

## Rolf.Derscheid

---

**Von:** Rolf.Derscheid <Rolf.Derscheid@t-online.de>  
**Gesendet:** Mittwoch, 10. Januar 2018 18:38  
**An:** 'frey@NexD.eu'; 'thomas@partner.renault.de'; 'marc.roitzheim@gmail.com'; 'kuepperracing@aol.com'; 'm3unger@web.de'; 'christian.buellesbach@adrenalin-motorsport.de'; 'info@rink-automotives.de'; 'schaefer@funmotorsport.de'; 'info@michael-moench.de'; 'Herwerth-autoservice@t-online.de'; 'sven@oepen-motorsport.de'; 'mk@fk-performance.de'; 'andre.krumbach@krs-motorsport.de'; 'racing@mathol.de'; 'kevin-wolters@gmx.de'; 'service@rent2drive-racing.com'; 'topham@t-online.de'; 'autohaus-thomas@web.de'; Kroll (claudinekroll@bluewin.ch); 'info@smblech.de'; 'rogalsky@priconracing.de'; 'DominikThiemann@gmx.de'; 'david.ackermann@dz-privatbank.com'; 'motorsport@autoarena.de'; 'kevin-wolters@gmx.de'; 'info@ring-attack.com'; 'c.breuer@manthey-racing.de'; 'info@boes-motorsport.de'; 'kurt.kirfel@t-online.de'; 'christophschaffrath@mcchip-dkr.com'; 'scheid.motorsport@t-online.de'; 'daniel@sorg-rennsport.de'; 'patrick.prill@rle.de'; 'ww@wwmotorsport.de'; 'kquadder@getrag-ford.com'; Maren Vogt (Maren.Vogt@kwautomotive.de); Flehmer, Michael; Schorle; Leppert Bianca (bianca.leppert@googlemail.com); d.brink@g-ri.de  
**Cc:** 'busch@vln.de'; 'mauer@vln.de'; 'strycek@vln.de'; 'wippermann@vln.de'; 'hermani@vln.de'; Manjura, Mark KW; Passon, Lutz; 'schlueter@vln.de'; 'bork@vln.de'  
**Betreff:** Saison 2018 Reglementsänderung techn. Reglement Produktionswagen

Hallo Werte VLN Kollegen,  
wie Ihr sicherlich gesehen habt ist das, was ich in meiner Mail vom 23.12.2017 noch als Flurfunk bezeichnet habe, nach Intervention mittlerweile in der Entwurfsfassung auch auf der VLN Homepage erschienen.  
Es ist tatsächlich so wie es der Flurfunk berichtet hat.

Danny Brink, der auch mit uns in der V4 fährt hat heute an die Verantwortlichen der VLN, Herrn Schlüter und Herrn Bork, die nachstehend beigefügte Email gesandt.  
Ich streue das bewußt in den großen Verteiler damit keiner von den Entwicklungen überrascht ist.  
In der Mail weißt er ausführlich auf die Punkte hin, die uns, dass sicher in guter Absicht und Meinung veränderte Reglement, beschert hat, und die, so denke ich, zumindest alle KW Serienwagen vor echte zeitliche und auch teure, aber absolut unnötige Probleme stellt.

### Thema Fahrwerk

Ich teile Dannys Meinung zum Fahrwerk und hätte hier eine sinnvolle Übernahme der seit mehr als 10 Jahren im Einsatz befindlichen KW Komponenten durch eine vernünftige Erweiterung des Reglement begrüßt. Anbindung der HA ist freigestellt und konische Sturzhülsen an der VA, die ohne Veränderung des Nachlaufs gerade eingebaut werden müssen, werden ins Reglement expressis Verbis aufgenommen.

Das was wir jetzt bekommen ist das Kind mit dem Bade ausgeschüttet und produziert m.E. außer Kosten nichts sinnvolles.

Die Mail von KW, was der Umbau kostet habt Ihr auch alle erhalten. Ob das zeitlich hinhaut weiß auch noch keiner.

### Es dürfen nur noch Originalteile im Fahrwerk verbaut werden

Das ist in meinen Augen, wie schon mehrfach dargelegt auch daneben, zumal das Serienwagenreglement hier seit dem ich in der VLN unterwegs bin das im allgemeinen Teil mehr als eindeutig regelt.

Zitat Reglement 2017 Punkt 1.5.

### 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch Ersatzteile ausgetauscht werden. Alle Ersatzteile müssen in Form, Material, Abmessungen dem Originalteil entsprechen. Der Hersteller dieses Bauteiles ist freigestellt. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen.

Somit gab es hier m.E. auch keinen Regelungsbedarf das ich nur noch auf Originalteile des Herstellers zurückgreifen darf.

### Sperre

Hier ist m.E. der Mail von Danny nichts hinzuzufügen.

Sollte es notwendig sein, dass wir uns, wie früher auch schon mal erfolgt, in dem Thema besprechen oder austauschen wollen, so das es zu einem Reglement kommt, was allen gerecht wird, so ist sicherlich ein Treffen beim Weber in Wiesemscheid sinnvoll.

Liebe Leute hiermit möchte ich Euch bitten, Euch die Sache für Eure Teams, Eure Fahrer durch den Kopf gehen zu lassen und für Euch zu überlegen ob Ihr diese Änderungen im Reglement 2018 als VLN Kunden so wollt.

Wenn Ihr das nicht wollt, dann geht bitte umgehend auf die VLN Verantwortlichen zu, damit das, was da derzeit als vorläufiges Reglement unterwegs ist, im Sinne der Serie und uns als Kunden geändert wird.

Die Zeit drängt denn am 24.03. möchten wir doch eigentlich in der Serie, die uns allen am Herzen liegt, fahren.

Keep on Racing

Gruß

Rolf Derscheid

---

**Von:** D.Brink [G-RIDE]

**Gesendet:** Mittwoch, 10. Januar 2018 12:41

**An:** 'schlueter@vln.de' <[schlueter@vln.de](mailto:schlueter@vln.de)>

**Cc:** 'bork@vln.de' <[bork@vln.de](mailto:bork@vln.de)>

**Betreff:** Saison 2018 Reglementsänderung techn. Reglement Produktionswagen

Sehr geehrter Herr Schlüter,

zunächst wünsche ich Ihnen einen guten Start ins das neue Jahr, in Ihre neue Aufgabe und die kommende Saison. Ich möchte Ihnen ein paar Eindrücke und Informationen liefern, die mir in meiner jungen Rennfahrerkarriere begegnet sind.

Seit 2013 bin ich nun; zuerst sporadisch, seit 2015 dann die gesamte Saison als Stammfahrer in der VLN unterwegs. Stets habe ich das familiäre und doch professionelle Ambiente genossen und gleichzeitig beobachtet, wie ich und viele Freunde in der VLN den Traum des Rennfahrens erleben durften. Viele Dinge, die in der Kritik standen, wie z.B. die Permit oder Code 60 oder Tempolimit habe ich miterlebt. Ich bin auch selbst als Coach für neue, unsichere oder zu langsame Fahrer unterwegs. In der Klasse V4, in der ich seit 2015 um die Klassensiege fahre, habe ich nicht nur dem Team und damit der VLN mein erspartes Geld gegeben um Rennen zu fahren, sondern ich habe auch zu der Verbesserung der Fahrzeuge beigetragen. Wir haben durch unsere Einsätze aber nicht nur uns, sondern auch unsere Konkurrenten gefordert und ein absolut tolles Starterfeld gezüchtet. Dabei wurden stets die Regeln des seit mehr als 10 Jahren geltenden Reglements eingehalten. Auch wir haben dabei im Jahr 2015 mit relativ „stumpfen Waffen“ angefangen und uns durch viel Investition aber auch Risikobereitschaft an die Spitze der Klasse gearbeitet. Natürlich wurde dabei auch hin und wieder bei der Konkurrenz „gespickt“, um herauszufinden, was zur Verbesserung beiträgt. Die eine oder andere Änderung barg nicht nur die Chance auf Verbesserung, sondern war auch stets ein Risiko für uns Fahrer und auch immer wieder eine große Investition für alle. Zum Jahresende 2017 hatten wir in der Klasse V4 und auch in der Klasse V5 super

sportlich faire und harte Positionskämpfe, wobei hier 4-6 Fahrzeuge absolut auf Augenhöhe lagen und oft nur die Boxencrew oder die Streckenverhältnisse über Sieg oder Podestplätze entschieden.

Zum VLN Lauf 5/2017 wurde unser Fahrzeug Opfer eines Protests, nachdem wir das Rennen gewonnen. Der Protest richtete sich u.a gegen unsere hintere untere Stoßdämpferadaption, wie sie in den gesamten V-Klassen 38 Fahrzeuge seit mehr als 10 Jahren verwenden und auch der Protesteintrichter selbst bereits verwendet hatte. Hierbei handelt es sich um eine nicht klar definiertes Bauteil dass nach Meinung aller Betroffenen zum Stoßdämpfer gehört, der laut Reglement freigestellt war (reine Defintionsfrage/unklar definiert). Trotz einer Berufung, die unser Team wieder viel Geld kostete, wollte das Sportgericht die Entscheidung der techn. Kommissare nicht widerrufen. Somit hat ein Konkurrent erreicht, dass wir unseren Sieg aberkannt bekommen haben und was noch schlimmer ist, dadurch nicht nur unserem Team wirtschaftlich und imagerächtigen Schaden zugeführt, sondern unser Startgeld der Fahrer und das erkämpfte Ergebnis pulverisiert hat. Unmittelbar vor VLN 6 wurde das besagte Bauteil dann durch ein Bulletin freigestellt und auch in einem unabhängigen Gutachten kein Wettbewerbsvorteil bestätigt. Diese fragwürdige Disqualifikation brachte uns um 6 Plätze (von P5 auf P11) in der VLN Gesamtwertung, kostete uns den Klassen-Meistertitel, sowie auch den Vizemeistertitel der Produktionswagenwertung. Sollte der Motorsport und Positionskämpfe nicht auf der Strecke betrieben werden anstelle dass man das Studieren von Grauzonen in Reglements und deren Auslegung fördert und belohnt und dadurch Ergebnisse parteiisch beeinflusst?

In der Winterpasue sickerte sukzessive zu den Teams durch, dass eine Änderung des Reglements für die Produktionswagen geben soll, die scheinbar aus den Köpfen der techn. Kommissare Hermani und Wippermann entstand. Zu einer Diskussion/Besprechung wurden Herr Bonk (Bonk Motorsport) und Herr Scheid (Scheid Motorsport) eingeladen. Beide setzen keine Fahrzeuge in den V-Klassen ein und dennoch wehrte sich Herr Scheid vehement gegen die geplante Reglements Änderung, wurde aber schlichtweg ignoriert/übergangen. Herr Scheid selbst sagte, dass er 3 Nächte nicht schlafen konnte, weil er eine solche Handhabe und auch die Änderungen absolut nicht verstehen kann und so etwas noch nie erlebt hat. Als Rolf Derscheid von diesem Vorgehen erfahren hat, versuchte er Herrn Wippermann zu kontaktieren. Dieser verwies aber auf Herrn Bork. Dieser wurde dann von Derscheid am 22.12. telefonisch kontaktiert. Herr Bork sagte, dass das Reglement von seinen Technikern erarbeitet worden sei und noch dem DMSB genehmigt werden müsse. In Detailfragen zum Reglement sei er nicht eingebunden. Das sollte mit Herrn Hermani oder Herrn Wippermann geklärt werden. Derscheid hat dann Freitagsmittags (22.12.) mit Herrn Hermani gesprochen, wobei aber die angebrachten Argumente nicht auf fruchtbaren Boden fielen. Aussage war hier, der Technikausschuss hätte das beschlossen und das würde dann auch so bleiben.

Ebenfalls wurde seitens Daniel Sorg (Teamchef des o.a. Teams) eine Antwort gegeben, dass er die Änderungen vollumfänglich befürwortet, dass er es als fachlich richtig ansieht und dass ein Rückbau eben Geld kosten würde und damit scheinbar erreichen möchte, dass seine Fahrzeuge als Maß der Klasse hergenommen werden und alle anderen Fahrzeuge demnach an seine Ansichten und Wünsche angepasst werden sollen. Die Fairness und Kontrollierbarkeit ist dabei in keinster Weise besser oder einfacher als in den vergangenen 11 Jahren der VLN Produktionswagenklassen. Die Argumente und Gründe sind wachweich und haben keinerlei wahrhaftigen oder logischen Hintergrund, welcher einen derartigen Eingriff in das bestehende Reglement mit verheerenden Auswirkungen/Risiken und Kosten rechtfertigt, sondern widersprechen sich eklatant. Wird bei der einen Änderung der Kostenfaktor in den Vordergrund geschoben, ist dieser bei der zweiten Änderung nicht mehr relevant, wird die Kontrollierbarkeit als Vorwand genutzt und im Gegenzug nicht kontrollierbare Bauteile freigegeben oder wie verhält sich das?

Ich möchte Ihnen aus Kundensicht beschreiben, was sich ändern soll und warum es eher nach einem „Wünsch dir was“ aussieht:

Auslöser der Reglementänderung war wohl hier der besagte Protest zwischen den beiden V4 Teams, wobei hier eher politische/zwischenmenschliche als sportliche Gründe den Anstoß gegeben haben.

1. Die Produktionswagen sind seriennahe Rennfahrzeuge, die allerdings wegen der Sicherheit und der höheren Beanspruchung auf Rennstrecken, und hier speziell auf der Nordschleife, mit technischen Anpassungen ausgestattet/aufgebaut sind. Dabei sieht das Reglement seit jeher vor, dass gewisse Änderungen erlaubt sind, das Fahrzeug selbst aber im Werkszustand als solches erkennbar bleiben muss. Demnach waren Karosserieänderungen oder gravierende techn. Änderungen im Antriebsstrang bisher nicht gestattet. Da aber z.B. gerade das Fahrwerk auf der

Nordschleife besonders beansprucht wird, sind Teile, die dem Komfort im normalen Straßenverkehr dienen gegen belastbarere und standfestere Teile ausgetauscht worden. Dadurch wird aktiv die Sicherheit der Fahrzeuge auf der Strecke verbessert. Dabei geht es um Gummibuchsen, die bei Überbeanspruchung wesentlich früher verschleifen. Diese Buchsen sind die Führung der Achsen und der Radaufhängung. Bei Verschleiß oder Defekt beeinträchtigt das sehr stark das sichere Handling der Fahrzeuge.

Fazit: Es besteht kein Grund, die Teams dazu zu zwingen die seither sicheren und bewährten Buchsen gegen die serienmäßigen Gummiteile tauschen zu lassen auch wenn ein techn. Kommissar und eins von 40 Teams das für einfacher kontrollierbar hält. Wenn ein Team diese Seriengummilagerungen verwenden möchte ist dies die Entscheidung das Risiko des jeweiligen Teams.

2. Weiter betroffen ist die Verwendung der Sturzkorrektur mittels konischen Büchsen an der Vorderachse. Diese Sturzkorrektur wird seit Jahrzehnten verwendet und war auch schon immer erlaubt. So war zu Zeiten des BMW E36 die Verwendung von 4mm Unterlegscheiben in Verbindung mit längeren Schrauben die Möglichkeit hier einen den Sturz bereits unten am Radträger zu beeinflussen, da mit den normalen Schiebelagern der heute für die Rennreifen notwendige Sturz alleine nicht erreicht werden kann. Diese Sturzkorrektur mittels der Büchsen hilft, dass der Sturz von mehr als 3,5 Grad an der Vorderachse sicher erreicht werden kann und dabei die Kraftaufnahme/-einleitung im Federdom der Karosserie zentrierter und damit sicherer und werden kann. Das entspricht dann auch der werkseitig geprüften und kalkulierten Kraffteinleitung. Das entsprach auch dem im bisherigen Reglement geforderten Grundsatz, dass die Stoßdämpfermittelachse nicht aus der Mitte des Federbeindoms versetzt werden darf. Der Passus ist übrigens im neuen Reglement entfallen, weil die Domlager, die man dann braucht um den für die Rennreifen notwendigen Sturz zu erhalten, die Dämpferaufnahme und Kraffteinleitung massiv außer Mittig positionieren. Sollte diese Art der Sturzkorrektur mittels fester oder loser Adapter verboten werden, muss der Sturz, der zum Vermeiden von Karkassenschäden vom Reifenhersteller vorgeschrieben wird, mittels „Eigenkonstruktionen“ ausschließlich im Federdom oder „**• durch Einbau eines eines Achsschenkels mit verändertem Sturz**“ (Seite 73 Zeile 4) erreicht werden, was dazu führt, dass entweder die Kraffteinleitung dann zu ca. 80% auf der Innenseite (zum Motor hin) des Federdoms oder durch andere (nicht serienmäßige) Achsschenkel stattfindet. Nicht auszudenken, was bei Materialermüdung des Federdoms oder brechen einer Eigenkonstruktion passieren wird. Dies erlaubt quasi Fremdbauteile, die entgegen der angeblichen Reglements Änderungsgrundlage (Vereinfachung der Überprüfung) nie für die Serienfahrzeuge entwickelt und geprüft wurde aber weder auf Sturz noch auf Nachlaufänderung einfacher geprüft werden kann und einer ungewissen Qualität/Festigkeit entspricht!!

Fazit: Durch eine Reglements Änderung, die am Wunsch der Kunden, am techn. Entwicklungsstand der Fahrwerks- und Reifenhersteller vorbeigeht und auf dem Protest/Wunsch eines Einzelnen fußt, schränkt man die Möglichkeiten ein, im sicheren Bereich den erforderlichen Sturz herzustellen. Im Gegenzug fördert man den Bau von Eigenkonstruktionen mit ungewisser Sicherheit und verschärft die Kraffteinleitung in die Karosserie und Achsteile in einen nicht verantwortlichen Bereich.

3. Ebenfalls ist im Bereich Fahrwerk eine Änderung dergestalt vorgenommen worden, dass künftig nur noch Originalherstellerteile verbaut werden dürfen. Das bedeutet, dass ich einen Querlenker bei BMW für 220 Euro kaufen muss, der von der Firma Lemförder oder Meyle hergestellt ist und das BMW Zeichen trägt. Den gleichen Querlenker bekomme ich im Aftersales für 130 Euro, nur halt ohne BMW Zeichen. Hierzu hatte das bisher gültige Reglement eine vernünftige Lösung und Beschreibung, die auch seit Jahren gepasst und gelebt wurde. Das preiswerte Aftersales Teil mute in allen Belangen dem Originalteil entsprechen, musste halt nur kein BMW Logo tragen. Dies treibt auch die Reparaturkosten, Versicherungs- und Unfallkosten unnötig in die Höhe.
4. Die nächste Reglementsanpassung ist, wenn man die beiden ersten Punkte zu verstehen versucht, schlichtweg nicht nachvollziehbar. Es soll für V-Klassen eine Differentialsperre freigestellt werden, die dann mal gerade mit mehr als 2000 Euro zu Buche schlägt. Die Produktionswagen durften bisher, wenn werkseitig angeboten, Sperren verbauen. Diese Sperren waren für diese Fahrzeuge

vom Werk her konstruiert und konzipiert. Alle Bauteile sind darauf ausgelegt, der Verwendung dieser Sperren standzuhalten. Auch die Übersetzung der werkseitig angebotenen Differentiale stimmt entsprechend überein.

Die Verwendung von zugekauften Sperrdifferenzialen durch Drittanbieter birgt zum einen das Risiko, dass Bauteile für die erhöhten Kräfte nicht standhalten und zudem ein deutlicher Kostenfaktor entsteht. Diese Art von techn. Änderung gehört eindeutig in die SP-Klassen. Zudem kann die Übersetzung der Differentiale bei Drittanbietern nicht mehr geprüft werden.

Als Grund wurde an den Haaren herbeigezogen, dass neue/moderne Fahrzeuge mit elektronischen Sperren ausgestattet sind und demnach die älteren Fahrzeuge benachteiligt wären. Nun muss man wissen, dass eine elektronische Sperre bei durchdrehendem Rad die Leistung verringert und das durchdrehende Rad abbremst. Bei einer mechanischen Sperre ist ein permanenter Kraftschluss der beiden Antriebsräder gegeben, sodass ein Rad von vornherein am Durchdrehen gehindert wird. Die beiden schlupfverhindernden Systeme sind absolut nicht vergleichbar und durch ein freigegeben der Sperre wird auch hier Einfluss auf den Wettbewerb genommen. Fahrzeugen ohne elektronische Sperre wird nun die Möglichkeit gegeben mechanische Sperren einzubauen. Das wiederum benachteiligt Fahrzeuge wie dem Porsche Cayman V5 der mit elektronischer Sperre, also einem ganz anderen Konzept als der Mechanik arbeitet.

Gerade im Thema Sperre wird die Schizophrenie der Reglementänderung deutlich.

Seit Jahren ist und war im Serienwagenreglement die mechanische Sperre bewusst, nämlich aus Kostengründen, außen vorgehalten worden.

Ausnahmen bei den Fronttrieblern (VT2 Renault Megane) wurde dann im Einvernehmen mit den Teilnehmern, die schlussendlich alle Ihre Kunden sind, geregelt.

Im Fahrwerk will man, weil es ja angeblich Kosten spart wieder zurück zu Seriengummis, die allerdings eine Lebensdauer von höchstens 1/3 der Motorsportlager ausweisen. Wir fahren die bisher erlaubten PU-Lager nunmehr 3 volle Saisons. Von einer Kostenreduzierung will man bei der Freigabe eines Sperrdifferentials dann aber nicht mehr nachdenken?

Herr Schlüter, wir alle möchten die VLN weiter an Popularität wachsen lassen und weiter für die Fans, Partner und Sponsoren besten Motorsport bieten. Wir wollen weiterhin die Starterzahlen erhöhen, was für die kommende Saison besonders in der bisher preiswerten V-Klassen zu erwarten ist. Es gibt keinen Grund für eine Reglementsänderung gegenüber 2017, ferner birgt eine derartige Änderung ausschließlich Risiken: für die VLN, was Teilnehmerzahlen angeht (denn es werden zeitlich und aus Kostensicht nicht alle Fahrzeuge entsprechend umgerüstet werden können), sicherheitstechnisch, wenn bestehende und bewährte Konzepte zurückgerüstet werden müssen. Dies ist eine sicherheitsbedenkliche Rückentwicklung.

Alle betroffenen Teams müssten neben dem Invest auch erneut mit viel Arbeit und Risiko die Fahrzeugabstimmungen auf der Strecke und in den Rennen erarbeiten und dies auf Kosten der Fahrer und deren Risiko, denn bei Unfällen zahlen eben wir diesen Irrsinn. Verstehen Sie mich nicht falsch, wenn die Änderungen zu irgend einer Verbesserung oder logisch nachvollziehbaren Grund bieten würden, der der VLN, den Teams oder der Sicherheit zugutekäme, würde kein Mensch gegen diese Änderungen ankämpfen. Da es aber augenscheinlich ausschließlich um Wünsche geht die der Meinung oder Ansicht eines Einzelnen (oder zwei) techn. Kommissars mit einer Anhängerschaft von weniger als 5% der Betroffenen basiert hat das nichts mit Demokratie zu tun.

Ich bitte Sie, diese Reglementsänderung für 2018 auszusetzen und biete Ihnen folgende Gründe:

- Sie sollten in Ihrer ersten Amtszeit nicht mit derart strittigen Themen für die Teilnehmer, Teams und vor allem in der Presse und Öffentlichkeit in falsches Licht gerückt werden
- Die Produktionswagenklassen sollen weiterhin der Einstieg für die VLN bleiben und u.a. auch für den Permit-Lehrgang genutzt werden. Dabei ist ebenfalls wichtig, dass diese Fahrzeuge professionelle Rennwagen bleiben und nicht als GLP/Touristen/Tuningfahrzeuge angesehen und abgestuft werden
- Die Produktionswagen stellen mehr als 30 % des Starterfeldes und sorgen für wachsende Einschreibungszahlen und sorgen seit Jahren für volle Kassen
- Die Produktionswagen bieten den Breitensport, für den die VLN international bekannt ist

- Es gibt keinen Grund für die Änderungen. Die Produktionswagen sind ausgereift und haben einen sicheren technischen Stand, der allgemein bekannt und bewährt ist. Hier ist in den letzten Jahren seitens der Technik nichts an den in den Fahrzeugen gewachsenen Standard geändert worden, weil es bis auf solche Grauzonen, für die ein Bulletin ausreichend ist, nicht nötig war
- Diese techn. Reglementsänderungen kommen, Wissensstand heute, nur auf Wunsch eines einzigen Teams, welches das Fahrzeug auf einem Bilstein Fahrwerk stehen hat, zustande, bestraft aber alle anderen Teams der Produktionswagen-Klassen, die auf anderen Fahrwerken z.B. KW aufgebaut wurden
- Nach derzeitiger Recherche sind alle anderen Teams der Produktionswagenklassen gegen diese technische Reglementsänderung
- Im Fahrwerk will man, weil es ja angeblich Kosten spart wieder zurück zu Seriengummis (die im Übrigen weniger als 1/3 der Lebensdauer haben -> kein Kostenvorteil), man möchte bessere Kontrolle der verbauten Teile haben und gibt dann eine mechanische Sperre und geänderte Radträger/Achsschenkel frei?
- Wir alle sind Ihre Kunden und nicht nur das besagte Team und demnach sollte es eine demokratische Abstimmung geben, gerne auch zu jedem Punkt separat. Das ist Kundensport!
- Die Zeit bis zu den T/E sind nunmehr 2 Monate in denen die Teams der Produktionswagenklassen ihre Fahrzeuge umrüsten müssten, Kosten neu kalkulieren und Fahrerträge anpassen/ändern
- Das Sicherheitsrisiko, dass durch die technische Rückrüstung entsteht muss verantwortet werden
- Die höheren Kosten für die Teilnehmer, sei es durch die höheren Fahrzeugkosten oder durch ausfallende Starter, muss jemand verantworten
- Unfälle, Fahrzeug und nicht zuletzt Personenschäden die möglicherweise durch diese Änderungen entstehen müssen verantwortet werden
- Alle Wünsche und Gründe das techn. Reglement zu ändern können fachlich und konstruktiv besprochen werden, denn wie Sie selbst bemerken, sind sämtliche Begründungen für die Änderungen ganz einfach zu entkräften und zu widerlegen
- **Lassen Sie sich nicht auf eine derartigen „Schnellschuss“ in Ihrer ersten verantwortlichen Saison ein. Lassen Sie uns, Ihre Kunden zusammen mit den techn. Kommissaren im Sinne des Kundensports gemeinsam ein Reglement/Änderungen ausarbeiten, denn alle sind an fairem Motorsport interessiert.**

Sollten Sie Fragen in dem Thema haben können Sie gerne auf mich zukommen.

Eins ist nur klar, dass das Reglement was so am Wunsch des Kunden vorbeigeht nicht die Saison 2018 prägen darf.

Mit motorsportlichen Grüßen

Danny Brink  
0151-41414602