

Europäisches Rasi Reglement 2015

STANDARD - KLASSE

ANHANG I

Ausgabe: 01/2015

Sinn und Zweck

Der Anhang zum Standardreglement 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 Standardklasse in verschiedenen Ländern.

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

Das Superstandardreglement wurde neu strukturiert, daher wurde derselbe Aufbau auch für das Standardreglement übernommen.

Am Inhalt hat sich gegenüber dem Reglement 2008 nichts wesentliches geändert. Es wurden aber einige neue Punkte (zum Teil vom Superstandardreglement übernommen) eingeführt.

Die neuen Artikel sind:

Inhalt	4.3 Verstärken der Lenkung
1.1 Geeignete Fahrzeuge	5.3 Erlaubte Reifenprofile
1.3 Vor dem Bau	5.4 Verbotene Reifen
2.2 Ausnahmen	7.3 Leistung und Hubraum
2.12 Schutzbleche / Schmutzklappen	7.4 Veränderungen am Motor
3.1 Übersetzung und Getriebe	7.7 Luftfilter
3.5 Abdeckungen am Antrieb	9.4 Sitzfederung
4.1 Lenkrad	12. Sicherheit
4.2 Lenkradwinkel	

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.

1. Rasibau und Basismaschine

1.1 / 1.2 Geeignete - Ungeeignete Fahrzeuge

Der Bau eines Standard - Rasis scheint auf den ersten Blick einfach zu sein. Es gibt tatsächlich eine Reihe von Rasenmähern, welche sich sehr gut dazu eignen. Damit das Fahren aber auch längerfristig Spass macht, sind umfangreiche Änderungen und Anpassungen an der Vorderachse, Lenkung und Getriebe nötig. Die Frage stellt sich also, ob nicht von Anfang an der Bau eines Superstandard in Betracht gezogen werden sollte.

1.3 Vor dem Bau

Der Kontakt kann aufgenommen werden über:

Luxemburg	LRCF: info.rasicross@gmail.com	[alle Rennen in Luxemburg]
Deutschland	Rasi Team B1: langerlindner@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]

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.

2.10 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.

2.11 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.

2.12 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

3.1 Übersetzung und Getriebe beim Standard

TIP: Das Getriebe / Differenzial ist der schwache Punkt in dieser Klasse. Sie sind nicht gebaut für diesen harten Einsatz. Wichtig ist die Verwendung eines hochwertigen Schmiermittels. Gute Erfahrungen wurden schon mit Getriebeöl GL-4 oder GL-5 gemacht.

3.3 Getriebe

Meist laufen die Wellen in den Rasigetrieben in Gleitlagern oder Laufbuchsen. Damit die Lebensdauer der Getriebe erhöht werden kann soll, auch wenn das Aufwändig sein kann, ein Einbau von Kugel- oder Nadellagern in Betracht gezogen werden.

3.4 Differential

Test Differential: Gang eingelegt, ein Rad am Boden, ein Rad in der Luft: Es muss sich leicht auf beide Seiten drehen lassen.

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:

- Riemenspannen durch Laufrolle mit Feder ("Normalfall")
- Fliehkraftkupplung
- Lamellenkupplung

Ein Kuppeln durch verschieben des Motors (wie es bei den Superstandard erlaubt ist) ist nicht gestattet.

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 Standard geeignet ist.

7.4 Veränderungen am Motor

Leistungssteigerung an einem Motor in der Standardklasse bringen nichts, da ohnehin kein Leistungslimit vorhanden ist.

Der Begrenzer ist in jedem Fall das Getriebe oder das Differential, das wurde schon mehrfach bewiesen.

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 Rasenmotoren 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.