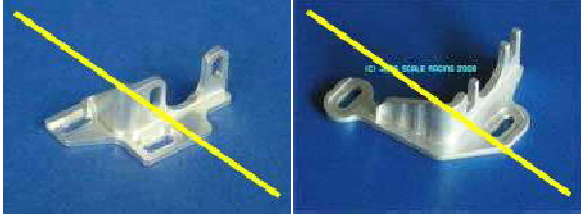


## Gruppe **245/Süd** Reglementauslegung

### Inhaltsverzeichnis

<b>Intro</b> .....	2
<b>Allgemeines</b> .....	2
<b>Chassis – „Großserie“</b> .....	2/3
<b>Chassis – „unverändert“</b> .....	3
<b>Chassis – „Teilemix“</b> .....	3
<b>Karosserie – „Scale und Vorbilder“</b> .....	4
<b>Karosserie – „aus GfK oder Resine“</b> .....	4/5
<b>Karosserie – „Vorbildfotos“</b> .....	5
<b>Karosserie – „Äußerlichkeiten“</b> .....	6
<b>Karosserie – „Flügelwerk“</b> .....	6
<b>Karosserie – „Verbreiterungen“</b> .....	7
<b>Karosserie – „Beleuchtungsanlage“</b> .....	7
<b>Karosserie – „Scheibenwischer“</b> .....	8
<b>Karosserie – „Innenleben“</b> .....	8
<b>Karosserie – „Fahrereinsatz“</b> .....	9
<b>Karosserie – „Montage“</b> .....	9
<b>letzte Worte</b> .....	9

<p><b>Intro</b></p>	<p>In der Vergangenheit kamen immer wieder Fragen, widersprüchliche Auffassungen und Missverständnisse zu einigen Vorgaben des Reglements der Gruppe 2 4 5 auf. Auf mehrfachem Wunsch wird nachfolgend eine in der Serie gebräuchliche Lesart dieser Vorgaben ausformuliert, um zum besseren und einheitlicheren Verständnis des Regelwerks beizutragen und damit der Chancengleichheit aller Teilnehmer zu dienen.</p> <p>Die hier formulierten Auslegungen sind allerdings weder als „Gesetzbuch“ noch als „Freibrief“ zu verstehen, auf die man sich im Streitfall berufen könnte.</p> <p>Die präsentierten Interpretationen legen Empfehlungen zu Tuning-Maßnahmen nahe, die ein Fahrer nach eigenem Ermessen durchführen mag. Auf eine Reihe von Tuning-Tipps wird auch auf der Startseite der Gruppe 245 <b>West</b> verwiesen – dazu den link <a href="#">Technik-Tipps</a> anklicken.</p>
<p><b>Allgemeines</b></p>	<p>In der Präambel des Reglements steht zum einen „Vorbild ist die Deutsche Rennsport Meisterschaft aus den 70er Jahren“. Es werden also ausdrücklich solche 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><b>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.</b></p>
<p><b>Chassis</b> <b>„Großserie“</b></p>	<p>Die getroffene Formulierung „Metall-Großserienchassis unverändert“ gab in der Vergangenheit immer wieder Anlass zu Meinungsverschiedenheiten. Darunter ist nach Auffassung der Veranstalter folgendes zu verstehen: ( <b>Siehe Reglement</b> )</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In Deutschland im Handel für jedermann frei erhältlich.</li> <li>- Stückzahl zumindest 400 Exemplare, um Kleinst- und Sonderserien zu verhindern.</li> <li>- Zumindest vier Wochen im Handel verfügbar, um "Werksfahrern" keinen Vorteil zu gewähren.</li> </ul> <p>(Manchmal durchaus sinnvolles) Zubehör von Drittanbietern zählt grundsätzlich <b>nicht</b> zur Kategorie „Großserie“. Beispielsweise sind spezielle Motorhalter von Jens Scaleracing oder dem RC Trier (vgl. Beispielfotos) nicht zulässig, da es sich <b>nicht</b> um Großserientechnik der Chassishersteller handelt.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div>

<p>noch Chassis <b>„Großserie“</b></p>	<p>Das Verwenden von T-Hülsen für Wackel oder Federung ist als Ausnahme erlaubt.</p> <p>Auch das Wechseln der vom Hersteller mitgelieferten Schrauben ist erlaubt (z.B. Wechsel von Kreuzschlitz zu Torx).</p> <p>Tuningteile aus CfK oder GfK wie etwa ein H-Träger oder das Vorderachsfederelement sind nicht erlaubt, da kein Metall.</p> <p><b>Ausnahme: Schöler Fahrwerke Striker und Inliner, siehe Reglement.</b></p>
<p>Chassis <b>„unverändert“</b></p>	<p>Folgende Maßnahmen sind zulässig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richten und Ausrichten von Platten und Trägern (90°-Richten und Planaufgabe).</li> <li>- Entgraten sowie Glätten von Kanten, Ecken und Überständen.</li> <li>- Bohrung von Schraubenlöchern in Grundplatten älterer Versionen gemäß identischen Platten späterer Versionen.</li> <li>- Ankleben oder Anschrauben (wo Schraubvorrichtungen vorgesehen sind) von Gewichtplatten beliebiger Art und Gewichten.</li> <li>- <b>Nachsenken von Bohrungen, um Torx-Schrauben verwenden zu können.</b></li> </ul> <p><u>Wichtig:</u> Karosserie-Trägerteile, die an der Karosserie angebracht werden, sind nicht Bestandteil des Chassis und können eigenhändig angefertigt werden.</p> <p>Jedoch bleibt es auch für Eigenkreationen bei der Vorgabe „aus Metall“. Die Verwendung von Kunststoff, GfK oder gar CfK ist also unzulässig.</p>
<p>Chassis <b>„Teilemix“</b></p>	<p>Eine beliebige Mischung von Teilen unterschiedlicher Chassis ist unerwünscht. Beispielsweise dürfen weder Teile des Plafit S24 an einem Plafit Inliner Chassis verbaut werden, noch Plafit Teile an einem Schöler Chassis.</p> <p><u>Ausnahme</u> 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 2.000cm<sup>3</sup> realisieren zu können.</p>

**Karosserie  
„Scale und  
Vorbilder“**

Bezüglich der Modifikation von Karosserien, wie sie auf dem Markt verfügbar sind, macht das 245-Reglement keine detaillierten Vorschriften. Einziger Anhaltspunkt ist die Formulierung aus der Präambel: „sollten ins allgemeine Erscheinungsbild passen“. Die Entscheidung über die Zulässigkeit von Modifikationen **trifft die Rennleitung**, die diese nach ihrem subjektiven Augenmaß zu fällen hat. Das gilt es zu akzeptieren und zu respektieren.

Die Rennleitung bemüht sich dabei, nachhaltigen Spaß an der Rennserie zu vermitteln, der sich aus Wettbewerbsgleichheit einerseits und modellhafter Vorbildtreue andererseits ergibt. Als Leitlinie gilt: Was nützt das Bestehen auf originale Optik, wenn die schönen originalen Karossen nicht gefahren werden, weil sie wegen ihrer Maße im Wettbewerb chancenlos sind? Außerdem läßt sich originalgetreue Maßstäblichkeit an Modellen schwer nachprüfen.

Waren aber schon Plastikmodelle der gängigen Hersteller nicht immer ganz maßstäblich, so ist dieses Kriterium in Zeiten verbreiteter Resine- und GfK-Modellfertigung völlig aus dem Ruder gelaufen. Inzwischen sind Karosserien verfügbar, die in ihren Abmessungen auf bestimmte Rennserien hin optimiert sind. Somit gilt also wie gesagt das Augenmaß bei der Zulassung von Modifikationen und Karossen jeglicher Produktionsweise.

**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. diese längst vergriffen sind. Diese Karosserien sollen allerdings keinen gravierenden Vorteil gegenüber den bislang gefahrenen Bodys aufweisen!!

Aus diesem Grund gelten 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 Resine-Karosserien nur nach Rücksprache mit der IG245Süd eingesetzt werden. GfK-Karos in der Gr4 und Gr5 sind weiterhin nicht zulässig
- ultraleichte Gr2 GfK-Bodies sind im Sinne der Chancengleichheit nicht erlaubt!
- **Karosserien, die nicht aus Hartplastik bestehen, sind im ausgeschliffenen Rohzustand der Rennleitung vorzuführen.**
- **die neu erworbene Karo wird soweit vorbereitet, daß sie mit ausgeschnittenen Fenstern etc. vor einem liegt. Also quasi so, wie man sie jetzt eigentlich lackieren würde.**
- **Wichtig: Das Ganze natürlich ohne eingeklebte Karohalter!**
- **die Karo wird in diesem Zustand der Orga vorgeführt. Diese**

	<p>begutachtet nun und es werden zusammen mit dem Fahrer ggf Änderungen, wie zum Beispiel Nachlaminierung, etc. besprochen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Änderungsmaßnahmen (samt Zielgewicht falls Karo zu leicht) werden in eine Liste eingetragen</li> <li>- Der Fahrer setzt die Änderungen um und stellt das Fahrzeug bei nächster Gelegenheit wieder vor und die Orga prüft ob alle Änderungsmaßnahmen ausgeführt worden sind.</li> <li>- Falls ja, wird das Zusatzgewicht für GfK-Karos fixiert und durch die Orga markiert und entsprechend in der Liste dokumentiert. Erst jetzt wird die finale Baugenehmigung durch die Orga erteilt.</li> <li>- <b>Gleiches gilt für Karosserien mit großflächigem Materialabtrag innen.</b></li> <li>- Ggf. sind die Gewichte auf Höhe von Motorhaube oder Kofferraumdeckel zu befestigen, um einen übergroßen Gewichtsvorteil einer Karosserie auszugleichen.</li> <li>- <b>Generell gilt: GfK Karosserien in der Gruppe 2, auch Zwerge sind mit 2,5gr. zu versehen.</b></li> <li>- Das Mindestgewicht derartiger, mit platzierten Gewichten versehenen Karosserien beträgt selbstredend weiterhin 50 Gramm (Gr.2) bzw. 60 Gramm (Gr.4 und 5).</li> <li>- <b>Das Gewicht muss im Sinne der Nachvollziehbarkeit eine industriell eingeprägte Grammangabe eingestanzt haben.</b></li> </ul> <div data-bbox="491 1016 1353 1211" style="text-align: center;"> </div> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beispiele für Fahrzeuge mit GfK- und Resine-Bodys</li> </ul>
--	---

<p><b>Karosserie</b> <b>„Vorbildfotos“</b></p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <div data-bbox="496 1570 1377 1825" style="text-align: center;"> </div> <p><b>Trotz Fotonachweis <u>nicht</u> erwünscht !</b></p> <p>Wie Tamiya... Beleg für anderen Flügel</p> <p>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.</p>
--	---

<p><b>Karosserie</b> <b>„Äußerlichkeiten“</b></p>	<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dies gilt selbstverständlich auch für die Fahrzeuge der Gruppe 245. So dürfen beispielsweise Kühlergrill oder Heckblenden nicht durch Gitter ersetzt werden.</li> <li>- Auch dürfen die hinteren Seitenkästen bei Gruppe 5 Fahrzeugen nicht den Durchblick auf das Chassis gestatten. Dort saßen beim Vorbild die Wasserkühler !</li> <li>- Fahrzeuge mit geöffnetem Schiebedach lassen wir nicht starten!</li> <li>- Und zum Thema „offen“ noch die Anmerkung, dass die Gruppe 245 für „geschlossene Fahrzeuge“ ausgeschrieben ist und damit Cabrios, Spyder, Speedster etc. nicht zugelassen sind.</li> <li>- Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge sowohl lackiert, als auch mit Klarlack versehen sein – und zwar ganzflächig und nicht nur ein Hauch. Man soll das Sparen ja nicht zu weit treiben!</li> <li>- Ferner sei an dieser Stelle auf den für alle Gruppen geltenden, maximalen Radstand von 110mm verwiesen.</li> <li>- Wobei unabhängig vom Radstand – <b>Räder müssen mittig im Radhaus stehen</b></li> </ul>
<p><b>Karosserie</b> <b>„Flügelwerk“</b></p>	<p>Für den Umgang mit Front- und Heckspoilern gelten folgende Regeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dem Vorbild entsprechende Variationen von Front- oder Heckflügeln <b>müssen</b> angebaut werden.</li> <li>- 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.</li> <li>- Seitenschweller dürfen hingegen <b>nicht</b> gekürzt werden – beispielsweise um die Karosserie dadurch tiefer legen zu können.</li> <li>- Seitenschweller dürfen auch nicht entfernt und durch Karosserieträger ersetzt werden. Ebenso wenig dürfen Fahrzeuge, welche im Vorbild keine Seitenschweller aufwiesen, mit solchen versehen werden.</li> <li>- Heckspoiler können nicht weggelassen werden, wenn das Vorbildfahrzeug einen solchen Flügel aufgewiesen hat.</li> <li>- Heckspoiler dürfen aus Polystyrol mit zumindest 0,5mm Materialstärke <b>modellgetreu</b> nachgebildet werden. Nicht zulässig ist die Verwendung von CfK oder Lexan. Ein nachgebildeter Heckflügel muss „formstabil“ sein.</li> <li>- Flexible seitliche Heckflügelhalter aus Gummi sind zulässig.</li> <li>- <b>Der Gruppe 5 Ferrari 365 GT4 BB darf nur noch mit installierten Heckflügel starten.</b></li> <li>- <b>wenn der Lamborghini Countach als LP500 / LP 400 S gefahren wird (angesetzte Kotflügelverbreiterungen), ist der Heckspoiler Pflicht, wenn er als LP400 gefahren wird (ohne angesetzte Kotflügelverbreiterungen), geht's auch ohne Heckflügel.</b></li> <li>- <b>Alle Gr4 BMW M1 müssen einen vorbildgerechten Heckflügel aufweisen.</b></li> </ul>

**Karosserie  
Verbreiterungen**

Die Verbreiterung von Fahrzeugen ist wie folgt geregelt:

- 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 um max. 3mm pro Seite** 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. **Der Radstand darf dabei nicht verändert werden.**
- Sogenannte „SLP-Verbreiterungen“ – also möglichst dünnes Polystyrol, einfach und gerade herausgezogen – sind unerwünscht.
- Eine Verbreiterung von Karosserien durch Auftrennen („Innenverbreiterung“) oder auch eine Verlängerung des Radstandes mittels dieser Methode ist unzulässig.

**Karosserie  
„Beleuchtungs-  
anlage“**

Die Fahrzeuge der Gruppe 2 4 5 bestritten ihre Rennen bei Wind und Wetter. Bei 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 angedeutete 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 dieser transparenten Abdeckung sitzt ein Scheinwerferkasten und in diesem befinden sich die eigentlichen Scheinwerfer.

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.



Nur zwei Frontscheinwerfer Aber immer Vier in der Gr.5 320 turbo

Gr.2 für den 320

Wer hätte das gedacht !? beim Auch die Celica mit Zweien

**Karosserie**  
**„Scheiben-**  
**wischer“**

Ebenfalls resultierend unter dem Aspekt „Rennen bei Wind und Wetter“ ist seit 2009 (zumindest) ein Scheibenwischer erwünscht.

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




Auch bei Sauwetter!!

**Karosserie**  
**„Innenleben“**

- Der innere Bereich einer Karosserie darf „ausgeräumt“ werden, bei Plastikmodellbausätzen (z.B. von Monogram oder BMW M1 Procar von ESCI bzw. Revell) – also z.B. Spritzwände oder Innenkotflügel etc. entfernt werden.
- Karosserien dürfen ausgeschliffen werden, wobei die äußere Kontur von Dach bis Schweller geschlossen sein muss, wie es dem Modell/Original entspricht – z.B. kein offenes Schiebedach, keine Löcher. Großflächig ausgeschliffene Karosserien werden wie GfK- und Resine-Hauben behandelt und müssen der Abnahme frühzeitig vorgeführt werden.
- 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.



<p><b>Karosserie</b> <b>„Fahrereinsatz“</b></p>	<p>Der Fahrereinsatz sowie die Fahrerfigur müssen farblich (ein wenig) behandelt werden. Auch wenn die Gruppe 2 4 5 nicht die Anforderungen der DSC stellt, reicht ein simpler, absolut „unbehandelter“ Fahrer bzw. -einsatz für eine Zulassung zum Rennen nicht aus. Neben der Farbe des Gesichts oder des geschlossenen Visiers werden wenigstens etwa drei verschiedene Farben in flächigem Auftrag erwartet (z.B. Overall, Helm, Interieur und Sitz/Lenkrad).</p>
<p><b>Karosserie</b> <b>„Montage“</b></p>	<p>Zumindest die Karosserien der Gruppen 2 (Tourenwagen) und 4 (GT) sind i.d.R. im Schweller Bereich nach innen eingezogen – ein Straßenfahrzeug ist nun einmal kein Gruppe C Bolide mit geraden Seitenwänden! Dementsprechend geht es just an der Stelle, wo ein flacher Karosseriehalter angebracht werden soll (oder auch nur das Tuning Gewicht) bisweilen sehr eng zu. Dies ist jedoch kein Grund die Seitenwände der Karosserie zu „begradigen“ oder mit Wärme/Gewalt möglichst weit nach außen zu drücken! Wir halten auch hier fest, dass Augenmaß angesagt und ein „pyramidaler“ Aufbau (vgl. Foto: Unterkante des Bodys ist breitester Teil des gesamten Fahrzeugs!) der Karosserie absolut unerwünscht ist!</p>  <p>Diese Aussage gilt selbstverständlich gleichfalls für die Gruppe 5!</p>
<p><b>letzte Worte</b></p>	<p>Vor einer geplanten gravierenden baulichen Modifikation bitte unbedingt mit der IG245Süd Kontakt aufnehmen, denn es gilt die Devise "Früh informiert ist besser, als später abgewiesen" (bzw. zum Um- oder Rückbau verdonnert)!</p> <p>Zur Erinnerung: "Der Teilnehmer ist für die Reglementkonformität seines Fahrzeuges verantwortlich ... egal wann sie festgestellt wird... (vor, während, nach ... )“</p>