

Gruppe 245 / West Ausführungsbestimmungen

Inhalt

Abschnitt	Seite	Anmerkungen
Intro	1	
Chassis - „Großserie“	2	
Chassis - „unverändert“	2	
Chassis - „Teilemix“	3	
Chassis - „aktuelle Typenliste“	3	
Karosserie - „Erscheinungsbild“	4	
Karosserie - „Scale“ und Vorbilder	4	
Karosserie - „in welcher Gruppe !?“	4	neu (01.02.2010)
Karosserie - „aus GfK oder Resine“	5	
Karosserie - „Vorbildfotos“	7	
Karosserie - „Äußerlichkeiten“	7	
Karosserie - „Verbreiterungen“	8	
Karosserie - „Flügelwerk“	9	ergänzt (01.02.2010)
Karosserie - „Beleuchtungsanlage“	9	
Karosserie - „Scheibenwischereien“	10	
Karosserie - „Innenleben“	10	
Karosserie - „voller Einsatz“	11	
letzte Worte	12	

<p>Grundsätzliches Intro</p>	<p>Dieses Dokument ist als „Lesehilfe“ bzw. Interpretationshilfe zum Reglement der Gruppe 245 Rennserie im Westen zu verstehen – und soll „die eine Seite Reglement“ ein wenig mit Leben füllen.</p> <p>Die hier formulierten Bestimmungen sind allerdings weder als „Gesetzbuch“ noch als „Freibrief“ zu verstehen, auf die man sich im Streitfall berufen könnte !!</p> <p>Der Satz „Letztlich entscheidet die Rennleitung über die Zulassung bzw. die Einstufung der Fahrzeuge!“ ist in aller Konsequenz maßgeblich. Grundsätzlich muss gelten, bei allen Handlungen Augenmaß walten zu lassen und die Chancengleichheit aller Teilnehmer nicht aus dem Auge zu verlieren.</p>
--	--

Chassis
„Großserie“

Zur im Reglement getroffene Formulierung „Metall-Großserienchassis unverändert“ sind einige Erläuterungen erforderlich.

Beginnen wir mit der Definition von „Großserie“:

- In Deutschland im Handel auf breiter Basis verfügbar, also nicht nur bei ein oder zwei (Spezial-)Händlern bzw. sogar ausschließlich beim Hersteller im Sortiment.
Einzige Ausnahme sind – nach Abstimmung mit Schöler Chassis – die nahezu baugleichen „Slotdevil“ Chassis.
- Stückzahl zumindest 400 Exemplare, um Kleinst- und Sondererien zu verhindern.
- Zumindest vier Wochen im Handel verfügbar, um "Werksfahrern" keinen Vorteil zu gewähren.

(Manchmal durchaus sinnvolles) Zubehör von Drittanbietern zählt grundsätzlich **nicht** zur Kategorie „Großserie“. Beispielsweise sind die einteiligen Hülsen für die Federung oder für das "H" von Slottec wirklich prima – aber dennoch nicht zulässig, da es sich nicht um Großserientechnik der Chassishersteller handelt. Ein anderes Beispiel sind spezielle Motorhalter von Jens Scaleracing oder dem RC Trier (vgl. Beispielfotos).



Auch bei Schrauben, Muttern etc. gilt die Orientierung an Materialien, welche die Hersteller der Chassis ausliefern (also Stahl oder Edelstahl). Andere Materialien wie Alu, Kunststoff oder Titan sind hingegen unerwünscht. Das gilt auch für die so „stylischen“ (und teuren) selbstsichernden Hutmuttern aus Aluminium.

Chassis
„unverändert“

Der Begriff „unverändert“ zielt auf einen Schutz vor technischer Ingenieurshochleistung bei der Umgestaltung der Fahrwerkskonstruktion, wie sie nur von Profis der Materie und/oder hochambitionierten Tüftlern mit viel Zeitaufwand durchgeführt werden können.

Anhand dieser Definition sind folgende maßvolle und gemeinhin übliche Korrekturen an den Chassis zulässig:

- Richten und Ausrichten von Platten und Trägern (90°-Richten und Planauflage).
- Entgraten sowie Glätten von Kanten, Ecken und Überständen.
- Bohrung von Schraubenlöchern in Grundplatten älterer Versionen gemäß identischen Platten späterer Versionen.
- Ankleben oder Anschrauben (wo Schraubvorrichtungen vorgesehen sind) von Gewichtplatten beliebiger Art und Gewichten.

Wichtig: Karosserie-Trägerteile, die an der Karosserie angebracht werden, sind nicht Bestandteil des Chassis und können wahlweise eigenhändig angefertigt werden.

Jedoch bleibt es auch für Eigenkreationen bei der Vorgabe „aus Metall“. Die Verwendung von Kunststoff, GfK oder gar CfK ist auch

	hierfür unzulässig !!																		
<p>Chassis „Teilemix“</p>	<p>Eine beliebige Mischung von Teilen unterschiedlicher Chassis ist unerwünscht. Beispielsweise können weder Teile des Plafit S24 an einem Plafit Inliner Chassis verbaut werden – noch Plafit Teile an einem Schöler Chassis.</p> <p>Eine Mischung von Teilen innerhalb einer Chassisfamilie – z.B. Plafit S24 oder Schöler Striker – ist hingegen zulässig.</p> <p><u>Wichtig:</u> Ausnahme ist das Plafit Inliner Chassis. Hier dürfen Vorder- und Hinterachsträger vom Plafit Mini Chassis verwendet werden, um die geringeren Radgrößen für die Gruppe 2 unter 2.000cm³ realisieren zu können.</p>																		
<p>Chassis „aktuelle Typenliste“</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th><u>Hersteller</u></th> <th><u>Inliner (Gr.2)</u></th> <th><u>Sidewinder</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Motor Modern</td> <td>KJ1, KJ1 Evo KJ2 KJ08 V</td> <td>SW1, SW1 Evo SW2 SW08 V</td> </tr> <tr> <td>Plafit</td> <td>Inliner Inliner Pro Mini</td> <td>Excel Excel Pro Sidewinder Pro Super24 / Super 24 SLP</td> </tr> <tr> <td>Sakatsu</td> <td>. / .</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schöler (Slotdevil)</td> <td>Pantera Tigre</td> <td>Pantera Tigre Striker</td> </tr> <tr> <td>Slotvision</td> <td>. / .</td> <td>Mach I Mach II Mach III</td> </tr> </tbody> </table> <p>Chassis, welche nicht in der o.a. Liste enthalten sind, müssen beim Veranstalter angefragt werden !!</p> <p>Weitere Hinweise zu den Chassis sowie sinnvollen Tuningteilen aus der Großserie finden sich in den Technik Tipps auf der 245 Seite !!</p>	<u>Hersteller</u>	<u>Inliner (Gr.2)</u>	<u>Sidewinder</u>	Motor Modern	KJ1, KJ1 Evo KJ2 KJ08 V	SW1, SW1 Evo SW2 SW08 V	Plafit	Inliner Inliner Pro Mini	Excel Excel Pro Sidewinder Pro Super24 / Super 24 SLP	Sakatsu	. / .		Schöler (Slotdevil)	Pantera Tigre	Pantera Tigre Striker	Slotvision	. / .	Mach I Mach II Mach III
<u>Hersteller</u>	<u>Inliner (Gr.2)</u>	<u>Sidewinder</u>																	
Motor Modern	KJ1, KJ1 Evo KJ2 KJ08 V	SW1, SW1 Evo SW2 SW08 V																	
Plafit	Inliner Inliner Pro Mini	Excel Excel Pro Sidewinder Pro Super24 / Super 24 SLP																	
Sakatsu	. / .																		
Schöler (Slotdevil)	Pantera Tigre	Pantera Tigre Striker																	
Slotvision	. / .	Mach I Mach II Mach III																	

<p>Karosserie „Erscheinungs- bild“</p>	<p>Laut Reglement orientiert sich die 245 wie folgt: „Vorbild ist die Deutsche Rennsport Meisterschaft aus den 70er Jahren“. Es sind also ausdrücklich Fahrzeuge erwünscht, welche diese historischen Eindrücke wiedererstehen lassen. Andersartige Fahrzeuge werden deshalb zwar nicht ausgeschlossen, aber Designs wie z.B. „Red Bull“ oder „D2“ / „Vodafone“ sollten besser in Serien für modernere Fahrzeuge gefahren werden . . .</p>
<p>Karosserie „Scale“ und Vorbilder</p>	<p>Grundsätzlich besteht das Problem, originalgetreue Maßstäblichkeit an Modellen nachzuprüfen. Sind schon Plastikmodelle der gängigen Hersteller nicht immer exakt vorbildgetreu gefertigt, ist die Maßstäblichkeit von GfK- und Resine-Modellen teilweise völlig aus dem Ruder gelaufen. Derzeit werden (allerdings nicht mit dem Einsatzschwerpunkt 245 !!) teilweise Karosserien angeboten, die in ihren Abmessungen auf bestimmte Reglements oder Streckentypen hin optimiert sind.</p> <p>Somit gilt für alle in der 245 eingesetzten Karosserien das Prinzip „Augenmaß“ – gleichgültig, ob es sich um pure Großserie von Plastikmodellbausätzen, modifizierte Plastik Kits, regelrechte Eigenbauten oder eben GfK- oder Resine Kits handelt.</p>
<p>Karosserie „in welcher Gruppe !?“</p> <p>⇒ NEU - 1. Februar 2010 -</p>	<p>Gruppe 5 Gruppe 5 Fahrzeuge müssen einerseits zwingend einem Vorbildfahrzeug entsprechen – und andererseits obligatorisch über einen Heckflügel verfügen !!</p> <p><u>Hinweis:</u> Das heißt z.B. für die Ferrari 365 GT4 BB bzw. 512BB, dass für einen Einsatz in der Gruppe 5 ab der Saison 2010 ein vorbildgerechter Heckflügel montiert sein muss (vgl. Beispielfotos links und auf der nächsten Seite).¹⁾</p>  <p>Heckspoiler am Gruppe 5 Ferrari 365 GT 4 BB bzw. 512BB . . .</p>

¹⁾ Zum Thema Herstellung eines Heckspoilers vgl. bitte den [Abschnitt „Flügelwerk“](#)

Ferner kann z.B. ein Lamborghini Jota, LP400 oder Miura (aus der Gruppe 4) **nicht** in der Gruppe 5 fahren. Hierfür gibt es einfach kein Vorbild !!

Auch weitere typische Gruppe 4 GT wie z.B. ein BMW M1 Procar oder der De Tomaso Pantera könnten in den bekannten Gruppe 4 Varianten **nicht** hochgestuft werden !! Vielmehr dürfen diese Fahrzeugtypen nur als "echte" Gruppe 5 Versionen (gemäß Vorbild) starten . . .



Eine Gruppe 5 Version (March) des BMW M1 turbo . . .



Die Gruppe 5 Version des De Tomaso Pantera . . .

Gruppe 4

Die Gruppe 4 ist den zweisitzigen GT-Fahrzeugen vorbehalten.

Fahrzeuge nach dem Vorbild der Gruppe 5 dürfen grundsätzlich nicht in der Gruppe 4 eingesetzt werden. – auch wenn deren Abmessungen ggf. dafür sprechen würden !!

Nach Abstimmung mit der IG245 kann eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, originäre Gruppe 2 Fahrzeuge ggf. auch in der Gruppe 4 einzusetzen. Dies sollte tunlichst aber vor dem Bau bzw. Kauf der entsprechenden Fahrzeuge abgestimmt sein !!

(in der Vergangenheit fuhr z.B. schon einmal ein Chevrolet Camaro oder ein Mercedes 450 SLC in der Gruppe 4 – künftig jedoch nur noch mit im Vorfeld erteilter Genehmigung !!)

Gruppe 2

In der Gruppe 2 starten 4-sitzige Tourenwagen – bis 1.000cm³ auch Zweisitzer .

Dass Gruppe 4 oder 5 Fahrzeuge nicht in der Gruppe 2 eingesetzt werden können, versteht sich von selbst: Die Gruppe 4 sind qua Definition Zweisitzer - und die Gruppe 2 (zumindest über 1.000cm³) immer Viersitzer . . .

Jedoch auch hier gilt: Keine Regel ohne Ausnahme: Einige Modelle, welche beim Vorbild in der Gruppe 4 homologiert waren, erhalten als 4-sitzige Tourenwagen wahlweise und als Ausnahme jedoch die Zulassung für die Gruppe 2:

- Fiat 131 Mirafiori
- Mercedes 450 SLC (nicht 450 SL !!)
- Opel Ascona 400

Karosserie „aus GfK oder Resine“

In der „245-Gründerzeit“ waren die Gewichte von Plastikmodellbausätzen, Resine- und GfK-Karosserien in etwa identisch. Deshalb stehen diese drei Werkstoffe im Reglement gleichberechtigt nebeneinander. Das scheint durch verbesserte Produktionsverfahren einiger Hersteller von GfK- oder Resine Kits heutzutage nicht immer

der Fall zu sein. Dies ist an sich nicht verwerflich – jedoch sollen in der 245 weiterhin halbwegs vergleichbare Ausgangsbedingungen gewährleistet sein – und EIN bestimmtes Material oder gar EIN Hersteller darf nicht zum Muss werden.

GfK- und Resine-Karosserien sind nach wie vor in der 245 erwünscht – schließlich bringt dies Vielfalt in die Serie, da oft Vorbilder als Motiv gewählt werden, für welche es keine Plastikmodellbausätze gibt bzw. wo diese längst vergriffen sind.

Diese Karosserien sollen allerdings keinen gravierenden Vorteil gegenüber den bislang gefahrenen Bodys aufweisen !!

Aus diesem Grund gelten seit Saisonbeginn 2009 folgende Regeln:

- Es besteht wie immer in der 245 Bestandsschutz: Wer ein Fahrzeug mit GfK- oder Resine-Karosserie gebaut hat, darf dieses fahren – ggf. jedoch unter Auflagen.
- Grundsätzlich dürfen GfK- und Resine-Karosserien nur noch nach Rücksprache mit der IG245 eingesetzt werden.
- Fahrzeuge mit Karosserien, die nicht aus Hartplastik bestehen, sind bis spätestens ein Stunde vor Beginn der Materialausgabe vorzuführen.
- Ggf. sind Gewichte auf Höhe von Motorhaube oder Kofferraumdeckel zu befestigen, um einen übergroßen Gewichtsvorteil einer Karosserie auszugleichen.
- Das Mindestgewicht derartiger, mit platzierten Gewichten versehenen Karosserien beträgt selbstredend weiterhin 50 Gramm (Gr.2) bzw. 60 Gramm (Gr. 4 und 5).
- Aktuell sind für folgende Kits Auflagen benannt (die Liste wird bei Bedarf erweitert):

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

- Die o.a. Gewichte sind lediglich als **Anhaltswerte** zu verstehen. Eine Vorführung muss auch für die in der Liste aufgeführten Modelle erfolgen.

Sollte die Vorführung eines Fahrzeugs zu grundsätzlich anderen Erkenntnissen führen, können die o.a. Gewichte auch erhöht bzw. abgesenkt werden. ²⁾



Beispiele für Fahrzeuge mit GfK- und Resine-Bodys

²⁾ Beispielsweise führen in 2009 durchaus Opel Kadett GT/E aus der Küls Produktion mit nur 2,5g Zusatzgewicht !!

Karosserie
„Vorbildfotos“

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



Radausschnitt trotz Foto-nachweis nicht erwünscht ! Wie Tamiya 320 turbo Beleg für anderen Flügel

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

Karosserie
„Äußerlichkeiten“

Die äußeren Gestaltungs- und Erkennungsmerkmale eines Fahrzeuges durften bei den Vorbildern gegenüber den Serienfahrzeugen selbst in der Gruppe 5 nicht beliebig verändert werden – von den deutlich seriennäheren Gruppen 2 und 4 ganz zu schweigen.



Dies gilt selbstverständlich auch für die Fahrzeuge der Gruppe 2 4 5:

- So dürfen beispielsweise Kühlergrill oder Heckblenden nicht durch Gitter ersetzt werden.
- Auch dürfen die hinteren Seitenkästen bei Gruppe 5 Fahrzeugen nicht den Durchblick auf das Chassis gestatten. Dort saßen beim Vorbild die Wasserkühler !☺
- Bleiben wir bei Öffnungen: Fahrzeuge mit geöffnetem Schiebedach lassen wir nicht starten !☺
- Und zu Thema „offen“ vielleicht noch die Anmerkung, dass die Gruppe 2 4 5 für „geschlossene Fahrzeuge“ ausgeschrieben ist und damit Cabrios, Spyder, Speedster etc. leider zu Hause bleiben müssen (Vorbildfotos aus den USA hin oder her).



Kein Durchblick: Ein Wasserkühler tut Not ! Nicht erwünscht: Cabrios, Spyder, Speedster etc. – auch wenn dieses Foto eine andere Aussage trifft . . .

- Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge sowohl lackiert, als auch mit Klarlack versehen sein – und zwar **ganzzflächig**, nicht nur

	<p>„ein bisschen“ !! Man soll das Sparen schließlich nicht zu weit treiben !☺</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferner sei an dieser Stelle auf den für alle Gruppen geltenden, maximalen Radstand von 110mm verwiesen. - Wobei unabhängig vom Radstand – gerade aber bei überlangen Karosserien – gilt, dass die Räder vorbildgemäß in den Radkästen stehen müssen (also i.d.R. eher mittig !☺).
<p>Karosserie „Verbreiterungen“</p>	<p>Die Verbreiterung von Fahrzeugen ist wie folgt geregelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radausschnitte dürfen nur moderat erweitert werden – i.d.R. nur innen, wo die Materialstärke häufig überproportional hoch ist. Originaltreue ist grundsätzlich einzuhalten. Bis nahe der Motorhaube bzw. dem Kofferraumdeckel erweiterte Radausschnitte sind unzulässig. - Kotflügel dürfen gemäß der originalen Silhouette außen verbreitert werden, d.h. dem Vorbild entsprechend auf der Höhe der originalen Verbreiterung – nicht aber aus der originalen Silhouette ragend nach oben zur Motorhaube bzw. dem Kofferraumdeckel hin verschoben. Auch hinsichtlich der Anordnung von Verbreiterungen auf der Längsachse des Slotcars („Radstand“ !) muss Augenmaß walten und der Bezug zum Vorbild bestehen. - Sogenannte „SLP Verbreiterungen“ – also möglichst dünnes Polystyrol, einfach und gerade herausgezogen – sind ebenfalls unerwünscht. - Eine Verbreiterung von Karosserien durch Auftrennen („Innenverbreiterung“) oder auch eine Verlängerung des Radstandes mittels dieser Methode ist unzulässig. Eine Ausnahmegenehmigung (z.B. dezente innere Verbreiterung eines Kotflügels) sind bei bestimmten Modellen möglich – müssen jedoch mit der Serienleitung vor dem Bau des Fahrzeuges abgestimmt werden. <u>Wichtig:</u> Für die derzeit eingesetzten VW Käfer mit innen verbreiterten Kotflügeln gilt Bestandsschutz !! <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="501 1467 935 1794">  </div> <div data-bbox="935 1467 1374 1794">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <div data-bbox="501 1794 935 1859"> <p>Für „SLP Verbreiterungen“ gilt in der 245: Nein, Danke !</p> </div> <div data-bbox="935 1794 1374 1859"> <p>Innenverbreiterung – hier am Beispiel Käfer – ohne Genehmigung unzulässig !!</p> </div> </div>

**Karosserie
„Flügelwerk“**

⇒ ergänzt
- 1. Februar 2010 -

Für den Umgang mit Front- / Heckspoilern gelten folgende Regeln:

- Dem Vorbild entsprechende Variationen von Front- oder Heckflügeln können angebaut werden – „Gruppe 5 Frontschaufeln“ in der Gruppe 2 zählen aber nicht dazu !☺
- Frontspoiler, die tiefer ragen als die Seitenschweller, dürfen gekürzt werden - z.B. empfohlen bei BMW 3.5 CSL und ggf. auch bei BMW 320 turbo. Jedoch setzen i.d.R. die vorgegebenen Radgrößen dem Kürzen enge Grenzen (also bitte zuvor Testen) !
- Seitenschweller dürfen hingegen **nicht** gekürzt werden – beispielsweise, um die Karosserie dadurch tiefer legen zu können.
- Seitenschweller dürfen auch nicht entfernt und durch Karosserieträgerplatten ersetzt werden. Ebenso wenig dürfen Fahrzeuge, welche im Vorbild keine Seitenschweller aufwiesen, mit solchen versehen werden.
- Heckspoiler können nicht weggelassen werden, wenn das Vorbildfahrzeug einen solchen Flügel aufgewiesen hat.
Wichtig: Ab 2010 müssen alle BMW M1 einen Heckflügel aufweisen !!
- Die eigentlichen Heckspoiler müssen halbwegs „formstabil“ sein; als Material scheidet Lexan ergo aus. Auch „hauchdünnes“ Polystyrol (in Stärken unter 0,75mm) oder CfK sind als Materialien unerwünscht !!
- Der Austausch von seitlichen Heckflügelhaltern gegen flexible Exemplare – z.B. aus Gummi – ist hingegen zulässig.



leicht eingekürzter Frontspoiler beim BMW 320 turbo von Tamiya



seitliche Heckflügelhalter aus Gummi sind beim BMW M1 Procar beliebt


**Karosserie
„Beleuchtungs-
anlage“**

Die Fahrzeuge der Gruppe 245 bestritten ihre Rennen bei Wind und Wetter. Im Rahmen von Langstreckenrennen wurde auch Nachts gefahren. Dementsprechend war die Betriebsfähigkeit der Beleuchtungsanlage Gegenstand der technischen Abnahme bei den Vorbildfahrzeugen.

Um dem Trend zum Leichtbau durch Weglassen entgegen zu wirken gilt seit 2009: Bei allen Fahrzeugen muss zwingend eine angelegte Beleuchtungsanlage vorhanden sein – sprich Frontscheinwerfer und Rückleuchten sind erforderlich.

Ausnahme sind die Fahrzeuge mit Klappscheinwerfern wie z.B. der BMW M1 – aber auch diese Autos hatten dann zumindest sichtbares Standlicht an der Front.

Wichtig für die beliebten Jota oder Ferrari 365 GT4 BB: Die reine Glasabdeckung über den Scheinwerfern reicht nicht aus !! Unter

	<p>dieser transparenten Abdeckung sitzt ein Scheinwerferkasten und in diesem befinden sich die eigentlichen Scheinwerfer. Und besagte Abdeckungen müssen ebenfalls vorhanden sein – auch bei der Gr.5 Toyota Celica LB . . . 😊</p>  <p>Nur zwei Frontscheinwerfer beim Gr.5 320 turbo Aber immer Vier in der Gr.2 für den 320 Wer hätte das gedacht !? Auch die Celica mit Zweien</p> <p>Scheinwerfer und/oder -gläser dürfen selbstredend farblich behandelt, bedecalt oder mit Folie beklebt werden. Jedoch muss das Vorhandensein aller erforderlichen Teile nachweisbar bleiben. Modifikationen der Beleuchtungsanlage gegenüber der im Bausatz enthaltenen Version sind selbstredend erlaubt, so sie sich denn am Vorbild orientieren – so z.B. die Installation von nur zwei Frontscheinwerfer beim BMW 320 turbo.</p>
<p>Karosserie „Scheibenwischereien“</p>	<p>Ebenfalls resultierend unter dem Aspekt „Rennen bei Wind und Wetter“ ist seit 2009 (zumindest) ein Scheibenwischer erwünscht. Falls kein Wischer in der Bastelkiste vorhanden ist, hilft die IG245 gern mit einer Ausführung aus Blei weiter 😊 Ansonsten stellt Slottec passende Scheibenwischer aus Gummi her, welche sich im Sortiment verschiedener Fachhändler befinden. Bei Bausatzfahrzeugen, welche einen angespritzten Scheibenwischer aufweisen (z.B. Tamiya BMW 320 turbo, Tamiya Porsche 935/76 oder manche Ferrari 365 GT4 BB), muss kein separater (zusätzlicher) Scheibenwischer installiert sein. Der angespritzte Scheibenwischer sollte aber schwarz hervorgehoben sein.</p>  <p>Auch bei Sauwetter !!</p>
<p>Karosserie „Innenleben“</p>	<p>Das „Innenleben“ der Karosserie ist ein diffiziles Feld, da gerade hier das gewünschte Augenmaß zu Gunsten der Konkurrenzfähigkeit einer Karosserie schon mal auf der Strecke bleibt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der innere Bereich einer Karosserie darf „ausgeräumt“ werden – bei Plastikmodellbausätzen (z.B. von Monogram oder BMW M1 Procar von ESCI bzw. Revell) können also z.B. Spritzwände oder Innenkotflügel etc. entfernt werden, welche die Montage auf dem Chassis behindern. - Der innere Bereich einer Karosserie darf jedoch definitiv nicht „ausgeschliffen“ werden, beispielsweise zum Zweck der Gewichtserleichterung. Wer also moderat in den Radläufen ein wenig Material abträgt, bewegt sich noch im „Grünen Bereich“ – wer hingegen gezielt Dächer, Seitenwände oder Hauben dünn

schleift, hat diesen deutlich überschritten !!

- Die Fensterflächen der Fahrzeuge dürfen aus Lexan bestehen. Auch hier sollte das Adjektiv „formstabil“ gedanklich hinzugefügt werden. In ultraleichte „Frischhaltefolie“ also bitte weiterhin nur die Lebensmittel im Kühlschrank einpacken !☺
- Etliche Plastikmodellbausätze werden „mit ohne Seitenscheiben“ in/an den Türen ausgeliefert. Dementsprechend fordern wir nicht, dass hier eine Scheibe vorhanden ist. Diese Aussage gilt dann aber ausschließlich für die vorderen Türen. Hintere Seitenscheiben müssen in jedem Fall vorhanden sein !



Am Beispiel des Hecks vom BMW M1 Procar (Revell): Der innere Bereich darf mit Augenmaß „ausgeräumt“ werden

Nur die Türen dürfen ggf. ohne Scheibe bleiben – hier ist aber z.B. das vordere Dreiecksfenster aus Lexan installiert

**Karosserie
„voller Einsatz“**

Der Fahrereinsatz sowie die Fahrerfigur müssen farblich (ein wenig) behandelt werden. Auch wenn die Gruppe 245 nicht die Anforderungen der DSC stellt, reicht ein simpler, absolut „unbehandelter“ Fahrer bzw. -einsatz für eine Zulassung zum Rennen leider nicht aus. Auch sind „Bleistiftzeichnungen“ – und seien sie noch so gelungen – kein adäquates Mittel für eine regelkonforme Gestaltung eines 245-Inlets !!

Wir schreiben auch nicht wie andere Reglements die Anzahl der verwendeten Farben vor, welche bisweilen zu mehreren Farbtupfern auf dem ansonsten unbehandelten Inlet führen – jedoch sollte auch bezüglich des Fahrereinsatzes problemlos das rechte Augenmaß zu finden sein.



Mit ein wenig Farbe und ein paar Decalresten ist rasch ein halbwegs ansprechender Fahrereinsatz hergestellt !!

Variation zum Thema Scheiben in der Tür: Lexanscheibe teilweise „heruntergekurbelt“

**Grundsätzliches
letzte Worte**

Das Schlusswort fällt dreiteilig aus und sollte gründlich im Herzen bewegt werden:

- Es ist davon auszugehen, dass bei den 245 Rennveranstaltungen die Fahrzeuge außerhalb der technischen Abnahme (im Parc Fermé) regelmäßig und systematisch angeschaut werden, um die Einhaltung der o.a. Kriterien zu überprüfen.
- Vor einer geplanten gravierenden baulichen Modifikation bitte unbedingt mit der IG245 Kontakt aufnehmen, denn es gilt die Devise "Früh informiert ist besser, als später abgewiesen" (bzw. zum Um- oder Rückbau verdonnert) !☺
- Die IG245 verfährt grundsätzlich in Anlehnung an die Regel der ehemaligen ONS (des heutigen DMSB): "Der Teilnehmer ist für die Reglementkonformität seines Fahrzeuges verantwortlich ... egal wann sie festgestellt wird... (vor, während, nach ...) . . .