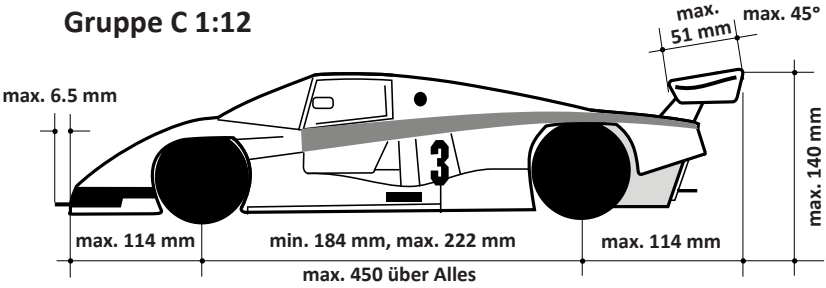
- Bei SK-Läufen sind maximal 2 Reifensätze zugelassen.
- Bei der deutschen Meisterschaft:

Gezeitetes Training: Außer in EGTWFUN kann in allen Klassen jeweils ein eigener Reifen-

satz des gleichen Einheitsrades wie für die Klasse für die DM festgelegt, für die beiden Läufe verwendet werden. Dieser ist vor dem Lauf bei der TA markieren zu lassen.
Vor- und Finalläufe: Es sind maximal zwei Sätze, die vom Ausrichter bereitgestellt werden zugelassen
Finale:
A-Finale EGTWSP:
In der Klasse EGTWSP kann ein neuer Satz zu den zwei erlaubten Sätzen vom Vereinbezogen werden. Dieser ist vor dem Lauf bei der TA markieren zu lassen.
A-Finale EGTWMO:
Das A-Finale erhält 3 neue Sätze Kompletträder, die vom ausrichtenden Verein zu beziehen sind. Die zwei erlaubten Sätze (für alle Vor- und Finalläufe) sind ebenfalls erlaubt.

3 Bestimmungen für die einzelnen Klassen EG

3.1 Klasse Elektro Glattbahn 1:12 Expert (EA)/1:12 Standard (EB) / 1:12 GT (GT)

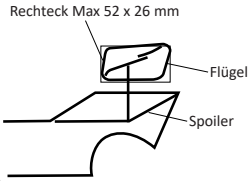


3.1.1 Chassis
Abmessungen: Radstand: 184 bis 222 mm, Breite: (über alles): max. 172 mm, Länge: max. 450 mm.
Das Fahrzeug muss 4 Räder haben und über mindestens eine Achse angetrieben werden.
Kein Teil des Chassis, der Felgen und Reifen oder der Ausrüstung darf aus der Karosserie herausstehen, außer nach hinten. Andere Ausschnitte in der Karosserie oder im Cockpit, als sie beim Vorbild bestehen, sind auf ein Minimum zu beschränken. Ausschnitte für Flügelbefestigungen, die Antenne und den Ein-/Ausschalter für den Empfänger dürfen nicht mehr als 10 mm weiter als diese sein. Keine anderen Ausschnitte sind erlaubt, außer denen, die auch beim Vorbild vorhanden sind.
Im Besonderen dürfen die Rudermaschinen, Empfänger, Batterien und der Servo-Überlastungsschutz nicht aus der originalen Karosserie herausragen.

3.1.3 Mindestgewicht
EA, EB jeweils 730 Gramm fahrfertig inkl. Transponder,
GT 800 Gramm fahrfertig inkl. Transponder

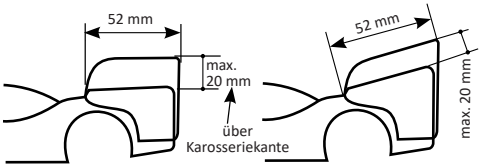
3.1.4 Karosserien
Sport/Prototypen
Sport/Prototypen sind Modelle der Gruppe C, IMSA GTP, Interserie, Sports2000 und LMP (Le Mans Prototyp) Rennklassen. Die Ausschnitte für die Reifen dürfen nicht mehr als 15 mm weiter als die Reifen sein (Ausnahme: maßstäbliche Ausschnitte und/oder besonders geformte Ausschnitte).Reifenausschnitte müssen vorhanden sein, wenn das Vorbild welche hat. Alle Fahrzeuge müssen durchsichtige Windschutzscheiben und Heckfenster besitzen. Ausgeschnittene oder lackierte Windschutzscheiben und Heckfenster sind nicht zulässig (Ausnahme: Modelle von Rennwagen, welche keine durchsichtigen Windschutzscheiben und Heckfenster besitzen). Seitenfenster müssen durchsichtig oder ausgeschnitten sein.

3.1.5 Flügel/Spoiler



Definition für Flügel: Als Spoiler wird das bezeichnet, was in der Karosserie integriert ist, ein Flügel ist jedes zusätzlich angebrachte Teil. Abmessungen für den Flügel:
Der zusätzliche Flügel darf inklusive der Leitbleche max. 52 mm Tiefe und 26 mm Höhe nicht überschreiten. Gemessen wird unter Vernachlässigung der Befestigungsteile das den Flügel umgebende Rechteck. Der konstruktive Aufbau des Flügels ist freigestellt.

3.1.6 Windleitbleche/Sidewings



Windleitbleche sind seitlich am Heck zusätzlich angebrachte Elemente, die die Karossen Kante auf einer Länge von 52 mm um nicht mehr als 20 mm (rechtwinklig zur Kante gemessen) überragen dürfen. Sofern der Hersteller die Karosserie mit Windleitblech ausliefert und die Karosserie die dafür vorgesehene Einbuchtungen (gemoulded) hat. Ferner darf das Windleitblech die Karosserie nach hinten nicht überragen.

3.1.7 Rammschutz
Ein vorderer Rammschutz aus Gummi oder Kunststoff kann angebracht werden und darf nicht über die Karosserie hinausragen. Er muss eine minimale Dicke von 2,5 mm aufweisen. Die Kanten müssen abgerundet sein. Der Rammschutz muss ein separates Teil sein, verschraubt mit dem Chassis.

3.1.8 Felgen und Reifen
Die Felgen und Reifen dürfen nicht aus einem Material bestehen, welches den Streckenbelag beschädigen kann.
Die Reifen müssen schwarz sein, ausgenommen hiervon ist nur die Beschriftung der Reifenflanken.
Felgen 1/12: Die Befestigungsschrauben und/oder die Achsen dürfen nicht aus der Felge hervorstehen. Nicht mehr als 1,5 mm der Felgenoberfläche darf am äußeren Rand ohne Gummi sein.
Felgendurchmesser min. 29 mm, max. 40 mm (+/- 0,5mm).
Reifen 1/12: Reifenbreite min. 13 mm, max. 40 mm.

3.1.9 Akku
Alle Hartschalen 1S Lipo Akkus gemäß Kap. F5.1. Ladeabschaltspannung Lipo und LipoHV 4,20 Volt.
Der Akkupack kann entweder entsprechend dimensionierte, konfektionierte Anschlusskabel besitzen oder mit geeigneten, im Gehäuse eingelassenen Hochstrombuchsen ausgestattet sein.
Das Gehäuse muss mit dem Originalhersteller Label versehen sein. Auf ihn müssen Spannung und Kapazität abgedruckt sein. Die Leistungs- und Kapazitätsangaben müssen auf dem Gehäuse so angebracht werden, dass sie leicht erkennbar und lesbar sind.
Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3.

3.1.10 Motor
- EA - Brushlessmotoren 6,5 T und größer, die den allgemeinen Anforderungen in Kapitel 5.3.1 entsprechen.
- EB - 13,5 T Brushlessmotoren nach EFRA-Liste
- GT- DMC homologierter 17,5t Brushless Motor

3.1.11 Regler
- EA, EB und GT alle Regler die EFRA 0 Boost erfüllen

3.1.12 Laufdauer
5-8 Minuten

3.1.13 Besonderheiten
Es sind keine Doppelstarts bei GT in Kombination mit EA oder EB erlaubt

3.2 Klasse EG 1:10 Pro10 (EGPRO10) / PRO10Sport (EGPRO10SP)

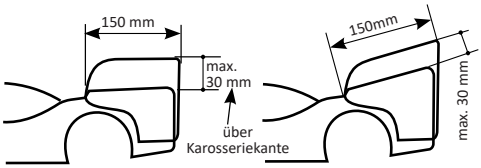
3.2.1 Chassis
Die Abmessungen des Fahrzeuges dürfen folgende Grenzwerte nicht überschreiten: Länge über alles: max. 560 mm, Breite über alles: max. 250 mm, Höhe über alles auf 10mm Klötzen: max.150mm, Radstand: min. 228 mm, max. 280 mm.
Das Fahrzeug darf nur über eine Achse angetrieben werden. Allrad- und Frontantrieb ist nicht erlaubt. Einzelradaufhängung vorne ist erlaubt mit einem maximalen Federweg von 15 mm, gemessen an der Außenkante der Felge. Alle Fahrzeuge müssen eine starre Hinterachse besitzen. Diese Achse muss aus einem Stab oder einem Rohr bestehen. Differenziale sind erlaubt. Einzelradaufhängung hinten ist nicht erlaubt. Kein Teil des Chassis, der Felgen, Reifen oder sonstiger Teile darf aus der Karosserie hervorstehen.

3.2.2 Mindestgewicht
EGPRO10 1200 g fahrfertig inklusive Transponder
EGPRO10SP *950* g (bis 205mm Breite) fahrfertig inklusive Transponder
1050 g (ab 205mm Breite) fahrfertig inklusive Transponder

3.2.3 Karosserie(n) Klasse EGPRO10 / EGPRO10SP
Sport/Prototyp:
Sport/Prototyp Fahrzeuge sind Modelle der Gruppe C, IMSA GTP, Interserie, Sports 2000 Rennklassen.
Das Heck der Karosserie darf ausgeschnitten werden. Der Rammschutz darf 6,5 mm seitlich und nach vorne aus der Karosserie herausstehen. Die Reifen müssen bei neutraler Lenkung von der Karosserie verdeckt sein.

3.2.4 Flügel/Spoiler
Definition: Als Spoiler wird das bezeichnet, was in der Karosserie integriert ist.
Ein Flügel jedes zusätzlich angebrachte Teil.
Der zusätzliche Flügel darf inklusive der Leitbleche
max. 75 mm Tiefe und 50 mm Höhe nicht
überschreiten. Gemessen wird unter Vernachlässigung der Befestigungsteile das den Flügel umgebende
Rechteck. Der konstruktive Aufbau des Flügels ist
freigestellt. An die Karosserie angebrachte zusätzliche Luftführungen werden als Leitbleche betrachtet und dürfen die maximalen Abmessungen für diese nicht überschreiten. Es ist nur ein zusätzlicher Flügel erlaubt. Die Maximalmasse für den Spoiler sind 50mm in der Höhe und 50mm in der Tiefe, gemessen von der höchsten Stelle der Karosserie. Das Anbringen einer Luftabrisskante im Inneren der Karosserie ist zulässig und darf die Karosserie maximal 10 mm nach hinten verlängern, wobei die Gesamttiefe nicht überschritten werden darf.

3.2.5 Windleitbleche/Sidewings
Windleitbleche sind seitlich am Heck zusätzlich angebrachte Elemente, die die Karossenkante auf einer Länge von *150* mm um nicht mehr als 30 mm (rechtwinklig zur Kante gemessen) überragen dürfen, jedoch nicht über die maximal Höhe des Spoilers von 50mm hinausragen. Ferner darf das Windleitblech die Karosserie nach hinten maximal 10mm überragen.



3.2.6 Rammschutz
Ein vorderer Rammschutz kann angebracht werden. Dieser muss aus einem elastischen Material wie Gummi oder Kunststoff gefertigt sein und so befestigt werden, dass er keine Verletzungsgefahr darstellt. Er muss eine minimale Dicke von

2,5 mm aufweisen. Die Kanten müssen abgerundet sein. Der Rammschutz muss ein separates Teil sein, verschraubt mit dem Chassis.

3.2.7 Felgen und Reifen

Die Reifen müssen schwarz sein. Kennlinien in anderen Farben für die Shorehärte sind zulässig.
Abmessungen der Felgen: Durchmesser min. 40 mm, max. 51 mm, Breite min. 19 mm, max. 51 mm.
Reifen Pro 10: Breite min. 19 mm, max. 51 mm.
Die Befestigungsmuttern der Felgen bzw. die Achsen dürfen nicht weiter als 1,5 mm aus den Felgen herausstehen. Nicht mehr als 1,5 mm der Felgenoberfläche darf am äußeren Rand ohne Gummi sein. Die Reifen müssen aus Moosgummi bestehen. Ausnahme: Bei Regenrennen sind die Reifen komplett freigestellt.

3.2.8 Akku

Zusätzlich zu den homologierten EFRA 1s und 2LiPo+LiFe EFRA sind für die Klasse EGPRO10/EGPRO10SP noch folgende erlaubt:
Alle Handelsüblichen Hardcase LiPo-Zellen, die den EFRA Spezifikationen entsprechen, mit einer Nennspannung von 3,7 V je Zelle in 2SXP Konfiguration, mit einer Gesamtnennspannung von 7,4 V im Pack. Bei Zweifel, muss der Fahrer den Nachweis erbringen, dass es sich um frei im Handel erhältlichen Zellen handelt! *Siehe auch 5.1 bis 5.1.3.*

3.2.9 Motor

EGPRO10: Alle Motoren gemäß Anforderung – siehe Kapitel F 5.3
EGPRO10SP: *13,5T* Brushlessmotoren nach Efra Liste

3.2.10 Regler

EGPRO10: Ohne Einschränkung
EGPRO10SP: Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen, ausgenommen bei Regenrennen bei denen auch ohne Sensorkabel gefahren werden kann.

3.2.11 Laufdauer

EGPRO 10: 5 Minuten
EGPRO10SP: 7 Minuten

3.3 Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Hobby (EGTWHO)

3.3.1 Chassis

Max. Fahrzeugbreite: 200 mm
Max. Radstand: 270 mm
Alle 4 Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung). Keine Pro 10 Fahrzeuge. Die Verwendung von Mehrgang- oder Automatikgetrieben ist nicht erlaubt.

3.3.2 Mindesthöhe

110 mm im fahrfertigen Zustand

3.3.3 Mindestgewicht

1300 g fahrfertig inklusive Transponder

3.3.4 Karosserien

Gemäß EFRA-Liste. In den Karosserien sind keine anderen Öffnungen erlaubt, als Bohrungen für die Halterung, die Antenne und den Transponder. Im Besonderen sind keine ausgeschnittenen Fenster erlaubt.Bei SK- und Wertungsläufen mit anderen Serien (nicht DM*) kann hier abgewichen werden.

3.3.5 Reifen und Felgen -

Alle am Markt erhältlichen Kompletträder, soweit Sie im wesentlichen der Anforderungen in der Klasse bzw. Teil F – 5.2.1 entsprechen.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsrad definiert, dass dort durch alle zu verwenden ist.

3.3.6 Akku
Akkus LiPo gemäß EFRA Liste und Beachtung der Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.3.7 Motor

DMC Homologierte 17,5 Motoren Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen - siehe Kapitel F5.4 bzw. Regler / Combo mit Drehzahl Limiter. Der Nachweis erfolgt über die Bedienungsanleitung oder alternativ über die Programmierbox.

3.3.8 Einsatz Einheitsregler / Motor an der DM

An der Deutschen Meisterschaft wird vom DMC nachfolgende Regler - Motoren Kombo zur Verfügung gestellt und es ist nur diese zu verwenden: Hobbywing Justock Handout combo 17,5 (HW38020341) - Limiter bei 17.500 rpm. Der Prüfung erfolgt über die Programmierbox.

3.3.9 Untersetzung
max. zulässige Untersetzung 1:5,0. Nachweisführung über Bauanleitung.

3.3.10 Laufdauer
5-7 Minuten

3.4 Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Sport (EGTWSP)

3.4.1 Chassis
Max. Fahrzeugbreite: 200 mm
Max. Radstand: 270 mm
Alle 4 Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung). Keine Pro 10 Fahrzeuge. Die Verwendung von Mehrgang- oder Automatikgetrieben ist nicht erlaubt.

3.4.2 Mindesthöhe

110 mm im fahrfertigen Zustand

3.4.3 Mindestgewicht
1300 g fahrfertig inklusive Transponder

3.4.4 Karosserien
Gemäß EFRA-Liste. In den Karosserien sind keine anderen Öffnungen erlaubt, als Bohrungen für die Halterung, die Antenne und den Transponder. Im Besonderen sind keine ausgeschnittenen Fenster erlaubt.

3.4.5 Flügel / Spoiler
Max. Tiefe des Flügels 40 mm
Max. Breite des Flügels 190 mm
Leitbleche max. Tiefe x Höhe 40x25 mm
Ein Flügel darf am Heck des Fahrzeugs angebracht sein. Der Flügel incl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante nicht überragen. Die Vorderkante des Flügels darf nicht hinter den Befestigungsstäben des Flügels liegen. Der Flügel darf die Karosserie nach hinten um max. 10 mm überragen.

3.4.6 Reifen und Felgen -
Alle am Markt erhältlichen Kompletträder, soweit Sie im wesentlichen der Anforderungen in der Klasse bzw. Teil F – 5.2.1 entsprechen.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsrad definiert, dass dort durch alle zu verwenden ist.

3.4.7 Akku
Akkus LiPo gemäß EFRA Liste – Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.4.8 Motor
DMC homologierte 13,5 Turn Motoren

3.4.9 Regler
Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen – siehe Kapitel F 5.4

3.4.10 Laufdauer
5-7 Minuten

3.5 Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Modified (EGTWMO)

3.5.1 Chassis

Max. Fahrzeugbreite: 200 mm
Max. Radstand: 270 mm
Alle 4 Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung). Keine Pro 10 Fahrzeuge. Die Verwendung von Mehrgang- oder Automatikgetrieben ist nicht erlaubt.

3.5.2 Mindesthöhe

110 mm im fahrfertigen Zustand

3.5.3 Mindestgewicht

1300 g fahrfertig inklusive Transponder

3.5.4 Karosserien

Gemäß EFRA-Liste. In den Karosserien sind keine anderen Öffnungen erlaubt, als Bohrungen für die Halterung, die Antenne und den Transponder. Im Besonderen sind keine ausgeschnittenen Fenster erlaubt.

3.5.5 Flügel / Spoiler

Max. Tiefe des Flügels 40 mm
Max. Breite des Flügels 190 mm
Leitbleche max. Tiefe x Höhe 40x25 mm
Ein Flügel darf am Heck des Fahrzeugs angebracht sein. Der Flügel incl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante nicht überragen. Die Vorderkante des Flügels darf nicht hinter den Befestigungsstäben des Flügels liegen. Der Flügel darf die Karosserie nach hinten um max. 10 mm überragen.

3.5.6 Reifen und Felgen -

Alle am Markt erhältlichen Kompletträder, soweit Sie im wesentlichen der Anforderungen in der Klasse bzw. Teil F – 5.2.1 entsprechen.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsrad definiert, dass dort durch alle zu verwenden ist.

3.5.7 Akku

Akkus 2S LiFePo4 und LiPo gemäß EFRA Liste – Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.5.8 Motor

Alle Motoren gemäß Anforderung – siehe Kapitel F 5.3

3.5.9 Regler

ohne Einschränkung

3.5.10 Laufdauer

5 Minuten

3.6 Entfällt

3.7 Klasse Elektro-Glattbahn 1:8 (EG8e)

Technische Daten wie VG8 ausgenommen:

3.7.1 Karosserie Ausschnitt:

Karosserien freigestellt - Optisch aber den VG8 Formen folgend.
Der Querschnitt des Lufteinlasses zur Kühlung des Motors+Regler darf nicht größer als max. 20x30mm

3.7.2 Mindestgewicht

fahrfertig inklusive Transponder
2350 Gramm für Gefedert
2100 Gramm für Ungefedert *(ohne Dämpfung, keine Federung, ohne Einzelradaufhängung)*

3.7.3 Akku

LiPo = *max. 4s* bzw. 2x2s (mit Gehäuse oder ohne wenn die LiPo Zellen durch die Chassiskonstruktion entsprechend geschützt sind) Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.7.4 Motor und Regler
Max. Motorleistung 2800 KV
Regler Offen – Nur ein Gang erlaubt

3.7.5 Laufdauer
max. 5 Min.

3.7.6 Renndurchführung:
Wird zusammen mit VG8 und EG ausgetragen *(mit der ODM Pro10).* Austragungmodus gemäß DMC Teil F - 2.1.11 Modus 5 – „Heart of Amerika“

3.7.7. Haftmittel
Kein Reifenhaftmittel oder „Schmieren“ erlaubt

3.8 Formel Klasse EGF1

3.8.1 Chassis
Formel1 Chassis im Maßstab 1/10, heckgetrieben.
An der Vorderachse ist eine Aufhängung mit Achsschenkelbolzen und Spiralfeder zulässig. Stoßdämpfer sind nicht zulässig. Die Anlenkpunkte der Aufhängung müssen sich innerhalb der Karosserie befinden. Die Chassisplatte muss an allen Stellen der Kontur der Karosserie folgen.
Breite über alles *max. 200 mm*, Radstand Max. 285 mm.

3.8.2 Mindestgewicht
1010 g fahrfertig inkl. Transponder

3.8.3 Karrosserie
Nur handelsübliche Formel1 Karossen im Maßstab 1/10, Keine Pro10 oder EuroGT Karossen. Räder frei stehend. Die Karosserie überdeckt die Chassisplatte. Im Bereich der Vorderachse muss die Karoserie der Chassiskontour folgen und die Aufhängungspunkte der oberen Querlenker überdecken
Die Gestaltung soll sich an der eines Formel 1 Originalfahrzeugs orientieren. Einfarbige Karosserien sind zugelassen. Es sollten dann aber in jedem Fall Aufklebersets eingesetzt werden um eine Originalmodellnähe abzubilden. Alle Fahrzeuge müssen im Cockpit über eine Fahrerfigur verfügen.

3.8.4 Front- und Heckflügel
Front- und Heckflügel müssen im Spritzverfahren aus ABS-Kunststoff oder Nylon hergestellt
werden. Der Heckspoiler (Maßstab 1/10) darf nicht breiter als 110 mm sein
und darf nicht mehr als 2 Flügel haben. Verwendung nur von Originalteilen (Tamiya, XRay, Corally, HPI o.ä.).
Front- und Heckflügel aus Lexan sind nicht zugelassen. Hierzu zählen auch Lexanflügel, welche über einem kleineren Flügel aus ABS montiert werden. Flügel die über eine „aktive“ automatische Einstellmöglichkeit von außen oder DRS verfügen, dürfen nicht verwendet werden.

3.8.5 Felgen und Reifen

Im Handel erhältliche Moosgummireifen. Die Festlegung für die DM erfolgt spätestens mit derAusschreibung. An der DM werden 2 Sätze zugelassen. Die Reifen sind über den Veranstalter zu beziehen.

3.8.6 Akku
Alle Hartschalen-2S LiPo-Akkus gemäß Anforderung der EFRA Spezifikation in Verbindung mit einer Konformitätserklärung des Hersteller. Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3.

3.8.7 Motor und Regler
21,5 T Brushless in Verbindung „0–Boost“-Regler./ „0-Boost“ gemäß Kapitel F 5.4.

3.8.8 Laufdauer
7 Minuten

3.9. Klasse Elektro-Glattbahn 1:8 GT (EG8GT)

3.9.1 Chassis

Alle 1:8 GT-Chassis Fahrzeuge. Die Fahrzeuge müssen per Kardan angetrieben werden. Alle vier Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung).Die Karosseriehalter müssen fest mit dem Chassis verbunden sein, d.h., die Verwendung einer Aufhängung, welche sich auf die Radträger stützt wie im VG8, ist nicht zulässig. Die Verwendung von Mehrgang- und Automatikgetrieben, selbstsperrende Differentiale, Kugel- und Torsendifferentiale sowie jede Art von Differentialen, die von außen einstellbar sind, sind nicht erlaubt. Die Verwendung eines Freilaufes oder Spools an der Vorder- oder Hinterachse ist nicht zulässig. Vorder- und Hinterachse müssen die gleiche Übersetzung haben. Das hintere Differential muss „fingersicher" sein, d.h., es muss im Falle eines offenen Differentials zumindest teilweise abgedeckt sein.
Radstand: 320 – 379 mm
Breite: max. 310 mm, inklusive Rädern, Achsen und Radmuttern

3.9.2 Mindestgewicht

3700 g fahrfertig inklusive Transponder.

3.9.3 Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Rammschutz aus Schaumstoff ausgerüstet sein. Dieser muss von der Karosserie vollständig überdeckt sein und darf nicht herausstehen. Höhe und Dicke müssen mindestens 20 mm betragen, die Breite mindestens 200 mm. Der Überhang zum harten Rammer muss mindestens 10 mm betragen.Zusätzlicher Schaumstoff zwischen Rammer und Karosserie als Abstandshalter ist zulässig.

3.9.4 Karosserien

Alle 1:8 Tourenwagen- und GT-Karosserien sind zugelassen. Die Karosserien müssen denFahrzeugkategoerien GT, GT1, GT2, GT3, WTCC, DTM zugeordnet werden können. Gruppe C-Karosserien sowie Lola-ähnliche GT-Karosserien sind nicht zugelassen.In den Karosserien sind nur die Bohrungen (max. 5) für die Halterung und Antenne (max. 10 mm) erlaubt. Die vorderen Seitenfenster und die Heckscheibe dürfen ausgeschnitten werden. Zusätzliche Kühlöffnungen im Bereich des Kühlergrills der jeweiligen Karosserie sind zulässig und fals sie die Abmessung von 10 x 12 mm überschreiten von Innen mit einem entsprechenden Gitter abzudecken. Alle Karosserieöffnungen sind so zu bearbeiten, dass von ihnen kein Verletzungsrisiko ausgeht. Sonstige Ausschnitte und das Ausstellen der Seitenfenster sind verboten.
Karosseriehöhe: min. 155 mm (Chassis auf 20 mm Blöcken)
Höhe hinterer Ausschnitt: max. 75 mm (Chassis auf 20 mm Blöcken)

3.9.5 Flügel / Spoiler / Aerodynamische Anbauteile

Max. Breite: 310 mm
Max. Tiefe: 79 mm
Der Heckflügel ist freigestellt. Der Flügel inkl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante maximal um 10 mm überragen. Der Spoiler darf die Karosserie nach hinten um maximal 20 mm überragen. Weitere Aerodynamische Anbauteile wie Diffusoren an Vorder- und/oder Hinterachse sind zulässig, diese dürfen nach hinten max. 20 mm Überhang haben und dürfen nicht an der Karosserie befestigt sein.

3.9.6 Reifen und Felgen

Im Handel erhältliche Hohlkammer Slick- und Profilreifen sind zugelassen. Moosgummireifen sind verboten.
max. Breite: 45 mm
Durchmesser: min. 94 mm / max. 105 mm
Die Räder müssen über einen 17mm Sechskantmitnehmer und einer Mutter an der Achse befestigt werden, Schnellverschlüsse sind nicht erlaubt. Der Einsatz von Haftmitteln (schmieren der Reifen) ist verboten.

3.9.7 Akku

Es sind alle handelsüblichen Hardcase Lipo-Zellen, mit einer Nennspannung von 3,7 V sowie 3,8 V je Zelle in 2SXP und 4SXP, mit einer Gesamtnennspannung von 14,8 V bzw. 15,2 V, zugelassen. Die Ladeschlussspannung beträgt für LiPo und LiPoHV 4,2 V je Zelle und für LiPoHV 4,35 V je Zelle. Es darf mit maximal 4S gefahren werden, Maximalspannung 16,8 V (LiPo) und 17,4 V (LiPoHV).
Beachtung der Hinweise Akku unter 5.1.2 und 5.1.3.

3.9.8 Motor
Die Wahl des Motors ist frei, solange er den folgenen Spezifikationen entspricht:
Länge: max. 74 mm
Durchmesser: max. 44 mm

3.9.9 Regler
ohne Einschränktung

3.9.10 Laufdauer:
7 Minuten.

3.10 Klasse Elektro Glattbahn 1:10 - FUN (EGTWFUN)

Grundsatz für diese Klasse: Was nicht erlaubt ist, ist verboten!!

3.10.1 Chassis
Kunststoffwannenchassis- Tourenwagen 1:10 - Räder müssen einzeln aufgehängt sein- Keine PRO10 / LMP Fahrzeuge- Keine Nutzung von Mehrgang- bzw. Automatikgetriebe. Kugellager sind zugelassen

3.10.2 Mindestgewicht
1400 g fahrfertig inklusive Transponder

3.10.4 Karosserien
Originalgetreue Karosserien, Truckkarossen sind zugelassen. Keine Gruppe C oder „Aerodynamisch optimierte Karoserien". „Aerodynamisch optimierte Karosserien" im Sinne der Formulierung sind Karosserien für den RC Car Bereich, die nicht einem realen Fahrzeug entsprechen. Bei SK- und Wertungsläufen mit anderen Serien (nicht DM) kann hier abgewichen werden

3.10.5 Reifen und Felgen
- Alle Hohlkammerreifen. (kein Haftmittel und Heizen)

3.10.6 Akku
Akkus 2S LiPo (Nennspannung 7,4 V) bis 4000 mAh in Stickform
Maximale Ladespannung 1 C – Entladespannung gemäß Herstellervorgabe.
Beachtung der Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.10.7 Motor
DMC homologierte 21,5 Turn Motoren mit Festtiming bis max. 60€ UVP

3.10.8 Regler
Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen – siehe Kapitel F 5.4.
An einem Prädikatslauf ist ausschließlich eine vom DMC ausgegebene Einheits- Motor Regler Combo: **** Hobbywing Justock Handout combo mit definerten Limiter zu verwenden.

3.10.9 Untersetzung
max. zulässige Untersetzung 1:6,0 - Nachweisführung über Bauanleitung
Andere Motorritzel dürfen verwendet werden.

3.10.10 Laufdauer
5 Minuten

3.11 Klasse Elektro Glattbahn 1:10 Tourenwagen Fronti (EGTWFR)

3.11.1 Chassis
Max. Fahrzeugbreite: 200 mm
Max. Radstand: 270 mm
Alle 4 Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung). Keine Pro 10 Fahrzeuge. Die Verwendung von Mehrgang- oder Automatikgetrieben ist nicht erlaubt. Es darf nur die Vorderachse angetrieben sein.

3.11.1a Mindesthöhe
125 mm im fahrfertigen Zustand

3.11.2 Mindestgewicht
1250 g fahrfertig inklusive Transponder

3.11.3 Karosserien
Es sind nur vorbildgetreue Karosserien zugelassen, die im Original ebenfalls frontangetriebenen Fahrzeugen entsprechen. „Aerodynamisch optimierte" Rennkarossen sind nicht zugelassen! Die Karossen sollten vorbildähnlich lackiert oder beklebt sein.
In den Karosserien sind keine anderen Öffnungen erlaubt, als Bohrungen für die Hal-

terungen, die Antenne und den Transponder. Im Besonderen sind keine ausgeschnittenen Fenster erlaubt.
Es erfolgt in der Ausschreibung zur DM keine explizite Listung zugelassener Karosserien. – Nicht zugelassen ist die Xtreme 1/10 SHE-ROCK MTB0417-07 u.ä0

3.11.4 Flügel / Spoiler

Max. Tiefe des Flügels 40 mm
Max. Breite des Flügels 170 mm
Leitbleche max. Tiefe x Höhe 40x25 mm
Ein Flügel darf am Heck des Fahrzeugs angebracht sein. Der Flügel incl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante nicht überragen. Die Vorderkante des Flügels darf nicht hinter den Befestigungsstäben des Flügels liegen. Der Flügel darf die Karosserie nach hinten um max. 10 mm überragen.

3.11.5 Reifen und Felgen -

Alle am Markt erhältlichen Kompletträder, soweit Sie im wesentlichen der Anforderungen in der Klasse bzw. Teil F – 5.2.1 entsprechen.
Für die Deutsche Meisterschaft wird ein Einheitsrad definiert, dass dort durch alle zu verwenden ist.

3.11.6 Akku

Akkus LiPo gemäß EFRA Liste – Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3

3.11.7 Motor/Regler

DMC Homologierte 17,5 Motoren, Ruddog RP540 17,5t inkl. Fixtiming. Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen - siehe Kapitel F5.4 bzw. Regler / Combo mit Drehzahl Limiter mit Drehzahl Limiter. Der Nachweis erfolgt über die Bedienungsanleitung oder alternativ über die Programmierbox

3.11.8 Einsatz Einheitsregler / Motor an der DM

An der Deutschen Meisterschaft wird vom DMC nachfolgende Regler - Motoren Kombo zur Verfügung gestellt und es ist nur diese zu verwenden: Hobbywing Justock Handout combo 17,5 (HW38020341) - Limiter bei 17.500 rpm. Der Prüfung erfolgt über die Programmierbox.

3.11.9 Untersetzung

max. zulässige Untersetzung 1:5,0 Indoor / 1:4,5 Outdoor - Nachweisführung über Bauanleitung

3.11.10 Laufdauer

5-7 Minuten

3.12. Klasse Elektro-Glattbahn 1:8 GT3-Cup (EG8GT3)

3.12.1. Chassis

Alle 1:8 GT-Chassis: Die Fahrzeuge müssen per Kardan angetrieben werden.Alle vier Räder müssen unabhängig voneinander aufgehängt sein (Einzelradaufhängung).Die Karosseriehalter müssen fest mit dem Chassis verbunden sein, d.h., die Verwendung einer Aufhängung, welche sich auf die Radträger stützt wie im VG8, ist nicht zulässig.Die Verwendung von Mehrgang- und Automatikgetrieben, selbstsperrende Differentiale, Kugel- und Torsendifferentiale, sowie jede Art von Differentialen, die von außen einstellbar sind, sind nicht erlaubt. Die Verwendung eines Freilaufes oder Spools an der Vorder- oder Hinterachse ist nicht zulässig. Vorder- und Hinterachse müssen die gleiche Übersetzung haben. Das hintere Differential muss „fingersicher" sein, d.h., es muss im Falle eines offenen Differentials zumindest teilweise abgedeckt sein.
Radstand: 320 – 379 mm
Breite: max. 310 mm, inklusive Rädern, Achsen und Radmuttern

3.12.2. Mindestgewicht

3900 g fahrfertig inklusive Transponder

3.12.3. Rammschutz

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Rammschutz aus Schaumstoff ausgerüstet sein. Dieser muss von der Karosserie vollständig überdeckt sein und darf nicht herausstehen. Höhe und Dicke müssen mindestens 20 mm betragen, die Breite mindestens 200 mm. Der Überhang zum harten Rammer muss mindestens 10 mm betragen. Zusätzlicher Schaumstoff zwischen Rammer und Karosserie als Abstandshalter ist zulässig.

3.12.4. Untersetzung / Getriebe / Differentiale

Max. zulässige Untersetzung: 1:8,0 – Nachweisführung über Bauanleitung.
Es dürfen andere Ritzel und Hauptzahnräder verwendet werden. Anstelle des Mitteldifferentials kann eine Starrachse verbaut werden.

3.12.5. Karosserien

Karosserien nach Homologationsliste. Siehe Karosserieliste auf der Homepage im Bereich Homologation.Spezifikationen siehe Teil F Nr. 5.6.
Höhe hinterer Ausschnitt: max. 75 mm (mit Chassis auf 20 mm Blöcken).
In der Karosserie sind keine anderen Öffnungen erlaubt, außer Bohrungen für die Halterung (max. 5), Antenne (max. 10 mm). Im Besonderen sind keine ausgeschnittenen Fenster erlaubt. Die Karosserie darf auf maximal 7 Karosseriehaltern / -stützen aufliegen. Die homologierten Karosserien dürfen nur auf Chassis eingesetzt werden, deren Radabstand dem Nennwert der Veröffentlichung entspricht. Eine Modifikation, z.B. so, dass eine Karosserie für Radstand 360 mm auf einem Chassis mit 325 mm Radstand verwendet werden kann ist verboten!

3.12.6. Flügel / Spoiler / Aerodynamische Anbauteile

Alle Lexanspoiler zulässig.
Max. Breite: 310 mm
Max. Tiefe: 79 mm
Der Heckflügel inkl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante maximal um 10 mm überragen und die Karosserie nach hinten um max. 20 mm. Die Verwendung eines Diffusors ist zulässig. Dieser darf nicht an der Karosserie befestigt sein. Der Diffusor darf maximal so breit wie das Innenmaß der Räder sein. Überhang nach hinten max. 20 mm. Der Diffusor muss aus flexiblem Material ohne scharfe Kanten hergestellt sein.

3.12.7. Reifen und Felgen

In der Klasse EG8GT3 werden Einheitsreifen gefahren. Der zugelassene Reifen wird bis zum 1. März für die neue Saison festgelegt. Spezifikationen siehe Teil F Nr. 5.2.3. Sportkreismeisterschaften kann der ausrichtende Verein weitere Reifen als Einheitsreifen zulassen und vorgeben, soweit diese den Spezifikationen nach Teil F, Nr. 5.2.3 entsprechen. Bei der Deutschen Meisterschaft und Sportkreismeisterschaften sind ab dem gezeiteten Training maximal drei markierte Reifensätze zugelassen. Findet bei Sportkreismeisterschaften kein gezeitetes Training statt, so sind für Vorläufe und Finalläufe maximal zwei markierte Reifensätze zugelassen. Die Reifen sind bei der Deutschen Meisterschaft über den Veranstalter zu beziehen, bei Sportkreismeisterschaften ist dies freigestellt.

3.12.8. Akku

Es sind alle handelsüblichen Hardcase Lipo-Zellen zugelassen. Die Ladesschlussspannung für LiPo beträgt 4,20 V bzw. 4,35 V für LiHV. Max. 4S bzw. 2x2S, maximale Ladeschlussspannung für LiPo 16,80 V, für LiHV 17,40 V.

3.12.9. Motor

Einheitsmotor: Hobbywing Xerun 4268SD Brushless Motor G3 2000 kV On-Road
Bei SK-Läufen ist der Motor mit Timing entsprechend des Originalzustands von 30 Grad zu fahren. Bei Deutschen Meisterschaften werden die Motoren getestet und auf 2100 KV eingestellt und im Anschluss versiegelt.

3.12.10. Regler

Alle Regler die EFRA 0-Boost erfüllen – siehe Kapitel F 5.4.
Regenauto: Regler frei, kein aktiviertes Timing

3.12.11. Laufdauer

Vorläufe: 7 Minuten
Finalläufe: 8 Minuten

4 Prüfung / Abnahme (TA)

Die Beschreibung in diesem Abschnitt sind wichtigste Vorgaben, Werte und Prüfungen für die TA. Unabhängig ob hier Themen aufgelistet oder ausgesetzt werden, muss sich jedes Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung in einem regelkonformen Zustand befinden. Diese kann jederzeit durch die Rennleitung und/oder der TA überprüft werden. An einer Deutschen Meisterschaft werden die Messmittel durch den DMC zur Verfügung gestellt. Der Messkoffer kann hier beim EG-Referenten angefordert werden.

4.1 Motorenprüfung

Bei einer Deutschen Meisterschaft sollen vor dem ersten Vorlauf, die verwendeten Motoren auf Übereinstimmung mit der Homologation bzw. weiterer definierter Themen, z.B. Drehzahl geprüft und versiegelt werden. Wenn der Motor die Prüfungbesteht ist dieser mit einem Nummernaufkleber und „Lack“ zu versiegeln und wird mit dieser Nummer dem Fahrer zugeordnet. Die Messgeräte werden über den EG-Referenten zur Verfügung gestellt.

Sollte die Prüfung nicht vor Ort durchgeführt werden können, sind alle Motoren vor dem ersten Vorlauf zu versiegeln. Auffällige Motoren und die die Motoren der 3 A-Finalisten können eingezogen und können zur Überprüfung eingesendet werden. Eine "Zerstörung" der Motoren ist möglich!

4.2 Reifenmarkierung - Tourenwagen

Die Markierung erfolgt durch einen Aufkleber mit der Teilnehmernummer und / oder Name des Fahrers in oder auf der Felge. Dieser wird mit einem Farbpunkt versiegelt und kann an der DM noch mit einem „X-CUT“ zusätzlich gesichert werden.Zusätzlich wird auf die Reifenflanke ein Farbpunkt angebracht, welcher den Gummi und die Felge berührt. Aufkleber werden nicht durch den DMC zur Verfügung gestellt.

4.3 Mindestgewicht (siehe Teil F 1.0 Übersichtstabelle) – alle Klassen

Das Mindestgewicht ist inklusive Transponder. Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.

EGTWMO/SP/HO	*1300* g
EGF1	1050 g
EGTWFR	1250 g
EGTWFUN	1400 g
EA/EB	730 g
GT	800 g
EGPRP10	1200 g
EGPRO10SP	1050 g (bis 205mm Breite) / 1150 g (ab 205mm Breite)
EG8e	2100 g ungefedert / 2400 g gefedert
EG8GT	*3700* g
EG8GT3	3900 g

Die Modelle müssen bei **einer DM vor dem Lauf**, ansonsten sofort nach jedem Lauf auf das Einhalten des Mindestgewichtes kontrolliert werden.
Die Fahrzeuge sind mit einer geeigneten Waage zu messen. Die Mindestauflösung der Waage sollte 1 gr. betragen. Die Waage muss dazu auf einer waagerechten Ebene stehen.

4.4 Akku / Akkuspannung – alle Klassen

Für die zugelassenen Akkus ist die Prüfung der Akkuspannung / max.Ladeabschaltspannung vor jedem Lauf zu messen:

- LiPo-Akkus:
  - 25,20 Volt bei 6S/6SXP *bzw. 26,1 Volt für 6S/6SXP HV*
  - 16,80 Volt bei 4S/4SXP bzw. 17,4 V für 4S/4SXP HV
  - 8,40 Volt bei 2S/2SXP
  - 4,20 Volt bei 1S
- LiFePo4-Akkus: - 7,40 Volt

Referenz ist das Messgerät des Rennleiters (bei DM, die des Elektroreferenten).
Siehe auch Hinweise Akku unter 5.1 bis 5.1.3.
Besonderheit EGTWMO - Hier muss die Spannungsprüfung nicht vor jedem Lauf durchgeführt werden bzw. kann entfallen. Es steht der TA aber offen jederzeit Stichproben durchzuführen.

4.5 Prüfung Spoiler / Flügel Tourenwagen

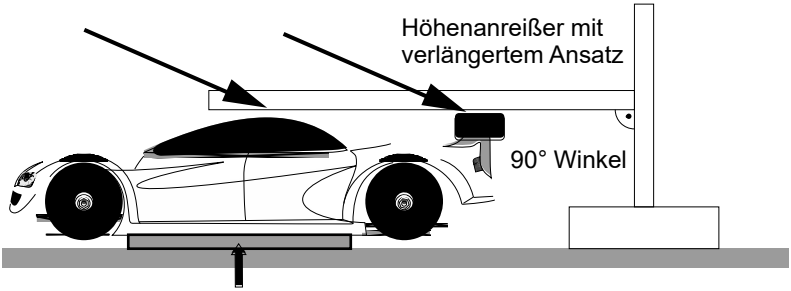
Gilt nur für die Klassen EGTWSP und EGTWMO.
Definition für Flügel: Als Spoiler wird das bezeichnet, was in der Karosserie integriert ist, ein Flügel ist jedes zusätzlich angebrachte Teil.
Bei der Messung der Höhe des Flügels/Spoilers muss das Auto auf Böcken stehen (Chassis in Waage), sodass die Reifen frei hängen. Der Flügel incl. Leitblechen darf die Höhe der Dachkante nicht überragen. Die Vorderkante des Flügels darf nicht hinter den Befestigungsstäben des Flügels liegen.

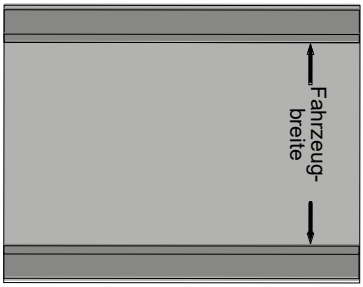
4.6 Vermessung Bodenfreiheit – nicht EGPRO10

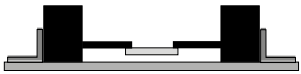
Hat der durchführende Verein eine Bodenfreiheit definiert bzw. auch in der Ausschreibung mit vorgegeben kann dies geprüft werden. Das Fahrzeug ist hier im fahrfertigen Zustand über die Messplatte in Stärke der jeweilig vorgegebenen Mindestbodenfreiheit zu bewegen und darf diese nicht verschieben. Gemessen wird hier vor dem Lauf.

4.7. Vermessung der Mindesthöhe Tourenwagen 1/10

Bei der Messung wird ein Höhenreißer mit verlängertem Ansatz, auf die die Mindesthöhe eingestellt.Das Fahrzeug darf im fahrfertigen Zustand bei der Messung nicht belastet werden und befindet sich in einer waagerechten Ebene mit dem Höhenreißer.Das im vorbereiten Zustand zu prüfende Fahrzeug darf den Höhenreißer mit der Dachkante nicht unterfahren.Auf- und Anbauten im Dachbereich sind nicht Bestandteil Umfang der Bemessungsgrenze der Dachkante. Zur Orientierung: Die Messtellen der Dachkante ist der Punkt auf Höhe der Fahrerposition!







5 Technische Spezifikationen / Homologation

5.1 Akku

5.1.1 Allgemeine Anforderungen

Verwendet werden dürfen in allen Klassen Akku – Zellen, die den EFRA-Homologations-listen der letzten 3 Jahre entsprechen. Also z. B. beim Erscheinen des neuen Jahrbuches 2024 gelten die EFRA-Listen der Jahre 2021, 2022 und 2023. Es dürfen nur NiMH / Li-FePo4-Zellen oder LiPo-Zellen, auch die benannten HV-Akkus im Rennbetrieb eingesetzt werden die EFRA / IFMAR zugelassen sind und in den Homologierungslisten aufgeführt sind und von deutschen Herstellern / Importeure mit der entsprechenden Bedienungsanleitung im deutschen Handel vertrieben werden.

Aktuelle Akkuspannungen sind für:
- 6S LiPo 22,2 V und für 6S HV LiPo 22,8 V,
- 4S LiPo 14,8 V und für 4S HV LiPo 15,2 V,
- 2S LiFePo4 6,0 V, für 2SLipo 7,4 V,und für 2S HV Lipo 7,6V,
- 1S LiFePo4 3,0 V und für 1S HV Lipo 3,8 V.

Für alle Elektro-Glattbahnklassen gilt, dass Lithium Polymer (Li-Poly/LiPo) und LiFePo4 Akkupacks ein hartes, festes Schutzgehäuse haben müssen, dass die eigentlichen LiPo/ LiFePo4-Zellen ganz umschließt. Das Gehäuse solle aus ABS oder ähnlichem Material bestehen. Die zwei Halbschalen des Gehäuses müssen werksseitig versiegelt sein und jeder Versuch, das Gehäuse zu öffnen, muss das Zerstören des Verschließungssiegels und oder des Gehäuses nach sich ziehen.Die einzigen erlaubten Gehäuseöffnungen sind für das Einstecken oder das Ausführen von Anschlusskabel erlaubt.

5.1.2 Sachgerechte Verwendung

Bei allen Akkus egal welchen Typs (NiMH/LiFePo4/LiPo) ist aus Sicherheitsgründen darauf zu achten, dass die Ladung und Behandlung der Akkus, strengstens nach den schriftlich vorliegenden, offiziellen deutschen Hersteller- bzw. Händlerangaben zu erfolgen hat und nur dafür nachweislich geeignete Ladegeräte verwendet werden dürfen.
Selbst gebaute Ladegeräte und Netzteile oder auch PC Netzeile sind nicht zugelassen und auch aus Versicherungstechnischen Gründen verboten. Alle verwendeten Lader sind entsprechend dem Bestimmungsgemäßen Gebrauch einzusetzen und müssen ein CE Zeichen besitzen.Alle LiPo/LiFePo4 Akkus müssen mit einem geeigneten LiPo/ LiFePo4 - Lader geladen werden, der die Industrienorm CC/CV (Constant Current/ Constant Voltage) Ladeprofil erfüllt. Für LiPo/LiFePo4 - Akkus ist zusätzlich zwingend ein Balancer zu verwenden.LiPo-Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Ladeab-schaltspannung von 8,40 Volt bei 2S/2SXP bzw. 4,20 Volt bei 1S bzw. 25,2 V bei 6S LiPo bzw. 26,1 V bei 6S HV LiPo bzw. 16,8 V für 4S LiPo bzw. 17,4 V für 4S HV LiPo geladen werden. LiFePo4-Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Abschaltspannung von 7,40 Volt geladen werden.
Die maximal erlaubte Ladeabschaltspannung darf zu keiner Zeit des Rennens überschritten werden. Referenz ist das Messgerät des Rennleiters (bei DM, die des Elektroreferenten).LiPo-Akkus müssen in einem, nachweislich geeigneten, feuerfesten Aufbewahrungsbehälter (z. B.: LiPo Sack) geladen und gelagert werden. Eine vorsätzliche Erwärmung, Überladung oder Ladung mit nicht geeigneten LiPo/Li-FePo4-Ladern ist grundsätzlich verboten.
Der maximale zulässige Ladestrom beträgt 12 A und der maximal zulässige Entladestrom beträgt 20 A.

Die Akkutemperatur darf maximal 5° Celsius über der Referenztemperatur eines in der Technischen Abnahme im Schatten liegenden LIPO Akkus betragen, gemessen in der Mitte des Akkus mittels Infrarotthermometers.

Mutwillige Verstöße gegen diese Sicherheitsauflagen führen zu einem sofortigen Veranstaltungsausschluss und können (je nach Sachverhalt) zu einer nachfolgenden, zusätzlichen Sportstrafe führen.Das Anordnen von zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen obliegt dem jeweiligen Rennausrichter und muss in der Rennausschreibung eindeutig gekennzeichnet sein. In allen Elektro-Klassen ist *das* Anlöten des Akkus *bzw. die mechanische Verriegelung mittels Schrauben oder der gleichen zur fixierung / Spreizung der "Gold"-Akkuanschlussstecker im Akku verboten*. Der Verstoß hat die Disqualifikation zur Folge.

5.1.3 Spezifika für Rennveranstaltungen

Die Akkus dürfen während eines Laufes weder gewechselt noch extern geladen werden (gilt nicht bei Langstreckenrennen). Jedem Teilnehmer ist zwischen seinen einzelnen Läufen ausreichend Zeit zugeben, damit er seine Akkus wieder aufladen kann. Die Ladedauer für Akkus in allen Elektroklassen muss mindestens 60 Minuten betragen. Diese Zeit wird ab dem Ende des vorherigen Laufes des Teilnehmers berechnet. Die Akkus müssen nach Herstellerangabe (max. Werte) und mit einem geeigneten Ladegerät (eingebaute automatische Strombegrenzung, definierte Delta-Peakabschaltspannung und/oder Temperatur) geladen bzw. behandelt werden. Für den Entladevorgang müssen geeignete ausgestattete Geräte (Abschaltspannung, Strombegrenzung) benutzt werden. Jeder mutwillige Verstoß und nicht sachgerechte Verwendung wird mit Veranstaltungs-Ausschluss des betreffenden „Fahrers und/oder Betreuers“ geahndet.

5.2 Reifen – Elektro Glattbahn Tourenwagen

5.2.1 Reifenspezifikation EGTW

Die Reifen müssen schwarz sein, ausgenommen hiervon ist nur die Beschriftung der Reifenflanken.
Max. Felgendurchmesser 53 mm (jeweils am Felgenhorn gemessen). Die Reifenbreite muss 24 - 26 mm betragen.
Die Reifen müssen im Handel erhältlich sein und dürfen nicht verändert werden.
Es sind nur im Handel erhältliche Hohlkammerreifen mit Straßenprofil oder Hohlkammerslicks erlaubt (kein Moosgummi oder Zellkautschuk).
Dieser Reifen / Komplettrad muss eindeutig durch seine eingegossene Flankenbeschriftung erkennbar sein. Die Reifenmischung der eingereichten Reifen/Kompletträder muss identisch sein.
Flankenbeschriftungen, die nachträglich angebracht wurden, wie z. B. Markierungen mit einem Silberstift, sind nicht zugelassen. Der Reifen darf mit dieser Flankenbeschriftung nur in einer Mischung im Handel erhältlich sein. Gleiche Reifentypen mit unterschiedlichen Härtegraden werden / sind ausdrücklich nicht zugelassen.

5.2.2 Auswahlverfahren DM Reifen EGTW und F1

Zur Ermittlung des DM Reifens wird ein Angebotsverfahren durchgeführt. Basis für die Reifenqualität bilden unter anderem vor beschriebene Reifenspezifikation EGTW. Die Angebotsanforderung und Bereitstellung der Unterlagen erfolgt über die Hompage. Als Basis für die Kalkulation der DM Reifen wird aktuell ein Teilnehmerfeld der letzten DM angenommen. Der Zuschlag erfolgt in Abstimmung mit dem austragenden Verein und dem EG Referenten.
Die Reifen sind in ausreichender Anzahl spätestens eine Woche vor der Veranstaltung beim Ausrichter anzuliefern.
Weitere Vorgehensweisen werden falls erforderlich der zusätzlichen, ergänzenden „Reifen Leistungsbeschreibung“ festgelegt, die mit den jeweiligen Ausschreibungsunterlage veröffentlicht werden.

5.2.3 Reifenspezifikation EG8GT3

Die Reifen müssen schwarz sein. Ausgenommen hiervon ist nur die Beschriftung der Reifenflanken. Die Kompletträder müssen auf Speichenfelgen montiert sein. Der Reifen muss herstellerseitig mit einer unveränderbaren Markierung für die Reifenhär-

te/Mischung, wie einem Eindruck in der Felge, ausgestattet sein. Ein Aufkleber ist nicht ausreichend. Der Reifen darf mit dieser Markierung nur mit einer Mischung im Handel erhältlich sein. Die Felgen müssen über eine 17 mm 6-Kant Aufnahme verfügen.
Die Reifenbreite muss 38 bis 42 mm betragen. Der Reifendurchmesser muss 93 bis 98 mm betragen. Offset der Felgen maximal 7 mm. Die Reifen müssen im Handel erhältlich sein und dürfen nicht verändert werden.Es sind nur im Handel erhältliche Hohlkammerreifen mit Profil oder Slicks erlaubt (kein Moosgummi oder Zellkautschuk).

5.2.4. Auswahlverfahren Einheitsreifen EG8GT3

Zur Ermittlung des DM Reifens wird ein Angebotsverfahren durchgeführt. Basis für die Reifenqualtität bilden u. a. unter Abs 5.2.3. beschriebene Reifenspezifikationen EG8GT3. Die Angebotsanforderung und Bereitstellung der Unterlagen erfolgen über die Homepage.
Als Basis für die Kalkulation der DM-Reifen wird aktuell ein Teilnehmerfeld der letzten DM angenommen. Der Zuschlag erfolgt in Abstimmung mit den austragenden Vereinen und dem verantwortlichen Referenten.
Das Auswahlverfahren für die folgende Saison ist im Februar abzuwickeln, so dass ab 01.03. des Jahres der offizielle Einheitsreifen für die folgende Saison auf der Homepage veröffentlicht werden kann. Es wird jeweils ein Trockenreifen und ein Regenreifen festgelegt. *Die Regenreifen der letzen 2 Saisons, sind jedoch ebenfalls zugelassen.* Weitere Vorgehensweisen werden falls erforderlich in den zusätzlichen, ergänzenden „Reifen Leistungsbeschreibung“ festgelegt, die mit der jeweiligen Ausschreibungsunterlage veröffentlicht werden. Erfolgt kein Angebot, wird der Reifen vom verantwortlichen Referenten für die Saison zum 1.3. festgelegt

5.3 MOTOREN

5.3.1 Bürstenloser Motor - Allgemeine Bestimmungen

DMC-legale Motoren sind bürstenlose Motoren mit 10.5, 13.5,17.5 und 21.5 Windungen (Stern) wie nachfolgend beschrieben, die beim DMC homologiert sind.
Diese Motoren dürfen gleit- oder kugelgelagert sein.
Alle Motoren müssen ein original Herstellerlogo oder Namen auf dem Motorkopf tragen. Es sind Motoren mit oder ohne Sensor erlaubt. Die Motoren müssen , rebuildable‘ (zum Öffnen) sein. Kugellager sind zugelassen. Ein Vermischen von Bauteilen verschiedener Hersteller ist nicht zulässig.
Nur ein Elektromotor der Baugröße 05 ist zum Antrieb erlaubt. Der benutzte Motor muss aus folgenden, der Funktion dienenden Komponenten bestehen:

5.3.1.1 Gehäuse:

- Der Durchmesser darf maximal 36.02 mm betragen.
- Gehäuselänge maximal 53 mm, minimal 50 mm gemessen vom unteren Befestigungsschild ohne Lagerflansch bis zum entferntesten Punkt (exkl. Lötzinn, Anschlüsse oder Kabel!).
- Die Befestigungslöcher müssen einen Abstand von 25,0 - 25,4 mm zueinander haben.

5.3.1.2 Blechpaket/Stator:

- Falls ein Blechpaket benutzt wird, müssen diese ohne Unterbrechung aufeinander geschichtet sein, jegliche anderen Materialien zwischen den einzelnen Blechen sind nicht erlaubt. Die Dicke der einzelnen Bleche beträgt 0.35 mm ±0.05 mm.
- minimale Länge 19,3, maximale Länge 21,0 mm Innendurchmesser minimal 12,5 mm, maximal 16,0 mm.
- Kann der Stator nur schwer oder gar nicht aus dem Gehäuse zur Überprüfung entfernt werden müssen im Gehäuse Schlitze oder Löcher um die Messung des Blechpaketes zu ermöglichen. Betreffende homologierte Motoren ohne diese Öffnungen dürfen weiterverwendet werden.

5.3.1.3 Drahtwicklungen

- ausschließlich 3-phasige Y-gewickelte und Dreieckswicklungen sind zugelassen. Nur runder Kupferdraht ist als Wicklungsmaterial zugelassen. Nur runder Kupferdraht ist für das Wickeln des Stators erlaubt.
  Für DMC homologierten Motoren sind nur folgende Drahtdurchmesser erlaubt:
- für 17.5T & 21.5T mit 2 x 20 awg. (oder 0,813 mm) maximaler Drahtdurchmesser.
- für 13.5Turns mit 2 x 21 awg. (oder 0,724 mm) und 2 x 23 awg (oder 0,574 mm) maximaler Drahtdurchmesser.
- für 10.5Turns mit 2 x 20 awg (oder 0,813 mm) und 2 x 22 awg (oder 0,643 mm) maximaler Drahtdurchmesser - Die Maßangaben sind ohne Isolierlack.

5.3.1.4 Rotor

Minimale Länge der Magnete 23,0 mm, maximale Länge 27,0 mm. Der Durchmesser der Magnete muss minimal 12,0 mm, maximal 15,5 mm betragen.
Für die DMC homologierten Motoren sind nur diese folgende Rotormaße zulässig:

- Wellendurchmesser 3.175 mm (= 0.125 Zoll), Herstellertoleranzen sind zulässig.
- Magnetlänge muss 25.00 (+/-1 mm Toleranz) ohne Wuchtkörper oder Lüfterrad.
- Magnetaußendurchmesser min. 12,20 bis max. 12,51 mm (ohne weitere Toleranzmaße).
- Der Wellendurchmesser, auf dem der Rotormagnet aufgebracht wird, muss einen Durchmesser von 7,25 mm mit einer Toleranz von (+/- 0,15 mm) besitzen.

Um das Nachmessen der Rotorwelle zu vereinfachen, muss dieser Wellendurchmesser auch über die eigentliche Rotormagnetlänge herausragen. Alle anderen, hier nicht beschriebenen Maße dürfen zwischen Serienmotor und Homologationsmotor um max. 3% differieren.
Für alle neuen Motoren bzw. neuen Rotoren ab dem 1.4.2015 muss der Rotor mit dem Herstellernamen oder Logo und einer eindeutigen Teilenummer / Bestellnummer gekennzeichnet werden.

5.3.1.5 Sensor

Falls der Motor einen Sensor besitzt muss er:

- Über einen 6-poligen JST ZH Anschlussstecker Modellnummer ZHR-6 oder einen vergleichbaren Stecker mit 6 SZH-002T-P0.5 26-28 AWG verfügen.
- Die Anschlussreihenfolge muss:
  PIN 1 - Schwarzen Kabel Masse
  PIN 2 - Oranges Kabel Phase C
  PIN 3 - Weises Kabel Phase B
  PIN 4 - Grünes Kabel Phase A
  PIN 5 - Blaues Kabel Temperatur Kontrolle, 10k Wärmewiderstand zur Masse
  PIN 6 - Rotes Kabel + 5,0 Volt Gleichstrom (+/- 10%)
- Die Farben dürfen abweichen und einfarbige „Kabel“ verwendet werden.
- Kompatible Drehzahlsteller müssen einen 6-poligen Stecker X-6B-ZR-SMX-TF oder vergleichbar besitzen.
- Die Phasenanschlüsse müssen eindeutig mit A, B und C markiert sein. Bürstenlose Motoren sind ab dem 1.10.2005 zugelassen.

5.3.2 Homologation Motoren Elektro Glattbahn – Einzureichende Muster / Nachweise

Zur Homologation muss folgendes an den DMC EG Referenten eingereicht werden:

- Begleitschreiben mit Angaben: Homologierender Hersteller/Importeur, Artikelbezeichnung, Bestellnummer etc.
- Ein funktionsfähiges Muster, komplett wie im Handel erhältlich
- Datenblatt der genauen mechanische Maße und elektrische Größen (wie z. B.: Rotordurchmesser, Rotorlänge, Magnetmaterial, Blechpaketlänge, induktiver Widerstand, ohmscher Wicklungswiderstand, RPM, KV, ...) und .

Jeder Hersteller/Importeur darf max. 3 bürstenlose Motoren homologieren lassen.

Der Homologation wird nur dann stattgegeben, wenn der DMC die Herstellermarkierungen als:

a) hinreichend fälschungssicher (nicht nur Aufkleber o.ä. und
b) Für die technische Abnahme zumindest teilweise von außen erkennbar einschätzt.
c) Genau mechanische Maße und elektrische Größen (wie z. B.: Rotordurchmesser, Rotorlänge, Magnetmaterial, Blechpaketlänge, induktiver Widerstand, ohmscher Wicklungswiderstand, RPM, KV, ...) an den zuständigen Referenten weitergegeben werden.
Zwecks Angabenüberprüfung, darf der zuständige Referent zu jederzeit die homologierten Motoren an einen Fremdhersteller übersenden.

5.3.3 Homologation Fristen

Die Ersthomologation gilt in der Regel für 3 Jahre. Möchte der Einreicher diesen homologierten Motor um ein Jahr verlängern, hat er dies schriftlich, zum oben benannten Stichtag 10.09. anzuzeigen. Die Homologationsfrist beginnt für die definierten Motoren zum 1.11. und ist somit für die Fahrer verwendbar.
Motortypen, die aus der Homologation fallen bzw. ersetzt werden dürfen an DMC Wertungsläufen für weitere 5 Jahre weiter eingesetzt werden und werden in der Motorenliste weiter geführt.
Sollten alle Rahmenbedingungen der Homologation vorzeitig erfüllt sein besteht die Möglichkeit durch den EG Referenten die Homologationstabellen schon vor dem 1.11 zu veröffentlichen und zur Verwendung freizugeben.Die Veröffentlichung und Fortschreibung erfolgt auf der Homepage.Sollte sich nachweislich ein Hersteller nicht an die Homologationskriterien halten (Serienmotoren entsprechen nicht dem Homologationsmuster) wird die Zulassung bei DMC Rennen sofort eingezogen und derHersteller darf diesen Motor für die nächsten 3 darauffolgende Jahre nicht mehr homologieren. Bei einem weiteren Verstoß desgleichen Herstellers werden sofort alle seine homologierten Motoren von den DMC-Rennen ausgeschlossen. Der Hersteller darf für die nächsten 3 folgenden Jahren keine Motoren beim DMC homologieren lassen.

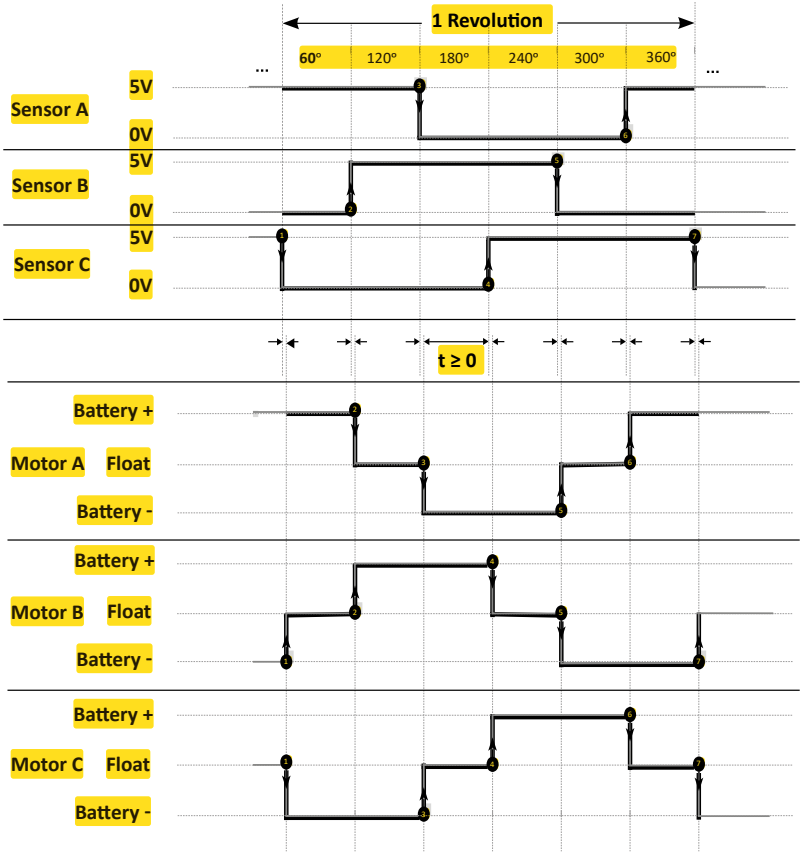
5.3.4 Homologation Bearbeitungsgebühr

Die reine Bearbeitungsgebühr für die Homologation (unabhängig, ob die Homologation abschließend erfolgt) beträgt pro Motorentyp *50,-- €*

5.4 REGLER

5.4.1 Boost0“-Regler

Erlaubt ist nur ein Regler, der ein „Null-Timing-Profil“ besitzt. Dieses ‚Null-Timing-Profil‘ verändert das vorhandene mechanische Timing des Motors in keiner Weise und deaktiviert alle Timing-verursachenden Reglerfunktionen (z. B. Boost, Cheat-Modus, Turbo etc.). Dieses Profil wird nachfolgend „Boost 0“ benannt.
Die Kommutierung wird in 6 Schritten ausgeführt und Kommutierung des Reglers muss den Signalen der Hallsensoren 1:1 folgen. Des Weiteren ist keine Veränderung des Timings (entweder positiv oder negativ) über den kompletten Drehzahlbereich erlaubt.
Wenn das „Boost 0“-Profil am Regler aktiviert ist, wird das durch blinken-de(s) LED (s) angezeigt, während der Regler in Neutralstellung ist. Ergänzend zum Text ist das Diagramm zu „0 Boost“ aus dem Jahrbuch der EFRA verbindlich:



5.5 HAFTMITTEL

5.5.1 Allgemeine Anforderungen

Es dürfen nur Reifenhaftmittel benutzt werden, die für Umwelt und Personen als „unbedenklich“ und „unschädlich“ eingestuft werden können. Sie müssen „Geruchsfrei“ sein.
Im Zweifel muss dies durch einen entsprechenden behördlichen Nachweis (Gesundheitsamt/anerkanntes Prüflabor oder vergleichbar) durch den Teilnehmer, der diese/s Mittel/n einsetzen will, nachgewiesen werden.
Jeder ausrichtende Verein kann ein oder mehrere Reifenhaftmittel vorschreiben oder auch verbieten. Diese und nur diese sind auch bei Regen einzusetzen. Andere „Haftmittel“ wie z. B.: „Skiwachs“ sind generell verboten.

5.5.2 Einzureichende Muster / Nachweise

Zur Listung muss ein Muster inkl. Kennzeichnung und Angaben der Verwendung mit Klassenbezeichnung bei DMC EG Referenten eingeschickt werden. Das Muster ist wie im Handel vertrieben inkl. Bedienungsanleitung und soweit zutreffend Gefahrenhinweisen einzureichen.

Ebenso ist für jedes Haftmittel ein Sicherheitsdatenblatt (SDB) oder Material Safety Data Sheets (MSDS) entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1907 in deutscher Sprache mit zu übersenden. Die Übersender zeichnen verantwortlich für die Richtigkeit der Inhalte und Angaben in Bezug auf Verwendung im europäischen und speziell deutschen Wirtschaftsraum.
Mittel die vollständig dokumentiert vorliegen werden vom DMC in einer Aufstellung auf der DMC Seite gelistet. Es wird hier keine Verantwortung in Bezug auf Richtigkeit der gemachten Angaben oder auch Inhalte der überreichten Sicherheitsdatenblätter übernommen. Diese liegen ausschließlich beim einzureichenden Unternehmen.
Weiterhin wird sich vorbehalten, Reifenhaftmittel die nicht schlüssig belegen für Umwelt und Personen als „unbedenklich“ und „unschädlich“ zu sein, nicht auf die Auflistung der Reifenhaftmittel aufzunehmen.

5.5.3 Sachgerechte Verwendung

Jeder Anwender der benannten Haftmittel kann diese in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko sachgerecht entsprechend den Anleitungen und Sicherheitshinweisen anwenden. Für die spezifische notwendige Schutzausrüstung, ist hier jeder Fahrer selbst verantwortlich.
Werden Haftmittel durch einen Veranstalter bzw. Ausrichter bereitgestellt, hat dieser dafür Sorge zu tragen dass die Sicherheitshinweise für jeden Fahrer und Helfer zur Einsicht zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Fahrerbesprechung ist hier auf diese Sicherheitshinweise aufmerksam zu machen. Im Weiteren sind hier auch auf die notwendige Erste Hilfe Einrichtung und Schutzeinrichtungen bereitzustellen. Vor beschriebenem Absatz gilt sinngemäß für jegliche Chemikalie und Gemisch dass durch Fahrer und im Umfeld von Veranstaltungen genutzt wird.

5.6. Karosserien – EG8GT3

5.6.1 Allgemeine Anforderungen

Originalgetreue 1:8 Tourenwagen- und GT-Karosserien, welche den Fahrzeugkategorien GT3, GT4 und DTM zugeordnet werden. Keine Gruppe C oder „aerodynamisch optimierte Karosserien“.

Höhe: min. 155 mm (mit Chassis auf 20 mm Blöcken)
Breite: min. 300 mm, max. 325 mm.
Tiefe Frontsplitter max. 15 mm (gemessen vorn mittig)
Breite Frontscheibe: unten min. 200 mm, oben min 145 mm
Breite Heckscheibe: min. *135* mm (am oberen Ende der C-Säule)
Höhe der Seitenscheiben: min. 36 mm
Höhe hinterer Ausschnitt: max. 75 mm (mit Chassis auf 20 mm Blöcken)
Höhe Dachreling: max. 3 mm Original FIA TW / GT3 Liste J/N

5.6.2. Zulassung Karosserien EG8GT3 - Einzureichende Muster

Zur Zulassung muss folgendes an den DMC EG-Referenten oder einen benannten Vertreter eingereicht werden:
- Begleitschreiben/Datenblatt mit Angaben Hersteller/Importeur, Artikelbezeichnung, Bestellnummer etc.
- ein Muster (Karosserie), komplett wie im Handel erhältlich
Karosserien, die vollständig eingereicht werden und den Spezifikationen nach Nr. 5.6.1 endsprechen, werden vom DMC in der Karosserieliste EG8GT3 gelistet

5.6.3. Fristen

Gültigkeit der Zulassung der GT3 Karosserien
Die Karosserien bleiben solange gültig, bis sie per Antrag auf den SBT, von der Liste genommen werden. Neue Karosserien müssen bis zum 1.2. beim zuständigem Referenten zur Zulassung eingegangen sein. Die Zulassung beginnt für die definierten Karosserien zum 01.03. und sind somit für die Fahrer verwendbar.
Die Veröffentlichung und Fortschreibung erfolgen auf der DMC Homepage.

6 Durchführungsbestimmungen für Deutsche Meisterschaften und Sportkreismeisterschaften

Die nachfolgenden Angaben beschreiben die Umsetzung zur Anwendung der Darstellung für die Auswertung und Ergebnistabellen im DMC. Die spezifischen Anforderungen der Klassen werden hier nicht ersetzt.

6.1 Gesamtauswertung

Bei allen Wertungen erfolgt eine Punktezuteilung entsprechend der der 121 Punktetabelle (siehe **Anhang 1. Punktetabelle 121er Modus).**

6.2 Streichergebnisse

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

G Reglement Sektion ORE

1. Klassen Elektro Offroad

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:10	ORE2WD	2WD Buggy
1:10	ORE4WD	4WD Buggy
1:10	ORE2WDST	2WD Buggy Standard
1:10	ORE4WDST	4WD Buggy Standard
1:10	ORETR2	Truggy 2WD
1:10	ORESC2	Short Course 2WD

2. Renndurchführung Elektro Offroad

2.1 Strecke

Die Streckenführung ist dem Ausrichter freigestellt. Die Distanz zwischen Fahrerstand und dem entferntesten Punkt der Strecke darf nicht mehr als 45m betragen. Die Fahrbahnbreite muss mindestens 2,5m betragen. Die Länge des Kurses wird auf der Ideallinie ermittelt. In der Streckenführung dürfen sich max. 50% (max. 100% bei Hallenrennen) befestigte Streckenabschnitte (Künstliche Bodenbeläge wie Asphalt, Beton, etc.) befinden. Ausnahme ist Teppich oder Kunstrasen auf nicht befestigtem Untergrund. Dieser darf 100% der Strecke ausmachen.
Der Offroad-Charakter muss dabei in besonderem Maß erhalten bleiben.

3. Rennablauf Elektro Offroad

3.1 Allgemeine Bestimmungen

3.1.1 Renndurchführung

Sportkreisläufe dürfen über 2 Tage durchgeführt werden, d.h. bei entsprechender Teilnehmerzahl ist auch eine 1-Tagesveranstaltung denkbar. Hier sollen dann 3 Vorläufe und Finale durchgeführt werden.Deutsche Meisterschaftsläufe dürfen über drei Tage durchgeführt werden, wobei hier dann der 1. Tag am Freitag als Trainingstag mit Training in Gruppen, am Samstag Training und Vorläufe und 3. Tag (Sonntag) ggfls. weitere Vorläufe und die Finale durchzuführen sind. Die Strecke ist in der Woche vor der DM ab dem davorliegenden Samstag gesperrt. Die verbindliche Dauer muss am Sportbundtag in der Veranstaltungspräsentation und in der Ausschreibung erfolgen.

3.1.2 Wertung

Gewertet wird der beste Vorlauf. Werden mehr als 3 Vorläufe gefahren, so werden die zwei besten Vorläufe gewertet.
Bei Sportkreismeisterschaften müssen dann aber am Sonntag 2 Vorläufe gefahren werden. Die Renndurchführung der Finalläufe erfolgt nach Austragungsmodus 5. Die Rennleitung entscheidet, ob die Finalläufe gleichmäßig mit Fahrern gefüllt werden. Die Zahl der Fahrer je Finale muss in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Der Sieger eines Finallaufs erhält 1 Punkt, der Zweite 2 Punkte, der Dritte 3 Punkte usw. bis zum letzten Platz. Kein Ergebnis in einem Finale ergibt 1 Punkt mehr als Fahrer im Finale sind.
Das A-Finale wird 3 x gefahren. Die Rennleitung entscheidet, ob die Finale B, C, D, E, F usw. aufgrund der Teilnehmerzahl 1 x, 2 x oder 3 x ausgefahren werden. *Bei drei gefahrenen Finalen werden die zwei besten Läufe nach Punkten addiert. Bei ein oder zwei gefahrenen Finalen wird der punktbeste Lauf gewertet. Im Falle von Punktegleichheit entscheidet zuerst die Punktzahl im punktbesten Lauf, danach das Rennresultat (Runden und Zeit) des punktbesten Finallaufes. Bei weiter bestehender Gleichheit entscheidet das Rennresultat (Runden und Zeit) des zweiten gewerteten Laufs.*Wenn hier immer noch Gleichheit vorliegt, entscheidet die Vorlaufplatzierung. Der A-Finalist mit der niedrigsten Punktzahl ist der Sieger des ganzen Rennens.

3.2 Besondere Bestimmungen

Die Vorläufe werden nach einem Punktesystem durchgeführt. Für jeden Vorlaufdurchgang gibt es eine eigene Rangliste. Dieser Rang kommt zur Auswertung. Werden mehrere

Vorläufe gewertet, so gibt es Punkte für die Ränge, wobei für den 1. Platz x Punkte, für die weiteren x-Platz Punkte (wobei x größer als die Anzahl der gemeldeten Fahrer sein muss) vergeben werden. Haben mehrere Fahrer den gleichen Rang (die gleichen Punkte), so entscheidet der nächstbeste Rang. Sollte dadurch immer noch kein Unterschied bestehen, so entscheidet der schnellste gewertete Lauf (nach Runden und Zeit).
Bei deutschen Meisterschaften muss die Vorlaufreihenfolge in folgender Weise gewechselt werden:
Vorlauf 1: 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 - 12,
Vorlauf 2: 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 – 12 – 1 – 2 – 3 - 4
Vorlauf 3: 9 – 10 – 11 – 12 – 1 – 2 – 3 - 4 – 5 – 6 – 7 - 8
Vorlauf 4: 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 - 12,
Vorlauf 5: 5 – 6 – 7 – 8 – 9 – 10 – 11 – 12 – 1 – 2 – 3 – 4
Das Rotationssystem ist der Tatsächlichen Gruppen-, Klassen- und Vorlaufzahl entsprechend anzupassen. Wenn der Streckenuntergrund eine deutliche Veränderung der Strecke in einem Vorlaufdurchgang unwahrscheinlich erscheinen lässt, kann der Rennleiter beschließen, dass auf das Rotationssystem verzichtet wird.

3.3 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. Zu dieser Entscheidung sind die Teamleiter beratend hinzuzuziehen. Der Abbruch ist in der Rennauswertung zu erwähnen. Sollten nicht alle Vorläufe unter gleichen Witterungsbedingungen stattfinden, d. h. trockene und nasse Fahrbahnoberfläche vorhanden sein, so tritt folgende Regelung in Kraft: 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 kann auch während/ nach einem Lauf diesen als „Nasslauf“ deklarieren, wenn der Regen während des Laufs einsetzt/ zunimmt und die durchschnittlichen Rundenzeiten um ca. 20% gegenüber der Zeiten im Trockenen 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. Es ist kein 2. Fahrzeug für Nassläufe zugelassen

4. Allgemeine Bestimmungen Elektro Offroad

Bei allen Hallenrennen sollte der Ausrichter für einen Anschluss an das elektrische Netz (230 V/50 Hz) sorgen, der den Fahrern zur Verfügung steht. Für alle DM-Läufe ist dies Pflicht.

4.1 Start

Die Teilnehmer an jedem Lauf sollen 3 Minuten vor dem Start aufgerufen werden (bei einer hohen Teilnehmerzahl kann diese Zeit bis auf 60 Sekunden reduziert werden). Wenn alle Fahrzeuge am Start stehen, kann vor Ablauf dieser Zeit gestartet werden. Beim Start stehen die Fahrzeuge hinter der Startlinie, sie dürfen nicht von einem Helfer gehalten werden. Zehn Sekunden vor dem Start haben alle Helfer die Fahrbahn zu verlassen. Der Start erfolgt durch ein Signal, das 3- 10 Sekunden nach einer Ankündigung gegeben wird.

4.2 Frühstart

Vor dem Startzeichen darf kein Fahrzeug die Startlinie passieren. Ein Frühstart hat für den betreffenden Fahrer eine Zeitstrafe von 15 Sekunden zur Folge. Der Start wird in diesem Fall nicht wiederholt.

4.3 Finalläufe

Die Fahrzeuge müssen versetzt mit mindestens 1 m Abstand hintereinander aufge-

reiht werden. Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, muss der Abstand auf bis zu 3 m ausgedehnt werden. Der Vorlaufschnellste hat das Recht der Seitenwahl. Eine versetzte Startaufstellung ist, wenn möglich, zulässig.



4.4 Reifen

4.4.1 Es dürfen alle im Handel erhältlichen Reifen in den 1:10 Klassen gefahren werden. An den Reifen sind alle Hilfsmittel, die nicht aus Gummi sind, verboten. Ausnahme: Sekundenkleber. Moos-Zell-Gummi-Reifen sind nicht erlaubt. Ein Insert aus Moosgummi darf jedoch gefahren werden, sofern dieser komplett vom Reifen verdeckt ist.
Felgen 2WD/4WD/TR2/SC2: Durchmesser Felge: max. 2,2“ (ca. 56 mm).
Reifen 2WD/4WD: Durchmesser Reifen: max. 90 mm.
Reifen TR2: Durchmesser 92mm (ohne Noppen), Reifenbreite mind. 45mm.
Reifen SC2: Felgendurchmesser innen 3 “(ca. 76 mm)

4.4.2 Das Bearbeiten des Reifens ist verboten (Veränderung der Breite, des Durchmessers, Beschleifen, etc). Das Entfernen von Teilen des Profils ist ausdrücklich erlaubt.

4.4.3 Für die Deutschen Meisterschaften werden nach Klassen getrennt (2WD und 2WDST, 4WD und 4WDST, TR2) vom Ausrichter der jeweiligen DM in Übereinstimmung mit dem Elektro-Offroad-Referenten je ein Reifen(Profil) pro Achse ausgesucht, die als Einzige auf der DM gefahren werden dürfen. Die Profile sind in allen Gummimischungen zugelassen. Die zugelassenen Profile werden bis 30.4 in geeigneter Weise veröffentlicht. Für die Sportkreismeisterschaften sind die Reifen freigestellt.
Bei Sportkreismeisterschaften auf Lehmstrecken kann der Veranstalter analog zu Punkt 4.4.3 Reifen festlegen, sofern diese in der Ausschreibung mindestens 2 Monate vor der Veranstaltung festgelegt wurden.

4.4.4 Bei der Deutschen Meisterschaft werden in allen Klassen ab dem *kontrollierten Training* nur 4 Satz Reifen gefahren. *Sollte bei einer Deutschen Meisterschaft die Gruppeneinteilung der Vorläufe nach 2 gefahrenen kontrollierten Trainingsläufen (gewertet wird nach den 3 schnellsten aufeinanderfolgenden Runden) mit Regelkonformen Fahrzeug durchgeführt werden, dürfen ab diesen kontrollierten Trainingsläufen nur 4 Satz Reifen pro Achsen gefahren werden.* Der Fahrer muss seine Reifen Gummis bei der technischen Abnahme markieren lassen. Die Markierung erfolgt durch einen Aufkleber mit der Reifensatz-, Teilnehmernummer und/oder Name des Fahrers in der Felge. Dieser wird mit einem Farbpunkt versiegelt und kann an der DM noch mit einem „X-CUT“ zusätzlich gesichert werden. Zusätzlich wird auf die Reifenflanke innen- und außen ein Farbpunkt angebracht, welcher den Gummi und die Felge berührt. Einlagen und Felgen sind freigestellt.

5. Bestimmungen für die einzelnen Klassen Elektro Offroad

5.1 Motor /Regler

5.1.1 Für die Klassen ORE2WD, ORE4WD, ORETR2 und ORESC2 sind homologierte bürstenlose Motoren zugelassen, die den Anforderungen im Teil F - Elektro Glattbahn Kapitel 5.3.1 entsprechen.

5.1.2 Standard Motor/Regler
In 2 WD Standard dürfen 0-Boost Regler nach EFRA Reglement (siehe EG) werden mit 13,5 Motoren nach Homologationsliste.
In 4 WD Standard dürfen 0-Boost Regler nach EFRA Reglement (siehe EG) werden mit 10,5 Motoren nach Homologationsliste.

5.1.3 Motorenprüfung
Bei einer Deutschen Meisterschaft sollen vor dem ersten Vorlauf, die verwendeten Motoren auf Übereinstimmung mit der Homologation bzw. weiterer definierter Themen, z.B. Drehzahl geprüft und versiegelt werden. Wenn der Motor die Prüfung besteht ist

dieser mit einem Nummernaufkleber und „Lack“ zu versiegeln und wird mit dieser Nummer dem Fahrer zugeordnet. Die Messgeräte werden über den Referenten zur Verfügung gestellt. Sollte die Prüfung nicht vor Ort durchgeführt werden können, sind alle Motoren vor dem ersten Vorlauf zu versiegeln. Auffällige Motoren und die die Motoren der 3 A-Finalisten können eingezogen werden und zur Überprüfung eingesendet werden. Eine "Zerstörung" der Motoren ist möglich.

5.2 Akku

5.2.1 Nur kommerziell erhältliche Akkus dürfen benutzt werden. Die benutzten Akkus müssen den technischen Spezifikationen der IFMAR/EFRA-Bestimmungen entsprechen. Es dürfen NiCd-Akkus und NiMH-Akkus der Größe Sub-C verwendet werden. Die Größe jeder einzelnen Zelle mit der Nennspannung von 1,2 V ist festgelegt auf 23 mm Durchmesser und 43 mm Länge plus/minus der Toleranzen der Hersteller. Maximal 6 Zellen mit einer Nennspannung von insgesamt 7,2 V dürfen für den Antrieb verwendet werden. Zusätzliche Akkus zum Betrieb der Fernsteuerung sind erlaubt.

5.2.2 Ebenfalls erlaubt sind Lithium Polymer Akkus.
Lithium Polymer (Li-Poly/LiPo) Akkupacks müssen ein hartes, festes Schutzgehäuse haben, das die eigentlichen LiPo-Zellen ganz umschließt. Das Gehäuse sollte aus ABS oder ähnlichem Material bestehen. Die zwei Halbschalen des Gehäuses müssen werksseitig versiegelt sein und jeder Versuch, das Gehäuse zu öffnen, muss das Zerstören des Verschlusssiegels und oder des Gehäuses nach sich ziehen. Die einzigen erlaubten Gehäuseöffnungen sind für das Einstecken oder das Ausführen von Anschlusskabel erlaubt. Die maximalen Gehäusegrößen lauten:
Länge: 139,0 mm.
Breite: 47,0 mm. (inklusiv seitlichem Anschlusskabel).
Höhe: 25,1 mm. (Zusätzliche Chassisbefestigungspunkte am Akkugehäuse sind erlaubt)
Saddle-Pack-Zellen sind erlaubt müssen aber von der Größendimension dem obigen Angaben entsprechen. Saddle-Pack-Zellen müssen zusammen einer Gesamtlänge von max. 139 mm entsprechen, wenn sie hintereinander angeordnet werden. Individuelle Zellen bei der Zusammenstellung des Akkupacks dürfen maximal einer Nominalspannung von 3,8 Volt entsprechen. Individuelle Zellen können parallel verkabelt werden aber die Gesamtspannung der seriell verbundenen Zellen dürfen 7,6 Volt nominal nicht überschreiten. Der Akkupack kann entweder entsprechend dimensionierte, konfektionierte Anschlusskabel besitzen oder mit geeigneten, im Gehäuse eingelassenen Hochstrombuchsen ausgestattet sein. Das Gehäuse muss mit dem Originalherstellerlabel versehen sein. Auf ihm müssen Spannung und Kapazität aufgedruckt sein. Die Leistungs- und Kapazitätsangaben müssen auf dem Gehäuse so angebracht werden, dass sie leicht erkennbar und lesbar sind. Alle Lipo-Packs müssen mit einem Lipo-Lader geladen werden, der die Industrienorm für das Ladeprofil CC/CV (Constant Current/Constant Voltage) erfüllt. LiPo-Akkus dürfen nur bis zu einer maximalen Ladeabschaltspannung von 4,2 Volt pro Zelle geladen werden. Eine vorsätzliche Erwärmung, Überladung oder Ladung mit nicht geeignet LiPo-Lader wird mit sofortigen Veranstaltungsausschluss und mit einer eventuell folgenden Sportstrafe geahndet. Es dürfen nur LiPo-Akkus im Rennbetrieb benutzt werden, die mit entsprechenden Benutzeranleitungen seitens der Hersteller vertrieben werden. Bei allen Akkus, egal welchen Typs (NiCd/NiMh/Lipo), ist aus Sicherheitsgründen darauf zu achten, dass die Ladung und Behandlung der Akkus strengstens nach den schriftlich vorliegenden, offiziellen deutschen Hersteller- bzw. Händlerangaben zu erfolgen hat und nur dafür nachweislich geeignete Ladegeräte verwendet werden. Bei Lithium Polymerakkus ist zusätzlich zwingend ein Balancer und LiPo-Sack beim Laden zu verwenden. Beim Laden von Akkus sind Schutzsäcke oder Ladekoffer zu benutzen, bei Nichteinhaltung der Schutzvorschriften kann nach Ermahnung auch der Veranstaltungsausschluss erfolgen.

5.2.3 **Die Akkus** dürfen während eines Laufs weder gewechselt noch extern geladen

werden. Die Ladedauer für Akkus in allen Elektroklassen muss mindestens 40 Minuten betragen. Gemessen wird diese Zeit ab dem Beginn des vorherigen Laufes des Teilnehmers.

5.2.4 In allen Elektro-Klassen ist das Anlöten des Akkus *bzw. die mechanische Verriegelung mittels Schrauben oder der gleichen zur fixierung / Spreizung der "Gold"-Akkuanschluss-stecker im Akku verboten.* Ein Verstoß hat die Disqualifikation zur Folge.

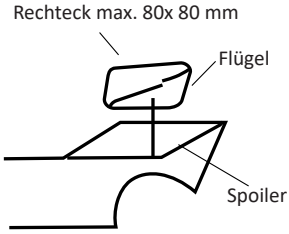
5.3 Klassen Elektro Offroad 1:10 2WD und 4WD (ORE2WD, ORE4WD, ORE2WDST, ORE4WDST)

5.3.1 Abmessungen
Fahrzeugbreite: max. 250 mm, Fahrzeuglänge: max. 460 mm, Fahrzeughöhe: max. 200 mm (bei voll zusammengedrückten Federn). Gleisketten sind nicht erlaubt. Für die Fahrzeuge ist ein Getriebeschutz vorgeschrieben. In der 4WD-Klasse dürfen 2WD-Fahrzeuge starten. Sie müssen jedoch im Übrigen dem Reglement der 4WD-Klasse entsprechen.

5.3.2 **Das Mindestgewicht** muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Die Modelle müssen sofort nach jedem Lauf auf das Einhalten des Mindestgewichtes kontrolliert werden.
2WD-Fahrzeuge: min. 1474 g.
4WD-Fahrzeuge: min. 1588 g.

5.3.3 **Karosserie 2WD/4WD:** Formel- und Sport-Karosserien sind nicht erlaubt.
Eine Fahrerfigur ist bei offenen Fahrzeugen Vorschrift.

5.3.4 Definition für Flügel: Als Spoiler wird das bezeichnet, was in der Karosserie integriert ist, ein Flügel ist jedes zusätzlich angebrachte Teil. Abmessungen für den Flügel: Der zusätzliche Flügel darf inklusive derLeitbleche max. 80 mm Tiefe und 80 mm Höhe nicht überschreiten. Gemessen wird unter Vernachlässigung der Befestigungsteile das den Flügel umgebende Rechteck. Der konstruktive Aufbau des Flügels ist freigestellt. Maße für Flügel: Breite max. 220 mm, Tiefe max. 80 mm.
Es sind zwei Flügel erlaubt (ein Front- und ein Heckflügel).



5.3.5 Der Rammschutz darf nicht breiter als das Fahrzeug sein.

5.4 Klasse Truggy 2WD (ORETR2)

5.4.1 Abmessungen
Radstand: min. 225 mm, max. 295 mm, Fahrzeugbreite: max. 330 mm, Fahrzeuglänge: max. 460 mm. Zugelassen sind nur 2WD-Fahrzeuge.

5.4.2 Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein.
Die Modelle müssen sofort nach jedem Lauf auf das Einhalten des Mindestgewichtes kontrolliert werden.
Min. 1750 g.

5.4.3 Karosserie: Eine Oldie-, Monster- oder Pick Up-Karosserie ist Vorschrift.

5.4.4 Flügel sind nicht zugelassen, jedoch Spoiler. Als Spoiler gilt jedes Teil (ohne Winglets), das in die Karosserie integriert ist oder unmittelbar an der Karosserie befestigt ist. Als Flügel gilt jedes aerodynamische Bauteil mit Winglets oder jedes aerodynamische Teil, das nicht unmittelbar an der Karosserie befestigt ist.

5.4.5 **Rammschutz:** Der Rammschutz darf nicht breiter als das Fahrzeug sein.

5.5 Klasse Elektro Offroad 1:10 Short Course mit Heckantrieb (SC2)

5.5.1 Abmessungen:

Fahrzeugbreite max. 300 mm, Fahrzeuglänge max. 580 mm.

Alle Fahrzeuge müssen einen vorbildähnlichen Front-und Heckrammschutz haben.

Der Fronthammer muss mindestens 170 mm breit sein.

5.5.2 Gewicht:

Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit des Rennens vorhanden sein betragen.

Min. 2000 g

5.5.3 Karosserie:

Es sind nur Karosserien erlaubt, die dem Erscheinungsbild “Short Course Truck” entsprechen. Die Reifen müssen von oben gesehen vollständig überdeckt sein. Die Karosseriekontouren sollen entsprechend der Vorgabe des Herstellers ausgeschnitten werden. Aus eventuellen Abweichungen dürfen keine aerodynamischen Vorteile ergeben. Es dürfen nur da Löcher in die Karosserie geschnitten werden, wo das vom Hersteller entsprechend vorgesehen ist. Der Nachweis ist vom Fahrer zu führen. Sollte vom Hersteller keine entsprechenden Öffnungen vorgehen sein, sind 2 Löcher mit einem Durchmesser von maximal je 40 mm im hinteren Teil der Karosserie zulässig. Alternativ darf rechts und links je ein Seitenfenster an der eingeprägten Linie ausgeschnitten werden.Formschlüssige Löcher für die Karosseriebefestigung sind zulässig.Es sind nur vorbildgetreue aerodynamische Hilfsmittel zugelassen. Zusätzliche Spoiler oder Flügel sind verboten.

6. Durchführungsbestimmungen Deutsche Meisterschaften und Sportkreismeisterschaften Elektro Offroad 1:10

6.1 Gesamtauswertung

Bei allen Wertungen erfolgt eine Punktezuteilung entsprechend der 121 Punktetabelle (siehe **Anhang 1. Punktetabelle 121er Modus).**

6.1.1 Wertung Sportkreismeisterschaft

Bei bis zu 4 Läufen zur Sportkreismeisterschaft: 1 Streichergebnis
Bei mehr als 4 Läufen zur Sportkreismeisterschaft: 2 Streichergebnisse

6.2 Vorläufe

Anzahl: mindestens 3 Vorläufe.
Die Laufdauer beträgt mindestens 5 Minuten zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde, höchstens 7 Minuten zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde.
Wenn die Breite des Fahrerstands und die Größe der Strecke es erlauben, kann mit 12 Fahrern pro Gruppe gefahren werden.

6.3 Finalläufe

Die Dauer der Finalläufe bei SK-Läufen wird vom Rennleiter festgelegt und während der Fahrerbesprechung bekanntgegeben. Sie beträgt mindestens 5 Minuten zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde, höchstens 7 Minuten zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde.Die Dauer der Finalläufe beträgt auf einer DM 7 Minuten zuzüglich der Zeit zum Beenden der letzten Runde.

6.4 Freies Training deutsche Meisterschaften

Freies Training bei deutschen Meisterschaften ist nur innerhalb der in der Ausschreibung vorgegebenen Zeit zulässig. Die Zeit für freies Training muss so bemessen sein, dass alle Fahrer eine gleiche Anzahl und Zeit von Trainingsmöglichkeiten haben. Teilnehmer an deutschen Meisterschaften, die beim Training außerhalb der offiziellen Zeiten angetroffen werden, müssen von der Teilnahme ausgeschlossen werden.

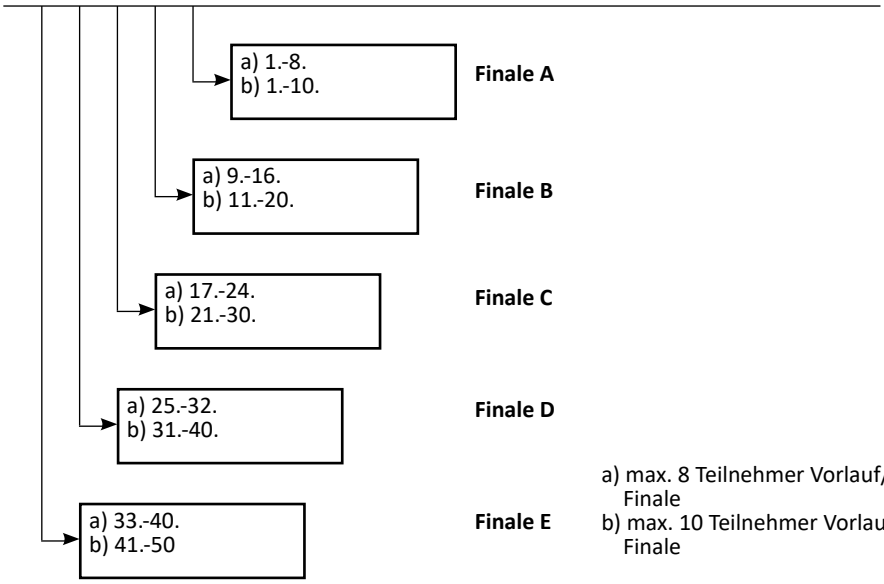
6.5 Finale

Die Finale werden mit 10 Fahrern pro Finale gefahren. Wenn die Breite des Fahrerstandes und die Größe der Strecke es erlauben, können die Finale mit 12 Fahrern pro Finale gefahren werden.Finale bei Läufen zur Sportkreismeisterschaft können mit 8 Fahrern pro Finale gefahren werden.

6.6 Schiedsrichter:

Bei Deutschen Meisterschaften muss ab den Vorläufen ein Schiedsrichter eingesetzt werden. 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. Der Schiedsrichter sollte sich auf dem Fahrerstand aufhalten.

6.7 Austragungsmodus 5 Elektro
(max. 8 bzw. 10 Teilnehmer/Gruppe)
Platzierung aus Vorläufen



H Reglement Sektion Motorrad

1. Klassen

Maßstab	Kürzel	Erläuterung
1:5	EMOTST	Elektro Motorrad 1:5 Stock
1:5	EMOTMO	Elektro Motorrad 1:5 Modified
1:5	VMOT	Verbrenner Motorrad 1:5

2. Allgemeine Bestimmungen Motorrad

2.1 Start

Die Teilnehmer zu jedem Lauf werden mindestens 90 Sekunden vor dem Start aufgerufen. Bei den Vorläufen ist nur der „Fliegende Start“ zugelassen. Beim fliegenden Start wird der Start 30 und 10 Sekunden vorher angekündigt, dann wird der Start freigegeben. Die Fahrzeuge müssen dann 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. Bei den Finalläufen kommt der Le-Mans-Start zur Anwendung: Zwischen den Fahrzeugen muss ausreichend Raum (min. 200 cm und 45° zur Fahrbahn) sein.
Der Start erfolgt durch Anschieben durch einen Mechaniker oder aus einer Startbox. Alternativ können auch alle Motorräder durch einen von der Rennleitung bestimmten Starter nacheinander gestartet werden. Die Fahrzeuge werden dafür an der Startlinie entsprechend der Startnummern nebeneinander abgelegt.

2.2 Rennablauf

Nach Möglichkeit sollte es mindestens einen gezeiteten Trainingslauf geben, dessen Ergebnis zur Bildung der Vorlaufgruppen herangezogen wird. Es zählen die 3 schnellsten zusammenhängenden Runden.

Für EMOTST und EMOTMO gilt:
Die Anzahl der Vorläufe soll mindestens 5 betragen. Die Laufdauer beträgt je 10 Minuten. Nassläufe werden wie Trockenläufe gewertet. Die Rennleitung stellt sicher, dass jede Vorlaufrunde für sich unter ähnlichen Bedingungen durchgeführt wird. Wechseln die Bedingungen während einer laufenden Runde, liegt die Entscheidung bei der Rennleitung, ob der Durchgang unterbrochen (Wetterbesserung ist in Sicht) oder abgebrochen wird. Sofern ein Abbruch erfolgt, wird unter den gegebenen Bedingungen mit der nächsten Vorlaufrunde gestartet. Die Rennleitung entscheidet dabei, ob die abgebrochene Runde im Zeitplan angehängt oder diese ersatzlos gestrichen wird.
Die Vorlaufrangliste wird nach dem Punktsystem der EFRA erstellt. Für jeden Vorlaufdurchgang gibt es eine eigene Ranegliste.
- bis zu drei Vorlaufdurchgängen wird der punktbeste Durchlauf für die Erstellung der Rangliste gezählt.
- ab vier gefahrenen Durchgängen werden die zwei punktbesten Läufe addiert.
- ab sechs gefahrenen Durchgängen, werden die drei punktbesten Läufe addiert.

Bei Punktgleichheit, entscheidet das punktbeste Einzelergebnis von den gewerteten Vorläufen. Sollte hiernach noch eine Gleichheit vorliegen, entscheidet das beste Vorlaufergebnis nach Runden und Zeit. Wenn immer noch Gleichheit vorliegt, zählt das beste Ergebnis nach Runden und Zeit des zweitbesten Laufes und so weiter.
Die Finalläufe sind am letzten Tag der Veranstaltung durchzuführen. Das A-Finale wird 3x gefahren. Die Rennleitung entscheidet ob die B,C,D,F usw. Finale aufgrund der Teilnehmerzahl 1x, 2x oder 3x ausgefahren werden.
Die Laufdauer der Finale beträgt je 10 Minuten.Die Renndurchführung der Finalläufe erfolgt wie folgt. Die ersten 10 Fahrer steigen in das A-Finale auf. Die nächsten 10 Fahrer in das B-Finale (C,D,E usw….). Der Sieger eines Finales erhält einen Punkt, der 2. zwei Punkte bis zum letzten Platz. Bei 3x gefahrenen Finalen werden die besten 2 nach Punkten addiert. Bei 1-2 mal gefahrenen wird der punktbeste Lauf gewertet. Im Falle von Punktgleichheit entscheidet zuerst die Punktzahl im punktbesten Lauf, danach Runden und Zeit des punktbesten Laufs. Bei weiterbestehender Gleichheit entscheiden dann Runden und Zeit des 2. gewerteten Laufs.
Für VMOT gilt: Die Laufdauer der Vorläufe dieser Klasse beträgt 10 Minuten. Die Vorläufe werden nach Runden und Zeit gewertet, nur der beste Vorlauf zählt. Nach Möglichkeit sollte es mindestens einen gezeiteten Trainingslauf geben, dessen Ergebnis zur Bildung der Vorlaufgruppen herangezogen wird. Es zählen die 3 schnellsten zusammenhängenden Runden. Es wird im Aufsteigermodus 3 Verbrenner Offroad 1:8 gefahren.
Die Laufdauer der Finalläufe beträgt 10 Minuten.Das A-Finale wird 3-mal gefahren und das Ergebnis der Läufe (Runden und Zeit) addiert.

2.3 Sonstiges

Das Reparieren und Instandsetzen des Modells auf der Rennstrecke ist strikt verboten. Ab der Qualifikation hat jeder Fahrer die Pflicht, direkt nach seinem Lauf das Motorrad bei der technischen Abnahme, stromlos abzugeben und danach unverzüglich seinen Helferposten einzunehmen.

3. Technische Bestimmungen

3.1 EMOTST (Stockbike)

Erlaubt sind Motorradmodelle aller Hersteller.

Folgende Motoren sind erlaubt:

Motor 1: REELY Brushless 3650/3215kv	#237096-62
Motor 2: Hobbywing QuicRun 3652SL G2 3250kv	#HW30404400
Motor 3: Robitronic Razer ten 3652/3250kV	#R01231

Der Motor darf nicht modifiziert werden.
Im Motorrad darf nur ein Motor verbaut sein.

Folgende Brushless Regler sind erlaubt:

Regler 1: REELY FIGHTER 45A/50A	#704788-62* oder #1482944-62
Regler 2: Hobbywing QuicRun WP10BL60 60A	#HW30107100

Regler 2: Hobbywing QuicRun WP10BL60 60A G2 #HW30107300
Regler 3: Robitronic Razer ten 60A #R01222*
Regler 4: Robitronic Razer ten 50A #R01221*
Regler 4: Robitronic Razer ten G2 60A #R01225
(*= nicht mehr in Produktion)
Minimalgewicht 1700 Gramm.
Vorderrad Bremse und jede andere mechanische Bremse ist verboten.
Hinterradbremse ausschließlich über Fahrtenregler.
Das Setup darf frei verändert werden. Die Übersetzung ist freigestellt.
Zu verwendende Akkus siehe dazu Punkt 4.4.
Alle Arten von Hohlkammerreifen sind erlaubt (siehe 4.3 Reifen).
Ab den Qualifikationsläufen müssen die eingesetzten Reifen von der technischen Abnahme markiert sein. Diese dürfen nach Bedarf markiert werden. Bei Reifen die aus zwei Hälften bestehen, müssen beide markiert werden.
2 Satz Vorder- und Hinterreifen für trockene und 1 Satz Vorder- und Hinterreifen für nasse Bedingungen. Die Regenreifen dürfen nur in den Durchgängen eingesetzt werden, die vom Rennleiter als Nasslauf deklariert sind.

3.2 EMOTMO (Superbike)

Erlaubt sind Modelle aller Hersteller. Kein Motorlimit (brushless und brushed), kein Gewichtslimit. Vorderradbremsen jeder Art sind erlaubt, Hinterradbremse wahlweise über Fahrtenregler oder mechanisch.Zu verwendende Akkus siehe dazu Punkt 4.4.
Alle Arten von Hohlkammerreifen sind erlaubt (siehe 4.3 Reifen). Ab den Qualifikationsläufen müssen die eingesetzten Reifen von der technischen Abnahme markiert sein. Diese dürfen nach Bedarf markiert werden. Bei Reifen die aus zwei Hälften bestehen, müssen beide markiert werden.
4 Satz Vorder- und Hinterreifen für trockene und nasse Bedingungen.

3.3 VMOT (Nitrobike)

Erlaubt sind Modelle aller Hersteller
Maximale Motorgröße: 2-Takt 3,5 ccm, 4-Takt 10 ccm
2 Taktmotor < 2.11 cm^3 Hubraum: Schaltgetriebe erlaubt
2 Taktmotor >= 2.11 cm^3 Hubraum: Schaltgetriebe verboten
4 Taktmotor: Schaltgetriebe erlaubt
Tankgröße: Es gibt keine Limitierung der Größe.
Kein Gewichtslimit, Vorderrad- und Hinterradbremsen jeder Art sind erlaubt.
Alle Arten von Hohlkammerreifen sind erlaubt (siehe 4.3 Reifen).

4. Bautechnische Regeln

4.1 Modelloptik/Verkleidung/Fahrerfigur

Der Sinn des Sports ist, realistische Motorrad Rennen mit ferngesteuerten Modellen durchzuführen. So müssen alle teilnehmenden Modelle einem Originalmotorrad ähnlich sehen und mit Verkleidung und Fahrerpuppe ausgestattet sein.
Beides muss vollständig sein (Front- und Heckverkleidung, Fahrerpuppe inkl. Hände, Arme, Beine, Füße und Kopf).
Für VMOT gilt: Bein/Fuß der Fahrerpuppe können aufgrund des Krümmers und/oder der Kuppelungsglocke gekürzt werden.
Die Verkleidung sowie die Fahrerpuppe wie auch alle dazugehörigen Teile müssen dem Maßstab 1:5 entsprechen und lackiert sein.
Nicht originalgetreue Anbauteile wie z.B. eine Rad-Disk sind verboten.
Das Lackdesign der Verkleidung und der Fahrerfigur ist freigestellt.
Die Fahrerfigur muss so befestigt sein, dass man das Modell an ihr hochnehmen oder aufheben kann. In diesem Bereich sind keine Öffnungen/ Aussparungen größer 8 mm erlaubt, außer aus mechanischen Gründen wie z.B. die Aussparung der Sturzbügelbefestigung. Damit sollen Verletzungen der Streckenposten vermieden werden.

4.2 Abmessungen

Radstand Achse zu Achse: Maximal 320 mm Minimal 280 mm
Raddurchmesser hinten: Maximal 135 mm Minimal 120 mm

Raddurchmesser Vorne: Maximal 120 mm Minimal 105 mm
Gesamthöhe inkl. Fahrerpuppe.: Maximal 300 mm Minimal 240 mm

4.3 Reifen/Räder

Die Reifen müssen speziell für Motorrad-Modelle im Maßstab 1:5 gefertigt, und kommerziell erwerblich sein.
Ein neues Reifenmodell muss mindestens 30 Tage vor der Veranstaltung kommerziell erhältlich sein. Ist ein neues Reifenmodell bei einem Warmup nicht kommerziell erhältlich, ist der Einsatz dessen auch bei der Hauptveranstaltung nicht
erlaubt. Erlaubt sind nur Reifen, die eine erhabene Hersteller-Markierung aufweisen.
Die Reifen müssen schwarz sein.
Jegliche Art von geruchlosem Reifenhaftmittel ist zugelassen, wenn dies nicht ausdrücklich auf der Strecke untersagt ist. Das Aufbringen ist nur außerhalb des Fahrerlagers gestattet. Reifen, die aus zwei Hälften bestehen, können geteilt werden, um einen neuen Satz zu bilden. Reifenheizdecken sind für alle Klassen erlaubt.
Die Bauform muss ein Hohlkammerreifen sein. Jede Art von Reifeneinlage ist erlaubt.

4.4 Akku

Für die EMOTST und EMOTMO gilt:
Jeder NiMh, NiCd , LiFe und LiPo Akku beliebiger Kapazität, mit einer maximalen Nominalspannung von 7,6 Volt ist erlaubt. Die Ladeschlussspannung pro Lipozelle darf max. 4,20 V betragen. Gemessen wird vor dem Lauf. Im Motorrad darf nur ein Akku verbaut sein. Zum Laden von LiPo-Akkus muss ein geeigneter LiPo-Sack verwendet werden.

4.5 Kraftübertragung

Die Kraftübertragung zum Hinterrad kann über Kette oder Zahnriemen erfolgen. Direktantriebe sind erlaubt.

4.6 Aerodynamik

Jede Art von aerodynamischen Anbauteilen, die nicht auch im echten Motorrad-Rennsport Verwendung finden, sind verboten.

4.7 Auspuffsysteme/Geräuschentwicklung

Für die Klasse VMOT gilt:
Das komplette Auspuffsystem muss unter der Verkleidung/Tank-Sitzbank untergebracht und sicher befestigt sein. Jede Art von Verletzungsgefahr gilt es zu minimieren. Falls ein Defekt an der Auspuffanlage auftritt, ist der Fahrer angehalten, sofort und unverzüglich die Boxengasse anzufahren. Das Weiterfahren mit defekter Auspuffanlage wird mit Disqualifikation bestraft.

4.8 Sturzbügel

Die Sturzbügel dürfen für den Streckenposten nicht gefährlich sein.
Das System zur Befestigung der Sturzbügel am Chassis darf nicht gelenkig sein (Verwendung von Scharnieren, Federn, Dämpfer usw. ist verboten).
Das System zur Befestigung der Sturzbügel am Chassis darf die Einstellung der Bügellänge ermöglichen.
Erlaubte Systeme:
Standardbügel (Nylon, Stahl) mit einem oder zwei Befestigungspunkten auf jeder Seite.
Radbasierte Systeme.
Spezifikationen für den Einsatz eines Radsystems:
Maximaler Raddurchmesser: 20 mm.
Das Material der Räder, welches im Rad basierenden System verwendet wird, darf keinerlei Haftung beim Kontakt mit der Strecke erzeugen: Holz, Stahl, Hartplastik sind erlaubt, Schaum-,O-Ringe oder ähnliches sind verboten.