



Reglement Herzo Racing DTM¹



1. Fahrer

a. Zugelassene Fahrer

Mitglieder des Vereins und eingeladene Gäste

b. Startgebühr

Für Mitglieder mit Mitgliedsbeitrag abgegolten

Gäste zahlen eine Startgebühr von 10,- EUR (5,- EUR für < 18 Jahre) pro Rennabend und Person

2. Fahrzeuge

a. Zugelassene Fahrzeuge

Zugelassen sind nur die folgenden Carrera DIGITAL 124 DTM Fahrzeuge²:

- Audi RS5: 23846, 23847, 23883, 23884, 23900, 23904, 23917, 23933
- BMW M4 GT3: 23926, 23927, 23951, 23952, 23968, 23969
- Mercedes AMG: 23844, 23845, 23850, 23852, 23881, 23882, 23887, 23901, 23918, 23934



Pro Saison ist nur 1 Fahrzeug pro Fahrer zugelassen. In der Saison kann durch Genehmigung der Rennleitung jedoch auch ein anderes Fahrzeug der gleichen Marke eingesetzt werden

b. Karosserie

Bei allen Fahrzeugen darf weder die Karosserie noch der Innenraum bearbeitet werden (mit Kleber die Festigkeit zur verbessern ist erlaubt), Lexanteile sind verboten – Ausnahme BMW M4 GT3 (siehe auch Abschnitt 2I Gewicht)

Ein Ausschleifen der Karosserie ist verboten

Der Heckspoiler muss im Qualifying und bei Rennstart angebaut sein, flexible Gummi-Heckspoilerhalterungen sind erlaubt

Die Seitenspiegel dürfen entfernt werden.

Es ist auch möglich, sein eigenes Dekor zu kreieren, jedoch muss dieses der DTM-Optik ähneln

Das Dach ist einfarbig zu gestalten und mit dem Fahrerkürzel zu versehen

Die für die Saison vergeben Fahrer Nummer muss auf dem Fahrzeug ersichtlich sein

c. Chassis

Das Carrera Original Chassis der jeweils o.g. Fahrzeuge darf nicht verändert werden

Mittel- und Heckmagnet müssen entfernt werden

AM-Klasse: Die leere Magnetwanne muss im Fahrzeug verbaut werden

¹ In Anlehnung an die Regelungen des SLOTBLOG Community Reglements (Version 0.68)

² Zukünftige baugleiche Fahrzeuge sind ebenfalls erlaubt



PRO-Klasse: Die leere Magnetwanne muss im Fahrzeug verklebt werden

Ein Wackel zwischen Chassis und Karosse ist nicht zulässig, das minimale Entgraten des Fahrwerks ist erlaubt

Mindestgewicht des Chassis inkl. der vier Schrauben ist 155 g

Es müssen alle vier Schrauben der Karosseriebefestigung verwendet werden

Das Anbringen von Trimmgewichten ist erlaubt, ein Maximalgewicht ist nicht festgelegt

d. Schwenkarm, Leitkiel und Schleifer

Es wird ausschließlich mit dem unveränderten Originalschwingarm gefahren

Es dürfen nur Original Carrera Schleifer gefahren werden

Die Verwendung des Frankenslot Leitkiels ist Pflicht (88201 und gelbe Vorgänger)

e. Vorderachse: Felgen, Achsen und Lager

Öle für Lager sind freigestellt

Die Spurbreite darf die Radkästen von oben gesehen nicht überragen

AM-Klasse: Es darf nur die Originalachse mit Originalbuchsen gefahren werden, das schließt die Originalfelgen mit ein

PRO-Klasse: Es kann der Frankenslot Vorderachsen-Halter für Carrera Digital 124 mit den enthaltenen Frankenslot Felgen, andere Alu-Felgen oder die Originalachse mit Originalbuchsen gefahren werden. Werden Frankenslot Felgen oder ähnliche verwendet, sind passende Felgeneinsätze zu verwenden

f. Vorderreifen

Das Versiegeln der Vorderreifen ist erlaubt, aber keine Pflicht³

Reifen und auch die Felgen dürfen für den optimalen Rundlauf geschliffen werden. Das individuelle Schleifen der Reifen zum Anpassen der Fahreigenschaften ist erlaubt, der Raddurchmesser ist frei

Das Verkleben der Reifen mit der Felge ist freigestellt

AM-Klasse: Als Vorderreifen dürfen nur die Original Carrera Reifen eingesetzt werden

PRO-Klasse: Als Vorderreifen können PU-Reifen oder die Original Carrera Reifen eingesetzt werden.

g. Motor und Getriebe

Es darf nur der ungeöffnete Original Carrera Standardmotor (typische 18.000 U/min) gefahren werden

Öle und Fette für Motor und Getriebe sind freigestellt

AM-Klasse: Es wird der original Motorträger mit Original- Getriebeübersetzung von Carrera gefahren

PRO-Klasse: Es wird der Frankenslot Revolution Motorträger für Carrera Digital 124 ohne Federung gefahren. Es kann ein Motorritzel mit 10 oder 12 Zähnen und das dazu passende Zahnrad mit 50 oder 48 Zähnen in Messing oder Kunststoff verschiedener Hersteller verwendet werden. Die Summe der Zähne muss immer 60 sein (Übersetzung: 10/50 oder 12/48)

h. Hinterachse: Felgen, Achsen & Lager

Öle für Lager sind freigestellt

Die Spurbreite darf die Radkästen von oben gesehen nicht überragen

AM-Klasse: Es darf nur die Originalachse mit Originalbuchsen gefahren werden, das schließt die Originalfelgen mit ein

³ Das Versiegeln wird empfohlen, um die Austrocknung der Reifen zu verhindern



PRO-Klasse: 3 mm Stahlachse sowie Kugellager - die Verwendung von Achsstoppfen und/oder Achsdistanzen ist freigestellt. Als Felgen können Alu-Felgen verschiedenster Hersteller verwendet werden. Werden Frankenslot Felgen oder ähnliche verwendet, sind passende Felgeneinsätze zu verwenden

i. Hinterreifen

Eine Verwendung von Haftmitteln ist nicht erlaubt. Verstöße führen zum Ausschluss

Reifen und Felgen dürfen für den optimalen Rundlauf geschliffen werden. Das individuelle Schleifen der Reifen zum Anpassen der Fahreigenschaften ist erlaubt, der Raddurchmesser ist frei

Das Verkleben der Reifen mit der Felge ist freigestellt

AM-Klasse: Als Hinterreifen sind ausschließlich PU-Reifen von Frankenslot erlaubt

PRO-Klasse: Als Hinterreifen sind ausschließlich PU-Reifen von Frankenslot erlaubt

Die Reifen müssen angeschliffen sein

j. Ersatzteile

Für eventuelle Reparaturen im Rennen sollten die Fahrer für ihr Fahrzeug den obigen Abschnitten entsprechende Ersatzteile bereithalten

k. Überprüfung

Die Fahrzeuge werden in unregelmäßigen Abständen auf ihre Korrektheit überprüft

Die Überprüfung findet vor dem Qualifying statt

Jedes Fahrzeug wird im Laufe der Saison min. 1x überprüft, die Überprüfung findet per Zufall statt

l. Gewicht

In der PRO-Klasse sind die folgenden Leergewichte einzuhalten (AM-Klasse ist frei)

Als Chassis-Leergewicht ohne Einbauten aber mit eingeklebter Magnetwanne sowie eingebautem Schwenkarm (ohne Schleifer und Leitkiel):

- Audi: 58 g (± 2 g)
- BMW: 62 g (± 2 g)
- Mercedes: 56 g (± 2 g)

Als Karosserie-Leergewicht ohne Spoiler:

- Audi: 66 g (± 2 g)
- BMW: 69 g (± 2 g)
- Mercedes: 69 g (± 2 g)

Zum Erreichen des Karosserie-Leergewichtes beim BMW von 69 g sind folgende Umbauten zulässig:

- Ausbau des Inlays mit Fahrerbüste und Überrollbügel inkl. der drei Schrauben
- Scheiben und schwarze Seitenkästen verbleiben im Fahrzeug
- Einbau eines Lexan-Inlays mit einer Fahrerbüste und Überrollbügel
- Ggf. Einbau eines Zusatzgewichtes mittig oben auf das Lexan-Inlay

3. Strecken

a. Nutzung aller Strecken

Es wird auf allen vorhandenen Strecken gefahren

b. Strecke

Die Strecken werden rechtzeitig bekanntgegeben



4. Digitalbetrieb

a. Decoder

Es dürfen nur Original-Decoder von Carrera gefahren werden

b. Handregler

Der verwendete Handregler ist freigestellt (jedoch ohne Fremdstromversorgung)

Die Rennleitung stellt Handregler bei Bedarf

c. Gas- und Bremseinstellungen

Globale Gas- und Bremseinstellungen werden von der Rennleitung vorgegeben⁴

d. Bahn-Spannung

Die Bahn-Spannung wird von der Rennleitung gemäß den benötigten Strecken-Anforderungen eingestellt (typisch 18 V DC)

e. Boxenstopp

Pro Lauf (nicht im Qualifying oder Sprint) muss es mindestens einen Pflicht-Boxenstopp⁵ geben

Die Anzahl möglicher Boxenstopps ergibt sich durch den virtuellen Reifenverschleiß

Wird die Boxengasse bei verbrauchten Reifen nicht angefahren, werden die Runden nicht mehr gezählt

f. Fehlstart

Im Sprint und im Rennen ist je Fahrer ein Fehlstart erlaubt, das Rennen wird lediglich neu gestartet

Beim 1. Fehlstart eines Fahrers wird dieser ermahnt, beim 2. auf die hinterste Startposition gestellt und beim 3. erhält dieser eine Boxengassen-Strafe

g. Digitale Features

Wettersimulationen, Motorschadensimulation oder ähnliches sind nicht erlaubt

5. Rennablauf

a. Grundsätzliches

Die Mindestfahreranzahl ist 6

Es wird ohne Chaos gefahren

Der Ablauf teilt sich in Qualifying, Sprint und Rennen

Ein Qualifying, Sprint oder Rennen besteht aus mehreren Durchgängen, in denen jeweils unterschiedliche Fahrer fahren

Die Reifen dürfen vor und im Qualifying, Sprint oder Rennen gereinigt werden. **Im Qualifying, Sprint oder Rennen ist es hierzu aus der Wechselzone oder in der Nähe der nächsten Einsetzspur nach Start-Ziel von der Strecke zu nehmen (ohne Behinderung der anderen Fahrer)**

Das Wiedereinsetzen nach der Reifenreinigung **im Qualifying, Sprint oder Rennen erfolgt in der Wechselzone oder der nächsten Einsetzspur nach Start-Ziel** und darf andere Fahrer nicht behindern (Strafe im Qualifying: Streichung der schnellsten Runde, Strafe im Sprint oder Rennen: Boxengassenstrafe)

In einem als AM deklarierten Rennen dürfen nur AM-Fahrzeuge antreten

In einem als PRO deklarierten Rennen dürfen AM- und PRO-Fahrzeuge gemeinsam antreten, das Rennen wird für jedes Fahrzeug aber als PRO gewertet

⁴ Empfehlung für Cockpit XP: Speed 15/Brake 13, Empfehlung für Original Carrera CU: Speed 10/Brake 9

⁵ Der Boxenstopp sollte eine relativ kurze Totzeit aber eine recht lange Reifenwechsel-Zeit enthalten (in Summe in etwa die Zeit einer Runde)



b. Rennparameter

Die Dauer für Training, Qualifying, Sprint und Rennen wird von der Rennleitung festgelegt⁶

Das Rennergebnis ergibt sich durch die Anzahl der gefahrenen Runden, dann nach der Gesamtrennzeit

Es wird möglichst mit 5-6 Fahrern je Lauf gefahren, jedoch mindestens mit 3 Fahrern

Es wird zum letzten Lauf hin aufgefüllt⁷, im Qualifying umgekehrt. Beispiele für Läufe:

- bei 7 Fahrern: 3-4
- bei 10 Fahrern: 5-5
- bei 12 Fahrern: 6-6
- bei 14 Fahrern: 4-5-5
- bei 17 Fahrern: 5-6-6

c. Qualifying

Das Qualifying legt die Reihenfolge der Starter im Sprint fest

Die Startreihenfolge für das Qualifying erfolgt gemäß der Gesamtwertung:

- der 1. fährt als 1. im ersten Qualifying-Lauf
- der 2. als 2. im ersten Qualifying-Lauf
- der letzte als letzter im letzten Qualifying-Lauf

Gibt es noch keine Gesamtwertung für das Jahr, wird die des letzten Jahres herangezogen

Es zählt die schnellste gefahrene Runde

Nach dem Qualifying kommen die Fahrzeuge in den Parc Ferme

Ein Bruch der Parc Ferme Regeln wird mit 5 Runden Abzug bzw. einem entsprechenden Zeitaufschlag (5x typische Rundenzeit) bestraft

d. Sprint

Die Startaufstellung folgt den Ergebnissen des Qualifyings:

- der 1. des Qualifyings startet im letzten Lauf des Sprints als 1
- der 2. des Qualifyings startet im letzten Lauf des Sprints als 2
- der Letzte des Qualifyings startet im ersten Lauf des Sprints als Letzter

Zwischen Sprint und Rennen darf am Fahrzeug gearbeitet (repariert) werden⁸

e. Rennen

Die neue Startaufstellung folgt den Teilergebnissen des Sprints

10 min nach Ende des letzten Laufes des Sprints startet der erste Lauf des Rennens

Fahrzeuge, die bis dahin nicht einsatzbereit sind, nehmen nicht mehr am Rennen teil

f. Einsetzen

Die Fahrer des jeweils vorherigen Laufes sind die (Pflicht-)Einsetzer für den nächsten Lauf. Im ersten Lauf setzen die Fahrer des letzten Laufes ein

Jeder Einsetzer ist verpflichtet, abfliegende Fahrzeuge so schnell wie möglich in der Reihenfolge des Abflugs wieder auf die Bahn zurückzustellen

⁶ Üblicherweise finden Zeitrennen statt, die in etwa eine Dauer von 2 min. (Qualifying), 5 min. (Sprint) und 13 min. (Rennen) haben

⁷ Der Nachteil eines Laufs mit mehreren Fahrern im letzten Lauf wird durch die bessere Fahrleistung der gegnerischen Fahrer und den besseren Fahrbahneigenschaften am Ende der Läufe belohnt

⁸ Keine Änderung am Setup oder Wechseln der Reifen



Es wird grundsätzlich in der dem Einsetzer nächsten äußeren Spur bzw. in vorhandene Einsetzspuren eingesetzt

g. Defektes Fahrzeug

Bei einem Defekt ist das Fahrzeug von der Strecke zu nehmen und darf repariert werden (siehe auch Abschnitt 2j)

Nach der Reparatur ist es in die Wechselzone oder die nächste Einsetzspur **nach** Start-Ziel einzusetzen

h. Handicap

Es greift eine Handicap Regelung für die jeweils drei bestplatzierten Fahrer aus den letzten drei Rennen

Das Handicap wird durch Gewichte, die auf dem Dach des Fahrzeuges montiert werden, realisiert

Die passenden Zusatzgewichte werden von der Rennleitung für den jeweiligen Fahrer am Beginn des Renntages ausgegeben und müssen anschließend befestigt werden

Es werden dabei Zusatzgewichte für folgende Platzierungen im Rennen vergeben:

- 1. Platz: 5 Gramm
- 2. Platz: 3 Gramm
- 3. Platz: 1 Gramm

Die für ein Ergebnis zugewiesenen Zusatzgewichte bleiben für die drei folgenden Renntage bestehen

Sollten innerhalb dieser drei Rennen weitere Zusatzgewichte gesammelt werden, werden diese zusätzlich zu den bestehenden Zusatzgewichten addiert. Sobald drei Rennen mit dem jeweiligen Gewicht absolviert sind, wird dieses Gewicht aus der Summe der Zusatzgewichte wieder entfernt. Dabei zählen nur Rennen, die vom betroffenen Fahrer auch tatsächlich absolviert worden sind

Zu Beginn einer neuen Saison werden alle verteilten Zusatzgewichte annulliert

Die Rennleitung behält sich eine Anpassung der Handicap-Regel vor

i. Punktevergabe

Die Punkte für das Rennen erfolgt gemäß Herzo Racing Standard (40/36/33/31/29/27/25/23/22/21/usw.)

Die Punkte für den Sprint erfolgt gemäß Herzo Racing Standard geteilt durch zwei (20/18/17/16/15/14/13/12/11/10/usw.)

Für das Qualifying werden Punkte für die besten Drei vergeben (3/2/1)

6. Jahreswertung

a. Listung in Jahreswertung

Für eine Listung in der Jahreswertung müssen die Fahrer bei 8/12 der Rennen antreten (Mindestanzahl der Rennen = MAR)

Die geplante Anzahl von Rennen ist 12 pro Saison, also ist die sich ergebende (geplante) MAR = 8

b. Ergebniswertung

Die besten Rennergebnisse werden gewertet, wobei die Anzahl der zu wertenden besten Rennen gleich der MAR ist (übers Jahr gleitend, z.B. ist die MAR in der Mitte der Saison erst 4)

Qualifying, Sprint und Rennen werden getrennt gewertet

Es fließen nur dann Ergebnisse in die Einzelwertungen ein, wenn der Fahrer an einem Renntag sowohl am Qualifying, Sprint als auch am Rennen teilgenommen hat

Die Gesamtwertung setzt sich aus der Summe der Einzelwertungen Qualifying, Sprint und Rennen zusammen



Am Ende des Jahres wird bei Punktegleichheit gewertet, wer den besten/zweitbesten/drittbesten/viert-besten „Streicher“ hat (mehr Punkte ist besser). Bei Punkte- und „Streicher“-Gleichheit werden die besseren Positionen in den Rennen gewertet

7. Unsportliches Verhalten

a. Grundsätze des fairen Fahrens

In Engstellen/Zwangssweichen gehört die Engstelle/Zwangssweiche dem vorderen Fahrzeug

In Kurven darf das innere Fahrzeug das äußere Fahrzeug nicht aus der Spur schieben

Beim Spurwechsel, Ausfahren aus der Boxengasse, Wiedereinsetzen oder Wiedereinfahren aus einer Einsetzspur ist auf den nachfolgenden Verkehr zu achten und dieser nicht zu behindern

b. Rückgabe einer unrechtmäßig erreichten Position

Beim Drängeln, rücksichtslosem Fahren als auch bei sonstigem absichtlichem aus der Bahn befördern wird eine Stop-and-Go- oder Zeitstrafe verhängt

Ggf. entscheidet die Rennleitung erst nach Durchsicht eines Videobeweises (falls das Rennen aufgezeichnet wird). Dann erfolgt nachträglich eine Verwarnung und Zeitstrafe

Der Videobeweis wird nur gesichtet:

- wenn die Beteiligten an einem Vorfall einen Videobeweis fordern oder
- eine dritte Partei ein Vergehen berichtet und
- der Vorfall bis maximal 1 min nach dem Rennen der Rennleitung – unter Angabe des Zeitpunktes – zur Kenntnis gebracht wird

Hätte eine im Rennen abgeleistete Zeitstrafe eine Auswirkung auf die gefahrenen Runden, wird dies beim Rennergebnis berücksichtigt (ggf. durch den Abzug einer Runde)

c. Strafe

Unsportliches Verhalten wird durch Strafen geahndet

Das Strafmaß legt die Rennleitung fest

d. Eskalationsstufen

Erstens: Verwarnung

Zweitens: Zeitstrafe (5s) oder Boxengassen-Strafe⁹

Drittens: Abzug einer Runde bzw. einem entsprechenden Zeitaufschlag

Viertens: Disqualifikation

e. Geltungsdauer

Verwarnungen gelten für den gesamten Renntag

f. Beispiele von unsportlichem Verhalten

Drängeln und absichtliches aus der Bahn befördern

Rücksichtsloses Fahren, das den Gegner aus der Spur wirft¹⁰

Missachten der Reparaturregeln

Verstellen der Sicht

Unangemessene Sprachwahl

⁹ z.B. 3 s Stop-and-Go, zusammen mit einer Totzeit also in etwa 5 bis 6 s

¹⁰ Beispiel: So in der inneren Kurve fahren, dass der Gegner in der äußeren Kurve aus der Spur fliegt



Angehen der Einsetzer

Als Einsetzer absichtlich langsam einzusetzen

Die Entscheidung der Rennleitung zu missachten

g. Blaue Flaggen

In DTM-Rennen wird die „Blaue Flaggen“-Regelung angewendet

Definitionen:

- der „Schnellere“ ist derjenige, der überrunden will
- der „Langsamere“ ist derjenige, der überrundet werden soll

Die Fahrer sind dazu aufgefordert, Überrundungen selbständig abzuwickeln. Erfolgt dies nicht automatisch, weist der Schnellere die Rennleitung und den Langsameren auf eine anstehende Überrundung hin

Die Rennleitung prüft kurzfristig (möglichst < 1 Runde) die Anwendung der Blauen Flaggen und weist bei positiver Prüfung auf die Rechtmäßigkeit der Überrundung hin

Überrundungen laufen grundsätzlich wie folgend ab:

AURACHRING

- nach Turn 14 („Omega“) oder 15 („Alpha“) wechselt der Schnellere auf die nicht vom Langsameren verwendete Spur
- der Langsamere geht vor Start/Ziel so vom Gas, das der Schnellere vor Turn 1 („Jumihoto Drift“) an ihm vorbeifahren kann
- der Langsamere lässt den Schnelleren vor Turn 3+4 („Carrera World“) oder Turn 5+6 („Champions-Schikane“) den Überholvorgang abschließen

Norising

- nach Start-Ziel wechselt der Schnellere auf die nicht vom Langsameren verwendete Spur
- der Langsamere geht vor und ggf. in der Grundig-Kehre so vom Gas, das der Schnellere nach der Grundig-Kehre vor ihm sein kann und damit den Überholvorgang abschließt

Digitale Bahn

- sinngemäß wie beim AURACHRING - entsprechend dem aktuellen Streckenlayout
- der Überholvorgang findet auf der längsten Gerade statt, der Langsamere bleibt dabei auf seiner Spur, der Schnellere wechselt

Wird die Überrundung nicht innerhalb von zwei Runden durch den Langsameren ermöglicht (bei gleichzeitiger Bereitschaft des Schnelleren), erhält der Langsamere eine Zeitstrafe von 5 s