

Europäisches Rasi Reglement 2017

SUPERSTANDARD - KLASSE

ANHANG I

Ausgabe: 04/2017

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 2017 löst das Reglement 2015 ab

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

1.2 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: mail@rasicross.lu	[für alle Rennen in Luxemburg]
Deutschland	Rasi Team B1: langerlindner@freenet.de	[Rennen Brünlinghausen]
	Renntreckerfreunde Pfalz : schimpfjonas@web.de	[Rennen Sembach]
Schweiz	Trotti Club am Irchel: info@trotticlub.ch	[Rennen Buch am Irchel]
	Trotti Club Züri Oberland: info@tc-zo.ch	[Rennen Herschmettlen]
	Rasicross Team Roadrunner: info@rasicross.ch	[Rennen Niederglatt]
Belgien	alexinox@live.be	[Rennen Genappe]

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

Die Schmutzlappen der Hinterreifen sollen ca. 80% der Breite und Höhe des Reifens abdecken

Die Schmutzlappen müssen während der ganzen Veranstaltung funktionstüchtig 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:

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

Durch ausführliche Tests auf einem Leistungsstand, überschreiten verschiedenen Motoren ohne original Auspufftopf die vorgeschriebenen max. Leistung. Diese Motoren werden in der unten genannten Liste vermerkt.

Erlaubte Motoren:

Horiontal Motoren:

Loncin GX 390 (390ccm, 13PS)
Loncin (337ccm, 11PS)
Honda GX390 (390ccm, 13PS)
Honda GX340 (mit 340ccm, 11PS)
Kohler Command CS12 (360ccm, 12PS)
Kohler Command Hydro 12,75 (360ccm, 12,75PS)
182F (340ccm 11PS) Kopie Honda
188F (390ccm, 13ps) Kopie Honda

Vertikal Motoren:

Honda GXV340 (340ccm, 11PS)
Honda GXV340 (390ccm, 11PS)
Honda GXV390 (390ccm, 13PS)
Loncin LC1P88F-1 (413ccm, 12PS) mit originale Auspufftopf
Tecumseh Enduro (360ccm, 12-13,5PS)
Briggs Diamond Model 28M707 (344ccm, 13,5PS)
Briggs I/C Quiet Model 286707-0160-0 (344ccm, 12,5PS)
Kawasaki FB460V (460ccm 12,5PS)
STX 420 (420ccm, 11,5PS)
Kohler CV13T (398ccm)

Da es eine Vielzahl von Herstellern gibt kann es sein, dass einige Typenbezeichnung fehlen.

Diese werden dann aber noch nachgetragen.

Eine gute Hilfe ist auch die Motorenliste der BLMRA (England).

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.

[04.2017]

Durch Vergaserprobleme beim Loncin Motor 413ccm Vertikal ist es gestattet, eine kleinere Hauptdüse oder einen Vergaser vom Honda Motor Typ GX oder GXV390 einzubauen.

Jedoch muss der Vergaser vom Honda in einem original Zustand sein.

Übermasskolben [04.2017]

Durch Missachten der Regelung vom Übermasskolben, wird dies nicht mehr geduldet.

Die Hauptgründe sind:

- Neue Motoren wurden sofort mit Übermasskolben ausgestattet
- Durch die China Motoren sind die Preise so tief, dass es sich nicht mehr lohnt einen Motor mit einem Übermass auszustatten.

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.