



Interessengemeinschaft Autorennsport

IG Autorennsport

c/o Raymond Stofer
Sonnhaldenstr.9
5027 Herznach
www.autorennsport.ch,
info@spice-gmbh.ch
079 453 32 93

Herrn
Andreas Michel
Patrick Falk
Verband Auto Sport Schweiz
Könizstrasse 161
3097 Liebefeld (Bern)

Herznach, 26.1.2014

Geschätzte Verantwortliche,

Ich habe von Oliver Riester den Vorsitz der IG Autorennsport übernommen, seine Gesundheit und die geschäftliche Belastung haben ihn dazu bewogen einen Nachfolger zu suchen, worauf ich mich anerbieten habe.

Ich selber bin als Sportchef im Vorstand der Ecurie Basilisk (seit 2004) und fahre seit 2008 in der Mini Challenge mit REG-Lizenz, als ich noch im Ausland fuhr hatte ich die nationale Lizenz.

Ich möchte in die IG wieder mehr Leben bringen und den Dialog mit der ASS bzw. NSK intensivieren.

Ich weiss daß Sie mit der Saison-Vorbereitung beschäftigt sind und habe auch nicht die Erwartungshaltung dass man alle Punkte die wir in den letzten Monaten gesammelt haben überhaupt oder in kurzer Frist umsetzen kann.

Von dem her erlaube ich mir die Themen die bei uns aufgekommen sind nochmals aufzulisten, im Wissen dass Sie einige davon schon angegangen sind.

Die nun folgenden Punkte sind in keiner Weise priorisiert sondern im Zufallsprinzip aufgelistet.

Super Serie

Hier stellt sich die Frage was man mit dieser Serie bezweckte, wahrscheinlich nicht einem > 10 Jahre alten Honda Integra ein Reviewal zu ermöglichen, sondern eher modernen Autos eine neue Klasse zu bieten.

Warum nicht in der Super Serie ein Alterslimit einführen? Z.B. 8 Jahre (2 Modellzyklen).

Damit wäre die Diskussion über das Alter in der E1 erledigt und die modernen Autos hätten ein Feld wo mit ähnlicheren Voraussetzungen gefahren wird.

Eventuell müsste man das SS Reglement auch noch ein wenig offener bezüglich originalen Nachrüstzubehörs der Hersteller gestalten, dann könnte es ein attraktives Sammelbecken für ehemalige Challenge Autos von Mini, Suzuki, Ford Fiesta oder Opel OPC sein.

Einteilung LOC-Hubraum-Klassen

Per 2011 wurde in den Lokalen Klassen eine weitere Hubraum-Klasse 2001-3000ccm definiert, leider foutieren sich einige Veranstalter darum, andere hingegen unterteilen die Klasse noch in 2001-2500ccm und teilen dann die restlichen Fahrzeuge wieder in eine allgemeine Klasse >2500cm ein.

Im 2013 wurde es diesbezüglich schon besser und kam weniger oft vor, aber hier ein negatives Beispiel:

Der Berner ACS hat es in Saanen teilweise eingehalten, im L2 ja aber in der L1 wurde eine Klasse 2001-2500ccm mit 2 Fahrern definiert und die beiden anderen Fahrer bis 3000ccm in eine generelle >2501ccm mit den Mitsubishi / Subaru eingeteilt.

Bei so viel Willkür muss man sich nicht wundern wenn die Fahrer ausbleiben!

http://www.racedata.ch/images/site/resultat_20130524110542_FR.pdf

Dies war natürlich nicht im Sinne des Erfinders, denn viele heutige Turbo-Autos mit 1,2-1,7l Motor gehen ungern an den Start wenn sie in einer Klasse mit >3l Autos antreten müssen. Wir denken eine Information/Erinnerung an die Veranstalter diesbezüglich wäre hilfreich.

LOC-Reglement aktualisieren/Fahrer informieren

Es gab auf den Rennplätzen bei den technischen Abnahmen öfters Diskussionen bezüglich Sitze, Renngurte etc.

Zum Teil nahm man Bezug auf die Sicherheitsbestimmungen der Super Serie, andererseits beharrte man auf dem Standpunkt etwaige Renn-Gurte müssten noch im FIA-Zeitfenster sein.

Dann hiess es wieder die Sitze müssten Serie sein oder MFK-eingetragen.

Da offensichtlich einiges an Verunsicherung herrscht, wäre es gut wenn man die LOC-Bestimmungen bezüglich Sitze / Gurte etc. aktualisiert und die TK und Fahrer entsprechend informiert . klar definierte Richtlinien <-> weniger Diskussionen/Frustpotential.

Präzisierung LOC-Reglement Typenscheincodes

Im Reglement steht:

http://www.acs-thurgau.ch/ch-de/sektionen/thurgau/pdf-public/autorenntage_frauenfeld/tech._reglement_loc_2014.pdf

Roadsters, Buggys und Fahrzeuge die in der Rubrik «Typengenehmigung» (vorher «Typenschein») des Fahrzeugausweises ausschliesslich oder am Schluss den Buchstaben «X», «Y», «M» oder «C» aufweisen, fahren in einer separaten Klasse (Hubraumklassen gemäss Artikel 2.2-a).

Fahrzeuge, die wie oben erwähnt den Buchstaben «M» aufweisen, können nur zugelassen werden, wenn die den Eintrag bewirkende Modifikation von dem vorliegenden Reglement gestattet oder vorgeschrieben ist.

Nun gibt es das Problem dass Autos welche die Anzahl Sitzplätze wegen eines Überrollbügels reduziert haben oder wie die Autos der Mini Challenge die den offiziellen JCW Kit installiert haben, besagtes M an Ende der Typennummer haben.

Diese müssten nach aktuellem Reglement zwingend in dieser komischen Klasse fahren obwohl sie eigentlich von den Änderungen her ein L2 Auto wären.

Somit wären diejenigen benachteiligt die das off. JCW Kit oder den Überrollbügel bei der MFK eintragen liessen.

Oder wie muss der zweite Abschnitt des Reglements interpretiert werden?

Ich denke da wäre eine Präzisierung hilfreich, den mit einer strikten Umteilung in die Roadster-Klasse würde man die Loc-Felder noch mehr reduzieren, zumal man die bestraft die ihr Auto mit Zusatzaufwand MFK-konform nachprüfen lassen.

Slalompokal

Aktuell gibt es für den Breitensport keine Slalom-Meisterschaft/Trophy, nur die ACS-Slalom-Trophy welche ACS-Mitgliedern vorbehalten ist.

Es wäre eine Überlegung wert, sich Gedanken über eine Slalom-Trophy/Pokal für LOC/REG-Lizenzierte zu machen. Durch eine Trophy/Pokal könnte man vermehrt Loc/Reg-Fahrer an die Veranstaltungen bringen.

Die Trophy würde man auf Fahrer einschränken die eine Loc/Reg-Jahreslizenz gelöst hätten.

Liste der Fahrer zu Bewerberlizenz

Bis 2010 erhielten die Bewerber von Hr. Fausel zweimal im Jahr eine Liste der Fahrer die unter dem jeweiligen Bewerber starteten.

Da die Vereine auf die Mitgliederbeiträge angewiesen sind, um unter anderem die Bewerber-Lizenz zu bezahlen, ist es wesentlich daß keine Nicht-Mitglieder unter ihrer Lizenz starten.

Ausserdem ist es auch im Interesse der ASS das Fahrer nicht unter Bewerber starten welche selber die Bewerberlizenz nicht mehr lösten (was auch vorkam).

Wunsch wäre dass wie früher per 1.6. und per 1.10. allen Bewerber-Vereinen automatisch eine Liste der unter ihnen gemeldeten Fahrer zugestellt wird, sei es elektronisch oder postalisch.

Dabei sollte ein Auge auf korrekte Listen geworfen werden, die Liste die der RCU Ende Saison erhalten hat, hatte weniger Fahrer als die Liste Mitte Saison.

Einteilung der SS E2 - 2 Liter

Jedes Jahr werden es weniger Fahrzeuge und alle werden ins gleiche Feld gedrückt! Auch hier bleiben viele Rennwagen in den Garagen oder kommen nur vereinzelt an Veranstaltungen da die Besitzer einfach frustriert sind sich mit aktuellen Master Fahrzeugen messen zu müssen.

Gerade in der 2 Liter Klasse gibt es so schöne und unterschiedliche Fahrzeuge, wo es sich auch lohnt infolge dieser Vielfältigkeit etwas zu unternehmen!

Daher ein Vorschlag: Das Feld in folgende Teilfelder aufteilen . gilt für nur Fahrzeuge der Klasse bis 2 Liter!

Freie Formel:

Fahrzeuge bis 2 Liter mit veränderten Motoren oder abgeänderten aerodynamischen Hilfsmitteln . Flügeln . welche nicht der Serie entsprechen!

Formel Renault / Formel Masters:

Original Fahrzeuge wie sie in der Serie gefahren werden

Formel 3:

Aktuelle F3 Fahrzeuge mit 26 mm Luftsammler - wie in der Serie gefahren

Formel 3 Classic:

Klassische Formel 3 Fahrzeuge mit 24 mm Luftdurchmesser - wie in der Serie gefahren

Allgemeine Bemerkungen

Bei den obligatorischen Versicherungen für 2014 fehlt der Hinweis auf die Regionale Lizenz.

[Obligatorische Unfallversicherung 2014](#)

Stand 16.12.2013

Beim Lizenzschema auf der Homepage ist sowohl Seite 7 wie 8 auf französisch.

[Lizenzreglement NSK 2014](#)

Stand 18.12.2013

Die Wagenabnahme im Fahrerlager ist bei den Piloten mit grossem Wohlwollen angenommen worden, der ursprüngliche Wunsch einer saisonalen Wagenabnahme ist aus heutiger Sicht kein Thema mehr

Ich bedanke mich für die Kenntnisnahme und freue mich auf ein persönliches Treffen
Autorennsportliche Grüsse

Raymond Stofer