

Europäisches Rasi Reglement 2015

SUPERSTANDARD - KLASSE

Gültigkeit:

Dieses Reglement ersetzt das Reglement 4.2008.

Es ist gültig ab: 1.1.2015.

Neu gibt es einen **Anhang** zum Superstandartreglement. Darin gibt es weitergehende Erläuterungen, Beispiele etc.

Der Anhang muss ebenso beachtet werden.

Inhalt:

1. Rasibau und Basismaschine

- 1.1 Geeignete Fahrzeuge
- 1.2 Ungeeignete Fahrzeuge
- 1.3 Vor dem Bau
- 1.4 Ausmessen
- 1.5 Massliste
- 1.6 Festgehaltene Masse
- 1.6.1 Masse nach dem Umbau
- 1.6.2 Mindestmasse
- 1.6.3 Veränderbare Masse

2. Chassis und Karosserie

- 2.1 Originalteile
- 2.2 Ausnahmen
- 2.2.1 Ausschneiden
- 2.2.2 Nachbau
- 2.2.3 Gewicht
- 2.3 Verstärken des Chassis
- 2.4 Federung
- 2.5 Trittbrett
- 2.6 Aussparungen im Trittbrett
- 2.7 Seitenschutz
- 2.8 Scharfe Kanten
- 2.9 Stossstangen
- 2.10 Motorhaube
- 2.11 Schutzbleche / Schmutzklappen

3. Übersetzung und Getriebe

- 3.1 Übersetzung beim Superstandard
- 3.2 Riemenantrieb
- 3.3 Kraftübertragung
- 3.4 Ändern der Übersetzung
- 3.5 Abdeckungen am Antrieb

4. Lenkung

- 4.1 Lenkrad
- 4.2 Lenkradwinkel
- 4.3 Verstärken der Lenkung

5. Bereifung

- 5.1 Radgrössen
- 5.2 Räder vorne / hinten
- 5.3 Erlaubte Reifenprofile
- 5.4 Verbotene Reifen

6. Bremsen und Kupplung

- 6.1 Betätigung der Bremse
- 6.2 Wirkung der Bremse
- 6.3 Art der Bremse
- 6.4 Betätigung der Kupplung
- 6.5 Kupplungsprinzip
- 6.6 Fliehkraftkupplungen

7. Motor

- 7.1 Ersatz des Motors
- 7.2 Art des Motors
- 7.3 Leistung und Hubraum
- 7.4 Veränderungen am Motor
- 7.5 Veränderungen am Auspuff
- 7.6 Verkleidung am Auspuff
- 7.7 Luftfilter
- 7.8 Leerlauf
- 7.8 Kurbelwellenlage
- 7.9 Notaus
- 7.10 Abreiseseil

8. Tank und Treibstoff

- 8.1 Tankgrösse
- 8.2 Änderungen am Tank
- 8.3 Tankentlüftung
- 8.4 Schlauchverbindungen
- 8.5 Treibstoff

9. Sitz

- 9.1 Art des Sitzes
- 9.2 Schutz um den Sitz
- 9.3 Sitzfederung

10. Startnummer

- 10.1 Kennzeichnung des Rasis
- 10.2 Anbringen der Startnummer

11. Beleuchtung

- 11.1 Nachtrennen
- 11.2 Ausfall der Beleuchtung

12. Sicherheit

- 12.1 Feuerlöscher
- 12.2 Tanken
- 12.3 Minimale Schutzausrüstung
- 12.4 Empfohlene Schutzausrüstung
- 12.5 Nichteinhalten der Sicherheitsvorschriften

13. Alter der Fahrer

- 13.1 Mindestalter
- 13.2 Ausnahmen
- 13.3 Verantwortung

1. Rasibau und Basismaschine

1.1 Geeignete Fahrzeuge

Für den Umbau zu einem Superstandard - Rasi eignen sich Fahrzeuge welche folgende Anforderungen erfüllen:

- Der Rasentraktor ist für den privaten Gebrauch bestimmt um Gras zu schneiden.
- Der Traktor muss ein Chassis haben.
- Der Motor ist vor der Bedienungsperson platziert und bedeckt mit einer Haube.
- Eine rotierende Schnitvorrichtung ist unter dem Chassis zwischen Vorder- und Hinterrädern aufgehängt.
- Die vorderen Räder sind deutlich kleiner als die hinteren.

1.2 Ungeeignete Fahrzeuge

Nicht zugelassen werden:

- Mäher mit Rohrrahmen
- Rasi ohne Steuerrad (2-Hebel-Lenkung u. dgl.)
- 3 - Rad – Mäher
- Rasi mit Heckmotor
- Grosse, schwere Rasenmäher für den Sportplatz- oder Gartenbau (Profimäher)

1.3 Vor dem Bau

Bevor mit dem Umbau eines neuen Rasis begonnen wird, muss man sich bei der Kontaktperson des jeweiligen Veranstalters oder Landesverbandes melden.

1.4 Ausmessen

Alle Rasenmäher für die Superstandard Klasse müssen unbedingt in Originalzustand vor dem Umbau ausgemessen werden. Das Ausmessen übernehmen vom Veranstalter / Verband bestimmte und zugelassene Funktionäre.

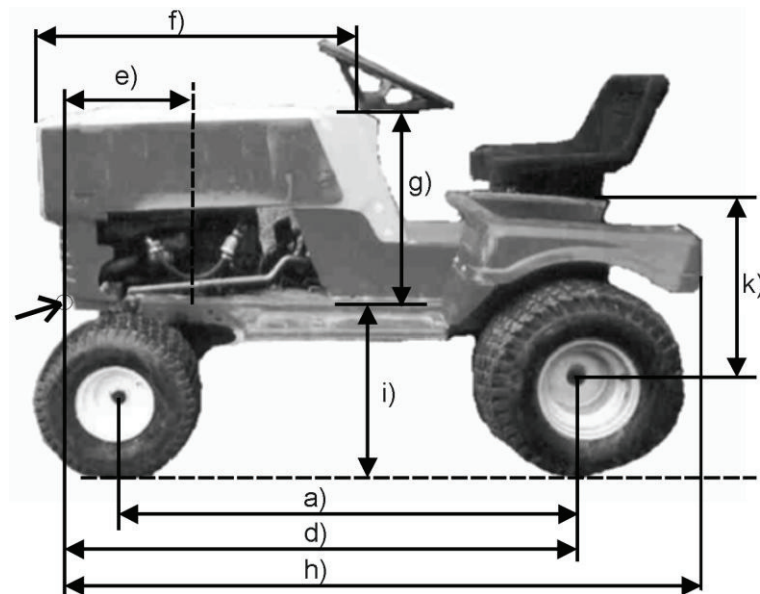
Der Grund dafür ist: Gewisse Masse dürfen nicht verändert werden und das soll kontrolliert werden können.

1.5 Massliste

Ein Rasi ohne gültige Massliste wird an den Rennen nicht zugelassen.

1.6 Festgehaltene Masse

Folgende Masse werden **vor dem Umbau** ausgemessen und auf einem Datenblatt festgehalten:



- a) Radstand (Achsenabstand)
- b) Breite vorn (außen am Pneu der Originalbereifung)
- c) Breite hinten (außen am Pneu der Originalbereifung)
- d) Vorderkante Chassis bis Mitte Hinterachse
- e) Vorderkante Chassis bis Mitte Kurbelwelle Motor
- f) Gesamtlänge der Motorhaube
- g) Höhe Armaturenbrett von Chassisoberkante
- h) Vorderkante Chassis bis Schutzblechhinterkante (Gesamtlänge)
- i) Oberkante Chassis vom Boden
- k) Sitzhöhe* von Mitte Hinterachse

1.6.1 Masse nach dem Umbau

Diese Masse müssen nach dem Umbau **noch gleich** sein:

- b) Breite vorn (außen am Pneu) mit der Rennbereifung*
- c) Breite hinten (außen am Pneu) mit der Rennbereifung*
- f) Gesamtlänge der Motorhaube
- g) Höhe Armaturenbrett von Chassisoberkante
- h) Vorderkante Chassis bis Schutzblechhinterkante (Gesamtlänge)

* Vorsicht: Wenn mit verschiedenen Rädern gefahren wird, darf das Mass mit keinem Reifensatz überschritten werden.

1.6.2 Mindestmasse

Diese Masse dürfen **nicht unterschritten** werden (ohne Toleranz):

- i) Oberkante Chassis vom Boden min. 254mm (10")
- k) Sitzhöhe** von Mitte Hinterachse min. 190mm (7 ½")

Sitzhöhe = **Sitzaufschraubfläche = Unterkante Sitz

1.6.3 Veränderbare Masse

Diese Masse dürfen **verändert** werden:

- a) Achsenabstand um: **-25 / +50mm**
- d) Vorderkante Chassis bis Mitte Hinterachse um: **-25 / +50mm**
- e) Vorderkante Chassis bis Mitte Kurbelwelle Motor um: **- 50 / +80mm**

Ausser bei den Massen i) und k) gilt eine Messfehlertoleranz von 10mm.

2. Chassis und Karosserie

2.1 Originalteile

Originalteile welche am Rasenmäher verbaut sein müssen (Ausnahmen 2.2 beachten):

- Rahmen (Chassis)
- Motorhaube
- Schutzbleche
- Armaturenbrett
- Verkleidungsteile
- Trittbretter

Im Grundsatz dürfen diese Teile in der Grösse, Dicke, Materialart und Aussehen nicht verändert werden. Das Aussehen des gesamten Fahrzeugs soll sich vom Originalzustand nicht unterscheiden.

2.2 Es gibt jedoch folgende Ausnahmen:

2.2.1 Ausschneiden

Ausschnitte in oben genannten Teilen dürfen gemacht werden, wenn es nicht anders geht (z.Bsp. um ein Pulli einzupassen oder für den Tankstutzen oder das Starterseil). Es darf aber nur so viel wie nötig geschnitten werden.

Auf keinen Fall darf man schneiden, um den Rasi leichter zu machen.

Ebenso dürfen die Haube, Verkleidungsteile und das Armaturenbrett NICHT ausgeschnitten werden, um für einen zu grossen Tank Platz zu schaffen.

2.2.2 Nachbau

Sind Teile nicht mehr vorhanden oder so stark defekt dass sie nicht mehr reparierbar sind oder werden z.Bsp. die Trittbretter abgeändert, so dürfen diese Teile nachgebaut oder ersetzt werden (Anhang beachten).

Das Aussehen und das Gewicht soll aber dem Originalteil entsprechen.

2.2.3 Gewicht

Nicht erlaubt ist der Nachbau von Teilen zur Gewichtsverringering.

2.3 Verstärken des Chassis

Das Chassis darf verstärkt werden.

2.4 Federung

Eine Federung des Fahrwerks, der Aufhängung, der Räder usw. ist nicht gestattet.

Einzig der Sitz darf gefedert werden, siehe 9.3.

2.5 Trittbrett

Das originale Trittbrett soll soweit möglich verwendet werden. Es darf aber im Sinne der Ausnahmen unter 2.2 ersetzt oder abgeändert werden.

Die Höhe des Trittbrettes darf (muss aber nicht) tiefer gelegt werden. Sie darf jedoch nicht tiefer sein als 38mm (1 1/2") von einer fiktiven Linie Mitte Vorder- Hinterachse (Fig3).



Fig. 3: Mindesthöhe Trittbrett

2.6 Aussparungen im Trittbrett

Das Trittbrett darf mit Aussparungen für die Füße versehen sein. Diese Öffnungen müssen gegen unten so zugemacht sein, damit eine Verletzung des Fusses ausgeschlossen ist.

Dieser Schutz gilt dann als tiefster Punkt des Trittbrettes. Er darf also nicht tiefer sein als wie in 2.5 beschrieben (Fig3b).

Draufsicht

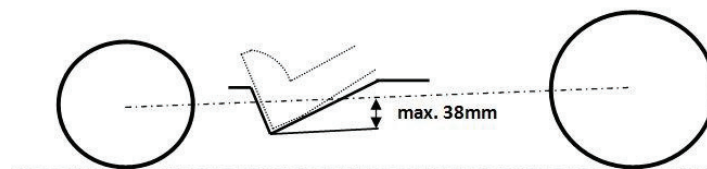
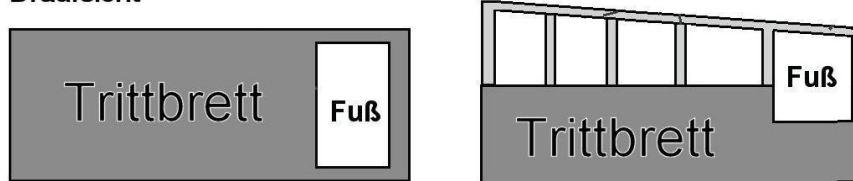


Fig. 3b

2.7 Seitenschutz

Es muss ein Seitenschutz zwischen Vorder- und Hinterrad vorhanden sein. Er verhindert ein Verhaken und Auflaufen der Räder zwischen zwei Fahrzeugen.

Der Schutz muss mind. 80% der Distanz zwischen Vorder- und Hinterrad abdecken. Seine Höhe muss mind. 76mm (3") betragen, die Mitte davon ausgerichtet auf eine fiktiven Linie Mitte Vorder- Hinterachse (Fig 1). Die Außenseite des Schutzes darf höchstens 25mm (1") von der Aussenkanten der Räder nach innen versetzt sein. (Fig 2).

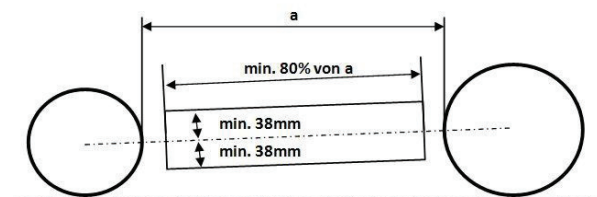


Fig. 1

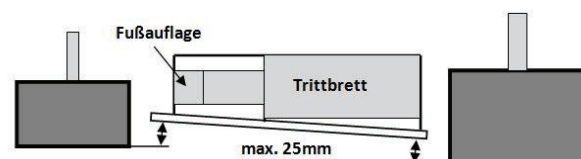


Fig. 2

2.8 Scharfe Kanten

Scharfe Kanten und Ecken sind gefährlich und müssen entsprechend entschärft werden.

2.9 Stosstangen

Weder vorne noch hinten am Rasi dürfen Stosstangen angebracht sein.

2.10 Motorhaube

Die Motorhaube muss massiv befestigt sein.

Für Ausschnitte und Änderungen an der Haube gilt der Grundsatz und die Ausnahmen wie unter 2.2 beschrieben.

2.11 Schutzbleche / Schmutzlappen

Über den vorderen Rädern dürfen Schutzbleche montiert werden, auch wenn diese original nicht vorhanden waren.

Bei Schlechtwetter müssen hinten Schmutzlappen vorhanden sein.

3. Übersetzung und Getriebe

3.1 Übersetzung beim Superstandard

Die wichtigsten Merkmale der Superstandardklasse sind, dass mit einer fixen Übersetzung und einer starren Hinterachse ohne Differential gefahren wird.

Es sind keine Schaltgetriebe, Variomatik, Hydrostaten und dgl. erlaubt und auch keine Vorkehrungen welche das Verändern der Übersetzung während der Fahrt ermöglichen.

3.2 Riemenantrieb

Der Primärtrieb (vom Motor weg) muss über Riemenantrieb erfolgen.

3.3 Kraftübertragung

Die Kraftübertragung darf mehrstufig (mit Zwischenwelle, Winkel- oder T-Getriebe) ausgeführt sein.

Sie kann aber auch durch "verdrehen" des Riemens erreicht werden.

3.4 Ändern der Übersetzung

Die Veränderung der Übersetzung darf nur während eines Boxenstopps und nicht auf der Rennstrecke erfolgen.

3.5 Abdeckungen am Antrieb

Alle sich bewegenden Teile wie Riemen, Ketten, Wellen usw. müssen zum Fahrer hin ausreichend abgedeckt oder verschalt sein.

4. Lenkung

4.1 Lenkrad

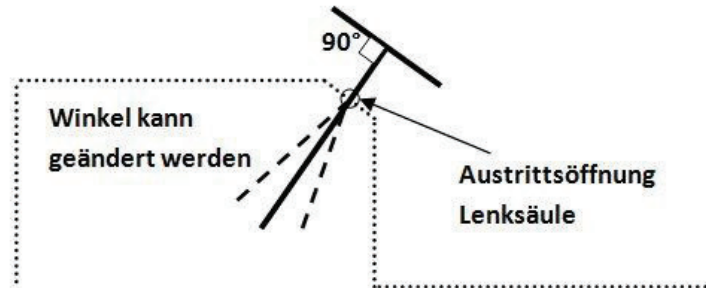
Das Lenkrad darf durch ein stabileres oder grösseres ersetzt werden. Es muss aber immer ein kreisrundes Rad sein. "Flugzeuglenker" müssen durch runde Räder ersetzt werden, Motorradlenker u. dgl. sind nicht erlaubt.

Die Drehachse muss in der Mitte des Rades sein (kein Exzenter).

4.2 Lenkradwinkel

Der Winkel vom Lenkrad zur Lenksäule muss 90° betragen.

Der Winkel der Lenksäule darf verändert werden, aber der Ort der Durchführung durch das Armaturenbrett muss beibehalten werden.



4.3 Verstärken der Lenkung

Die originale Lenkung ist den Rennbelastungen in der Regel nicht gewachsen und darf (resp. soll sogar) verstärkt oder überarbeitet werden.

5. Bereifung

5.1 Radgrößen

Die kleinsten zugelassenen Radgrößen sind:

- vorne: 13 x 5.00 x 6
- hinten: 15 x 6.00 x 6

5.2 Räder vorne / hinten

Die Vorderräder müssen kleiner sein als die hinteren (auch nicht gleich gross).

5.3 Erlaubte Reifenprofile

Es dürfen nur Pneus gefahren werden, welche explizit für Rasenmäher und / oder für die Rasengrundstückspflege verkauft werden.

Eine Auflistung der erlaubten Profile befindet sich im Anhang zu diesem Reglement.

5.4 Verbotene Reifen

Nicht erlaubte Profile sind:

Landwirtschafts-, Quad-, Cross-, Golfcaddy-, Schneefräsen-, Kart-, etc. ... -Pneus -Profile oder -Stollen.

Ebenso verboten sind pneufremde Mittel (Spikes, Ketten etc.) sowie Doppelräder.

6. Bremsen und Kupplung

6.1 Betätigung der Bremse

Die Bremse muss fussbetätigt sein.

6.2 Wirkung der Bremse

Die Bremsanlage muss es dem Fahrer in jeder Situation erlauben, den Rasi sicher zum Stillstand zu bringen.

6.3 Art der Bremse

Erlaubt sind nur Scheibenbremsen.

6.4 Betätigung der Kupplung

Die Kupplung muss fußbetätigt sein und in der ausgekuppelten Stellung vollständig auskuppeln (Leerlauf). Von Vorteil ist es, wenn die ausgekuppelte Stellung arretiert werden kann.

6.5 Kupplungsprinzip

Das Kupplungsprinzip "Riemenspanner" darf aufgegeben werden.

6.6 Fliehkraftkupplungen

Fliehkraftkupplungen sind nur zulässig, wenn eine zusätzliche, fußbetätigte und arretierbare 2. Kupplung vorhanden ist.

7. Motor

7.1 Ersatz des Motors

Der originale Motor darf ersetzt werden.

7.2 Art des Motors

In der Superstandartklasse sind nur 4-Takt, 1-Zylinder, Benzin - Rasenmähermotoren zugelassen.

7.3 Leistung und Hubraum

Die max. Leistung des Motors und der grösstmögliche Hubraum beträgt:

- für Motoren mit vertikaler Kurbelwelle 13.5PS / 459ccm (28 cubic inch).
- für Motoren mit horizontaler Kurbelwelle 11PS / 360cm³ (22 cubic inch).

Leistung und Hubraum gelten gemäss Herstellerangaben.

Die Motorennummer und der Typenschlüssel sind bei einer Kontrolle/Abnahme anzugeben.

7.4 Veränderungen am Motor

Grundsätzlich darf am Motor nichts verändert werden.

Die einzigen erlaubten Änderungen sind die Entfernung des Drehzahlreglers sowie Veränderungen am Auspuff gem. 7.5

7.5 Veränderungen am Auspuff

Der Auspuff darf verändert, ersetzt oder weggelassen werden.

Allerdings muss der originale Auspuff rückrüstbar sein, da je nach Veranstaltung der Originalauspufftopf wegen Lärmvorschriften vorhanden sein muss.

Der Veranstalter gibt bei der Ausschreibung des Rennens bekannt, falls mit dem originalen Auspuff gefahren werden muss.

Die Austrittsöffnung des Auspuffs darf nach unten oder zur Seite zeigen, nicht aber gegen oben gerichtet werden.

7.6 Verkleidung am Auspuff

Der Auspuff muss so eingekleidet bzw. montiert werden, dass nichts und niemand sich verbrennen oder verletzen kann.

7.7 Luftfilter

Der Luftfilter muss original bleiben.

7.8 Leerlauf

Beim Loslassen des Gasgriffs oder Pedals muss der Motor in die Leerlaufdrehzahl übergehen. Es müssen zwei unabhängige Rückzugsfedern vorhanden sein, welche die Drosselklappe sicher schließen können.

7.8 Kurbelwellenlage

Die Kurbelwellenlage (horizontal oder vertikal) muss im ursprünglichen Zustand bleiben. Ein Rasi mit Vertikalmotor darf also nicht auf horizontal umgebaut werden (oder umgekehrt).

7.9 Notaus

Der Rasenmäher ist mit einem handelsüblichen Abreissnotausschalter auszustatten. Wird dieser abgezogen, muss der Motor abstellen. (siehe Anhang)

7.10 Abreisseil

Das Abreisseil muss fest mit dem Fahrer verbunden sein. Eine Schlinge um das Handgelenk des Fahrers ist nicht erlaubt.

8. Tank und Treibstoff

8.1 Tankgrösse

Es darf nur ein Tank vorhanden sein. Zusatztanks sind nicht erlaubt. Das maximale Fassungsvermögen beträgt 5,67 Liter (1,5 US Gal).

8.2 Änderungen am Tank

Der Tank muss grundsätzlich ein handelsüblicher Rasenmäher- oder Motorgerätetank sein. Ein Eigenbau eines Tankes ist erlaubt, jedoch muss dies bei der Kontaktperson des jeweiligen Veranstalters oder Landesverbandes gemeldet werden, damit er kontrolliert und dokumentiert werden kann (siehe Anhang).

8.3 Tankentlüftung

Während des Rennens darf weder aus der Tankentlüftung noch aus dem Einfüllstutzen Kraftstoff austreten können.

8.4 Schlauchverbindungen

Alle Schlauchverbindungen im Kraftstoffsystem müssen verpresst sein oder mittels Schlauchklemmen gegen das Abrutschen gesichert werden.

8.5 Treibstoff

Es darf nur mit handelsüblichem Tankstellenbenzin gefahren werden. Leistungssteigernde Zusätze und dgl. sind strikte verboten.

Diesel, 2 – Takt Benzin sowie Gas sind nicht erlaubt.

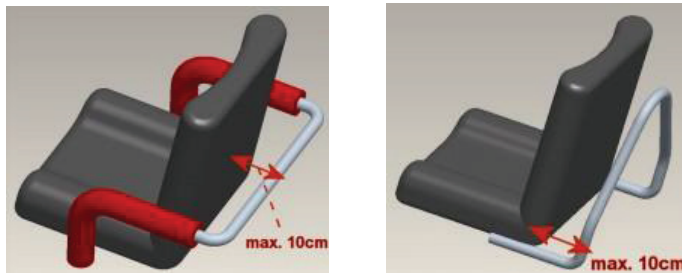
9. Sitz

9.1 Art des Sitzes

Es darf ein Sitz nach eigener Wahl montiert werden, sofern dieser keinem anderen RennTeilnehmern Schaden zufügen kann (scharfe Kanten etc.). Der Sitz darf angepasst oder verändert werden.

9.2 Schutz um den Sitz

Zur eigenen Sicherheit darf eine Schutzvorrichtung um den Sitz montiert werden. Diese Vorrichtung, welche nur den Sitz umgeben darf, kann z.B. aus Stahlrohr gefertigt werden. Das Rohr kann mit Schaumgummi oder dgl. ummantelt werden. Der Abstand der Rohre zum Sitz darf nicht größer als 100 mm sein.



9.3 Sitzfederung

Der Sitz darf gefedert sein. Die Federung darf aber in keinem Widerspruch zum Mass in 1.6 k) stehen: Bei ganz eingefedertem Sitz darf das unterste Teil der Sitzkonstruktion (inkl. Federung) nicht näher als 190mm zu Mitte Hinterachse liegen.

10. Startnummer

10.1 Kennzeichnung des Rasis

Jedem Rasi wird eine Startnummer zugewiesen.

10.2 Anbringen der Startnummer

Die Startnummer muss an allen Seiten (hinten, vorne, rechts und links) des Rasis angebracht werden. Die Nummer muss auf einer weissen Grundplatte aufgebracht sein welche ca. 180x180 mm gross sein soll.

11. Beleuchtung

11.1 Nachtrennen

Wird ein Rennen bei Nacht gefahren, ist die minimal vorgeschriebene Beleuchtung: vorne ein weisses und hinten zwei rote Lichter.

Diese Lichter müssen am Rasi befestigt sein und nicht am Fahrer.

11.2 Ausfall der Beleuchtung

Diese Beleuchtung muss einwandfrei funktionieren. Fällt eines der 3 vorher genannten Lichter aus, kann der Rennleiter anordnen dass keine Runden gezählt werden bis die Beleuchtung wieder funktionsfähig ist.

12. Sicherheit

12.1 Feuerlöscher

Jedes Team muss einen Feuerlöscher von min. 2kg Inhalt dabei haben. Dieser muss während des Tankens (Fahrerlager oder Boxengasse) in Griffweite bereitstehen.

12.2 Tanken

Bei der Betankung muss der Motor des Rasis abgestellt werden.

12.3 Minimale Schutzausrüstung der Fahrer

Als minimalste Schutzausrüstung des Fahrers sind vorgeschrieben:

- Geeigneter Helm (mit angezogenem Kinnriemen).
- Stabile Schuhe welche min. die Knöchel bedecken.
- Handschuhe.
- Lange Hosen und Oberteil mit langen Ärmeln oder Kombi.

12.4 Empfohlene Schutzausrüstung

Weiter wird **dringend empfohlen**:

- Protektoren an Brust und Rücken, Ellbogen und Schultern.
- Protektoren an Schienbein, Knie und in den Handschuhen.
- Augenschutz (Visier oder Brille).

12.5 Nichteinhalten der Sicherheitsvorschriften

Nichtbefolgen von 12.1 oder 12.2 haben Disqualifikation oder Strafrunden zur Folge, ein Fahrer ohne die minimale Schutzausrüstung darf nicht starten oder wird aus dem Rennen genommen.

13. Alter der Fahrer

13.1 Mindestalter

Das Mindestalter für das Fahren in der Superstandard Klasse ist 16 Jahre.

13.2 Ausnahmen

Der Veranstalter kann Ausnahmen für jüngere Fahrer bewilligen. Der Rennleiter hat aber jederzeit das Recht, einen jüngeren Fahrer von der Piste zu nehmen wenn er der Meinung ist dass der Pilot den Anforderungen nicht gewachsen ist.

13.3 Verantwortung

Bei minderjährigen Fahrern trägt in jedem Fall der/die Erziehungsberechtigte die Verantwortung. Die Veranstalter der Rennen lehnen jede Haftung ab.

Europäisches Rasi Reglement 2015

SUPERSTANDARD - KLASSE

ANHANG I

Ausgabe: 01/2015

Sinn und Zweck

Der Anhang zum Superstandardreglement ist vor allem gedacht für weitergehende Erklärungen und Erläuterungen zum Reglement.
Im Reglement steht der Grundsatz und im Anhang kann dann die Ausführung behandelt sein.

Des weiteren sind Zuständigkeiten und das Vorgehen bei Unklarheiten und Fragen geregelt.

Gültigkeit, Ausarbeitung und Aufbau

Das Reglement 2015 löst das Reglement 4.2008 ab. Es wurde von der int. Rasikonferenz IRK unter Einbeziehung der Fahrer überarbeitet und gilt für Rennen der Superstandardklasse in verschiedenen Ländern.

Die IRK setzt sich aus Leuten von mehreren europäischen Veranstaltern zusammen.

Konnte mit einem Rasi der nach dem Reglement 4.2008 gebaut war, noch in England bei der BLMRA gefahren werden, wird hier ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass es mit dem Reglement 2015 gegenüber dem englischen Unterschiede geben kann.

Der Anhang zum Reglement ist in mehrere Teile gegliedert:

Anhang I: weitergehende Erklärungen, Tipps und Beispiele.

Der Anhang I ist genau gleich gegliedert wie das Reglement. Wenn also im Reglement unter Artikel 2.7 etwas behandelt ist, steht im Anhang unter 2.7 die Ergänzung dazu.

Anhang II (in Arbeit):

Der zweite Teil des Anhangs beschreibt die Zuständigkeiten und die Abläufe zur Umsetzung des Reglementes. Er gilt für Standard und Superstandard.

Änderungen

Das Reglement 2015 soll für mehrere Jahre Gültigkeit haben.

Der Anhang I wird wenn nötig jährlich (max. 2x pro Jahr) angepasst. Um Änderungen einfach erkennen zu können, werden neue Punkte mit dem Datum [1.1.2015] versehen.

Die aktuellen Versionen sind auf den Internetseiten der Veranstalter publiziert.

1. Rasibau und Basismaschine

1.2 Ungeeignete Fahrzeuge

Vom Umbau von schmalen Rasenmähern zu einem Superstandard wird abgeraten, da sie sehr schnell kippen.

Wenn der originale Rasi eine Breite von mehr als 800mm aussen am Pneu hat, kann er als gut geeignet betrachtet werden.

Ein Sonderfall bildet der "Huffy" von denen einige bei den Superstandard mitfahren. Ein Huffy ist deutlich schmaler, aber auch tiefer. Er muss nach dem englischen Reglement aufgebaut sein.

1.3 Vor dem Bau

Der Kontakt zum Ausmessen eines Rasis kann aufgenommen werden über:

Luxemburg	LRCF: info.rasicross@gmail.com	[für alle Rennen in Luxemburg]
Deutschland	Rasi Team B1: langelindner@freenet.de	[Rennen Brünlinghausen]
Schweiz	Trotti Club am Irchel: info@trotticlub.ch	[Rennen Buch am Irchel]
	Trotti Club Züri Oberland: info@tc-zo.ch	[Rennen Herschmettlen]

1.6.3 Veränderbare Masse

Im Reglement 2008 stand noch, der Motor müsse seine originale Montagestelle behalten. Das steht aber im Widerspruch u.a. zum Mass e). Darum sei die Montage des Motors hier noch etwas präzisiert:

- Der Motor (gemessen Mitte Kurbelwelle) darf gegenüber der originalen Stelle um max. 50mm nach vorne und max. 80mm nach hinten verschoben montiert werden. Diese beiden max. möglichen Punkte dürfen auch nicht überschritten werden, wenn der Riemenspanner mit Motorverschiebung realisiert wird.
- Eine seitlicher Versatz des Motors ist zulässig. Z.Bsp. wenn die Lenksäule unter dem Motor in der Mitte des Chassis nach vorn verläuft.
- Das drehen des Motors ist erlaubt.
- Die Höhe der Montagestelle (im Chassis) des Motors ist nicht vorgeschrieben.

2. Chassis und Karrosserie

2.2.2 Nachbauen und Kopieren

Der Punkt 2.2.2 ist vor allem für die Reparatur von **einzelnen** defekten oder fehlenden Teilen gedacht.

Er lässt aber auch Spielraum für weitergehende Nachbauten. Darum hat die IRK entschieden: Sollen mehrere Teile oder das Chassis nachgebaut werden **muss** das bei der Kontaktperson des jeweiligen Veranstalters oder Landesverbandes gemeldet werden.

Das Kopieren von Teilen ist erlaubt, es muss aber dokumentiert sein.

2.9 Stosstangen

Eine der Grundideen beim Rasisport ist, dass es ein "Non-Contact-Sport" ist. Da Stosstangen zum Schieben oder Schubsen verleiten können, sind sie nicht erlaubt.

2.10 Motorhaube

Die Haube darf im Falle eines frontalen Aufpralls nicht aufspringen und soll darum massiv befestigt sein. Empfohlen sind Schrauben min. M8 oder geeignete Bolzen mit Splinten etc.

2.11 Schutzbleche / Schutzlappen

Dass Schmutzlappen optisch nicht gerade der Hammer sind ist unbestritten. Es hat sich jedoch gezeigt, dass bereits relativ kleine Lappen eine gute Wirkung entfalten. Der nachfolgende Fahrer wird Dir dankbar dafür sein!

3. Übersetzung und Getriebe

3.5 Abdeckungen am Antrieb

Besonders wichtig bei Horizontalmotoren: Bewegte Teile des Antriebs **über** dem Chassis müssen verschalt sein.

5. Bereifung

5.3 Erlaubte Reifenprofile

Es sind nur noch Reifentypen und Profile erlaubt, welche auf folgender Liste aufgeführt sind. Da es eine Vielzahl von Herstellern gibt kann es sein, dass eine Typenbezeichnung fehlt. Diese wird dann aber noch nachgetragen.



Carlisle Turf Saver
Kingstire 302



Carlisle Turf Saver II



Carlisle Turf Mate
Kingstire 306



DURO I 5005



DURO I 5001
Trelleborg T537S



BKT LG-306



Trelleborg 539

6. Bremsen und Kupplung

6.5 Kupplungsprinzip

Beispiele von zulässigen Kupplungen sind:

- Riemen spannen durch Laufrolle mit Feder ("Normalfall")
- Riemen spannen durch verschieben des Motors [max. -50 / +80mm, Mass 1.6.3 e] mit dem Kupplungspedal
- Fliehkraftkupplung
- Herkömmliche Lamellenkupplung

Tipp: Fliehkraft- und Lammellenkupplungen wurden schon öfters ausprobiert, haben sich aber nicht bewährt oder verbrauchen zu viel Kraft.

7. Motor

7.2 Art des Motors

Auch wenn es Rasenmäher mit 2 - Takt oder Dieselmotoren gibt, sind diese Motoren nicht für die Rennen zugelassen. Erlaubt ist jedoch einen solchen Mäher auf 4 - Takt - Benzinmotor umzubauen, wenn er ansonsten für einen Superstandard geeignet ist.

7.3 Leistung und Hubraum

Beide Werte, Leistung **und** Hubraum dürfen nicht überschritten werden.

Bemerkungen zum Horizontalmotor:

Ein Rasi mit Horizontalmotor hat gewisse Vorteile im Handling und mit der Leistung. Darum wurde die Motorleistung auf 11PS beschränkt, um die Wertung gegenüber einem Vertikalmotor etwas fairer zu machen.

Ausserdem sei darauf hingewiesen:

- Dass der 11PS - Hondamotor offenbar nicht mehr gebaut wird.
- Rasi mit horizontaler Kurbelwelle sehr selten und schwierig zu bekommen sind.
- Sollte sich herausstellen dass die Horizontalen ständig überlegen sind, die Veranstalter diese wahrscheinlich separat werten werden.

7.4 Veränderungen am Motor

Die IRK hat das Thema Veränderungen am Motor an der letzten Sitzung eingehend besprochen und kam einstimmig zum Schluss, dass Veränderungen auch weiterhin nicht erlaubt sein werden.

Die Hauptgründe dafür sind:

- Der Sport soll kostengünstig bleiben.
- Es gibt genug Beispiele dafür, dass auch unveränderte Motoren durchhalten.
- Ein Wettrüsten soll verhindert werden.

Zu einigen Anfragen zu diesem Thema hat die IRK bereits Stellung bezogen:

Vergaser [29.11.2014]

Der Vergaser ist Teil des Motors und darf somit ebenfalls nicht verändert oder durch einen andern Typen oder eine andere Grösse ersetzt werden.

Übermasskolben [29.11.2014]

Das revidieren eines alten und verschlissenen Motors kann u.U. eine preisgünstige Alternative zum Kauf eines neuen Motors darstellen. Darum ist die Verwendung eines Übermasskolbens unter folgenden Bedingungen gestattet:

- Der Motor muss alt bis sehr alt sein. Ein neuer Motor darf nicht aufgebohrt werden.
- Es darf nur der nächst grössere Kolben eingebaut werden.
- Die Verwendung eines solchen Kolbens **muss** bei der Kontaktperson des jeweiligen Veranstalters oder Landesverbandes gemeldet werden, damit es dokumentiert werden kann.

Pleuel [2.9.2012]

Pleuel und/oder Lagerschalen dürfen nicht ersetzt werden.

Sie ermöglichen ein Fahren in höherem Drehzahlbereich und dienen somit der Leistungssteigerung.

Magnete der Generatorspule [2.9.2012]

Grundsätzlich müssen die Magnete auf dem Rotor vorhanden sein und dürfen nicht entfernt werden.

Was gemacht werden muss wenn sie sich selber lösen konnte noch nicht abschliessend geklärt werden und wird später entschieden. Bis auf weiteres müssen sie aber nicht wieder eingebaut werden.

7.7 Luftfilter

Wie bereits 2012 angekündigt dürfen nun am Luftfilter, am Filtergehäuse sowie am Ansaugsystem keine Veränderungen mehr vorgenommen werden.

7.9 Notaus

Tipp zum Abreissnotausschalter: Es werden zwei verschiedene Schalter angeboten "Schliesser" und "Öffner". Die allermeisten Rasimotoren benötigen einen Schalter der den Kontakt schliesst, wenn die Leine abgezogen wird um den Motor zu stoppen.

8. Tank und Treibstoff

8.1 Tankgrösse

Damit die Grösse des Tankes kein rennentscheidender Faktor wird, kann der Veranstalter durch die Abgabe von geeignetem Füllmaterial das Volumen begrenzen oder Boxen- und Tankstopps vorschreiben.

8.2 Änderungen am Tank

Der Bau eines eigenen Tankes setzt gewisse handwerkliche Fähigkeiten voraus. Auf keinen Fall werden "Bastelarbeiten", Provisorien oder dgl. zugelassen.

Für den Bau eines Tankes werden hier bei der nächsten Revision des Anhangs Tips, Beispiele und Richtlinien veröffentlicht.

9. Sitz

9.2 Schutz um den Sitz

Dieser Schutz ist vor allem gedacht um sich gegen ein Auffahren von hinten abzusichern.