

GTC

Protokoll Beiratssitzung

Ort: Liedolsheim

Datum: 10 & 11.11.2017

Teilnehmer: Frank Jelinski
Helmut Biebas
Knut Besse (nur am Samstag)
Christian Bannert
Pia Ohlsson & Thomas Dohmen (nano-racing)
Alexander Schula (WGKC) nur am Freitag
Steffen Gotthard (Scuderia Nove Rosso)
Benny Weber (Born4Racing)
Michael Geissler (needracing)
Carsten Pfrang (Honda Spirit) nur am Samstag
Rainer Schumacher (Cool Runnings) nur am Samstag

Protokoll: Carsten Pfrang

1. Vorwort von Frank Jelinski zur Motorenproblematik

Alles was wir entscheiden und für das nächste Jahr beschließen muss dringend zur Folge haben, dass man sich über Motorschäden keine Gedanken mehr machen muss. Die Anzahl der Schäden hat so überhandgenommen, dass man gleich Zweitakter fahren könnte.

Die Analyse der diesjährigen Schäden brachte kein eindeutiges Bild. Es hat neue wie alte Motoren getroffen, Motoren die mit viel und wenige Öl gefahren werden, die Drehzahl war nicht ausschlaggebend oder die Bedüsung. Auch Materialanalysen alter & neuer Pleuels (Schumi sei Dank) brachte kein Hinweis auf schlechtere Qualität seitens Honda.

Eine Rückfrage bei verschiedenen großen Leihkartbahnen, die ebenfalls die 390er im Einsatz haben (auch im Renneinsatz bei gr. Rennen) ergab, dass diese mit Standard Motoren fahren bei denen lediglich der Drehzahlbegrenzer ausgebaut wurde und die Übersetzung, passend zur jeweiligen Strecke gewählt wurde. (ca. 5400 – 5600 u/min) Zwar gibt es auch hier ab und an Motorschäden aber hauptsächlich bei alten „Hunden“ die etliche Kilometer auf dem Buckel haben.

Parameter die üblicherweise Motorschäden hervorrufen können wir fast alle vom Reglement beeinflussen. Deshalb haben wir uns entschieden, als erste Maßnahme die Pleuel nicht mehr auszuspendeln (und gegebenenfalls dadurch das Pleuel zu schwächen) und keine Lagerschaden mehr zu verwenden. So sind wir Jahrelang gefahren und hatten in diesen Jahren deutlich weniger Schäden. Dies hat auch den netten Nebeneffekt das die Teams praktisch gezwungen sind, penibel auf den Ölstand (1000ml) zu achten und die Drehzahl deutlich unter denen dieses Jahres zu belassen. Ansonsten sind Motorschäden die Folge. Weitere Maßnahmen sind notwendig damit die Teams sich durch den Konkurrenzdruck nicht genötigt sehen hoch zu drehen, wenig Öl zu fahren oder mit zu kleinen Düsen fahren.

Entscheiden wird sein wie man beschlossene Maßnahmen wirkungsvoll kontrollieren kann und ob sich diese in der Praxis umsetzen lassen können. Deshalb wird im Reglement dann aufgenommen:

„Je nach Rennstrecke kann der Veranstalter eine maximal Übersetzung, und Minimum Hauptdüse Ölstand vorschreiben“

Diese geschieht in enger Absprache mit den Teams und könnte dann von Rennen zu Rennen anders ausfallen, ganz gestrichen oder verändert werden.

Dabei soll (bei der Übersetzung) eine kürzeste erlaubte Variant vorgeschrieben werden die (aus den Erfahrungsschatz der Teams vom Vorjahr) nur eine max. Drehzahl von 5400-5600 zulässt.

Beispiel: Team xy dreht mit 15:45 in diesem Jahr auf einer Strecke 5800 u/min, dann sollte für 2018 die kürzeste Übersetzung 15:43 sein (ca. -200 u/min) Teams könnten dann auch 15:42 oder 15:41 fahren, aber nicht 15:45

Bei der Bedüsung könnte man kleinste Bedüsung eine 108er vorschreiben. 110/112 wären dabei nach wie vor erlaubt, eine 105er hingegen nicht.

Details, eventuelle Probleme und andere Ideen/Maßnahmen sollen in dieser Sitzung beraten und diskutiert werden. Mit der Bestimmung „kann von Strecke zu Strecke vorgeschrieben werden“ haben wir genügend Spielraum so ein System zu testen, zu verfeinern und gegebenenfalls anzupassen oder zu streichen.

Davon machten alle Beteiligten während der Sitzung reichlich Gebrauch und es wurde konstruktiv und leidenschaftlich diskutiert, worüber ich mich hier schon einmal bedanken muss. Folgende Eckpunkte wurden beschlossen:

- Neue Motoren bleiben Standard ohne Pleuellagerschalen
- Bestandsmotoren bekommen Standard Pleuel, falls diese sowieso ersetzt werden muss. Bis dahin können die Teams mit den Lagerschalen weiterfahren. Auf Wunsch kann auch ein sofortiger Umbau erfolgen.
- Eine kürzest möglich Übersetzung kann vorgeschrieben werden. (Eine max. Drehzahl wird nicht vorgeschrieben!)
- Die dann vorgegebene Glocke/Ritzel ist bindend. (Also 14 oder 15er Ritzel)
- Eine Mindestgröße der Hauptdüse kann vorgeschrieben werden
- Eine Mindestfüllmenge des Motoröls kann vorgeschrieben werden
- Zündkerzen weiter frei wählbar
- Luftfilter wie bisher, frei wählbar
- Pro Saison nur 2 Motoren erlaubt, jeweils nur 1 Revision pro Saison erlaubt
- Bei Motorschäden an der Veranstaltung, ist der Motor unverzüglich dem TK vorzuführen. (Schadensanalyse, Dokumentation und auch Überprüfung Plomben bzw. Reglement)
- Pleuelschrauben werden nun eingeklebt

Chassis:

- Pro Team 2 Chassis in der Saison einsetzbar, es können zwei verschiedene Marken sein, Rücktausch vom 2ten Chassis auf das 1ste Chassis möglich (*Hier kamen nach der Sitzung einige Bedenken das man die Teams damit nötigen könnte 2 neue, womöglich unterschiedliche Chassis, zu kaufen und damit sich einen „teuren Vorteil“ zu verschaffen*) Dieser Passus wird überdacht bzw. zur bestehenden Regelung zurückgegriffen die aber deutlich besser kontrolliert wird und bisherige Ausnahmen deutlich eingegrenzt werden sollten.
- Reifen sollten etwas härter werden (Beba sollten die grünen ein paar Shore härter machen) zur Not auf die weißen Beba zurückgreifen?
- Anzahl der Reifen wie bisher-Ausgabe jeweils am Freitag
- Felgen weiterhin wie bisher / keine Beschränkung auf Alu etc.

Allgemein

- Für 2018 **Abschaffung der Handicapgewichte**
- Erlaubte **Lithium Ion Batterien** nach DMSB Liste siehe Link: im Downloadbereich von www.dmsb.de
- **Strafenkatalog** Ergänzung/Überarbeitung bezüglich Einfahren in Pace Kart Feld, Fahrzeitüberschreitung und nicht Einhalten von FW.
- **Punktwertung** 1000km Rennen (16-18Std.) Sieg 60 Punkte dann abwärts, Sonderwertung am Tag 2, 17 FW vorgeschrieben, 65 Minuten Fahrzeit dann 20 Min. Pause.
- **Wettbewerb „GTC forscht“** ausschreiben. Gesucht wird ein System welches verhindert das lose Reifen / gebrochene Hinterachse, Stehbolzen oder Achsschenkel die Reifen zu „Geschosse“ macht, die über die Rennstrecke fliegen.
- **Kostensteigerung vom Ticket Freitagstraining** wurde erläutert und begründet: Preissteigerung durch Exklusivmiete von 2016 auf 2017, an jedem Freitag Krankenwagen vor Ort (war 2016 nur in der 2.Saisonhälfte) und Personalaufwand zur Überwachung bzw. Ticketverkauf.
Kauft man das Tagesticket auf den Strecken kommt man (bei erheblich weniger Fahrzeit wegen Unterbrechung durch Leihkart/2-Takter, Bambinis) auf einen Jahrespreis 6 x Tagesticketbahnen von Durchschnittlich € 33,67 Berücksichtigt man auch die Fahrzeit kommt man auf € 49,00
Wir bieten das Tagesticket im günstigsten Fall für € 50,00 an, und sind somit um 1 Euro teurer als die Bahnen und tragen dann noch die Kosten für Krankenwagen und Personal.
- **Strecke 2018**
Wenn möglich soll, nach der Absage von Jüterbog versucht werden in Aschersleben zu fahren und mit „Dahlemer Binz“ sprechen die Bedingungen zu verbessern um dann 2019 dort zu fahren.
Für das Finalrennen sollte versucht werden in Liedolsheim zu fahren (Deutschlands schön Wetter Gebiet um diese Jahreszeit)
- Um alle Maßnahmen besser und vermehrt zu kontrollieren ist ein 2 TK wünschenswert und soll realisiert werden.

Der Beirat wird im nächsten Jahr wohl etwas mehr zu tun haben und sollte bestätigt bzw. neu gewählt werden. F.Jelinski stellt eine Liste von Kandidaten zusammen die dann gewählt werden können.

Ende der Sitzung am Samstag den 11.11.17 gegen 16Uhr