

1. Zeitplan:

Donnerstag, 30.10.2003

ca. 18:00h freies Training für alle Klassen

Freitag, 31.10.2003

ab 09:00h freies Training für alle Klassen

ca. 12:30h Wagenabnahme NASCAR, anschließend Concours de Elegance

ca. 14:00h Start [NASCAR](#) Rennen

ca. 17:00h Start [Monza](#) Rennen

ca. 20:00h Start [Formel](#) Rennen

anschließend [Le Mans Challenge](#)

Samstag, 01.11.2003

ab 08:00h Wagenabnahme und Concours Klasse Carrera

ca. 09:00h Start der [Carrera](#) Klasse

ca. 16:00h Start der Klasse [Rennsport-, Touren- und GT-Fahrzeuge](#)

anschließende Tombola und Abendessen

Sonntag, 02.11.2003

ab 09:00h Wagenabnahme und Concours Superslot

ca. 10:00h Start [Super Slot](#) Klasse

ca. 13:00h Start [Can Am](#) Klasse

Für Klassen, die am jeweiligen Renntag nicht zuerst starten, wird die Wagenabnahme und der Concours Wettbewerb bei dem vorher ausgetragenen Rennen durchgeführt.

Die Teilnehmer werden gebeten, sich über den aktuellen Zeitplan bei der Veranstaltung zu informieren, um bei möglichen Zeitverschiebungen rechtzeitig am Start zu sein.

2. Nennung:

Nennungen können noch **bis ca. 60 Minuten** vor dem jeweiligen Rennbeginn abgegeben werden. Nennungen, welche nach dem Nennungsschluss am **11.10.2003** eingehen, nehmen nicht an der Tombola teil. Bereits vorliegende Nennungen:

Freitag, 31.10.2003

0 NASCAR
0 Monza
0 Formel Hartplastik
0 Le Mans Challenge

Samstag, 1.11.2003

0 Carrera
0 Rennsport-, Touren- u. GT-Fahrzeuge
0 Rennsport-, Touren- u. GT-Fahrzeuge
mit Cox / K+B Chassis

Sonntag, 2.11.2003

0 Superslot
0 Can Am

3. Einheitliches Reglement für Oldtimer Slotcars

Allgemeine Regeln und Hinweise

Sofern nicht anders vermerkt gelten diese Regeln für alle Fahrzeugklassen !!

- die max. Achsbreite der Fahrzeuge beträgt 80mm
- die Räder und der Leitkiel müssen in der Draufsicht von der Karosserie verdeckt sein (Ausnahme Formelklasse)
- es sind nur schwarze Reifen zulässig
- alle Fahrzeuge müssen eine plastische Fahrerfigur haben
- die Bodenfreiheit muss nach dem Rennen mind. 0,8mm betragen
- die Fahrzeuge dürfen mit Blei getrimmt werden, **aber nur auf der Chassisoberseite**
- vor und während des Rennens darf kein Haftmittel verwendet werden
- es werden nur 16D, 26D und 36D Motoren alter Bauart zugelassen - keine Mura, Parma, Champion oder ähnliche Motoren
- keine Chassis mit Schrägantrieb, soweit nicht ausdrücklich erlaubt
- Chassis der Firmen Monza und Kuznia sind in den Standardklassen (Carrera, Formel, GT und Superslot) verboten. Außerdem sind alle Messingrohr-Fahrgestelle mit Stahldrahtinnenteil (wie Champion, Ricken, usw.) ebenfalls verboten
- Silikonreifen sind in allen Klassen verboten! Wiesel- und Ortmannreifen sind erlaubt.
- die Entscheidung über die Zulässigkeit von Fahrzeugen liegt am Renntag bei der Rennleitung

NASCAR Fahrzeuge

- Inliner-, Sidewinder- oder Schrägantrieb und Eigenbau-Fahrgestelle aus Kunststoff sind zugelassen
- Mindestgewicht des rennfertigen Fahrzeuges 130 Gramm

- Hartplastik-Karosserien, möglichst mit Original-Lackierung, sind erwünscht – Vorbilder bis ca. 1970
- Kotflügelverbreiterung nur max. 1,5mm je Seite
- Dachhöhe mind. 46mm
- die Bereifung vorne ist freigestellt, für die Hinterachse sind Moosgummireifen mit max. Breite von 20mm vorgeschrieben - mind. Durchmesser vorne 20mm, hinten 22mm

Sport, GT- oder Tourenwagen mit Monza-Chassis

- zulässig sind Sidewinder- oder Schräg-Antrieb-Chassis dieses Herstellers
- die Bereifung ist freigestellt
- Karosserien aus Lexan oder Hartplastik
- nur 3mm und 1/8"-Achse erlaubt, 48er oder 50er Verzahnung vorgeschrieben
- kein Metallschwingarm erlaubt

Formelrennwagen

- zulässig sind alle Formelrennwagen nach Vorbildern bis ca. 1969 möglichst mit Original-Lackierung
- Hartplastik-Rennwagen mit Vollgummi-Bereifung, Inliner-Chassis aller Hersteller
- Lexan-Karosserien sind nicht zugelassen

Le Mans Challenge

- es wird ein Rennen ohne Klasseneinteilung gefahren . . . zugelassen sind Fahrzeuge bis Baujahr 1970
- ansonsten gilt das [Reglement für die Le Mans Challenge 2004](#)

Carrera 124 / Exklusiv (keine Formelrennwagen)

- zulässig sind ausschließlich serienmäßige Fahrgestelle mit originalen und ungeöffneten Motoren (Gold) sowie serienmäßigen Achslagern
- als Bereifung sind ausschließlich Vollgummireifen zugelassen
- zugelassen sind auch Felgen anderer Hersteller, z.B. Plafit, Sakatsu etc. mit max. Durchmesser von 17mm
- der Durchmesser der Hinterräder beträgt max. 28mm bei einer Mindestbreite von 11 und einer Maximalbreite von 14mm
- die Vorderreifen sind mind. 8mm breit, dürfen nicht schräg angeschliffen sein und müssen auf der Rennbahn aufliegen
- Teile aus Rennbausätzen sind unzulässig
- Lexan- oder Hartplastik-Karosserien anderer Hersteller nach Vorbildern aus den 50er und 60er Jahren sind zulässig
- das Mindestgewicht beträgt 115 Gramm

Rennsport-, Touren- und GT-Fahrzeuge (vgl. auch [Anhang I.](#))

- zulässig sind Fahrzeuge aller Hersteller nach Vorbildern bis ca. 1969 mit Hartplastik-Karosserien
- Bereifung ausschließlich mit Vollgummi, der Reifendurchmesser muss zum Fahrzeugtyp passen
- zulässig sind auch Fahrzeuge mit klassischen Karosserien aus aktueller Produktion (z.B. Bausätze von AMT, Monogram etc.)
- zusätzliche Messingbleche dürfen eine Fläche von 20 cm² nicht übersteigen

Achtung:

- Sonderwertung für Cox Magnesium Chassis mit originalen Felgen
- Sonderwertung für K+B Chassis mit originalen Felgen

Super Slot Racer der 60er Jahre

- hierzu zählen z.B. Carrera-Rennbausätze, Cox, Cucaracha, Russkit, Garvic etc.
- klassische Karosserien oder zeitgenössische Phantasie-Karosserien z.B. Carrera, La Bostella, Garvic, Coronado
- die Bereifung ist freigestellt, die Bereifung darf aus der Karosserie heraus ragen
- keine Champion, Mura, Parma u.a. getunte Motoren

Can Am (offene Klasse)

- in dieser Klasse können alle technischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die bis ca. 1970 auf dem Slotracing Markt angeboten wurden
- Hinterachse und Verzahnung frei, max. Breite 83mm
- schwarze Moosgummi-Bereifung
- Bodenfreiheit nach dem Rennen mind. 0,6mm
- keine Aerodynamic-Karosserien zugelassen

Anhang I: Ergänzungen zum Reglement für die K&B- und die Cox-Klasse

1. K&B Klasse

In der K&B Klasse müssen Chassis-, Motor- und Karosseriebefestigungen absolut original sein (wie aus dem Bausatz). Weiterhin sind originale K&B Hartgummireifen sowie die wieselflinken Repro-Reifen erlaubt.

Erlaubte Übersetzungen: 12/32, 10/34 und 8/36, wobei 12/32 auf der Mettmann Bahn das Optimum sein sollte. Zwillingsbereifung ist verboten.

Karosse: Hartplastik möglichst original

Chassis: Original Challenger Chassis muss fest (wie original) mit Schrauben an der Karosserie verbunden sein. Leitkiel frei. Schwingarm darf festgestellt werden.

Motor: Mit Challenger bzw. Super Challenger Motor muss fest (wie original) mit Schrauben am Chassis verbunden sein.

Räder Original K&B Felgen sowie Coxfelgen.

Reifen: Hartgummi original K&B Reifen sowie Repro-Reifen in Originaldimensionen, Mindestgröße beachten.

Spurweite: Max. außen an Felge gemessen 70 mm.

Gewicht: Min. 145g. Zusatzgewicht darf nur zwischen Schwingarm und Chassis angebracht werden.

Lager: Original (keine Kugellager).

2. Cox Klasse

Erlaubte Modifikationen: Schwingarm darf festgestellt werden. Leitkiel ist frei. Zusatzgewicht darf nur am Schwingarm angebracht werden, [auch unter dem Schwingarm](#). Erlaubte Übersetzungen: 16/46, 16/47, 16/48

Karosse: Hartplastik möglichst original.

Chassis: Alle Magnesium Chassis für 36D Motoren.

Motor: 36D.

Räder: Original Cox Felgen aus den Standard-Bausätzen, nicht ISO Fulcrum.

Reifen: Hartgummi, alle Cox Reifen und Repro-Reifen. d.h. originale Coxdimensionen Firestone, Dunlop und Goodyear. Mindestgröße beachten.

Spurweite: Max. außen an Felge gemessen 74 mm.

Gewicht: Min. 145g.

Mindestdurchmesser Reifen für beide Klassen: vorne 23mm, hinten 25mm.