



Reglement 2020

Die GT-Open ist eine Rennserie für moderne GT-Rennfahrzeuge ab Mitte der 1990iger Jahre.

Zugelassen sind Fahrzeuge der Klassen GT1, GT2, GT3, den LeMans-Klassen GT, GTS und GTE sowie der Japanischen GT-Meisterschaft (Super GT und Vorgänger). Ältere Fahrzeuge, die dem nicht entsprechen, aber vor 2019 zugelassen wurden und an GT-Open-Rennen teilgenommen haben, genießen Bestandsschutz.

SCHWARZE LISTE (nicht zugelassene Fahrzeuge):

- Toyota GTone
- Nissan R390

Technische Regeln:

Motor

SRP25 (25000 U/min) mit Steckbuchse und 12er Messingritzel. Stecker muss am Motorkabel des Fahrzeugs montiert sein.

Es wird mit 12 Volt Bahnspannung gefahren.

Getriebe

Das Getriebe ist in Material und Übersetzung freigestellt. Differenziale sind verboten. Achsen (3mm) und Lager sind freigestellt.

Schleifer und Leitkiel

Schleifer sowie Leitkiel und Motorkabel sind freigestellt. Der Leitkiel besteht aus Kunststoff. Am/im Leitkiel dürfen keine anderen Materialien angebracht werden. Nur das originale Leitkielmaterial darf mit dem Slot in Berührung kommen. Es ist nur 1 Motor und 1 Leitkiel zulässig.

Räder / Reifen

Die Durchmesser der Räder sollten denen des Bausatzes entsprechen, oder dem Radkasten angepasst sein.

Weiterhin gilt für die Reifen:

Vorne	Frei (darf mit Lack/Kleber bearbeitet werden)	Auflagefläche min. 5 mm	Schwarz
Hinten	Moosgummi	Reifenbreite max. 13 mm	Schwarz

Felgen

Aluminiumfelgen in freier Ausführung mit 3-D Felgeneinsätzen. Alternativ zu Töpfchenfelge + Felgeneinsatz dürfen auch „Designfelgen“ (z.B. Sakatsu) mit gefrästem Felgenstern verwendet werden. Eine gelochte Ausführung (z.B. Sigma) ist nicht als Designfelge zulässig. Die Felgeneinsätze müssen eindeutig dreidimensional ausgeführt sein (kein Papier oder ähnliches).

Fahrwerk

Chassis, Achsen, Lager, Schrauben, Muttern, Scheiben, Zahnräder und Übersetzung sind freigestellt. Trimmgewichte müssen sicher befestigt sein. Wird ein Zusatzgewicht von oben ans Chassis angebracht, darf es geklebt werden; wird ein Zusatzgewicht von unten ans Chassis angebracht, muss es geschraubt oder gelötet werden. Unabhängig drehende Vorderräder sind verboten! Des Weiteren sind mitlenkende Vorderräder oder Hinterachsen verboten!

Spurbreite: maximal 83mm



Chassisgrundplatte

Bei einem mehrteiligen Fahrwerk gelten als Grundplatte im Sinn des Reglements (70mm Breite) alle Teile, die, außer den Karosseriehaltern, das Chassis bilden. Zu der Grundplatte beim Messen der 70mm Maximalbreite zählt daher alles, was außer Achsen, Achszahnrad und Räder am Fahrwerk dran ist, nachdem die Karosserie (mit Haltern) abgenommen wurde.

Bodenfreiheit: Jederzeit mindestens **1,0mm**.

Mindestgewicht

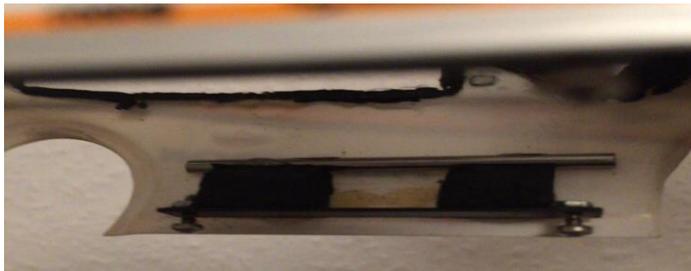
185 Gramm (ohne Performance-Gewicht)

Karosserie

Das Mindestgewicht der Karosserie mit Haltern beträgt **45 Gramm!**

Alle an den Haltern oder der Karosserie angebrachten Gewichte müssen fest mit der Karosserie verbunden sein und bei montiertem Fahrzeug "mitwackeln".

Zusätzliche Gewichte, um das Mindestgewicht zu erreichen, müssen oberhalb der Karosseriebefestigung sichtbar angebracht werden.



Die Karosseriehalter dürfen das spezifische Gewicht von Aluminium nicht überschreiten.

Erlaubte Materialien sind Hartplastik, Resine und Verbundkunststoffe wie GFK und CFK, das „Ausdremeln“ ist erlaubt. Sie muss in der Draufsicht Räder, Chassis und Leitkiel abdecken.

Alle von außen sichtbaren Karosserieteile, auch der Diffusor, wenn im Bausatz vorgesehen oder am Vorbild vorhanden, müssen montiert sein.

Ausnahme: Spiegel, Scheibenwischer und Antennen.

Für den Diffusor darf auch Lexan verwendet werden. Scheinwerfergläser müssen klar sein.

Sorgfältig gestaltetes Renndesign mit mindestens 2 Startnummern und 3 Sponsorendecals ist vorgeschrieben!

Wenn Bausatz oder Vorbild des Fahrzeuges einen Heckspoiler besitzen, muss dieser maßstabsgetreu sein und in Originalposition befestigt werden. Die Bauweise der Halterung ist dabei freigestellt.

Das Verbreitern der Karosserien ist nicht mehr erlaubt. Vorbildgetreu verbreiterte Fahrzeuge, die vor 2019 zugelassen wurden und an GT-Open-Rennen teilgenommen haben, genießen Bestandsschutz.

Innenausstattung / Scheiben:

Entweder Lexanscheiben in Kombination mit einem kompletten Cockpit und separater Fahrerfigur wie in der DTSW (s.FAQs !), oder ein einfacher, dreidimensionaler Fahrereinsatz aus Lexan in Kombination mit Hartplastikscheiben.

Wie legt ihr die Regelung des Karosseriegewichts aus?

Das Karosseriemindestgewicht gilt nicht nur auf der Waage sondern auch auf der Bahn. An der Karosserie angebrachte Teile (beliebige Bauteile, die ein nicht zu vernachlässigendes Gewicht haben) müssen also starr mit der Karosserie verbunden sein. Starr verbunden bedeutet: Keine Feder, kein Scharnier, nur starre



Verklebung oder Verklebung mit Gummi. Das bedeutet unter anderem: Außenspiegel dürfen mit Gummi befestigt sein, aber **Karosserien dürfen nicht an den Haltern wackeln.**

Die Karosserie muss ein Gewicht von min. 45g haben. Zusatzgewichte sind fest und unbeweglich mit der Karosserie verbunden. Dies gilt in zu- wie auseinander geschraubtem Zustand. Das Verschrauben hat nur die Aufgabe, Karosseriehalter mit den Wackelhaltern bzw. dem H zu verbinden! Durch das Verschrauben darf kein neuer Wackelzustand entstehen, das heißt, die Karo wackelt ausschließlich in den Karo-haltern/dem H, die Zusatzgewichte sind auch in verschraubtem Zustand fest mit der Karo verbunden. Im Klartext: Auch auf der Bahn wackeln die vollen 45g, ein entstehender Doppelwackel o.ä. (auch aus weichem Gummi) ist nicht erlaubt.

Grundsätzliches:

Alle Maße und Gewichte gelten vor, während und nach dem Rennen und können jederzeit kontrolliert werden. Bei Unkorrektheiten muss das Fahrzeug überarbeitet werden, so dass es wieder den Regeln entspricht. **Die Entscheidung über die Zulassung** vor, während und nach dem Rennen eines Fahrzeuges liegt **bei der Rennleitung**. Bei eventuellen Unklarheiten wendet euch bitte frühzeitig an die Organisatoren der Rennserie. **Im Zweifelsfall sind Chassis - Konstruktionen bei der Rennleitung auf ihre Zulassung anzufragen. Die Rennleitung behält sich auch vor, Chassis die nicht dem Geiste der Serie entsprechen, nicht zum Rennen zuzulassen!**

- Der „Einsetzerpflicht“ ist nachzukommen!
- Neben den Einsetzern dürfen auch die Fahrer und natürlich der Rennleiter eine „Chaosunterbrechung“ auslösen, zum Schutz der Fahrzeuge. Die Rennleitung behält sich das Recht vor, bei ungerechtfertigtem „Chaos“ Rundenstrafen zu verhängen.
- Jedes Nachölen des Motors ist strengstens verboten.
- Jedes Nachölen des Fahrzeugs sowie Tausch des Motors ist strengstens verboten!
(Über Strafen entscheidet die Rennleitung im Einzelfall, also lasst Euch nicht mit Ölfläschchen in der Hand erwischen!)
- Natürlich dürfen keine Veränderungen am Fahrzeug vorgenommen werden, die dem Reglement widersprechen
- Es erfolgt keine Nachkontrolle der Fahrzeuge, außer bei Betrugsverdacht!

Performancegewicht / Zusatzgewicht

Um diese Serie für alle Teilnehmer interessanter und spannender zu gestalten, wurde ab der Saison 2016 ein Performancegewicht, wie in der DTM, eingeführt. Dieses Gewicht ist dem Fahrer zugeordnet, und nicht dem Fahrzeug.

Das Performancegewicht wird aus der Platzierung des vorherigen Laufes ermittelt. Hierbei gilt:

- Für Platz 1 wird ein Performancegewicht von 8 Gramm festgelegt. • Für Platz 2 wird ein Performancegewicht von 5 Gramm festgelegt.
- Für Platz 3 wird ein Performancegewicht von 3 Gramm festgelegt.
- Für Platz 4-5 keine Veränderung des Performancegewichts.
- Für Platz 6 eine Verringerung des Performancegewichts um 2 Gramm. • Für Platz 7 eine Verringerung des Performancegewichts um 4 Gramm. • Für Platz 8 eine Verringerung des Performancegewichts um 6 Gramm. • Für Platz 9 eine Verringerung des Performancegewichts um 8 Gramm.
- Für Platz 10-X eine Verringerung des Performancegewichts um 10 Gramm.

Das Gewicht (inkl. Befestigungsmaterial) wird bei der Fahrzeugabnahme durch die Rennleitung ausgehändigt und muss, unter Aufsicht der Rennleitung, sofort platziert und befestigt werden. Die Platzierung des Gewichtes ist der höchstmögliche Punkt unter der Motorhaube. In Ausnahmefällen kann die Platzierung auch am höchstmöglichen Punkt des Kofferraumes stattfinden (Entscheidung durch Rennleitung).

Eine optimale Platzierung des Gewichtes für den Schwerpunkt der Karosserie hat dabei keinerlei Bedeutung.



Das maximale Performancegewicht je Fahrzeug beträgt insgesamt 15 Gramm!

Rennablauf

- Ab 19:15 Uhr Motorenausgabe
- Ab 19:30 Uhr Fahrzeugabnahme (offenes Fahrzeug, trockene Räder) incl. Ausgabe und Platzierung der Performancegewichte
- Ab 20:00 Uhr Qualifikation (3 gefahrene Runden auf der weißen Spur) Dabei wird in Fahrtrichtung direkt vor der Ampel gestartet.
- Ab 20:15 Uhr Start 1.Lauf [Gruppe 1] (schnelle Gruppe) Gestartet wird in nicht umgekehrter Reihenfolge. Platzierung 1–6 in Gruppe 1, Platzierung 7 -12 in Gruppe 2
- Ca. 21:00 Uhr Start 2.Lauf [Gruppe 2] (langsame Gruppe) direkt im Anschluss
- Nach den ersten zwei Durchgängen erfolgt eine Regruppierung aus dem Zwischenergebnis der ersten beiden Läufe.
- Ab 22:00 Uhr Start 3.Lauf (langsame Gruppe)
- Ca. 22:45 Uhr Start 4.Lauf (schnelle Gruppe) direkt im Anschluss
- Ca. 23:45 Uhr Siegerehrung

Parc Fermé / Reparaturen

- Nach erfolgter Wagenabnahme herrscht Parc Fermé
- Reparaturen können nur während des laufenden Rennens durchgeführt werden, das Rennen wird nicht angehalten.

Liegt das Problem am Motorritzel wird das Rennen gestoppt!

- Reparaturen an der Karosserie wie Heckspoiler ankleben, Diffusor ankleben **müssen/dürfen** in der Rennpause erledigt werden!
- In der Pause herrscht ansonsten Parc Fermé - Ölen, Schleifer säubern bzw. wechseln, Getriebeanpassungen sind nicht erlaubt!

Punktewertung

Qualifikation:

1. Platz: 3 Punkte
2. Platz: 2 Punkte
3. Platz: 1 Punkt
4. Platz und folgende: 0 Punkte

Rennergebnis:

1. Platz: 20 Punkte + 8 Gramm Performancegewicht
2. Platz: 17 Punkte + 5 Gramm Performancegewicht
3. Platz: 15 Punkte + 3 Gramm Performancegewicht
4. Platz: 13 Punkte
5. Platz: 12 Punkte
6. Platz: 11 Punkte - 2 Gramm Performancegewicht
7. Platz: 10 Punkte - 4 Gramm Performancegewicht
8. Platz: 09 Punkte - 6 Gramm Performancegewicht
9. Platz: 08 Punkte - 8 Gramm Performancegewicht
10. Platz: 07 Punkte - 10 Gramm Performancegewicht
11. Platz: 06 Punkte - 10 Gramm Performancegewicht u.s.w.



FAQs GT-Open

1. Die Rennleitung legt die Regeln aus

Im Bewusstsein, dass nicht alles im Vorfeld geregelt werden kann, werden immer wieder Einzelfallentscheidungen getroffen werden müssen.

Zum Beispiel in der Frage, welche Rad- oder Felgenreöße für welches Modell noch akzeptabel ist, ob das Rennsdesign sorgfältig genug gestaltet wurde, usw.

In der DTSW regelt sich so etwas über den Concours, aber auf diesen wird in dieser Serie bewusst verzichtet.

2. Wie muss das Cockpit aussehen bei Verwendung von Lexanscheiben?

Da Lexanscheiben einen Gewichts- und Schwerpunkt Vorteil darstellen, muss dieser zumindest zum Teil durch den Einbau eines Cockpits im DTSW-Stil ausgeglichen werden, d.h.:

Eine separate Fahrerfigur, mindestens vom Helm bis zu den Knien, ein Armaturenbrett, ein separater Sitz und ein separates Lenkrad mit Säule müssen eingebaut sein.

3. Was ist eigentlich ein GT ?

Ursprünglich, aus dem Italienischen, ein „Gran Turismo“, ein schnelles, zweitüriges, zwei- oder 2+2-sitziges, sowohl komfortables wie auch sportliches Coupé für die große Reise, schon ab den 1960iger Jahren teilweise sowohl für den öffentlichen Straßenverkehr, als auch den Motorsport konstruiert (z.B. Ferrari 250 GTO oder 365 GTB 4)

Im Motorsport wurden dann zunehmend auch die weniger komfortablen, mehr auf Sportlichkeit ausgelegten Mittel- und Heckmotorfahrzeuge (Ford GT 40, Porsche 911) und teilweise sogar Roadster (AC Cobra oder BMW Z4) als GTs akzeptiert. Bis heute beibehalten wurde das Prinzip, dass ein Motorsport-GT entweder auf einem Straßenfahrzeug basieren muss, oder zumindest einer Parallelentwicklung entsprungen ist.

4. Warum kein Toyota GT one oder Nissan R 390 ?

Zwar ist der GT one tatsächlich eine Saison in der GT 1 gestartet (1999), auch wurden die geforderten 20 Exemplare hergestellt und tatsächlich hat er irgendwo auf der Welt eine Straßenzulassung bekommen (unglaublich aber war), für die Straße konstruiert worden ist er jedoch in keinster Weise. Vielmehr war er dasjenige Fahrzeug, das maßgeblich zum Scheitern der ersten GT1-Klasse (1996-99) beigetragen hat, bzw. die Schwächen des Konzepts aufgedeckt hat. Für den Nissan gilt im Prinzip dasselbe, dieser ist damals nur mangels Erfolgs weniger auffällig geworden. Dass frühere moderne GT1 wie der Porsche 911 GT1 oder der Mercedes CLK-GTR der Idee eines GT sehr viel näherstanden, belegen Testberichte der Fachpresse und auch Verkaufszahlen (über 100 verkaufte Benz für die Straße!)

Vielleicht am wichtigsten ist nebenbei, dass die beiden überhaupt nicht mehr nach GT-Fahrzeugen aussehen und somit auch nicht zu den andere GT Open-Fahrzeugen passen.

5. Sind DTSW-Fahrzeuge zugelassen ?

Ja, wenn sie den GT-Open-Regeln entsprechen. Zu beachten sind insbesondere das Mindestgewicht von 45 Gramm für die Karosserie und die Maximalbreite der Grundplatte von 70 Millimetern. Natürlich müssen sie in einer der 7 angegebenen Klassen homologiert gewesen sein.

Kontakt

André Mittelstädt mail: a.mittelstaedt@teyfel.de; slotcardevil@gmail.com
Tel.: 0176 10024196

Harry Oldenburg mail: harry.oldenburg@gmx.net