

Das Reglement

Das Reglement zur ABC-Master VLN Meisterschaft 2020/21

Gliederung

1. Allgemeines	Seite 2-4
2. Qualifying Regelwerk	Seite 5-6
3. Das Regelwerk für das Rennen	Seite 7
4. Punktesystem	Seite 8
5. Strafen	Seite 8
6. Fahrzeuglackierung	Seite 9
7. Fahrzeugklassen	Seite 10-11
8. Einschreibung	Seite 12-13
9. Sonderfälle	Seite 13
10. Academy Programm	Seite 14
11. Zusätzliche Fahrzeugklassen	Seite 14
12. Meisterschaft/ Kalender	Seite 15
13. RCN	Seite 15-16
14. Organisation	Seite 16
15. Startprozedur	Seite 17-18
16. Lobbyeinstellungen	Seite 19
17. Fahrerprofil	Seite 20
18. Ergebniserfassung	Seite 20
19. Rennstrategie	Seite 21-23
20. Die zugelassenen Fahrzeuge mit ihrer „balance of performance“ / bop.	Seite 23-25
21. Die offiziellen ABC-Master VLN Meisterschaft Partner	Seite 25

1. Allgemeines

- 1.1 Achtet auf die anderen Fahrer/Fahrzeuge und respektiert sie auch.
- 1.11 Fahrt stets aufrichtig ohne abzudrängen, blockieren oder rammen.
- 1.12 Achtet auf zu Überrundende Fahrzeuge und auf Überrunder.
- 1.121 Um einen überrundenden Fahrer passieren zu lassen, sollte/kann der Blinker benützt werden. Die Blinkrichtung signalisiert wo sich das zu überholende Auto positioniert.
- 1.122 Andernfalls kann bzw. muss sich das zu überrundende Auto durch eine klare Positionierung auf der Strecke mit dem Überrundenden verständigen.
- 1.13 Beachtet die angezeigte Flagge und leistet dieser auch Folge.
- 1.131 Blaue Flagge: Platz machen, um das am Überrundende Fahrzeug passieren zu lassen, ohne diesen groß aufzuhalten (wenn möglich).
- 1.132 Gelbe Flagge: Die Aufmerksamkeit erhöhen, da sich ein verunfalltes Fahrzeug hinter einer unübersichtlichen Kurve auf der Strecke befinden kann, ggf. die Geschwindigkeit reduzieren.
- 1.14 Kommt ein Fahrer von der Strecke ab muss er auf den nachfolgenden Verkehr achten und sicher auf die Strecke zurückkehren, ohne dabei jemanden zu behindern.
- 1.2 Die „balance of performance“ (bop.) muss von jedem eingehalten werden.
- 1.21 Verstößt ein Team dagegen werden freie Strafen einberufen, welche bis zur Disqualifikation vom Rennen führen können.
- 1.3 Jegliche Termine und Fristen müssen eingehalten werden.
- 1.31 Jeder Fahrer/Team muss sich selbständig bemühen in die richtige Lobby beizutreten und nicht eine bereits bestehende Lobby behindern.
- 1.4 Die Rennkommissare bestehen immer aus zwei Personen.
- 1.41 Die Rennkommissare werden sich um eine faire und angemessene Strafe im Rennergebnis bemühen.
- 1.42 Kann ein Fahrer nicht an einer Veranstaltung teilnehmen, muss er dies einem der Organisatoren frühzeitig mitteilen.
- 1.43 Jegliche Ergebnisse und Aktualisierungen benötigen mehrere Tage (mindestens 3 Tage) Bearbeitungszeit.
- 1.44 Es wird mit realistischen Bedingungen gefahren.
- 1.441 Der Reifenverschleiß und Benzinverbrauch stehen auf 1x.
- 1.442 Die Bodenhaftung und der Windschatten stehen auf realistisch.
- 1.443 Das "Wetter und jegliche Lobby Einstellungen" werden vom Organisator AstonMartin277_ eingestellt.
- 1.45 Die Fahrer müssen 15min vor dem Planmäßigen Rennstart in der Lobby sein.
- 1.451 Bei späteren Beitritt drohen direkte oder nachträgliche Strafen.
- 1.5 Das drücken der Start/Option-Taste und des Scheibenwischers ist zu jedem Zeitpunkt untersagt.
- 1.51 Wird ein Fahrer dabei mehrmals erwischt, kann dies zur Disqualifikation führen.

1.52 Das Drücken der Optionstaste wird durch den Warnblinker signalisiert.

1.521 Jeder Fahrer hat 10 Sekunden Zeit diesen nach dem betätigen auszuschalten.

1.522 Gelingt es dem Fahrer nicht innerhalb der 10 Sekunden den Warnblinker auszuschalten, werden ab jeder weiteren überschrittenen Sekunde, zwei Strafsekunde auf das Rennergebnis addiert.

1.6 Während den Veranstaltungen und in für die Meisterschaft vorgesehenen zusätzlichen Kommunikationsgruppen darf nur der Host/Organisator in den Chat schreiben.

1.61 Jegliches Geschehen (Unfall etc.) während dem Rennen, darf erst nach dem Rennen angesprochen und gemeldet (PSN Chat an die Organisation) werden.

1.611 Wird während dem Rennen etwas in den Chat geschrieben wird/kann dies selbst mit einer Strafe für sich selbst geahndet werden.

1.7 Gefahren wird im Top Split (Die „schnelleren“ Fahrer) und Split 2 (Die „langsameren“ Fahrer)

1.71 Über die Meisterschaft kann man von Split zu Split entweder auf oder absteigen, wie bei zu schwacher bzw. zu starker Leistung. Dementsprechend ändert sich das Grid von jedem Rennen um ein kleines Stück. Die Lobbyeinteilung nimmt keinen Einfluss auf das Rennergebnis.

1.711 Das QF Ergebnis kann ebenfalls Auswirkungen auf die Stint Einteilung haben.

1.72 Das Auf-Absteige System basiert auf einem neu aufgelegtem aber basierenden System, des ABC-Master Audi TT Cups 2018/2019.

1.73 Trotz zwei verschiedenen Split Lobbys, wird das Rennergebnis beider Rennen zusammengesetzt.

1.731 Dementsprechend gibt es nur ein gemeinsames Rennergebnis.

1.74 Um gewertet zu werden muss man 70% der Renndistanz des Klassenführenden besitzen.

1.741 Sollte der Stint 1 Fahrer seinen Stint nicht beenden können, kann sein Teamkollege in den zweiten Stint nach Ermessen des Organisators dennoch in das Rennen starten. Dabei erhält der Fahrer einen der Lobby entsprechenden angemessenen Sicherheitsabstand. Das Fahrzeug ist quasi im ersten Stint verunfallt und konnte zum zweiten Stint wieder das Rennen aufnehmen.

1.8 Erleidet ein Fahrzeug während dem Rennen einen Motorschaden, bekommt das Fahrzeug auf sein Rennergebnis pro jeden Motorschaden eine 5 Minuten „Reparaturpause“ Strafe dazu addiert.

1.9 Streckenbegrenzungen

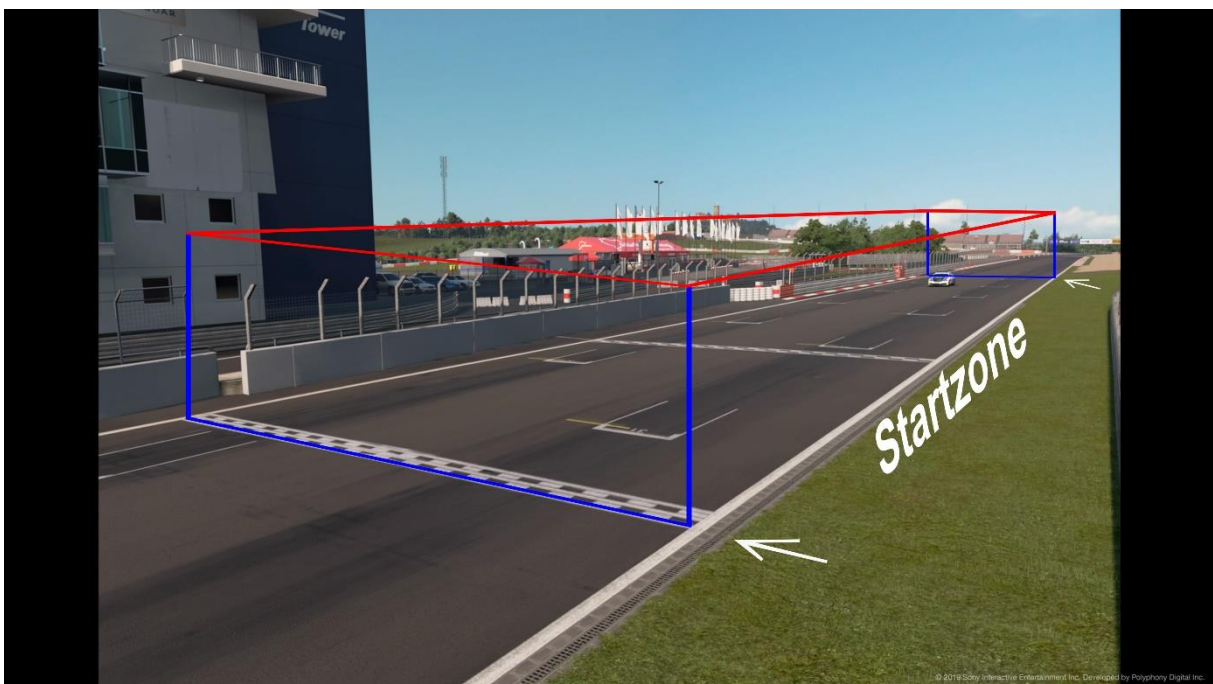
1.91 Die Boxen Ein-/Ausfahrtlinie darf nicht überfahren werden.



1.92 Die Fahrzeuge dürfen in der letzten GP Schikane nicht komplett über die rot-weißen Kerbs fahren. Die linke bzw. für den folgenden Rechtsknick, angesprochene Reifenseite muss komplett neben den Kerb sein.

1.921 Pro Lauf werden insgesamt drei Überschreitungen der Streckenlimits toleriert.

1.922 Pro jede weitere Überschreitung werden 5 Strafsekunden auf das Endergebnis dazu addiert.



1.93 In dem folgenden eingegrenzten Bereich (zwischen den blauen Markierungen) muss der Führende Pole Setter nach der Einführungsrunde das Rennen eröffnen. Die erste weiße Linie (Weißer Pfeil unten rechts) auf dem Bild ist die Start Ziel Markierung.

2. Qualifying Regelwerk

2.1 Das Qualifying dauert 30min.

2.11 Als Lobby wird eine „Training/Qualifying/Rennen“ Lobby genützt. Dort hat jeder Fahrer 30min Zeit seine Qualifying Zeit zu setzen.

2.12 Wie man die Zeit nützt bleibt jedem selbst überlassen.

2.13 Man darf das QF jederzeit auch auf eigene Gefahr frühzeitig beenden aber nicht mehr neu starten.

2.131 Man darf sich während dem QF nicht zurücksetzen lassen.

2.132 Man darf während dem QF nicht im Autopilot fahren.

2.133 Beendet ein Fahrer sein QF, darf er sich in die Box zurücksetzen lassen und muss davor allerdings einen Screenshot von seinen bisher gefahrenen Rundenzeiten machen und anschließend optional die Strecke verlassen.

2.134 Kann ein Fahrer welcher das QF frühzeitig beendet nicht seine Rundenzeit nachweisen, wird diesem keine Rundenzeit anerkannt und er startet im Rennen vom letzten Platz.

2.14 Die erste Runde als auch jede „Outlap“ (Die Runde aus der Box) werden nicht gewertet.

2.15 Im Qualifying ist ein aktiver Gebrauch vom Windschatten untersagt.

2.151 Bei nichteinhalten werden je nach Einschätzung der Kommissare die gefahrene Runde aberkannt, dementsprechend sollten alle Fahrer auf die Lücken zum Vordermann achten.

2.152 Die betroffenen Fahrer werden per privat Nachricht darüber informiert.

2.16 Das QF findet an verschiedenen Tagen und Uhrzeiten statt, jedes Team darf allerdings nur 1x insgesamt daran teilnehmen.

2.161 Von jedem Team startet nur ein im Voraus angemeldeter Fahrer.

2.17 Während dem QF darf nur der Host im Chat schreiben.

2.171 Fahrer dürfen während dem gesamten QF nichts in den Chat schreiben.

2.172 Sollte ein Fahrer einen Start Bug haben, sollte er dies unverzüglich per Privat Chat an den Host schreiben und auf seine Antwort warten bzw. akzeptieren.

2.173 Sollte keine Rückmeldung erscheinen, wird das QF für den betroffenen Fahrer verschoben. Der Fahrer erhält einen neuen Termin für ein auf 15min verkürztes QF.

2.18 Im QF darf die Box nur für Fahrzeugreparatur angefahren werden. Man darf keinen geplanten Boxenstopp tätigen.

2.181 Im Qualifying wird nur mit dem Renn-Super-Weich Reifen gefahren (RSW), dieser darf über das QF nicht gewechselt werden.

2.19 Die Boxausfahrt und Einfahrt Linien darf nicht überfahren werden.

2.2 Die Fahrzeuge die nicht sofort ins QF aus dem Grid losfahren bleiben solange in der Box, bis auch diese ihre Fahrt aufnehmen.

2.21 Im QF muss man sich als Fahrer selbstständig positionieren, um nicht in den Verkehr zu gelangen.

2.22 Sollte ein schnelleres Fahrzeug in einer schnellen Runde einem langsameren Fahrzeug aufschließen, hat das langsamere Fahrzeug Vorfahrt (Solange sich dieses auf einer schnellen Runde befindet).

2.3 Im QF müssen den Anweisungen des Hosts Folge geleistet werden.

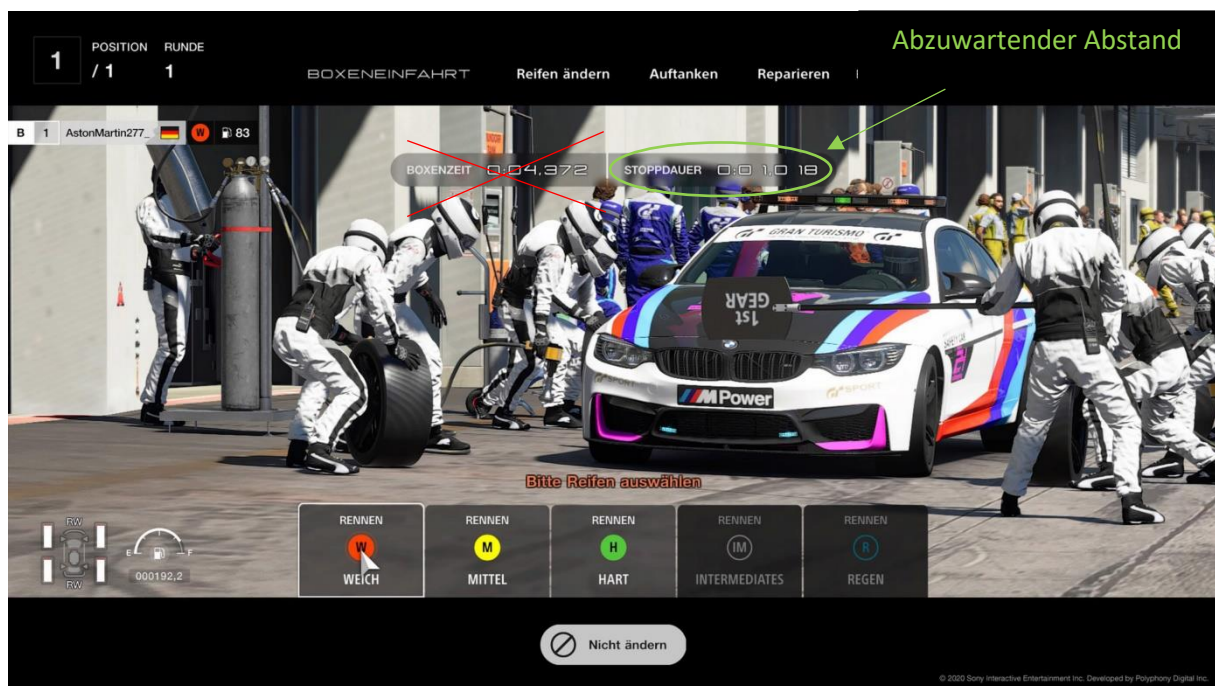
2.4 Das 1 Runden Rennen nach dem QF kann man optional fahren oder das Rennen verlassen.

2.5 Wer am Qualifying nicht teilnehmen kann, muss vom letzten Startplatz starten.

2.51 Wenn mehrere Fahrer nicht am QF teilnehmen konnten, erhält der Fahrer mit der besseren Meisterschaftsposition den besseren Startplatz.

2.52 Zusätzlich neben dem letzten Startplatz muss das Fahrzeug noch „aus der Boxengasse starten“.

2.521 Während sich das „Qualifizierte“ Feld zur Startlinie mit 60km/h bewegt, biegen die „nicht Qualifizierten“ Starter in die Boxengasse mit 60kmh ein und steuern ihre Box an. Dort angekommen muss eine 20 Sekunden Standstrafe (Vor dem Reifenwechsel) abgehalten werden, bis die Reifen nach eigener Wahl gewechselt werden müssen. Nachgetankt werden darf ebenfalls nach eigenem Ermessen, ist jedoch keine Pflicht. Nach beenden des Boxenstopps beginnt das Rennen für die „nicht Qualifizierten“. Die Fahrer achten während dem Strafen-Abbau in der Box auf die Stoppdauer (Die reine Standstrafe = 20 Sekunden) und nicht auf die Boxenzeit (Der gesamten Boxenaufenthalt, vom Einfahren-Ausfahren + Standdauer). Bei nichteinhalten werden freie Strafen einberufen.



3. Das Regelwerk für das Rennen

- 3.1 Die erste Runde besteht aus einer Einführungsrunde.
 - 3.11 Sie dient zum Einfinden der Startaufstellung und dem Reifenaufwärmen.
 - 3.12 Überholt werden darf erst nach dem Überfahren der Start-Ziel Linie.
 - 3.121 Wird bereits vor der Start-Ziel Linie überholt, wird dies als ein Frühstart gewertet.
 - 3.122 Im Falle eines Frühstarts werden freie Strafen einberufen.
 - 3.13 Das Starterfeld ergibt sich aus dem QF Ergebnissen.
 - 3.131 Die Startaufstellungen basieren auf den QF Ergebnissen und werden kurz vor der Einführungsrunde nochmals in den Lobby Chat final verkündet.
 - 3.14 Der Rennstart erfolgt im Parallelflug (In zwei Reihen).
 - 3.141 Der Pole Setter entscheidet vor dem Rennen auf welcher Seite er starten will.
 - 3.142 Der Rest des Feldes passt sich dementsprechend darauf ein.
 - 3.143 Sollte ein Fahrzeug während der Einführungsrunde einen ungeplanten Boxenstopp einlegen müssen, muss sich das entsprechende Fahrzeug per Blinker spätestens ab der langen Endgeraden („Döttinger Höhe“) auf den letzten Platz zurückfallen lassen und das Starterfeld Richtung Box mit 60 km/h verlassen.
 - 3.1431 Die im Voraus verkündete Grid Positionierung bleibt für alle anderen Fahrzeuge unverändert.
- 3.2 Die allgemeinen Regeln und die Streckenlimits müssen von allen eingehalten werden.
 - 3.21 Bei falschem Benehmen vor, während und oder nach dem Rennen, werden Strafen einberufen.
 - 3.211 Diese können aus einzelnen Strafsekunden bis hin zur Disqualifikation führen.
- 3.3 Im Rennen wird mit den Reifenmischungen Renn-Hart (RH), Renn-Mittel (RM) oder Renn-Weich (RW) gefahren.
 - 3.4 Alle Fahrer müssen kurz vor Rennende ihren Abstand zum Vordermann (auch Klassenübergreifend) per Screenshot notieren und an AstonMartin277_ direkt weitergeben.
 - 3.41 Nachdem der Gesamtführende über die Ziellinie fährt, hat das gesamte Feld noch 3min zu fahren bevor das Rennen automatisch abgebrochen wird.
 - 3.42 Der Abstand muss per Screenshot eingereicht werden. Dieser wird bei den letzten ablaufenden 5s der Restzeit getätigt, danach bleibt man im Autopiloten. Sollte jemand das Rennen „beenden“ können (Noch während der Restzeit über Startziel kommen), wird der Screenshot unmittelbar nach dem überqueren getätigt (Achtet darauf nicht zu lange zu warten!).
- 3.5 Das Rennen "muss" von allen Fahrern beendet werden. Bei mehrmaligen Verstößen (wie das Aufgeben) werden freie Strafen einberufen, welche bis zur Disqualifikation der Meisterschaft führen können.
- 3.6 Sollte eine oder mehrere Runde von einem Fahrzeug nicht erfasst werden, wird mit einer theoretischen Rundenzeit von 10 Minuten gerechnet.
- 3.7 Nach jedem Stint müssen alle Fahrer ihren Abstand zum Vordermann notieren und direkt an den Host schicken.
 - 3.71 Die Klassenführenden müssen zusätzlich kurz vor Rennende einen Screenshot von ihren Abständen machen und diesen ebenso an den Host schicken.

4. Punktesystem

ABC-Master VLN Meisterschaft 2020-2021																				
Anzahl der Startet in der Klasse																				
Platzierung in der Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	5,00	7,50	8,33	8,75	9,00	9,17	9,29	9,38	9,44	9,50	9,55	9,58	9,62	9,64	9,67	9,69	9,71	9,72	9,74	9,75
2		2,50	5,00	6,25	7,00	7,50	7,86	8,13	8,33	8,50	8,64	8,75	8,85	8,93	9,00	9,06	9,12	9,17	9,21	9,25
3			1,67	3,75	5,00	5,83	6,43	6,88	7,23	7,50	7,73	7,92	8,08	8,21	8,33	8,44	8,53	8,61	8,68	8,75
4				1,25	3,00	4,17	5,00	5,63	6,11	6,50	6,82	7,08	7,31	7,50	7,67	7,81	7,94	8,06	8,16	8,25
5					1,00	2,50	3,57	4,38	5,00	5,50	5,91	6,25	6,54	6,79	7,00	7,19	7,35	7,50	7,63	7,75
6						0,83	2,14	3,13	3,89	4,50	5,00	5,42	5,77	6,07	6,33	6,56	6,76	6,94	7,11	7,25
7							0,71	1,88	2,78	3,50	4,09	4,58	5,00	5,36	5,67	5,94	6,18	6,39	6,58	6,75
8								0,63	1,67	2,50	3,18	3,75	4,23	4,64	5,00	5,31	5,59	5,83	6,05	6,25
9									0,56	1,50	2,27	2,92	3,46	3,93	4,33	4,69	5,00	5,28	5,53	5,75
10										0,50	1,36	2,08	2,69	3,21	3,67	4,06	4,41	4,72	5,00	5,25
11											0,45	1,25	1,92	2,50	3,00	3,44	3,82	4,17	4,47	4,75
12												0,42	1,15	1,79	2,33	2,81	3,24	3,61	3,95	4,52
13													0,38	1,07	1,67	2,19	2,65	3,06	3,42	3,75
14														0,36	1,00	1,56	2,06	2,50	2,89	3,25
15															0,33	0,94	1,47	1,94	2,37	2,75
16																0,31	0,88	1,39	1,84	2,25
17																	0,29	0,83	1,32	1,75
18																		0,28	0,79	1,25
19																			0,26	0,75
20																				0,25

4.1 Um Punkte zu erhalten, muss man 70% der Renndistanz zum Klassenführenden besitzen und im offiziellen Rennergebnis gewertet werden. Bei Doppelstartern muss im Voraus das Punktefahrzeug bekannt gegeben werden. Sollten als ein Gaststart mit einem Fahrzeug gefahren werden auf welchem man nicht offiziell gemeldet ist, erhält man nur die halbe Punkteanzahl.

4.2 In der Team Meisterschaft dürfen maximal dreier Teams nach Absprache starten, zweier Teams sind hingegen ohne große Absprache erlaubt. Die Teammeisterschaft ergibt sich immer aus den eingefahrenen Punkten der 2 besser platzierten Fahrzeugen.

4.3 Academy Fahrzeuge können keine Meisterschaftspunkte einfahren.

5. Strafen

5.1 Die Strafen werden in zwei Bereiche unterteilt.

Feste Strafen

Freie Strafen

5.2 Die festen bzw. festgelegten Strafen werden bei kleineren Vergehen einberufen.

Kleine Strafe = 10 Sekunden auf das Rennergebnis

Mittlere Strafe = 30 Sekunden auf das Rennergebnis

Schwere Strafe = 60 Sekunden auf das Rennergebnis

5.3 Die freien Strafen werden bei größeren Vergehen oder bei nicht vorhandenen Regelwerk Einträgen einberufen, diese Strafen besitzen keine feste Größe/Ordnung und werden individuell von den Kommissaren vergeben. Die Freien Strafen werden in zwei Kategorien eingeteilt, in Formale (Für das Rennengeschehen unwichtig) und Unsportliche (Für das Rennengeschehen wichtig)

5.4 Die an den Fahrer vergebenen Strafen werden mit Strafpunkten überwacht. Sollte ein Punktestand von über 13 Strafpunkten erreicht werden, wird mindestens eine Rennspeere für den betroffenen Fahrer in Kraft treten.

6. Fahrzeuglackierung

6.1 Um einem einheitlichen und präsentierbarem Fahrzeugfeld zu entsprechen, darf keine Fahrzeuglackierung provokant oder beleidigend sein.

6.11 Ein „Rat Look“ bzw. unpassende Lackierung ist verboten.

6.12 Sollte eine Lackierungsvorgabe nicht befolgt worden sein, werden schwere freie Strafe einberufen welche bis zur Disqualifikation führen können.

6.2 Folgende Punkte müssen beachtet werden

6.21 Jedes Fahrzeug muss einen schwarzen Gran Turismo Aufkleber auf der Windschutzscheibe besitzen.

6.22 Jedes GT3 Fahrzeug muss gelbe Scheinwerfer besitzen.

6.23 Jedes nicht GT3 Fahrzeug muss weiße Scheinwerfer besitzen.

6.3 Jedes Fahrzeug bekommt von den Veranstaltern eine eigene Fahrzeugnummer und ein Startnummern Layout als Aufkleber, welche von jedem Fahrer angenommen und einheitlich angewendet werden muss.

6.31 Die Startnummer muss und darf nur an die Fahrzeugseiten angelegt werden.

6.4 Team Fahrzeuge (2-3 Fahrzeuge = 4-6 Fahrer) müssen die exakt selbe Fahrzeuglackierung besitzen. Der einzige Unterschied darf neben der Fahrzeugnummer, kleine Farbänderungen am Design der Fahrzeuge sein. Dies muss aber mit den Veranstaltern besprochen werden.

6.5 Die Fahrzeuge dürfen keine Nummernschilder besitzen.

6.6 Die Fahrzeuglackierung darf über die Meisterschaft nur bedingt geändert werden.

6.61 Das Fahrzeug muss erkennbar bleiben zur vorherigen Lackierung, dementsprechend darf man die Lackierung maximal nur wenige Male leicht verändern.

6.62 Jede Änderung muss vom Veranstalter genehmigt werden, andernfalls werden schwere freie Strafen einberufen.

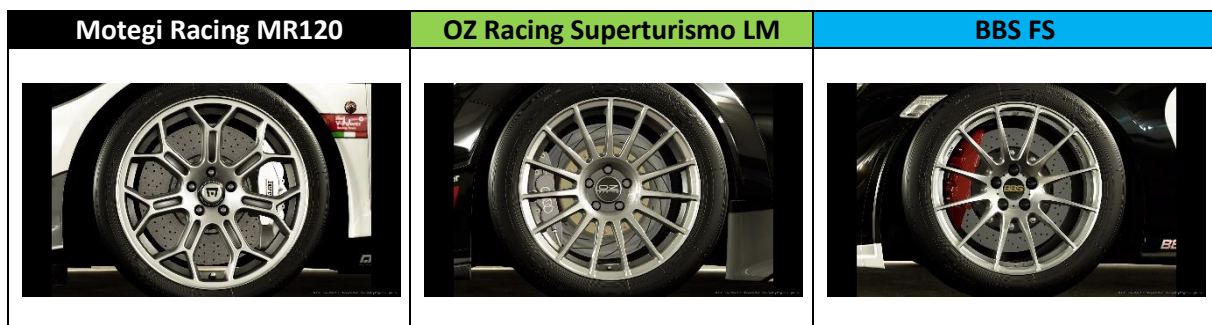
6.7 Die Felgen sind sowohl vom Typen/Hersteller als auch der Größe einheitlich beschränkt.

6.71 Die Felgen der SP9 GT3 / LG und der SP10 GT4 Klasse sind die **Standard Felgen**.

6.72 Die Felgen der SP-PRO Klasse sind frei wählbar Bsp. **Motegi Racing MR120** (Normale Größe)

6.73 Die einheitlichen Felgen der SP3T Klasse sind **OZ Racing Superturismo LM** (Normale Größe)

6.74 Die einheitlichen Felgen der Toyota Cup Klasse sind **BBS FS** (Normale Größe)



6.8 Die Lackierung der Academy Fahrzeuge werden vom Organisator gestellt.

7. Fahrzeugklassen

SP9 GT3 Klasse		
Die schnellste zugelassene Klasse mit Rundenzeiten von 8:00,000 Benötigtes Rating: PRO & PRO, PRO & SEMI, PRO-AM		
SP9 GT3 LG Klasse		
Die ausgemusterten GT3 Fahrzeuge mit Rundenzeiten von 8:06,000 Benötigtes Rating: SEMI & SEMI, SEMI-AM		
SP10 GT4 Klasse		
Die schnelle Klasse des Mittelweges mit Rundenzeiten von 8:36,000 Benötigtes Rating: PRO & AM, SEMI & SEMI, SEMI & AM		
Toyota Cup Klasse		
Die beste Einsteigerklasse für leicht erfahrene Fahrer, mit Fahrspaß und Rundenzeiten von 8:59,000 Benötigtes Rating: SEMI & AM, AM & AM		
	Academy Programm 1	
	Das schnellste zugelassene GT4 Fahrzeug, der Ferrari 458 mit Rundenzeiten von 8:11,000	
	Academy Programm 2	
	Das ausgediente Meisterschaft Fahrzeug alter Tage, der Audi TT Cup mit Rundenzeiten von 8:43,000	
	Academy Programm 3	
	Das Einsteigerfahrzeug der vergangenen VLN Meisterschaft, der VW Scirocco mit Rundenzeiten von 9:04,000	
		SP-PRO
		Die schnellste nicht GT3 Klasse mit Rundenzeiten von 8:27,000 Benötigtes Rating: PRO & PRO, PRO & SEMI, PRO & AM, SEMI & SEMI
		SP3T
		Das ausgediente Meisterschaft Fahrzeug alter Tage, der Audi TT Cup mit Rundenzeiten von 8:43,000 Benötigtes Rating: min. SEMI & AM
Zugelassene Meisterschaftsklassen	Unabhängige Klassen	Zusätzliche Meisterschaftsklassen

SP9 GT3	SP10 GT4	Toyota Cup	SP-PRO
Audi R8 LMS BMW M6 Walkenhorst Chevrolet Corvette Dodge Viper SRT GT3-R Honda NSX Lamborghini Huracan Lexus RC F Emil Frey Racing Mercedes Benz AMG Renault R.S.01	Aston Martin Vantage BMW M4 Ford Mustang Jaguar F-Type Porsche Cayman Toyota GR Supra	Toyota 86 Cup	Chevrolet Corvette Dodge Viper Ferrari 458 Italia Honda NSX Hyundai Genesis Lamborghini Huracán Lexus RC F McLaren 650S Mercedes Benz SLS Nissan GT-R
SP9 GT3 LG		SP3T	
Aston Martin V12 Vantage BMW Z4 Ferrari 458 Italia Ford GT Lexus RC F Prototype McLaren 650S Mercedes Benz SLS AMG Nissan GT-R Nismo		Audi TT Cup	

7.1 Gefahren wird mit drei Meisterschaftsklassen (SP9 GT3, SP10 GT4, Toyota Cup), drei zusätzlichen externen Meisterschaftsklassen (SP9 GT3 LG, SP-PRO, SP3T) und dem unabhängigen Academy Programm.

7.11 Die angegebenen Rundenzeiten dienen nur zur Veranschaulichung der jeweiligen Klassen.

7.12 Die SP9 GT3 LG (Last Generation) Fahrzeuge sind die GT3 Rennfahrzeuge alter Tage. Ein SP9 GT3 LG ist laut Definition entweder über 6 Jahre alt oder hat bereits einen Nachfolger.

7.121 Evo Fahrzeuge werden nicht berücksichtigt.

7.13 Die angegebenen Rundenzeiten dienen nur der Veranschaulichung des Leistungsniveaus.

7.2 Die SP9 GT3 LG Fahrzeuge erhalten immer 4% weniger Leistung auf ihre Bop.-Leistung und 1% weniger Gewicht.

7.4 In beiden Splits herrschen andere Klassen Verhältnisse.

7.5 Die Folgende Verteilung stellt nur die theoretische Sortierung von Fahrzeugen dar. Die praktische Verteilung kann allerdings davon abweichen.

7.51 Top Split

SP9 GT3 Plätze	SP10 GT4 Plätze	Academy Plätze
4-5x Fahrzeuge	4-5x Fahrzeuge	0x Fahrzeug

Toyota Cup	Zusätzliche Meisterschaftsklassen
6-7x Fahrzeuge	1-2x Fahrzeuge

7.52 Split 2

SP9 GT3 Plätze	SP10 GT4 Plätze	Academy Plätze
1-2x Fahrzeuge	2-3x Fahrzeuge	1-2x Fahrzeug


Toyota Cup	Zusätzliche Meisterschaftsklassen
7-8x Fahrzeuge	2-3x Fahrzeuge

7.6 Um in den zugelassenen Meisterschaftsklassen starten zu können, werden neben den erforderlichen ABC-Master Ratings auch von beiden Fahrern des Teams konstante min. Rundenzeiten abverlangt, welche in der Vorqualifikation verlangt werden.

7.61 Die Referenzzeiten wurden in einer identischen Rennlobby ohne Setup und mit RW Reifen gefahren. Die angegebenen Rundenzeiten, welche die tatsächlichen Rundenzeiten und nicht aus den optimal Zeiten darstellen, dürfen und können mit einem eigenen Setup geschlagen werden.

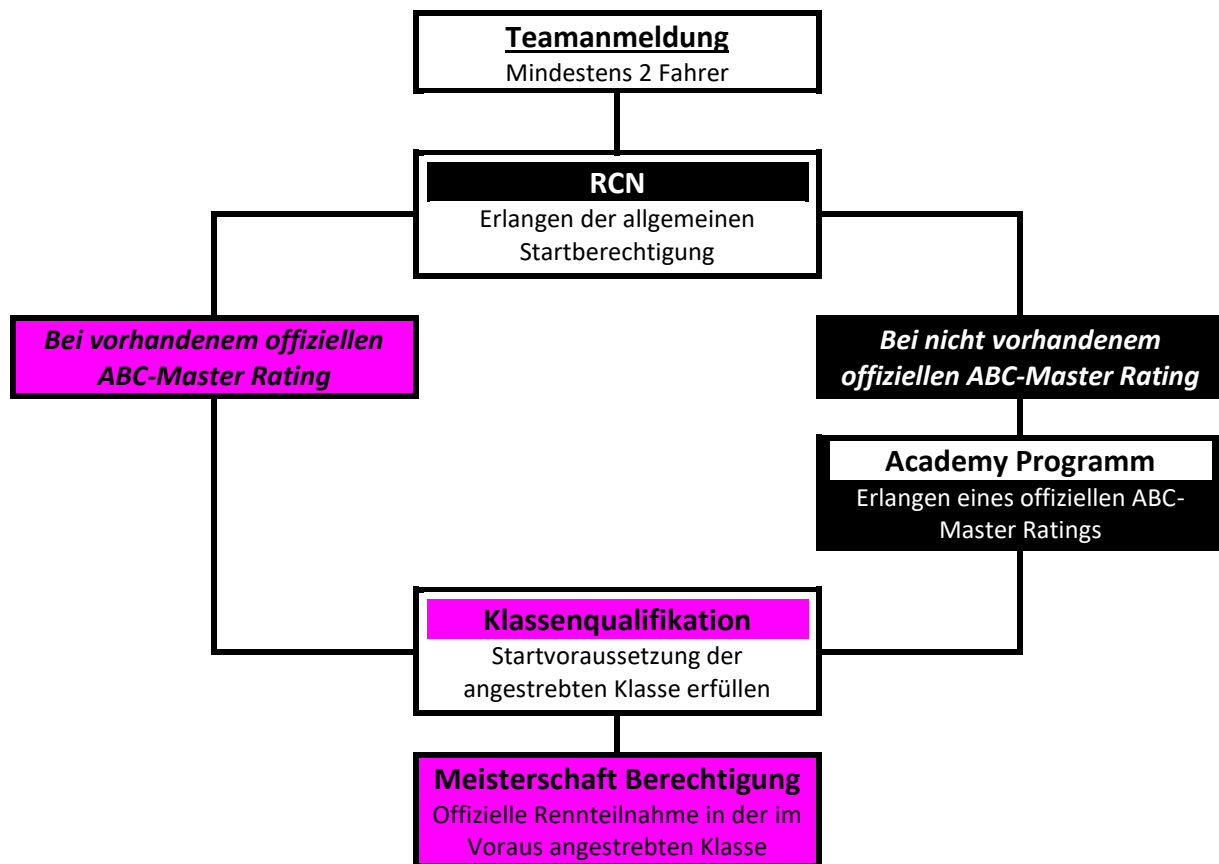
7.62 Nach Ermessen werden zusätzlich der Überblick und die Fairness der Fahrer überprüft.

7.7 Die min. Rundenzeiten werden basierend und abhängig der Klassenmeistern aus der 2018 VLN Meisterschaft ermittelt.

Die ABC-Master VLN Klassenmeister 2018					
	AstonMartin277_	Austrian_Gaming_	Supra_95	Zuschuss	Referenzzeit
SP9 GT3	8:08,000	-	-	-2s	8:06,000
SP10 GT4	8:43,000	8:44,000	8:47,000	+2s	8:52,000
Cup	9:06,000	9:07,000	9:07,000	+4s	9:15,000

8. Einschreibung

8.0 Der Weg zur ABC-Master VLN Meisterschaft Teilnahme



8.1 Jeder Fahrer hat ein spezielles ABC-Master Rating bestehend aus PRO, SEMI, AM und L.

8.11 Das ABC-Master Rating hat lediglich Einfluss auf die Klassenwahl.

8.2 Neue Fahrer erhalten das Rating L, dieses erlaubt einem Fahrer nur die Teilnahme im Academy Programm 3.

8.21 Erst nach dem absolvieren des Academy Programms 3 erhält man sein für die Meisterschaft benötigtes AM Rating.

8.211 Damit kann man nun um Meisterschaftspunkte außerhalb des Academy Programms fahren.

8.3 Alle Fahrer können über 3 verschiedene Wege in der Meisterschaft teilnehmen bzw. starten.

8.31 Über die zugelassenen Meisterschaftsklassen (SP9 GT3, GT3 LG, SP10 GT4, Toyota Cup).

8.32 Über die zusätzlichen Meisterschaftsklassen (SP-PRO, SP3T).

8.33 Über das Academy Programm.

8.331 Fahrer die bereits ein offizielles ABC-Master Rating haben dürfen nicht mehr an dem Academy Programm teilnehmen.

8.4 Um in den zugelassenen Meisterschaftsklassen teilnehmen zu dürfen, müssen neben dem benötigten Rating auch noch mehrere konstante Mindeststrundenzeiten in der Klassenvorqualifikation

gefahren werden. Jeder Fahrer, egal ob dieser komplett neu beigetreten ist oder bereits bestehende Fahrer müssen diesen Nachweis erbringen.

8.41 GT3 Klasse: 8:06,000

8.42 GT3 LG Klasse: 1.) SEMI-SEMI = 8:12,000, 2.) SEMI-AM = 8:08,000

8.43 GT4 Klasse: 8:52,000

8.44 Cup Klasse: 9:15,000

8.45 SP-PRO Klasse: 8:42,000

8.46 SP3T: 8:56,000

8.47 Die Referenzzeiten wurden mit RW Reifen und ohne ein Setup von den Fahrern aufgestellt.

8.471 Die Rundenzeiten können im QF oder in speziell dafür vorgesehene Lobbys geschlagen werden. Um die Rundenzeiten zu schlagen, darf ein Setup benützt werden.

8.5 Jeder Fahrer, egal ob dieser komplett neu beigetreten ist (bekommt ein L Rating) oder bereits bestehende Fahrer (mit bestehendem Rating), müssen sich erst im Vorhinein für ihre Klasse qualifizieren.

8.6 Die Anmeldungen gehen an -> AstonMartin277_ (PSN)

8.61 Das Fahrzeug kann während der Meisterschaft/ nach der Einschreibung nicht mehr ohne Konsequenzen gewechselt werden.

8.62 Jedes Team hat Anspruch auf ein Streichergebnis.

8.63 Man kann sich mindestens nur als Team (2 Fahrer pro Fahrzeug) für die Meisterschaft einschreiben.

8.631 Jedes reguläre ABC-Master VLN Rennen besteht aus ca. 4 Stunden Renndistanz (30 Renn-Runden + 1 Einführungsrunde), diese 4 Stunden werden für jeden Fahrer auf 2 Stunden geteilt. Beide Fahrer fahren somit einen ca. 2 Stunden Stint, welcher addiert die Rennlänge von 4 Stunden entspricht.

8.7 Jeder Fahrer muss bevor er an einem Rennen teilnehmen darf an mindestens einer Fahrerbesprechung teilnehmen.

9. Sonderfälle

9.1 Regelverstöße welche nicht im Reglement eindeutig und oder ungenau vorzufinden sind, werden mit Freie Strafen bestraft.

9.2 Kann einer der Fahrer des Teams am Rennen nicht teilnehmen, hat der übrig gebliebene Fahrer zwei Möglichkeiten.

9.21 Er fährt alleine das ca. 4 Stunden Runden, erhält aber eine 2 Minuten Strafe auf das Finale Rennergebnis nach dem Rennen.

9.22 Man fährt mit einem im Vorhinein eingetragenen Ersatzfahrer, dieser muss jedoch die benötigten Voraussetzungen erfüllen. Bei einer einmaligen Teilnahme benötigt der Erstartfahrer lediglich ein für die Klasse vorgesehene Rating und eine allgemeine Startberechtigung.

9.23 Sollte der Ersatzfahrer mehrmals eingesetzt werden, benötigt er zudem eine Anwesenheit in der Fahrerbesprechung und die geforderten Referenzzeiten.

10. Academy Programm

10.1 Neue Fahrer welche keinen Teamkollegen besitzen, können nur alleine an der Meisterschaft teilnehmen indem sie vorübergehend im Academy Programm fahren.

10.2 Diese fahren die volle Renndistanz ohne Teamkollegen oder optional zu zweit, sollte ein weiterer Fahrer im Academy Programm teilnehmen.

10.3 Das Academy Programm ist nur für neue Fahrer zugelassen welche noch kein offizielles ABC-Master Rating besitzen.

10.4 Jeder Academy Fahrer fängt mit dem langsamsten Fahrzeug im Programm an und kann nach direkter Absprache und der Erfüllung der gestellten Ziele, von Rennen zu Rennen in das nächst schnellere Fahrzeug aufsteigen. Dies verbessert nicht nur die mögliche Platzierung, sondern auch sein Rating welches bei einem Klassenwechsel (Sollte man einen Teamkollegen finden) helfen kann.

10.41 Ein interner Aufstieg im Academy Programm bedeutet auch ein verbessertes Rating. Startet man anfangs mit der ersten Stufe, dem Academy Programm 3, erhält man sein benötigtes AM Rating.

10.42 Steigt man von dem Academy Programm 3 in das Academy Programm 2 auf, erhält man nach dem Absolvieren der Ziele automatisch das SEMI Rating.

10.43 Steigt man von dem Academy Programm 2 in das letzte Academy Programm 1 auf, erhält man nach dem Absolvieren der Ziele automatisch das PRO Rating.

10.431 Das erhaltene Rating wird nach der Meisterschaft bei nicht erbrachter Leistung in der Fahrerwertung wieder automatisch herabgestuft.

10.44 Dieser Weg bietet für spät Einsteiger während der Meisterschaft die beste Möglichkeit, an ein hohes Rating und den damit verbundenen „Prioritäten“/schnelleren Fahrzeuge zu gelangen.

10.45 Für jede Stufe des Academy Programms wird es vorgeschriebene Ziele/Erfüllungen geben, welche mit dem Aufsteigen stets anspruchsvoller werden.

10.5 Die Lackierungen aller Academy Fahrzeuge sind vorgeschrieben/gestellt.

11. Zusätzliche Fahrzeugklassen

11.1 Die zusätzlichen Fahrzeugklassen bieten primär eine unterhaltsame alternative zu den bestehenden Klassen und sollten für alle Fahrer ansprechend sein, die Fahrspaß erleben wollen ohne dabei unter zu großen Leistungsdruck zu gelangen.

11.2 Die zusätzlichen Fahrzeugklassen werden intern in zwei bzw. drei verschiedene Klassen unterteilt. Diese Unterteilung besteht aus einer Cup nahen Klasse (SP3T), einer GT3 nahen Klasse (SP9-LG) und einer „Optimierungsklasse“ Klasse (SP-PRO).

11.21 In der SP-PRO Klasse wird Erfolg-Ballast verteilt.

11.3 Für die zusätzlichen Fahrzeugklassen benötigt man ebenfalls neben einer gewissen ABC-Master Rating Paarung zusätzlich vorausgesetzte bzw. verlangte konstante min. Rundenzeiten.

Die Voraussetzungen für die zusätzlichen Meisterschaftsklassen		
SP-PRO	SP3T	SP9 GT3 LG
Ein Fahrer muss konstant Rundenzeiten von unter 8:42,000 in der Klassenvorqualifikation fahren können	Ein Fahrer muss konstant Rundenzeiten von unter 8:56,000 in der Klassenvorqualifikation fahren können	Beide Fahrer müssen konstant Rundenzeiten von mindestens unter 8:08-12,000 in der Klassenvorqualifikation fahren können

12. Meisterschaft/ Kalender

Der geplante Meisterschaftskalender der ABC-Master VLN Meisterschaft 2020/21		
Rennen	Datum	
-	ABC-Master Referenzzeiten Test QF	04.10.2020
1	RCN 1	04.10.2020
-	ABC-Master Pre-Session Race	10-11.10.2020
2	RCN 2	25.10.2020
1	ABC-Master VLN Lauf 1	31.10-01.11.2020
3	RCN 3	29.11.2020
2	ABC-Master 6h Hauptrennen	05-06.12.2020
4	RCN 4	03.01.2021
3	ABC-Master VLN Lauf 2	09-10.01.2021
5	RCN 5	24.01.2021
4	ABC-Master VLN Lauf 3	30-31.01.2021
6	RCN 6	14.02.2021
5	ABC-Master VLN Lauf 4	20-21.02.2021
7	RCN 7	14.03.2021
6	ABC-Master VLN Lauf 5	20-21.03.2021

12.1 Beispiel einer Rennveranstaltung mit dem Datum 01-09.08.2020

Der Ablauf jeder ABC-Master VLN Meisterschaft Veranstaltung		
Rennen	Datum	
1	Anmeldeschluss der gesamten Veranstaltung	01.08.2020
2	RCN zum Rennen	02.08.2020
3	Anmeldeschluss zum QF Fahrer	03.08.2020
4	QF (Di) zum Rennen	04.08.2020
5	QF (Do) zum Rennen	06.08.2020
6	Anmeldeschluss zur Stint Einteilung	07.08.2020
7	Rennen Lobby 2	08.08.2020
8	Rennen Lobby 1	09.08.2020

12.2 Planmäßig finden folgende Veranstaltungen um folgende Uhrzeiten statt.

12.21 Regulärer Anmeldeschlüsse - 24 Uhr

12.21 Regulärer RCN Lauf - 17 Uhr

12.22 Reguläres QF (Di & Do) - 19 Uhr

12.23 Reguläres Rennen (Lobby 1 & Lobby 2) - Stint 1 (12:50 Uhr) / Stint 2 (ca. 15:20 Uhr)

13. RCN

13.1 Um an der Meisterschaft teilnehmen zu können muss jeder Fahrer neben einem offiziellen ABC-Master Rating eine allgemeine Startberechtigung besitzen.

13.11 Diese allgemeine Startberechtigung wird durch die Teilnahme an der RCN erhalten.

13.111 RCN Läufe finden immer eine Woche vor dem Hauptrennen des VLN Meisterschaftslaufes statt.

13.2 In der RCN wird von den Fahrern konstantes Fahren, eigenständiges Denken und selbstständiges Informieren überprüft.

13.21 Um die allgemeine Startberechtigung zu erhalten muss man folgende Punkte erfüllt haben.

13.211 Ohne jeglichen Schaden drei Runden abzufahren.

13.212 Zwei gefahrene Renn-Rundenzeiten in einem 5s Zeitfenster erbracht zu haben.

13.213 Mit der Outlap und beiden gefahrenen Rundenzeiten nicht länger als 30min zu benötigen.

13.214 Den Ablauf der Veranstaltung eigenständig verstehen und den Anweisungen des Hosts Folge zu leisten.

13.3 In der RCN muss man nur 1x teilnehmen um die allgemeine Startberechtigung zu erhalten, darf optional aber an mehreren Läufen antreten.

13.31 In der RCN sind Fahrer mit dem PRO Rating ausgeschlossen.

13.311 Diese erhalten eine automatische allgemeine Startberechtigung.

13.32 In der RCN sind jegliche Gr.3 Fahrzeuge ausgeschlossen.

13.4 Sollte man die allgemeine Startberechtigung nicht erhalten, darf man an so vielen RCN Läufen teilnehmen bis einem dies gelingt

13.41 Ohne die allgemeine Startberechtigung darf man nicht an einer Rennveranstaltung teilnehmen.

13.411 Weder im Rennen, noch im QF, als auch im Academy Programm.

13.5 Die RCN hat ihr eigenes Reglement und wird dort im Detail erklärt.

14. Organisation

14.1 Um dieses große Projekt zu ermöglichen, welches eine der größten und professionellsten VLN Meisterschaften in GT Sport werden soll, braucht es viel Unterstützung von allen!

14.2 Wenn euch die/der Idee/Plan gefällt schreibt gerne eure Freunde an, verbreitet die Informationen und sammelt euch zusammen, damit dieses Ambitionierte Vorhaben Zukunft hat.

14.3 Unterstützung

Zur zusätzlichen Unterstützung suchen wir als Organisatoren:

Organisator und Lobby Host	Haupt-Rennkommissar	Ansprechpartner
<i>AstonMartin277_</i>		<i>AstonMartin277_ / Timbulu</i>

Zusätzliche Lobby Hosts und untergeordnete Rennkommissare			
<i>Timbulu</i>	<i>TheNakedSimRacer</i>

Streamer		Fotografen	
<i>Rob-RX44</i>	<i>AstonMartin277_</i>	<i>dob_escapado</i>	...

Videoproduzent	Pace Car Fahrer
	<i>Banana_Joe_73</i>

15. Startprozedur

Stint 1

15.1 Die Einführungsrunde wird nur in Stint 1 gefahren

15.11 Gelegentlich kann ein BMW-Pace Car das Feld in der Einführungsrunde anführen.

15.12 Dieses wird ab der „Döttinger Höhe“ sich von der Strecke entfernen.

15.2 In die Einführungsrunde wird stehend gestartet.

15.21 Bei dem Anfahren darf kein Vollgas gegeben werden bzw. mit durchdrehenden Reifen gestartet werden. Es darf außerdem niemand durch zu lautes Motorengeräusch irritiert werden.

15.22 Die Einführungsrunde wird mit einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 130 km/h gefahren.

15.23 Während der gesamten Einführungsrunde gilt ein Überholverbot.

15.24 Dabei muss ein Mindestabstand von 2-3m eingehalten werden.



15.25 Ab der Bilstein-Brücke muss sich das Fahrerfeld spätestens nach und nach in die Grid Formation Einfinden.

15.26 Bereits unmittelbar vor der Bilstein-Brücke müssen die Fahrzeuge die Geschwindigkeit von 130 km/h auf 80 km/h reduzieren ohne dabei stärkere Bremsungen zu vollziehen. Dies sollte am besten schon bei der Bergauf Anfahrt zur Bilstein-Brücke geschehen, so kann man hier dank der Steigung ideal mit der Motorbremse auf die 80 km/h reduzieren ohne die Bremse zu tätigen (Quasi nur noch für die Feinheiten).

15.3 Nach der Bilstein-Brücke das Bergab Stück heißt es für das Grid von 80 km/h auf 60 km/h zu verzögern.

15.31 Diese 60 km/h werden bis zur Startfreigabe von allen gehalten.

15.32 Während der Einführungsrunde ist unnötiges starkes beschleunigen, abbremmen oder ein dichtes Auffahren zu vermeiden.

Stint 2

15.4 Der Fahrer der den letzten ca. 2 Stunden Stint des Rennens fährt, startet mit dem Abstand seines Teamkollegen aus dem ersten Stint.

**15.4 Bsp.**

Fahrer A fährt seinen ersten ca. 2 Stunden Stint (15 Runden) und beendet diesen auf Position 2 mit 50s Abstand zum Führenden auf Position 1. Der Teamkollege von Fahrer A, Fahrer B, „übernimmt“ nun das Fahrzeug in einer anderen Lobby. Für den zweiten Stint „startet“ (aber versetzt) das Feld stehend. Alle Fahrzeuge bis auf den/die Führenden/Führende bleiben nach dem Start in ihrer Position und warten bis der Abstand, den der eigene Teamkollege im ersten Stint hatte, abgelaufen ist. Für Fahrer B bedeutet dies, dass ab dem Losfahren des führenden 50s gewartet werden muss bis Fahrer B in seinen Stint starten darf. Das Prinzip wird für alle Klassen angewendet und durchgeführt.

15.41 Sollten schnellere Fahrzeuge hinter langsameren Fahrzeugen starten und auf diese auflaufen, wird dies als normale Überrundung der langsameren Fahrzeuge wahrgenommen.

15.42 Jeder Fahrer bekommt für seinen einzuhaltenden Abstand keine Toleranz.

15.421 Hat ein Fahrer einen Abstand von 30s zum besser platzierten Fahrzeug, darf dieser frühestens nach 30s bereits ohne Konsequenzen losfahren.

15.422 Fährt ein Fahrer jedoch nach 29s bereits los, erhält er für diese 1s Toleranzüberschreitung, 10s Zeitstrafe auf das Ergebnis aufaddiert. Pro jede weitere Sekunde kommen weitere 10s Strafe dazu.

15.423 Ein Frühstart wird ab dem Moment definiert, wenn das Fahrzeug 1km/h Geschwindigkeit vor ablaufen der Wartezeit aufgebaut hat.

15.5 Um zu überprüfen ob man einen Start Bug hat, darf man sich rückwärts um wenige cm bewegen und dann seinen regulären Abstand stehend abwarten.

15.51 Die Überprüfung darf nur mit einem kurzen langsamen rollen geschehen, alles andere wird direkt als schwere Strafe gewertet. Sollte ein Start Bug vorhanden sein, hat der betroffene Fahrer dies unverzüglich zu melden (An den die Organisation per PSN Chat) um einen Restart ggf. zu vollziehen

16. Lobbyeinstellungen

16.1 Rennlobby

Raummodus:	Training/Rennen
Raumzugang:	Nur Freunde
Strecke:	Nürburgring (24h)
Streckenbedingungen:	Stint 1 = 12:00 Schönes Wetter / Stint 2 = 15:00 Bewölkt
Rundenanzahl:	Stint 1 = 16 Runden (R1 Einführungsrunde) / Stint 2 = 15 Runden
Starttyp:	Stehend, mit fliegendem Start im Parallelflug (Einführungsrunde)
Startaufstellung:	Von Host eingestellt
Boost:	Aus
Windschattenstärke:	Realistisch
Sichtbarer Schaden:	Aus
Mechanischer Schaden:	Schwer
Reifenverschleiß:	1 Mal
Benzinverbrauch:	1 Mal
Treibstoffmenge zu Beginn:	Standard
Bodenhaftungsverlust:	Realistisch
Maximale-Reifenwertung:	Rennen Weich
Mindest-Reifenbewertung:	Rennen Hart
Tuning:	Ohne Beschränkung
Flaggen-Regeln:	Ein
Gegenlenk-Hilfe:	Verboten
Ideallinie:	Verboten
Autopilot:	Verboten

16.2 QF-Lobby

Raummodus:	Training/Qualifying/Rennen
Raumzugang:	Nur Freunde
Strecke:	Nürburgring (24h)
Streckenbedingungen:	19:30 Sonnig
Zeitlimit:	30 Minuten
Rundenanzahl:	1 Runde
Mindest-Reifenbewertung:	Rennen Superweich
Startaufstellung:	Von Host eingestellt
Boost:	Aus
Windschattenstärke:	Realistisch
Sichtbarer Schaden:	Aus
Mechanischer Schaden:	Schwer
Reifenverschleiß:	1 Mal
Benzinverbrauch:	1 Mal
Treibstoffmenge zu Beginn:	Standard
Bodenhaftungsverlust:	Realistisch
Tuning:	Ohne Beschränkung
Flaggen-Regeln:	Ein
Gegenlenk-Hilfe:	Verboten
Ideallinie:	Verboten
Autopilot:	Verboten

17. Fahrerprofil

17.1 In der ABC-Master VLN Meisterschaft erhält jeder Fahrer sein eigenes nicht einsehbares Fahrerprofil.

17.2 In diesem Fahrerprofil werden alle Regelverstöße des Fahrers mittels einem Strafpunktekonto eingetragen und dokumentiert.

17.21 Dieses Strafpunktekonto kann Einfluss in die Beurteilung eines Regelverstößes haben.

17.211 Desto mehr Strafpunkte gesammelt wurden, umso schneller kann es zu einer Bestrafung und oder einem höheren Strafmaß eines Regelverstößes kommen.

17.212 Desto weniger Strafpunkte gesammelt wurden, umso wahrscheinlicher kann ein Regelverstoß verwahrt und oder milder Bestraft werden.

17.3 Die Strafpunkte werden durch folgende Strafen vergeben.

	Bezeichnung der Strafe	Art der Strafe	Strafpunkte
5.2	Kleine Strafe	Feste Strafe	1
5.2	Mittlere Strafe	Feste Strafe	3
5.2	Schwere Strafe	Feste Strafe	5
1.9	Streckenbegrenzungen	Feste Strafe	1
1.3	Zeitfristen	Freie Strafe	2
5.3	Formale Freie Strafen	Freie Strafe	4
5.3	Unsportliche Freie Strafe	Freie Strafe	7

18. Ergebniserfassung


18.1 Das Finale und Endgültige Rennergebnis wird mehrere Tage nach dem Rennen veröffentlicht. Es wird ein gemeinsames Rennergebnis geben welches aus den beiden gefahrenen Stints und Splits zusammengesetzt wurde. Im Rennergebnis sind automatisch jegliche erhaltenen Strafen eingebunden und die Einführungsrunde sowie die abzuwartenden Abstände abgezogen.

18.2 Die Einführungsrunde wird im offiziellen Endergebnis abgezogen.

18.3 Die abzuwartenden Abstände von Stint 2 werden ebenfalls im offiziellen Endergebnis abgezogen.

19. Rennstrategie

Die folgenden Regeln wurden kurzfristig im Reglement vorgestellt, werden aber nicht für die ABC-Master VLN Meisterschaft 2020/21 umgesetzt. Damit ist der Regelpunkt 19 (Rennstrategie) zu vernachlässigen und dient zum aktuellen Zeitpunkt nur zur visuellen Darstellung.

	Fahrzeugklasse	Verfügbare Reifensätze			Pflichtreifen		Optionsreifen	
	Bezeichnung	RW	RM	RH	Zu benützende Reifen		Zusätzliche Sätze	
	SP9 GT3	3x	1x	1x	2x RW	1x RM	1x RW	1x RH
	SP9-LG GT3	2x	2x		1x RW	1x RM	1x RW	1x RM
	SP-PRO	1x	2x	1x	1x RW	1x RH	2x RM	
	SP10 GT4	1x	2x	1x	1x RM	1x RH	1x RW	1x RM
	SP3T	1x	1x	2x	1x RW	1x RH	1x RM	1x RH
	Toyota Cup			2x		2x RH		
	Academy 3		1x	3x	1x RM	2x RH	1x RH	
	Academy 2	2x		2x	2x RW	1x RH	1x RH	
	Academy 1	2x	1x	1x	2x RW	1x RH	1x RM	

19.1 Die folgende Tabelle veranschaulicht die zu benützenden Reifen und die vorhandenen Reifen.

19.2 Jede Klasse besitzt eine unterschiedliche Anzahl an Rennreifen für das Rennen (RW-RH).

19.21 Jeder Renn-Reifensatz muss mindestens drei Rennrunden gefahren werden.

19.22 Jede Klasse besitzt zum QF einen RSW Rennreifen.

19.3 Jede Klasse muss während dem 4h Rennen mehrere unterschiedliche Reifen und Mischungen mindestens benützen (Spalte Pflichtreifen).

19.31 Diese Reifen müssen insgesamt über die beiden Stints verwendet werden.

19.4 Die Optionsreifen dürfen aber müssen nicht verwendet werden.

19.5 Die Reihenfolge und die Reifenwahl darf nach eigenem Ermessen festgelegt werden.

19.51 Man darf nicht weniger als auch mehr Reifen wie Vorgeschrieben verwenden.

19.52 Im Academy Programm 2 und 3 ist die weichste Reifenmischung jeweils auf einen Stint limitiert.

19.521 So darf kein Fahrer die beiden RW-Reifen in einem Stint fahren, sondern muss diese mit seinem Teamkollegen auf beide Stints aufteilen.

19.6 Will das Fahrzeug einen Reifenwechsel vollziehen, muss dieses bevor es den angestrebten Reifensatz auswählt 20 Sekunden abwarten.

19.61 Will das Fahrzeug nur Nachtanken, muss dieses bevor es den Reifensatz überspringt 10 Sekunden abwarten.

19.62 Will das Fahrzeug einen kompletten Boxenstopp mit Reifenwechsel und Nachtanken vollziehen, muss dieses bevor es den angestrebten Reifensatz auswählt insgesamt 30 Sekunden abwarten.

19.63 Will das Fahrzeug nur einen Schaden reparieren, muss dieses bevor es den Reifensatz und das Tanken überspringt 10 Sekunden abwarten.

19.631 Sollte während dem Boxenstopp noch eine andere Tätigkeit vorgenommen werden, entfallen die abzuwartenden 10 Sekunden.

19.6 Beispiel mit der SP9 GT3 Klasse

In der Königsklasse SP9 GT3 stehen insgesamt pro Rennen 5x Reifensätze zur Verfügung (3x RW, 1x RM und 1x RH), davon müssen 3x Reifensätze verwendet werden (2x RW und 1x RM). Die Teams der SP9 GT3 Klasse haben nun die Möglichkeit ihre Strategie unterschiedlich aufzubauen unter der Voraussetzung, dass mindestens 3x die Reifen benützt werden müssen. So kann das Team bei einer angenommenen drei Stopp Strategie die Boxenanfahrten auf das Minimum reduzieren.

Die Randstrategie eines SP9 GT3 Teams (Team A) / 3x Reifenmischungen

Team A setzt für den Rennstart einen der erforderlichen RW-Reifen ein und fährt im ersten Stint einen 1 Stopp. Unter Vernachlässigung der Spritmenge würde man während der Halbzeit des Rennens die Box anfahren und den zweiten RW-Reifensatz aufziehen. Mit diesem beendet der Stint 1 Fahrer daraufhin das Rennen und hat beide erforderlichen RW-Reifensätze benützt. Für den Stint 2 übernimmt dann der Teamkollege von Team A das Fahrzeug und starten mit den RM Reifen in das Rennen. Damit hat Team A alle 3x erforderlichen Pflichtreifen benützt und hat die verlangte Rennstrategie erfüllt. Nun hat der Stint 2 Fahrer die Möglichkeit seinen RM-Startreifen bis zum Ende des Stints durchzufahren (Unter Vernachlässigung der Spritmenge).

Die Randstrategie eines SP9 GT3 Teams (Team B) / 4x Reifenmischungen

Team B setzt für den Rennstart den erforderlichen RM-Reifen ein und fährt im ersten Stint einen 1 Stopp. Unter Vernachlässigung der Spritmenge würde man während der Halbzeit des Rennens die Box anfahren und den ersten von zwei Pflicht RW-Reifensätze aufziehen. Mit diesem beendet der Stint 1 Fahrer daraufhin das Rennen und hat sowohl 1x RW und RM-Pflichtreifen benützt. Für den Stint 2 übernimmt dann der Teamkollege von Team B das Fahrzeug und starten mit dem letzten Pflicht RW-Reifen in das Rennen. Damit hat Team B alle 3x erforderlichen Pflichtreifen benützt und hat die verlangte Rennstrategie erfüllt. Nun hat das Team B für den Stint 2 Fahrer eine alternative Strategie als Team A und man fährt zur Mitte des Rennens zu einem Reifenwechsel in die Box. Dort angekommen zieht der Stint 2 Fahrer einen der Optionsreifen (In der SP9 GT3 Klasse 1x RW und/oder 1x RH) auf und fährt damit das Rennen zu Ende (Unter Vernachlässigung der Spritmenge). Damit hat Team B einen Reifensatz mehr benützt als Team A.

Die Randstrategie eines SP9 GT3 Teams (Team C) / 5x Reifenmischungen

Das Prinzip sollte nun verstanden worden sein, dennoch hier auch noch das Beispiel mit allen zur Verfügung stehenden Reifen.




































Team C setzt für den Rennstart anders als die vorherigen Teams den Optionsreifen RH ein und fährt im allerdings auch eine 1 Stopp Strategie. Unter Vernachlässigung der Spritmenge würde man während der Halbzeit des Rennens die Box anfahren und den einzigen RM-Pflichtreifen aufziehen. Mit diesem beendet der Stint 1 Fahrer daraufhin das Rennen und hat sowohl den Optionsreifen RH als auch den Pflichtreifen RM benützt. Für den Stint 2 übernimmt dann der Teamkollege von Team C das Fahrzeug und starten mit dem ersten Pflicht RW-Reifen in das Rennen. Nun müsste das Team C in Stint 2 die Box mindestens einmal zum wechseln des zweiten RW Pflichtreifen anfahren. Da Team C allerdings alle zur Verfügung stehenden Reifen benützen will, fährt der Stint 2 Fahrer während des Rennens zweimal zum Boxenstopp in die Box und verwendet damit in diesem Stint alle 3x noch zur Verfügung stehenden RW-Reifen. Damit hat Team C alle 3x erforderlichen Pflichtreifen benützt und hat die verlangte Rennstrategie erfüllt und dabei noch zusätzlich beide Optionsreifen verwendet. Damit hat Team C einen Reifensatz mehr benützt als Team B und zwei mehr als Team A die auf keinen Optionsreifen gesetzt haben.

19.61 Beispiel mit der Toyota Cup Klasse

In der Toyota Cup Klasse stehen insgesamt pro Rennen nur 2x Reifensätze zur Verfügung (2x RH) welche beide auch im Rennen benützt werden müssen. Anders als Beispielhaft die SP9 GT3 Klasse richtet sich die Toyota Cup Klasse ganz klar an Einsteiger und oder unerfahrenere Fahrer. Dies zeigt auch die Reifenwahl so stehen einem Team nur 2x Reifen für die 4h Distanz zur Verfügung, in anderen Worten bleibt den beiden Fahrern über den gesamten Stint nur ihr Startreifen zur Verfügung. Damit kann das Team lediglich über Tankstrategien oder das reine Fahren Positionsverbesserungen vornehmen und nicht über eine Reifenstrategie.

20. Die zugelassenen Fahrzeuge mit ihrer „balance of performance“ / bop.

Die bop. der Fahrzeuge kann sich jedes Update verändern und ist so nie feststehend. Die aktuellste bop. (V. 1.59) wird für die Fahrzeuge der SP9 GT3 & SP10 GT4 Klasse stets angewendet, die restlichen Fahrzeuge der Cup und SP3T Klasse bleiben von Änderungen unberührt. Die Klasse der SP9-LG und SP-PRO sind stets proportional zur vorgegebenen aktuellsten bop. unterschiedlich. Die Fahrzeuge der SP9 GT3 LG fahren mit 4% weniger Leistung auf ihre bop. Währenddessen fahren die Fahrzeuge der SP-PRO stets mit 11% mehr Leistung und 3% weniger Gewicht auf ihre bop.

ABC-Master VLN Meisterschaft 2020/2021					
Die zugelassenen Meisterschaftsklassen					
SP9 GT3 Gr.3	SP9-LG Gr.3	SP-PRO Gr.4	SP10 GT4 Gr.4	SP3T Gr.4	Cup Gr.4
 R8 LMS	 Vantage	 Corvette	 Vantage	 TT Cup	 GT86 Cup
 M6	 Z4	 Viper	 M4		
 Corvette	 458	 458	 Mustang		
 Viper	 GT	 NSX	 F-Type		
 NSX	 RC F	 Genesis	 Cayman		
 Huracán	 650S	 Huracán	 GR Supra		
 RC F	 SLS AMG	 RC F			
 AMG	 GT-R	 650S			
 R.S.01		 SLS AMG			
		 GT-R			

SP9 GT3

Audi R8 LMS	90% Leistung (393kW), 106% Gewicht (1298kg)
BMW M6 Walkenhorst	95% Leistung (414kW), 102% Gewicht (1326kg)
Chevrolet Corvette C7	103% Leistung (423kW), 100% Gewicht (1300kg)
Dodge Viper SRT GT3-R	81% Leistung (409kW), 101% Gewicht (1302kg)
Honda NSX	97% Leistung (411kW), 100% Gewicht (1300kg)
Lamborghini Huracán	93% Leistung (400kW), 105% Gewicht (1291kg)
Lexus RC F Emil Frey Racing	106% Leistung (414kW), 102% Gewicht (1326kg)
Mercedes Benz AMG	92% Leistung (420kW), 100% Gewicht (1325kg)
Renault R.S.01	100% Leistung (398kW), 109% Gewicht (1329kg)

SP9 GT3 - LG

Aston Martin V12 Vantage	107% Leistung (414kW), 104% Gewicht (1300kg)
BMW Z4	100% Leistung (379kW), 108% Gewicht (1285kg)
Ferrari 458 Italia	93% Leistung (375kW), 106% Gewicht (1287kg)
Ford GT	85% Leistung (374kW), 113% Gewicht (1316kg)
Lexus RC F Prototype	102% Leistung (397kW), 103% Gewicht (1339kg)
McLaren 650S	104% Leistung (393kW), 104% Gewicht (1289kg)
Mercedes Benz SLS AMG	98% Leistung (417kW), 100% Gewicht (1350kg)
Nissan GT-R Nismo	104% Leistung (420kW), 100% Gewicht (1300kg)

SP10 GT4

Aston Martin Vantage	96% Leistung (286kW), 103% Gewicht (1390kg)
BMW M4	98% Leistung (288kW), 106% Gewicht (1446kg)
Ford Mustang	101% Leistung (297kW), 104% Gewicht (1456kg)
Jaguar F-Type	98% Leistung (291kW), 103% Gewicht (1390kg)
Porsche Cayman	94% Leistung (266kW), 111% Gewicht (1443kg)
Toyota GR Supra	95% Leistung (279kW), 105% Gewicht (1449kg)

Toyota Cup

Toyota 86	75% Leistung (200kW), 105% Gewicht (1260kg)
-----------	---

Academy Programm

VW Scirocco Cup (AP-3)	73% Leistung (195kW), 119% Gewicht (1249kg)
Audi TT Cup (AP-2)	91% Leistung (227kW), 100% Gewicht (1125kg)
Ferrari 458 Italia Cup (AP-1)	126% Leistung (352kW), 93% Gewicht (1255kg)

SP-PRO

Chevrolet Corvette C7	103% Leistung (317kW), 104% Gewicht (1404kg)
Dodge Viper	101% Leistung (322kW), 101% Gewicht (1414kg)
Ferrari 458 Italia	110% Leistung (307kW), 102% Gewicht (1377kg)
Honda NSX	106% Leistung (311kW), 105% Gewicht (1441kg)
Hyundai Genesis	112 % Leistung (321kW), 98% Gewicht (1323kg)
Lamborghini Huracán	107% Leistung (322kW), 98% Gewicht (1337kg)
Lexus RC F	107% Leistung (334kW), 96% Gewicht (1344kg)
McLaren 650S	105% Leistung (313kW), 105% Gewicht (1365kg)
Mercedes Benz SLS	107% Leistung (334kW), 102% Gewicht (1443kg)
Nissan GT-R	107% Leistung (342kW), 100% Gewicht (1450kg)

SP3T

Audi TT Cup	91% Leistung (227kW), 100% Gewicht (1125kg)
-------------	---

21. Die offiziellen ABC-Master VLN Meisterschaft Partner

21.1 Durch die Hilfe folgender Partner ist die ABC-Master VLN Meisterschaft 2020/21 erst in Ihrer heutigen Form mitunter anderem zustande gekommen. Vielen Dank dafür!



Rob-RX44
(Streamer)



dob_escapado
(Fotograf)

TheNakedSimRacer
(Grafiker)

Banana_Joe_73
(Sponsor)

„Unbekannt“
(Sponsor)