
Handbuch AUTOMOBILSPORT 2025 – Brauner Teil
Nationale Fahrzeuggruppen

INHALT

Gruppe G	Brauner Teil Seite 2
Gruppe F	Brauner Teil Seite 35
Gruppe H	Brauner Teil Seite 67
Gruppe FS	Brauner Teil Seite 93
Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic-GT)	Brauner Teil Seite 107
Gruppe CSC (Classic-Sports-Cars)	Brauner Teil Seite 125

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe G*

Stand: 27.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis:

Art. 1	Serienfahrzeuge
Art. 2	Zugelassene Fahrzeuge/Teilnahmebedingungen
Art. 3	Anerkennung durch den DMSB
Art. 4	Schadstoffnormen
Art. 5	Fahrzeughersteller, Re-Importe und Fahrzeugumbauten
Art. 6	Klasseneinteilung/Gewicht
Art. 7	Umstufung
Art. 8	Motor
Art. 9	Abgasanlage
Art. 10	Kraftübertragung
Art. 11	Bremsen
Art. 12	Radaufhängung
Art. 13	Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
Art. 13.1	Räder
Art. 13.2	Reifen
Art. 13.3	Rad-/Reifenkombination
Art. 13.4	Reserverad
Art. 14	Karosserie
Art. 15	Fahrzeughöhe
Art. 16	Fahrgastraum
Art. 17	Unterschutz
Art. 18	Zusatzausrüstung, Behinderten-Umbauten, Bordwerkzeug
Art. 19	Kraftstoff
Art. 20	Elektrische Ausrüstung
Art. 21	Sicherheitsausrüstung
Art. 21.1	Abschleppösen
Art. 21.2	Sicherheitsgurte
Art. 21.3	Überrollkäfig
Art. 21.4	Außenspiegel
Art. 21.5	Scheiben
Art. 21.6	Hauptstromkreisunterbrecher
Art. 21.7	Feuerlöscher
Art. 22	Nennungsangaben
Art. 23	Technische Prüfung
Art. 23.1	Prüfung der Motorleistung
Art. 23.2	Prüfung des Fahrzeug-Mindestgewichts
Art. 23.3	Prüfung des Steuer-Hubraumes
Art. 23.4	Prüfung der Fahrzeughöhe und der Bodenfreiheit
Art. 24	Einschränkung des Protestrechts
Art. 25	Definitionen/Abkürzungen

* - s.a. "Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements" im blauen Teil

Dieses Reglement tritt am 01. Januar 2025 in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen des Gruppe-G-Reglements.

Die Bestimmungen des Anhang J zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) sind nur in den nachfolgenden Regelungsbereichen anwendbar, wenn dort ausdrücklich darauf verwiesen wird.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen, falls nachfolgend nicht anders reglementiert, nur durch identische Originalersatzteile oder Identteile, gemäß Definition im Art. 25, ausgetauscht werden.

Art. 1 Serienfahrzeuge

Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h. wie sie vom Herstellerwerk in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EWG-Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) geliefert werden. Vom Fahrzeughersteller für bestimmte Fahrzeugserien (z. B. Pokal-Wettbewerbe, Cups) vorgesehene Fahrzeugteile, die von der Großserie abweichen, sind in der Gruppe G nicht zugelassen.

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk für die EU-Länder geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne des Gruppe-G-Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen. Nachträglich eingebaute Teile gelten als serienmäßig, wenn sie ab Herstellerwerk für die betreffende Fahrzeugvariante lieferbar sind oder waren (beachte auch Art. 3).

Achsgetriebe bzw. Differenziale mit Sperrwirkung sind nur dann zulässig, wenn diese im Rahmen der EG-Erstausrüstung ab Werk lieferbar sind oder waren (siehe auch Art. 10). Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke, Tuningfirmen usw. geliefert werden. Die Nachweispflicht für die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt allein beim Bewerber/Fahrer. Dies bedeutet, dass z.B. Bremsen aus dem Performance Parts Umfang des Herstellers BMW, welche lediglich über den Zubehörhandel des Fahrzeugherstellers lieferbar sind/waren und nicht ab Herstellerwerk montiert sind, sondern nachträglich beim Händler montiert wurden, als nicht serienmäßig anzusehen sind.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/Teilnahmebedingungen

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe G (Ausnahme: Rallye-Fahrzeuge) zugelassen sein und im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung den Tag der Erstzulassung aufweisen.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/ Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

Das Fahrzeugmodell muss in der G-Fahrzeugliste mit Typ-Schlüssel-, Hersteller-Schlüssel- und ABE/EWG-Nummer enthalten sein.

Des Weiteren muss bei jeder Veranstaltung ein Auszug aus der G-Fahrzeugliste für das betreffende Fahrzeug vorgelegt werden.

Die Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen (Ausnahme: Art. 13.2.1). D. h., die Daten und Angaben des Fz.-Briefes, Fz.-Scheins, der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), EG-Betriebserlaubnis und die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO müssen eingehalten sein.

Die Zulässigkeit nachträglicher Änderungen an den Fahrzeugen muss durch Eintrag in den Fz.-Papieren oder durch ABE-Papiere oder durch EWG-Papiere, deren Gültigkeit nicht von einer Abnahme abhängig gemacht wird, nachgewiesen werden.

Seit 01. Oktober 2005 werden von den Zulassungsstellen neue Fahrzeugpapiere ausgegeben: Die neue Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) ersetzt den alten Fahrzeugschein, die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) ersetzt den alten Fahrzeugbrief.

Die Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen kann auch durch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes nachgewiesen werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer die Übereinstimmung mit der StVZO nachweisen, z. B. durch Vorlage von Gutachten, ABE, ABG oder Anbaubescheinigungen.

2.1 Fahrzeuge mit Straßen-Zulassung (Fahrzeugbrief + Fahrzeugschein)

Diese Fahrzeuge müssen eine gültige Hauptuntersuchung nach Paragraph 29 StVZO aufweisen (HU-Prüfplakette).

Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement- / Abgassystem (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.

Hinweis: Seit dem 01.01.2010 wird die AU-Plakette entfernt und der Nachweis erfolgt ausschließlich über die gültige HU Plakette mit dem Prüfbericht.

2.2 Fahrzeuge mit sportrechtlicher Zulassung (DMSB-Wagenpass)

Alternativ zu einem Fahrzeug mit gültiger Straßenzulassung sind auch Fahrzeuge ohne Straßenzulassung (Ausnahme Rallyesport) unter folgenden Voraussetzungen startberechtigt:

- Fahrzeuge ohne Straßenzulassung benötigen einen DMSB-Wagenpass ausgestellt auf die Gruppe G.
- Eine Wagenpass-Wiederholungsabnahme ist alle 24 Monate erforderlich.
- Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement- / Abgassystem (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.
- Eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen müssen im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragen sein.

Bei den Veranstaltungen muss der DMSB-Wagenpass und eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I oder der Originalbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I vorgelegt werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Im Einzelfall kann auch die Vorlage von ABE-Unterlagen und ähnliches erforderlich sein. Ein HU-Nachweis ist nicht erforderlich.

2.3 Fahrzeuge mit folgenden Zulassungen sind nicht startberechtigt:

- ausländische Zulassung,
- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 - nicht älter als 24 Monate - sowie eine AU nachgewiesen werden können),
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb),
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot),
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein).

Art. 3 Anerkennung durch den DMSB

Es sind nur Personenkraftwagen zugelassen, die in der G-Fahrzeugliste erfasst sind. In der G-Fahrzeugliste kann vom DMSB jedes Fahrzeug mit ABE- oder EWG-Gesamtbetriebserlaubnis erfasst werden, welches in einer Stückzahl von mindestens 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinander folgenden Monaten hergestellt wurde, eine Serienhöhe von 1600 mm nicht überschreitet und dessen Erstzulassung ab dem 01.01.1988 erfolgte.

Die G-Fahrzeugliste ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de abrufbar.

In der G-Fahrzeugliste sind nur die Serientypen eingetragen, welche für die betreffende Fahrzeugvariante serienmäßig sind und durch die Fahrzeug-ABE bzw. die Fahrzeug-EWG-Gesamtbetriebserlaubnis für die jeweilige Typ-Schlüssel-Nummer freigegeben sind.

In der G-Fahrzeugliste sind sowohl das niedrigste als auch das höchste Leergewicht laut ABE bzw. EWG-Betriebserlaubnis aufgenommen. Bei Fahrzeugen mit EWG-Betriebserlaubnis sind die darin enthaltenen 75 kg (Pauschale für Fahrer) beim Eintrag in die G-Fahrzeugliste bereits abgezogen worden.

In der G-Fahrzeugliste ist die für die jeweilige Fahrzeugvariante niedrigste Serienhöhe laut ABE/EWG-Betriebserlaubnis aufgeführt.

Sammelpositionen für Hersteller, z. B. HSN 0900 oder 0901, bei denen die Voraussetzungen nicht gegeben sind eigene nationale Herstellerschlüsselnummern zu erhalten, werden nicht akzeptiert.

Der DMSB behält sich das Recht vor, für bestimmte Fahrzeuge die Aufnahme in die G-Fahrzeugliste, auch ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

3.1 Aktualisierung der G-Fahrzeugliste/Ansprechpartner

Es ist jederzeit möglich Fahrzeugmodelle in der G-Fahrzeugliste zu ergänzen. Dazu muss ein schriftlicher Antrag an die DMSB-Geschäftsstelle erfolgen. Das hierfür erforderliche Antragsformular ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de verfügbar.

3.2 Nachweis-Pflicht

Die Nachweispflicht bei einer Veranstaltung, ob das entsprechende Fahrzeugmodell in der G-Fahrzeugliste enthalten ist, liegt beim Teilnehmer/Fahrer. Der Nachweis muss durch Vorlage einer Kopie eines Auszugs aus der G-Fahrzeugliste erbracht werden. Außerdem muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I vorgelegt werden.

Art. 4 Schadstoffnormen

4.1

Es sind Fahrzeuge zugelassen, welche die in der Anlage XXIII (= US-Norm) oder XXV (= Euronorm) zur StVZO beschriebenen Schadstoffnormen erfüllen. Fahrzeuge, welche in den Fahrzeugpapieren unter Ziffer 1 "Fahrzeug- und Aufbauart" (Zeile 2) die Schlüsselendnummern 00, 05, 06, 07, 08, 09, 10

und 88 (Zulassung vor 30.09.1990) und keinen entsprechenden Hinweis unter Ziffer 33 "Bemerkungen", wie z. B.:

"Fahrzeug entspricht Anlage XXIII" (= US-Norm) oder
 "Fahrzeug entspricht Anlage XXV" (= Euronorm) oder
 "Fahrzeug hält Grenzwerte nach Anlage XXIII" ein oder
 "Fahrzeug hält Grenzwerte nach Anlage XXV" ein"

aufweisen, sind nicht startberechtigt.

Beispiel 1

1	510200	2	7104	3	40500X
1	PERSONENKRAFTWAGEN GESCHLOSSEN				
2	TOYOTA (J)				
3	E B C				

Beispiel 2

1	PERSONENKRAFTWAGEN		0103
2	SCHIEBEDACH		00
3	DAIMLER-BENZ		0009
4	116		30606217

4.2

Es sind Fahrzeuge zugelassen, die mit einer die US- oder Euro-Norm erfüllende Abgasentgiftung nachgerüstet wurden.

4.3

Es sind Fahrzeuge zugelassen, die mit einer gültigen "ONS/DMSB-Abgasbestätigung" (Typ B oder C) ausgestattet sind. Diese Bestätigung wird vom DMSB ausgehändigt, wenn das Fahrzeug die Abgaswerte analog der Euronorm nach Anlage XXV der StVZO erfüllt.

4.4

Die Nachrüstung von Systemen zur Abgasentgiftung (z. B. Katalysator, Kaltlaufregler oder Abgasrückführung) ist zulässig. Die dabei zur Verwendung kommenden Teile müssen keine Serienteile sein.

Es dürfen dabei nur jene Teile verwendet bzw. ausgetauscht werden, die unbedingt für die Abgasentgiftung notwendig sind. Solche Nachrüstungen sind eintragungspflichtig.

Art. 5 Fahrzeughersteller, Re-Importe und Fahrzeugumbauten

Hersteller: Für die Gruppe G werden nur Fahrzeughersteller als solche anerkannt, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste aufgeführt sind. Der DMSB behält sich das Recht vor, Ausnahmen zu dieser Regelung zu genehmigen.

Für Re-Import-Fahrzeuge kann die Übereinstimmung mit einem einer ABE oder EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) entsprechenden Fahrzeug durch einen DMSB-Sachverständigen bei DEKRA und TÜV (TÜH) bescheinigt werden.

Hierzu werden spezielle Formblätter ("Bescheinigungen für Fahrzeuge der Gruppe G" bzw. "G-Bescheinigungen") verwendet, die der DMSB-Sachverständige direkt aushändigt.

Eine von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellte "Bescheinigung für Fahrzeuge der Gruppe G" bzw. "G-Bescheinigung" ist vorgeschrieben, wenn im Fz.-Brief die Typschlüssel- oder ABE-Nr. fehlt.

Eine Fahrzeugmodellvariante darf nicht auf eine andere Fahrzeugvariante z. B. Astra-F-GSi 2,0 auf Astra-F-GSi 2,0 16 V umgebaut werden. Eine Änderung der Typschlüssel-Nr. bzw. ABE-Nummer z.B. durch einen Sachverständigen ist nicht möglich bzw. zulässig.

5.1 Fahrzeug-Eigenbauten

Bei Fahrzeugen, die aus Neu- und/oder Altteilen auf- oder umgebaut wurden (Rohkarosserie), ist im Fahrzeugbrief/-schein (Ziffer 2) an erster Stelle nicht ein Automobilwerk genannt, sondern die Firma oder Person, die für den Zusammenbau verantwortlich war.

Solche, bereits existierende, Fahrzeuge können in der Gruppe G starten, wenn die Übereinstimmung mit einem der ABE entsprechenden und in der damaligen ONS-Fahrzeugliste aufgeführten Typ von einem DMSB-Sachverständigen bestätigt wurde. Die Startmöglichkeit für vorgenannte Fahrzeuge wird für solche begrenzt, für die bis zum 31.12.1995 eine "Bescheinigung für Fahrzeuge der Gruppe G" oder eine "G-Bescheinigung" von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellt wurde.

Für nach 1995 auf Rohkarosserie aufgebaute Fahrzeuge wird keine G-Bescheinigung durch einen DMSB-Sachverständigen erstellt.

Art. 6 Klasseneinteilung/Gewicht

Die Fahrzeugtypen werden entsprechend ihrem Leistungsgewicht in die jeweilige DMSB-Fahrzeugklasse 0-6 eingeteilt. Das Leergewicht wird dem Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung I, die Motorleistung der G-Fahrzeugliste entnommen (s. Artikel 3).

$$\text{Leistungsgewicht} = \frac{\text{Leergewicht lt. Fahrzeugpapieren *)}}{\text{Motorleistung in kW aus G-Fahrzeugliste}}$$

LG-Klasse	Leistungsgewichtsbereich
0	Unter 6
1	ab 6 kleiner 9
2	ab 9 kleiner 11
3	ab 11 kleiner 13
4	ab 13 kleiner 15
5	ab 15 kleiner 18
6	ab 18

Das Leistungsgewicht eines Fahrzeuges gilt nur dann als eingehalten, wenn

- das Mindestgewicht nach Art. 6.1 nicht unterschritten wird und
- die in der G-Fahrzeugliste eingetragene Motorleistung + 5% (StVZO-Toleranz) nicht überschritten wird.

Eine freie Wahl der Einstufung ist nicht möglich.

Der DMSB behält sich das Recht vor, im Falle technischer Über- oder Unterlegenheit eines Fahrzeugmodells eine Um- bzw. eine Neueinstufung vorzunehmen.

Rallye: Falls das in Artikel 4 des DMSB-Rallye-Reglements (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das vorstehend geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden. Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeugs darf nicht überschritten werden.

Motorleistung:

Die Leistungsangabe im ursprünglichen Fz.-Brief und Fz.-Schein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I und II darf nicht geändert werden.

Gewichtserhöhung:

Eine Gewichtserhöhung, die sich durch den Einbau von Sicherheitseinrichtungen bzw. erlaubten Zubehör im Rahmen des Reglements (wie Überrollvorrichtung, Domstrebe, Feuerlöscher, Zusatzinstrumente, Musikanlage, bei Rallyes und Cross-Slalom: Unterschutz) ergibt, ist um max. 100 kg bezogen auf das höchste Fahrzeugleergewicht laut G-Fahrzeugliste statthaft. Die Hinzufügung jeglicher Art von Ballast (auch Ballast in versteckter Form) ist nicht zulässig.

Gewichtsreduktion:

Eine Gewichtsreduktion, die sich durch den Austausch der Seriensitze durch Sportsitze, den Ausbau der hinteren Gurte oder andere, durch dieses Reglement erlaubte, Änderungen ergibt, ist statthaft. Jedoch ist diese zulässige Gewichtsreduktion um max. 20 kg, bezogen auf das niedrigste Fahrzeugleergewicht laut G-Fahrzeugliste, begrenzt. Davon abweichende Fahrzeugmindestgewichte werden nicht anerkannt.

Der DMSB behält sich das Recht vor, Gewichtsangaben von einem DMSB-Sachverständigen überprüfen und bestätigen zu lassen.

Achtung: Die in der G-Fahrzeugliste aufgeführte LG-Klasse stellt nur eine Orientierungshilfe dar. Es bleibt bei der Möglichkeit durch ein geändertes Fahrzeuggewicht gemäß den vorstehenden Bedingungen, in einer anderen LG-Klasse zu einer Veranstaltung zu nennen und teilzunehmen.

6.1 Fahrzeuggewicht

Das Fahrzeugmindestgewicht muss dem im Fahrzeugbrief bzw. in der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragenen Leergewicht*) als auch für die genannte LG-Klasse notwendigem Gewicht entsprechen. Eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I muss bei der Veranstaltung mitgeführt werden. Die Gewichtsprüfung erfolgt gemäß Artikel 23.2.

Das im Fahrzeugbrief bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I eingetragene Fahrzeugleergewicht*) muss sich in folgenden Bereichen bewegen (siehe auch Art. 6):

- Zulässiges Fahrzeug-Maximal-Gewicht:
Das Fahrzeuggewicht darf um maximal + 100 kg vom höchsten Leergewicht (nach oben) gemäß G-Fahrzeugliste (aus ABE bzw. EWG-Gesamtbetriebserlaubnis entnommen; s.a. Original-Fz.-Brief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I) abweichen.
- Zulässiges Fahrzeug-Mindest-Gewicht:
Das Fahrzeuggewicht darf um maximal 20 kg vom niedrigsten Leergewicht (nach unten) gemäß G-Fahrzeugliste (aus ABE bzw. EWG-Gesamtbetriebserlaubnis entnommen; s.a. Original-Fz.-Brief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I) abweichen.

Hinweis: Sollte eine Gewichtsänderung in den Fahrzeugpapieren erfolgen, so ist bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebserlaubnis darauf zu achten, dass die 75 kg-Pauschale für den Fahrer berücksichtigt wird. Beispiel: Fahrzeug bringt vollgetankt ohne Insassen 1000 kg auf die Waage, so ist ein Eintrag von 1075 kg im Fahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I erforderlich.

*) Achtung: Bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebserlaubnis ist die Pauschale von 75 kg (Fahrergewichts-Pauschale) vorher abzuziehen! In der G-Fahrzeugliste ist diese Pauschale bei Fahrzeugen mit EWG-Gesamtbetriebserlaubnis bereits abgezogen.

Art. 7 Umstufung

7.1 Höherstufung

Sollte eine der beiden nachfolgend aufgeführten Modifikationen am Fahrzeug vorgenommen worden sein, so erfolgt eine Höherstufung um eine LG-Klasse. Andere als die nachfolgend aufgeführten zwei Höherstufungsvarianten (d. h. Radbreite und Kotflügelverbreiterung) sind nicht zulässig.

7.1.1 Räder: (Radschüssel + Felge):

Bei der Verwendung von nichtserienmäßigen Felgenbreiten, größer 7,0 Zoll oder +1,5 Zoll (Maulweite) breiter als die breiteste Radgröße in der G-Fahrzeugliste zum betreffenden Eintrag., welche nicht in der G-Fahrzeugliste erfasst sind, erfolgt eine Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse.

Darüber hinaus müssen die Bestimmungen des Art. 13.1 eingehalten werden.

7.1.2 Kotflügelverbreiterung:

Die Verwendung von Kotflügelverbreiterungen (s.a. Definition in Art. 25) führt zur Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse. Darüber hinaus müssen Kotflügelverbreiterungen den Bestimmungen des Art. 14 entsprechen.

7.1.3

Für die Kombination der in Art. 7.1.1 und 7.1.2 aufgeführten technischen Änderungen wird lediglich die Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse vorgenommen; es erfolgt keine weitere Höherstufung.

Fahrzeuge, die nach Gruppe G-Reglement in der LG-Klasse 0 eingestuft sind, bleiben in dieser Klasse, auch wenn Änderungen gemäß Art. 7.1 und 7.2 vorgenommen worden sind.

Für die ordnungsgemäße Angabe der LG-Klasse bei der Nennung zu einer Veranstaltung ist alleine der Fahrer/Bewerber verantwortlich.

Art. 8 Motor

Zylinderbohrungen und Kolben dürfen nur im Rahmen der Werkstoleranzen (laut Werkstatthandbuch bzw. Ersatzteillisten) verändert werden. Übermaßkolben laut Werkstatthandbuch sind erlaubt. Vorstehende Maßnahme ist nicht eintragungspflichtig.

Die Zylinderkopfdichtung ist frei unter der Bedingung, dass sich das Verdichtungsverhältnis nicht ändert. Falls nicht anders durch dieses Reglement ausdrücklich festgelegt, müssen alle Teile des Motors einschließlich dessen Hilfs- und Nebenaggregaten, wie z. B. Luftfilter inklusive Luftfiltereinsatz, Lichtmaschine, Kraftstoffpumpe, Ventildeckel, Ölwanne, Ölschleuderbleche, Wasser- und Ölkühler serienmäßig sein.

8.1 Motor - Zündanlage

Fabrikat und Typ der Zündkerzen und Hochspannungskabel sind freigestellt.

Der Umbau einer konventionellen mechanisch kontaktgesteuerten Zündanlage auf eine elektronisch gesteuerte Zündanlage ist erlaubt.

Ein Fahrzeug mit elektronischer Zündanlage (z. B. Motronic) muss diese ohne Änderung beibehalten.

8.2 Motor - Kühlsystem

Der Thermostat sowie die Zu- und Abschaltung des Kühler-Lüfters sind freigestellt. Ebenso ist der Verschlussdeckel des Kühlsystems freigestellt.

Das Kühlsystem muss beibehalten werden, d. h. ein riemengetriebener Lüfter darf nicht durch einen Elektroantrieb ersetzt werden.

8.3 Ventilsitz

Sollte es bei der Nachrüstung eines Katalysators, bedingt durch den unverbleiten Kraftstoff unbedingt notwendig sein, gehärtete Ventilsitze zu verwenden, so dürfen solche eingebaut werden. Diese gehärteten Ventilsitze müssen keine Serienteile sein.

Art. 9 Abgasanlage

Ab Auslasskrümmernde dürfen nichtserienmäßige Abgasanlagen mit ABE, EG-Betriebserlaubnis oder einer EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) eingebaut werden.

Änderungen an Serien-, ABE- EG- oder EWG-Anlagen sind nicht zulässig, auch wenn sie in den Fahrzeugpapieren beschrieben sein sollten. Ebenso sind variable Steuerungen des Abgasstroms, z. B. mittels Klappen unzulässig, es sei denn, diese Ausführung entspricht der Serie.

Abgasanlagen, bei denen der serienmäßige Auspuffkrümmer durch einen Fächerkrümmer ersetzt wird, sind auch dann nicht zulässig, wenn sie eine ABE besitzen. Ebenso sind Abgasanlagen, die anhand eines "Technischen Berichts" von einem Sachverständigen einer Technischen Überwachungsorganisation in die Fahrzeugpapiere eingetragen wurden, nicht erlaubt.

Die Verwendung von bauartgenehmigten Auspuffblenden (Endrohrblenden) ist zulässig, sofern diese ohne weitere Änderungen der Abgasanlage mittels Schraubverbindung angebracht sind (z. B. Klemmschellen).

Änderungen, die für den Einbau einer Abgasreinigungsanlage notwendig sind, sind erlaubt.

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Grundsätzlich ist die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Alternativ zum DMSB-homologierten Partikelfilter darf der serienmäßige Partikelfilter verwendet werden, wenn das Fahrzeug die Abgasnorm EURO 4, Schlüssel-Nr. 62 in Ziffer 1 des Fahrzeugbriefes bzw. in Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil I, einhält.

Art. 10 Kraftübertragung

Es sind nur die Getriebe und Achsantriebe bzw. Differentiale mit Sperrwirkung erlaubt, die für die betreffende Fahrzeugvariante im Rahmen der EG-Erstausrüstung serienmäßig vom Hersteller lieferbar sind bzw. waren.

Schaltgetriebe, Achsgetriebe und Differentiale mit Sperrwirkung müssen der Serie entsprechen. Die Kombination von Getriebe- und Differentialübersetzung muss serienmäßig ab Werk lieferbar sein bzw. lieferbar gewesen sein und in einer Stückzahl von mindestens 200 Einheiten bei der betreffenden Fahrzeugvariante vom Fahrzeughersteller verbaut worden sein.

Art. 11 Bremsen

Bremsbeläge sind freigestellt. Nicht serienmäßige Bremsbeläge sind jedoch nur mit ABE, amtlichen Prüfzeichen (z. B. ECE R90), Prüfbericht mit Eintrag oder Teilegutachten zulässig.

Art. 12 Radaufhängung

Grundsätzlich müssen die typgerechten Fahrwerksdaten (z. B. Sturz, Spur, Nachlauf etc.) beibehalten werden. Jedoch sind Abweichungen, die sich bei Änderung der Fahrzeughöhe durch Verwendung eines anderen Fahrwerks bzw. durch Verwendung von anderen Rädern gemäß Artikel 13.1 ergeben, zulässig. Darüber hinaus dürfen die vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Verstellmöglichkeiten ausgenutzt werden. Der serienmäßige Lenkwinkel muss beibehalten werden.

12.1 Radaufhängung, Verstärkungen

Die Befestigungspunkte der Radaufhängungen, einschließlich die der Stoßdämpfer und der Federn am Fahrgestell, dürfen örtlich nur durch Schweißen verstärkt werden. Diese Verstärkung darf nicht mehr als 5 cm über den Umriss der Originalschweißung hinausgehen. Die Federbeindome dürfen mit im Ersatzteilkatalog für Originalteile angebotenen Reparaturblechen verstärkt werden.

Querstreben zwischen gleichen Achs-Anlenkpunkten rechts und links dürfen oben und unten montiert werden, jedoch müssen sie abnehmbar und an den Befestigungspunkten der Radaufhängung angeschraubt sein, wobei oben zusätzlich je Seite drei Bohrungen eingebracht werden dürfen. Die Querstreben sind nicht eintragungspflichtig.

12.2 Radaufhängung - Stoßdämpfer und Federn

In Stufen oder stufenlos höhenverstellbare Fahrwerke (Gewindefahrwerke), welche der StVZO entsprechen, sind zulässig.

Eine nicht serienmäßige Verstellmöglichkeit des Fahrwerkes vom Fahrgastraum aus ist unzulässig. Falls serienmäßig eine Verstellung vom Fahrgastraum aus vorhanden ist, darf diese Verstellmöglichkeit nur unter Beibehaltung des serienmäßigen Fahrwerkes verwendet werden.

Die Fahrwerke dürfen auch mit einer in Reihe angeordneten Zusatzfeder (Helperfeder) ausgestattet sein.

Stoßdämpfer sind unter Beachtung nachfolgender Bestimmungen freigestellt, jedoch müssen Anzahl, Typ, Arbeitsprinzip und die Befestigungspunkte beibehalten werden.

Das Stoßdämpferrohr muss eine durchgehende Mittelachse aufweisen, welche identisch bzw. parallel zur Mittelachse der im Dämpferrohr befindlichen Kolbenstange verläuft, d. h. asymmetrische oder in sich versetzte Stoßdämpferrohre sind nicht zulässig.

Gasdruckstoßdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

Die Radfedern sind freigestellt, jedoch müssen Einbauposition und Typ (z. B. Blattfeder, Spiralfeder) beibehalten werden.

Die Verwendung von Radfedern, welche nicht in die serienmäßigen Federaufnahmen passen (z. B. Sportfedern mit kleinerem Außendurchmesser), ist ohne Höherstufung zulässig.

Die Federaufnahmen sind freigestellt, jedoch darf an der Karosserie nichts verändert werden. Darüber hinaus müssen alle Teile der Radaufhängung, welche nicht durch das vorliegende Reglement freigestellt sind, serienmäßig sein.

Nicht serienmäßige Federn und Federaufnahmen müssen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Nicht serienmäßig sind Federn, die vom Hersteller für diesen Typ ab Werk nicht lieferbar sind oder abgeänderte Serienfedern.

12.3 Domlager

Die oberen Domlager sind freigestellt. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass sich die Position der Stoßdämpfer-Mittellinie (gedachter Durchstoßpunkt) in der Domöffnungs-Ebene in der gleichen Position befindet wie in der Serie. Der Austausch der Domlager alleine darf also keine Sturzveränderung bewirken.

Der Austausch der Domlager ist eintragungspflichtig oder es muss ein entsprechendes Gutachten, z. B. ABE- oder EG-Betriebserlaubnis, vorgelegt werden. Änderungen an der Karosserie zum Zwecke des Einbaus anderer Domlager bzw. Federbeine sind nicht erlaubt.

Das karosserieseitige originale Lochbild für die Domlagerbefestigung muss beibehalten werden. Die durch das Reglement erlaubten zusätzlichen Bohrungen zur Befestigung von Domstreben dürfen dementsprechend nicht verwendet werden.

12.4 Niveauregulierung

Falls eine Fahrzeugvariante serienmäßig wahlweise mit und ohne Niveauregulierung angeboten wird, so darf das Fahrzeug mit oder ohne diesem Reguliersystem eingesetzt werden.

Wird eine Fahrzeugvariante serienmäßig nur mit Niveauregulierung ausgeliefert, so muss dieses System ohne Änderung beibehalten werden, was auch z. B. auf die Stoßdämpfer zutrifft.

In diesem Fall ist auch eine Stilllegung nicht gestattet.

Art. 13 - Räder und Reifen

13.1 Räder (Radschüssel + Felge)

Mit Ausnahme der Radbreite sind die Räder in allen Parametern freigestellt, somit sind auch Felgen-Durchmesser, Einpresstiefe, Felgenform, Material und Gewicht frei und es erfolgt keine Höherstufung. Vorstehende Freiheiten gelten auch für Räder mit nichtserienmäßigen Felgenbreiten bis einschließlich 7 Zoll oder +1,5 Zoll (Maulweite) breiter als die breiteste Radgröße in der G-Fahrzeugliste zum betreffenden Eintrag. Die Radbreite ist bis einschließlich +1,5 Zoll (Maulweite) breiter als die breiteste Radgröße in der G-Fahrzeugliste zum betreffenden Eintrag ohne Höherstufung freigestellt.

Räder mit einer Breite (Maulweite) größer als 7 Zoll oder $\geq +1,5$ Zoll gegenüber der breitesten Radbreite in der G-Fahrzeugliste zum betreffenden Eintrag sofern serienmäßig lediglich Räder ≤ 7 Zoll vorhanden waren, führen zur Umstufung in die nächsthöhere LG-Klasse (s.a. Art. 7), falls deren Breite nicht in der G-Fahrzeugliste erfasst ist.

Die Räder müssen durch:

- a) ABE, EG-Gesamtbetriebserlaubnis, EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity COC) eines Fahrzeugherstellers, oder
- b) Teilegutachten eines Fahrzeugherstellers, oder
- c) ABE oder Teilegutachten des Räderherstellers

freigegeben sein.

Die Räder nach b) und c) müssen im Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I und II eingetragen sein, sofern für das betreffende Fahrzeug weder eine Räder-ABE (ohne Auflage einer Anbauprüfung und Eintrag in die Fahrzeugpapiere) noch eine Anbaubestätigung nach §19 (3) Nr. 4 StVZO (ohne Auflage der Berichtigung der Fahrzeugpapiere) vorliegt, welche mitzuführen sind.

Distanzscheiben: Nichtserienmäßige spurverbreiternde Distanzscheiben sind unzulässig. Dies gilt auch dann, wenn diese bei Verwendung einer bestimmten Rad-/Reifenkombination als Auflage vorgeschrieben sind.

13.2 Reifen

13.2.1 Veranstaltungen mit dem Status National A oder NEAFP – außer Rallye

Bei allen Veranstaltungen mit dem Status National A oder NEAFP – außer Rallye (d. h.: Rundstreckenrennen, Slalom, Bergrennen, Leistungsprüfungen) sind die Reifen (z. B. Slicks) unter der Bedingung freigestellt, dass sie auf den im Art. 13.1 beschriebenen Rädern montiert sind. Eine Eintragungspflicht in die Fz.-Papiere besteht hierbei nicht.

13.2.2 Rallyesport

Abweichend von vorstehenden Bestimmungen sind bei Rallye-Veranstaltungen die Reifen unter folgenden Bedingungen freigestellt:

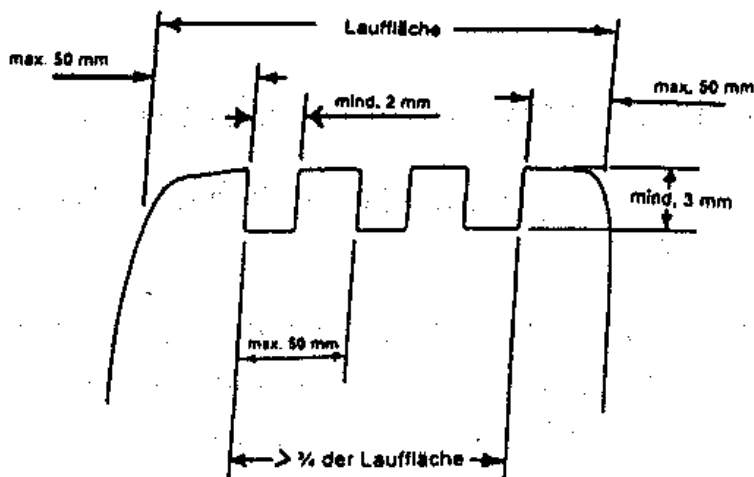
- Montage auf in Art. 13.1 beschriebene Räder
- Erfüllung nachstehender Vorschriften

Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen.

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.



Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das E-Kennzeichen (ECE/EG-Genehmigungs-Prüfzeichen) ist nicht zulässig.

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.

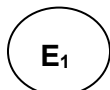
13.2.3 Für alle Veranstaltungsarten außer Rallye mit dem Status National

Reifengröße: Die Reifengröße ist unter Einhaltung der nachfolgenden Bestimmungen ohne Höherstufung freigestellt.

Zulässigkeit: Es sind nur Reifen zulässig, die uneingeschränkt der StVZO entsprechen und für das betreffende Fahrzeug durch den Hersteller, durch ABE, EG-Gesamt-Betriebserlaubnis, EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) oder einen Bericht eines Technischen Dienstes freigegeben **und** mit vollständiger ECE-Bezeichnung (z. B. 175/70R13 82S) im Fahrzeugschein bzw. Fahrzeugbrief eingetragen sind.

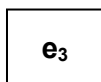
Kennzeichnung: Auf der Reifenflanke muss in erhabener Schrift die vollständige ECE-Bezeichnung mit dem E-Genehmigungszeichen deutlich lesbar angegeben sein, z. B.:

175/70R13 82S



(gemäß ECE)

185/70R13 84H



(gemäß EWG)

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich durch den Reifen-Hersteller oder General-Importeur aufvulkanisiert wurde. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB. Eine Liste dieser Reifen ist im „Downloadcenter“ auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de verfügbar.

Andere Kennzeichnungen, z. B. durch Einbrennen, Einschneiden, Aufkleben, etc. werden nicht anerkannt. Zusätzliche Beschriftungen wie "Not for highway service", "Not for highway use" oder "N.H.S." sind unbedeutend, da sie nur den Export in die USA und Kanada betreffen.

Symbol für die Geschwindigkeitskategorie: Die Verwendung von Reifen mit höherwertigem Geschwindigkeitssymbol (z. B. T, H, V, W), als in den Fahrzeugpapieren eingetragen, ist erlaubt. Nur bei M+S-Reifen darf die Geschwindigkeitskategorie (siehe Symbolangabe) niedriger sein.

Profilierung: Es sind nur im Vulkanisationsverfahren (formgeheizte) hergestellte Profile zulässig. Geschnittene Profile sind verboten. Abgefahrne Reifen dürfen nicht nachgeschnitten werden. Die Reifen müssen im Neuzustand ein Negativprofilanteil von mindestens 17 % aufweisen.

Die Reifenprofiltiefe muss beim Start mindestens 2 mm betragen. Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe ist nicht zulässig.

Die Reifenbauart (z. B. radial, diagonal) aller am Fahrzeug zum Einsatz kommenden Reifen muss einheitlich sein. Die gleichzeitige Benutzung von Sommer- und Winter-Reifen (M+S) ist unzulässig. An einer Achse müssen Reifen gleichen Fabrikats mit gleichem Profilbild benutzt werden. Das Fabrikat und das Profilbild der Reifen für Vorder- und Hinterachse dürfen unterschiedlich sein.

M+S-Reifen: Alle in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Reifengrößen können auch als M+S-Reifen gefahren werden. Steht in den Fahrzeugpapieren allerdings hinter einer Reifenbezeichnung der Zusatz "M+S", so ist diese Reifengröße nur als M+S-Reifen zulässig.

Auch auf M+S-Reifen muss die vollständige ECE-Bezeichnung (mit Geschwindigkeitsindex und E-Kennzeichnung) in erhabener Schrift vorhanden sein.

13.3 Rad-/Reifenkombination

Die Nachweispflicht für die Zulässigkeit der verwendeten Rad-/Reifenkombination liegt beim Bewerber/Fahrer. Der DMSB behält sich das Recht vor, die Zulässigkeit von Rad-/Reifen-Größen sowie deren Eintrag in den Fahrzeugpapieren zu überprüfen.

13.4 Reserverad

Das Reserverad kann während der Veranstaltung weggelassen werden, wenn das in der G-Fahrzeugliste eingetragene Fahrzeugmindestgewicht eingehalten wird (s.a. Art. 23.2). Zur Ermittlung des Fahrzeugmindestgewichtes für den Eintrag in die Fahrzeugpapiere muss jedoch das Fahrzeug mit Reserverad gewogen werden.

Auch bei Verwendung des oder der Reserveräder (Rallyesport) müssen alle Regelungen gemäß Artikel 13.2.2 bis 13.3 beachtet werden.

Noträder dürfen als Reserverad eingebaut sein, sie dürfen jedoch, solange sich das Fahrzeug im Wettbewerb befindet, nicht am Fahrwerk montiert werden.

Art. 14 Karosserie

Nichtserienmäßige Schiebe-/Sonnendächer sind erlaubt, wenn sie eingetragen sind bzw. eine ABE oder EG-Betriebserlaubnis vorliegt. Die Schiebe-/Sonnendächer oder Cabriovertische müssen während der Veranstaltung geschlossen sein.

Falls eine Fahrzeugvariante alternativ mit und ohne einem Schiebe-/Sonnendach ausgeliefert wird bzw. wurde, darf ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach unter der Bedingung entfernt werden, dass die

entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10%) wie das des Serierendaches durch Schweißung verschlossen wird.

Front-, Heck- und Seitenspoiler dürfen hinzugefügt oder durch andere ersetzt werden. Nichtserienmäßige Spoiler dürfen den Fahrzeugumriss, von vorne gesehen, nicht überragen, sie müssen also innerhalb der Frontalprojektion (evtl. mit Kotflügelverbreiterung, jedoch ohne Außenspiegel) liegen.

Spoiler müssen eine ABE oder EG-Betriebserlaubnis haben oder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Statt der Serienstoßfänger dürfen zugelassene Spoiler mit integriertem Stoßfänger montiert werden. Sie dürfen jedoch nicht weggelassen oder durch andere Stoßfänger ersetzt werden.

Die amtlichen Kennzeichen müssen an den serienmäßigen vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Stellen angebracht sein. Bei Fahrzeugen mit DMSB-Wagenpass können alternativ zu den amtlichen Kennzeichen auch andere Blechschilder (mit durchgehender Oberfläche) angebracht werden. Für das vordere Kennzeichen bzw. Blechschild ist eine Höhe von 110 +/- 10 mm und eine Länge zwischen 340 bis 530 mm vorgeschrieben.

Zierleisten können, nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen.

Zusätzliche Haubenhalter sind empfohlen.

Kotflügel: Die Originalkontur der Kotflügel muss beibehalten werden.

Oberhalb der Radmitte müssen die Kotflügel, senkrecht gemessen, die gesamte Reifenlauffläche abdecken.

Kotflügelverbreiterungen führen automatisch zu einer Höherstufung des Fahrzeuges (s. Art. 7). Darüber hinaus müssen Kotflügelverbreiterungen den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen.

Die Radhaus-Ausschnittskanten der Kotflügel dürfen nachgearbeitet und/oder durch aufgesetzte Formteile verbreitert werden. Hierbei darf die Verbreiterung/Nacharbeitung nur innerhalb des an die ursprünglichen Radhaus-Ausschnittskanten angrenzenden Radhausbereichs von max. 60 mm (+ 20 mm Toleranz*) vorgenommen werden (s. nachfolgende Skizze). Die Messung ist hierbei unter Berücksichtigung der Karosseriekontur durchzuführen.

Darüber hinaus darf die Verbreiterung max. 30 mm (+ 20 mm Toleranz*) je Kotflügel – in Fahrzeugquerachse, horizontal gemessen - nicht überschreiten (s. Skizze).

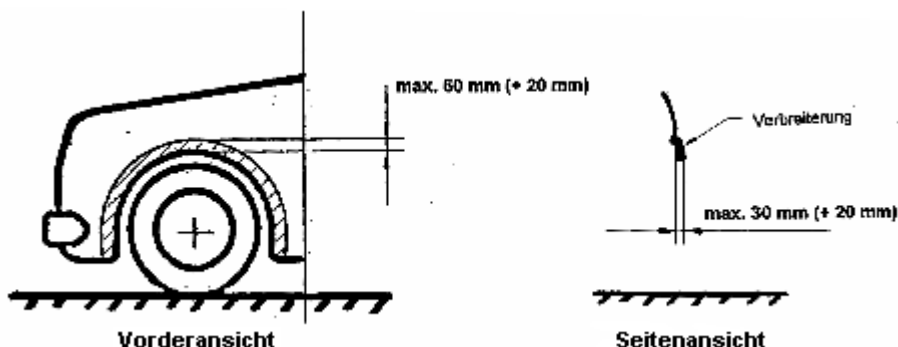
* Die Toleranz berücksichtigt alle Messunsicherheiten (mit Ausnahme der Messmittel-Toleranz), insbesondere die Toleranz, die sich aus der Ermittlung des Messpunktes durch die nachträgliche Formgebung ergibt, sowie die Serienfertigungsabweichungen.

Kotflügelverbreiterungen müssen immer in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Das Umbördeln der Kotflügelinnenkanten ist (ohne Höherstufung) zulässig. Bei Vorhandensein von Kotflügelrändern aus Kunststoff dürfen diese zum Zwecke der Freigängigkeit der Reifen umgelegt oder abgeschnitten werden, wobei keine scharfen Kanten entstehen dürfen. Die Schnittfläche muss abgerundet und mit einem Kantenschutz abgedeckt werden.

Aufgrund einer vorgenommenen Kotflügelverbreiterung dürfen die originalen Radhausschalen / Innenkotflügel auf das Notwendige angepasst, jedoch nicht weggelassen werden.

Skizze:



Zur Scheibentönung gelten folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe, die Heckscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßige getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- a) Getönte Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme von den hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- b) Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Art. 15 Fahrzeughöhe

Die in der G-Fahrzeughöhe eingetragene Fahrzeughöhe darf um maximal 50 mm über- oder unterschritten werden (s.a. Art. 23.4).

Art. 16 Fahrgastraum

Die Innenausstattung des Fahrgastraumes und die Instrumentierung sind freigestellt. Jedoch müssen Innenausstattung und Instrumentierung – mit Ausnahme von Airbag-Systemen, welche freigestellt sind – mindestens der einfachsten serienmäßigen Fahrzeugvariante (siehe Art. 25) entsprechen.

Fahrzeug-Spezialausführungen, die z. B. aufgrund besonderer Einsatzbedingungen vom Hersteller um- bzw. ausgerüstet wurden – wie z. B. Werkstattfahrzeuge, Fahrzeuge der Post, Paketdienste oder Transportfirmen mit ausgebauten Sitzen – gelten i.S. dieses Reglements nicht als serienmäßig.

D. h. dürfen keine Sitze ausgebaut werden, auch wenn der Eintrag in den Fahrzeugpapieren eine wahlweise Sitzplatzanzahl beinhaltet.

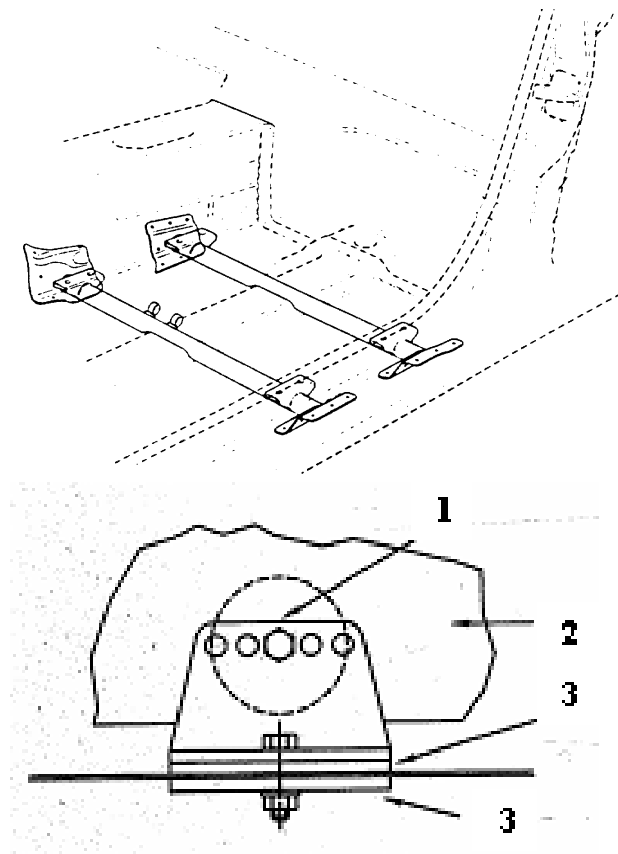
Die vorderen Sitze dürfen durch nichtserienmäßige Sportsitze ersetzt werden.

Bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Leistungsprüfungen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999, 8855-2021 oder 8862-2009 vorgeschrieben.

Falls ein FIA-homologierter Sitz zur Anwendung kommt, darf dessen Alter max. 10 Jahre betragen.

FIA-homologierte Sitze müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.



- 1 - Verstärkung**
- 2 - Sitzschale**
- 3 - Gegenplatte**

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. Ø 38 mm x 2,5 mm bzw. Ø 40 mm x 2 mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. 35 mm x 35 mm x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 *und* 8855-2021 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Die serienmäßige hintere Sitzbank muss an ihrem originalen Einbauort im Fahrzeug verbleiben.

Das Lenkrad und der Schalthebel sind freigestellt. Ein nachträglich montiertes Lenkrad muss entweder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein oder eine ABE bzw. EG-Betriebserlaubnis besitzen.

Für Rallye: Die komplette Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Die Seriengurte, die Hutablage, der Teppichboden und das Dämmmaterial am Fahrzeugboden dürfen entfernt werden. Die serienmäßige Türinnenverkleidung sowie die hinteren Seiteninnenverkleidungen dürfen aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen festen und nicht brennbaren Material mit einer Mindestdicke von 3 mm bestehen. Die Mittelkonsole, Armaturenbrett und der Fahrzeughimmel müssen unverändert bestehen bleiben. Das ursprüngliche Fahrzeuggewicht gem. Fahrzeugliste Gruppe G in Verbindung mit Art. 6 darf nicht unterschritten werden. Das Fahrzeug muss weiterhin vollumfänglich der StvZO entsprechen.

Art. 17 Unterschutz

Nur bei Rallye- und Cross-Slalom-Veranstaltungen ist es erlaubt, unter dem Motor, dem Getriebe und/oder dem Kraftstoffbehälter einen demontierbaren Unterschutz anzubringen. Ein Eintrag in den Fahrzeugpapieren ist nicht notwendig.

Art. 18 Zusatzausrüstung, Behinderten-Umbauten, Bordwerkzeug

Alles Zubehör ist erlaubt, das weder direkt noch indirekt einen Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Bremsen und Straßenlage hat.

Das Mitführen von Verbandkasten und Warndreieck ist – außer im Rallyesport – nicht erforderlich.

Auf Antrag können für körperlich behinderte Teilnehmer besondere Fahrzeugeinrichtungen vom DMSB genehmigt werden.

Das Bordwerkzeug kann während der Veranstaltung weggelassen werden, wenn das in der G-Fahrzeugliste eingetragene Fahrzeugmindestgewicht – welches jedoch mit serienmäßigem Bordwerkzeug zu ermitteln ist – eingehalten wird.

Ballast, wie z. B. Bleiplatten, mit Wasser gefülltes Ersatzrad und ähnliches wird nicht als erlaubte Zusatzausrüstung akzeptiert.

Art. 19 Kraftstoff

Der Kraftstoffbehälter muss der Serie entsprechen.

Beim Start ist die Füllmenge des Kraftstoffbehälters freigestellt.

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt und die eingetragene Motorleistung +5 % (StvZO-Toleranz) nicht überschritten wird. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein.

Art. 20 Elektrische Ausrüstung

Zusätzliche Scheinwerfer sind erlaubt.

Diese Scheinwerfer können in die Frontseite der Karosserie oder in die Fronthaube eingelassen werden, jedoch müssen hierfür die geschaffenen Öffnungen durch die Scheinwerfer vollständig ausgefüllt sein. Die Leistung bzw. Kapazität [Ah] der Batterie und der Lichtmaschine muss mindestens mit der Grundausstattung des einfachsten Modells des Typs übereinstimmen.

Art. 21 Sicherheitsausrüstung

21.1 Abschleppösen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalomsports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorne und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein. Des Weiteren dürfen Abschleppösen bzw. Abschleppbänder lediglich nach vorne und hinten über die Peripherie der Karosserie hervorstehen, jedoch nicht nach oben.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

21.2 Sicherheitsgurte

Bei Rundstreckenrennen, Leistungsprüfungen, Bergrennen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sicherheitsgurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben.

Im Slalomsport muss an den vorderen Sitzen mindestens ein 3-Punkt-Gurt vorhanden sein. FIA-homologierte Sicherheitsgurte sind empfohlen.

Anstelle der serienmäßigen Dreipunktgurte dürfen Gurte mit mindestens vier Befestigungspunkten oder Hosenträger- (Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) mit amtlichem Prüfzeichen montiert sein. Das amtliche Prüfzeichen ist nicht erforderlich, wenn der Gurt in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

Falls FIA-homologierte Sicherheitsgurte zur Anwendung kommen, darf deren Alter max. 10 Jahre betragen.

FIA-homologierte Gurte müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

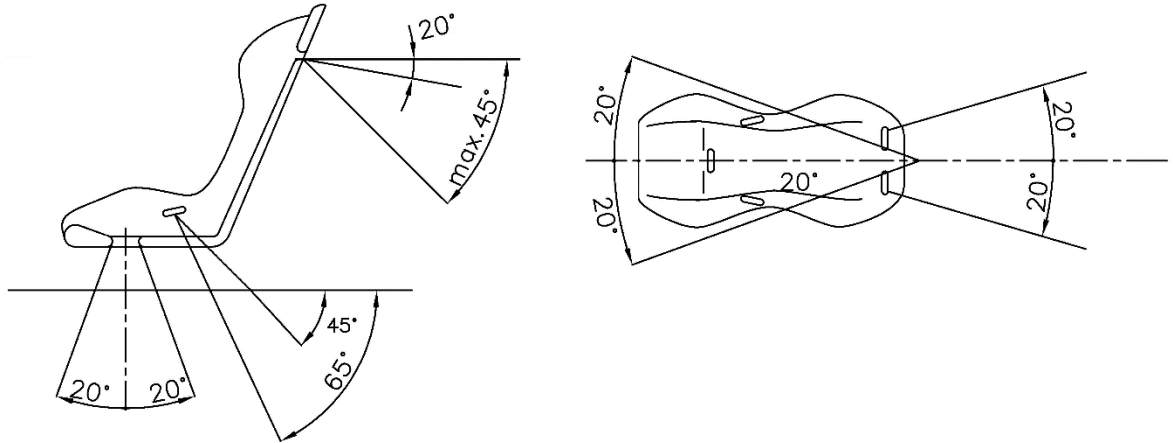
Sind in den Fahrzeugpapieren die hinteren Sitzplätze ausgetragen, so dürfen die hinteren Gurte ausgebaut werden.

Bei Rallyes müssen an Bord jederzeit zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein, wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen.

Gurtbefestigung

Die Befestigung von Sicherheitsgurten am Sitz oder an der Sitzbefestigung ist zulässig, wenn diese Gurtbefestigung der Serie entspricht, in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist oder wenn für die Sitzkonsole mit den Gurtbefestigungspunkten eine ABE besteht.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

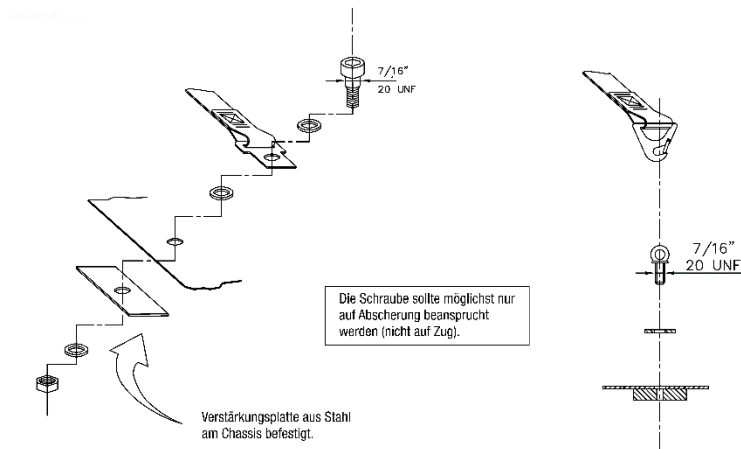
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

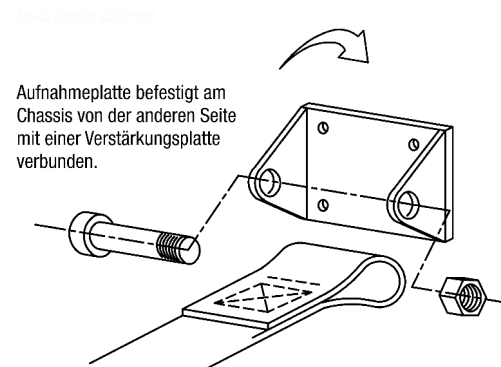
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



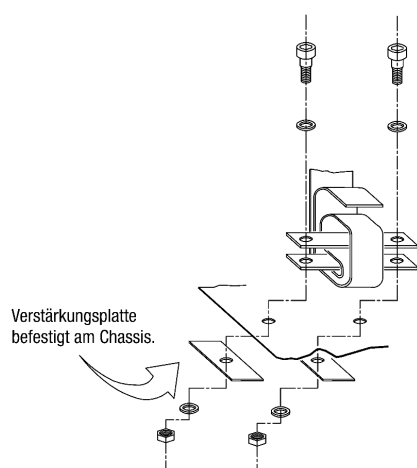
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

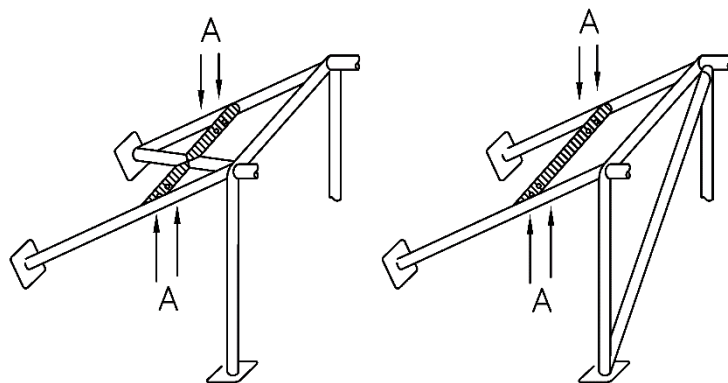
3. Schrittgurtbefestigung



Zeichnung 4

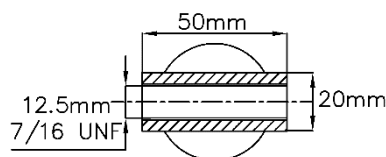
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den so genannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Schnitt A-A



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei so genannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse) für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

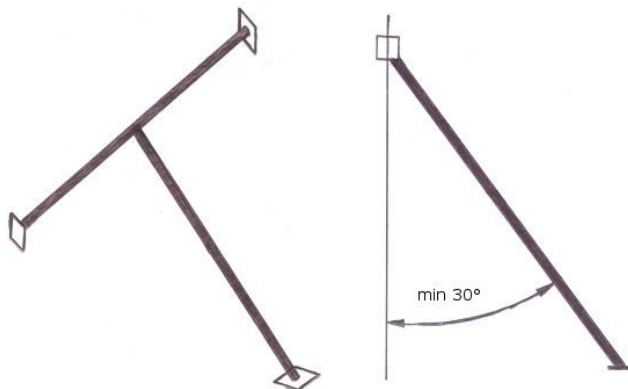
Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation sind solche Hülsenbefestigungen nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) – an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen 100 mm x 100 mm x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

21.3 Überrollkäfig

Für Fahrzeuge ohne Erstzulassungsdatum gilt im Folgenden die erstmalige Ausstellung eines technischen Dokuments, z. B. DMSB-Wagenpass oder KFP, als Erstzulassungsdatum.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 01.01.2023

Überrollkäfige gemäß Artikel 253-8 des aktuell gültigen Anhang J zum ISG sind – mit Ausnahme des Slalomsport - vorgeschrieben, d. h. Eigenbaukonstruktionen sind nicht zulässig.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum vor dem 01.01.2023

Es muss – mit Ausnahme des Slalomsport - ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß Artikel 253-8 des Anhang J 2020 eingebaut sein.

Jedoch ist hierbei zu beachten, dass folgender Passus aus Art. 253.8.1 Anhang J 2020 zur Verlegung von Kabeln und Leitungen in Gruppe G nicht zur Anwendung gebracht werden darf:

Innerhalb des Fahrgastraumes ist die Durchführung folgender Elemente zwischen der seitlichen Karosserie und dem Überrollkäfig verboten:

- elektrische Kabel
- flüssigkeitsführende Leitungen (Ausnahme: Flüssigkeit für Windschutzscheiben-reinigung)
- Leitungen für das Feuerlöschsystem“

Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1996 darf abweichend zum Anhang J 2020, Artikel 253-8, der Hauptbügel die Mindestabmessungen \varnothing 38 mm x 2,5 mm oder \varnothing 40 mm x 2 mm aufweisen. Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomsport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehenden Zeichnungen ausgerüstet sein.

Dach-Verstärkungsstreben

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 des Anhang J 2020 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J 2020 vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Für Rallyes sind mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- eine Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt.

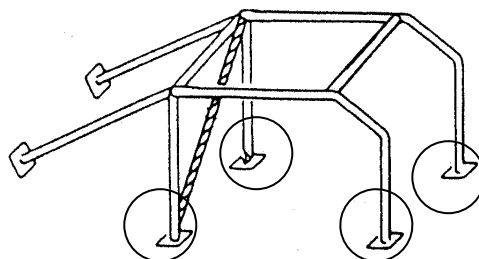
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s.a. blauer Teil)

Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer min. 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss an allen vorhandenen Überrollvorrichtungen eingebaut sein, also auch bei Veranstaltungen, bei denen eine Überrollvorrichtung nicht vorgeschrieben ist. Der Einbau dieser Platte muss nach Artikel 253.8 des Anhang J 2020 zum ISG erfolgen.



Überrollbügel - nur für Slalom zulässig:



Die in diesen Sicherheitsbestimmungen geforderte Verstärkungsplatte mit einer Fläche von mindestens 120 cm² ist an den auf den vorstehenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten vorgeschrieben und muss sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrgastraumes angebracht sein. Alternativ zu den außenliegenden Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind.

Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 des Anhang J 2020 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollvorrichtungen gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt).

Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen, die in obenstehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Die zuvor beschriebene Überrollvorrichtung kann auch für alle Slalomveranstaltungen und alle Veranstaltungen im nat. Lizenzsport vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Die Überrollvorrichtung muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag "wahlweise" ausreicht.

21.4 Außenspiegel

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Mit Ausnahme der serienmäßigen Außenspiegel muss jeder Spiegel eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

Serienmäßige Kamerasysteme werden als Außenspiegel angesehen und sind somit zulässig. Eine Nachrüstung von Kamerasysteme als Außenspiegel ist unzulässig.

21.5 Scheiben

Eine Windschutzscheibe aus Verbundglas ist vorgeschrieben.

Zusätzliche Befestigungen sind empfohlen.

Im Slalomsport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

21.6 Hauptstromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher ist empfohlen. Falls ein Hauptstromkreisunterbrecher eingebaut wird, muss dieser dem Artikel 253-13 des Anhang J (ISG) entsprechen.

21.7 Feuerlöscher

Ein Feuerlöscher mit mindestens 2 kg Löschpulver oder einer gleichwertigen in Deutschland erlaubten Substanz ist außer bei Slalom-Veranstaltungen vorgeschrieben.

Alternativ zu 2 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Befestigung der Handfeuerlöscherbehälter muss mit zwei Metallbändern pro Behälter mit Schnellspannverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo- Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z.B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage ist empfohlen. Mit Ausnahme von Rallyes kann eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage den vorgeschriebenen Feuerlöscher ersetzen.

Die Unterbringung von Löschmittelbehältern solcher Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die Befestigung aller Löschbehälter muss eine Verzögerung von 25 g in jede Richtung aushalten.

Art. 22 Nennungsangaben

Auf dem Nennformular sind u.a. folgende Angaben zu machen. Ebenso muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I und der Seite der G-Fahrzeugliste beigelegt werden, auf dem das betreffende Fahrzeug erfasst ist.

(Werden diese Angaben bzw. Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt, erfolgt keine Dokumentenabnahme).

Fabrikat:

Typ:

Hersteller-Schlüssel-Nr. :
(HSN, Ziffer 2 im Fz.-Schein bzw. Ziffer 2.1 in der ZB I)

Typ-Schlüssel-Nr.:
(TSN, Ziffer 3 im Fz.-Schein bzw. Ziffer 2.2 in der ZB I)

ABE bzw. EWG-Betriebserlaubnis-Nr.:
(im Fz.-Brief bzw. unter Feld K in der ZBI)

Felgenbreite: Zoll

LG-Klasse (in der gestartet wird):

Die Fahrzeugklasseneinstufung erfolgt gemäß den Angaben in der Nennung. Eine Änderung durch den Veranstalter am Veranstaltungstag ist im Slalomsport nicht möglich.

Allein der Fahrer/Bewerber ist für die ordnungsgemäße Einstufung (LG-Klasse) unter Berücksichtigung der ordnungsgemäßen Anwendung der möglichen Umstufungskriterien verantwortlich.

Art. 23 Technische Prüfung

Die zulässigen Toleranzen der jeweiligen Messeinrichtung sind zu berücksichtigen.

Toleranz bedeutet „zulässige Messwertabweichung“.

Die Abweichung kann von Messeinrichtung zu Messeinrichtung unterschiedlich groß sein. Sie kann auf der Plus- und/oder auf der Minus-Seite liegen (+, – oder \pm) und in absoluten Zahlen (z. B. ± 2 kg) oder in Prozenten (z. B. + 3 %) angegeben sein.

23.1 Prüfung der Motorleistung

Wichtiger Hinweis: Da aus den Fahrzeugpapieren nicht hervorgeht, ob die Leistung nach DIN oder EG ermittelt wurde, muss in der Gruppe G die gemessene Leistung nach den unten beschriebenen EG-Verfahren auf die Normleistung umgerechnet werden.

Die Prüfung der Motorleistung muss ohne weitere Umbauten im eingebauten Zustand des Motors auf einem Radleistungsprüfstand vorgenommen werden. Die Messung der Motorleistung ist in Anlehnung an die EG-Ratsrichtlinie 80/1269/EWG in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen:

Die atmosphärischen Verhältnisse (barometrischer Druck und Ansauglufttemperatur) sind bei der Berechnung der Normleistung nach den unten angegebenen Formeln zu berücksichtigen, wobei die Lufttemperatur analog EG-Richtlinie 80/1269/EWG 15 cm vor dem Lufteintritt am äußersten Punkt des Ansaugtrakts zu ermitteln ist:

Normleistung $P_{\text{norm EG}}$ = Gemessene Leistung P • Korrekturfaktor $k_{(\dots)}$ siehe unten

Die Korrektur ist erforderlich, um die gemessene Leistung mit den Angaben in den Fahrzeugpapieren vergleichen zu können, die bei einer Temperatur von 25 °C (= 298 Kelvin) und einem Luftdruck von 99 kPa (Kilo-Pascal) ermittelt wurden. In die Formeln sind ferner die folgenden Werte einzusetzen:

p_{Luft} Barometrischer Druck in der Prüfhalle, gemessen in kPa (Kilo-Pascal).
10 mbar (Millibar) = 1 kPa, z. B. 946 mbar = 94,6 kPa

t Ansauglufttemperatur, gemessen in °C am Lufteintritt zum Ansaugstutzen des Motors,
z. B. 44 °C (nicht Raumtemperatur !)

T Ansauglufttemperatur in Kelvin [K]
 $T = 273 + t$ [°C],
z. B. 317 [K] = 273 + 44 [°C]

23.1.1

Motoren mit Fremdzündung (Otto- bzw. Benzinmotoren), selbstansaugend oder aufgeladen

Normleistung $P_{\text{norm EG}}$ = Korrekturfaktor k_F • gemessene Leistung P

$$\text{Korrekturfaktor } k_F = \frac{99}{p_{\text{Luft}}}^{1,2} \cdot \frac{T}{298}^{0,6}$$

23.1.2

Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren), selbstansaugend oder mechanisch aufgeladen

Normleistung $P_{\text{norm EG}} = \text{Korrekturfaktor } k_{\text{DS}} \cdot \text{gemessene Leistung } P$

$$\text{Korrekturfaktor } k_{\text{DS}} = \frac{99}{\rho_{\text{Luft}}}^{1,0} \cdot \frac{T}{298}^{0,7}$$

23.1.3

Kompressionszündungsmotoren (Dieselmotoren), mit Turbolader, mit und ohne Ladeluftkühlung

Normleistung $P_{\text{norm EG}} = \text{Korrekturfaktor } k_{\text{DS}} \cdot \text{gemessene Leistung } P$

$$\text{Korrekturfaktor } k_{\text{TL}} = \frac{99}{\rho_{\text{Luft}}}^{0,7} \cdot \frac{T}{298}^{1,5}$$

23.1.4

Toleranzen: Die von den Herstellern der Prüfstände angegebenen Messtoleranzen sind zu berücksichtigen. Diese Toleranzen schließen die Toleranzen der zur Berechnung der Normleistung erforderlichen Messgeräte (Thermometer für die Ansaugluft, Barometer) ein. Das Messergebnis ist auf eine Stelle hinter dem Komma abzurunden (z. B. von 66,15 kW auf 66,1 kW).

Zugelassen sind die folgenden Radleistungsprüfstände:

BOSCH LPS 002: (Messtoleranz $\pm 5\%$)

Dieser Prüfstand zeigt auf dem Diagrammblatt nur die Radleistung (P_{rad}) und die Verlustleistung (P_{verl}) an. Daraus wird als Summe die gemessene Leistung (P_{gem}) ermittelt. Ein Rechenprogramm für eine Korrekturrechnung nach EWG steht nicht zur Verfügung. Der Korrekturfaktor muss mit einem Taschenrechner mit Exponentialfunktion (y^x) nach Art. 23.1.1 errechnet werden. In Zweifelsfällen ist das vom Prüfstandbetreiber angegebene Ergebnis nachzurechnen.

BOSCH FLA 202, FLA 203, FLA 206 (Messtoleranz $\pm 5\%$)

MAHA LPS 2000 oder SUN RAM 2000 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA LPS 3000 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA EINACHS MSR 500/1 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA ALLRAD MSR/2 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA ALLRAD MSR/3 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA MSR 800 (Messtoleranz $\pm 3\%$)

MAHA MSR 830 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA MSR 850 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA MSR 1000 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

MAHA MSR 1050 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

Diese Prüfstände nehmen die Korrektur rechnergesteuert vor. Es ist auf die richtige Vorwahl "EWG" zur Korrektur nach EWG 80/1269 zu achten (Es kann nämlich auch eine Korrektur nach DIN 70020 angewählt werden). Außerdem ist wegen der verschiedenen Exponenten für die Ermittlung der Korrekturfaktoren auf die richtige Einstellung der Motorbauart (Otto, Saug-Diesel, Turbo-Diesel) zu achten.

CARTEC LPS 2020 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

CARTEC LPS 2020-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)

CARTEC LPS 2510 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

CARTEC LPS 2510-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)

CARTEC LPS 2810 (Messtoleranz $\pm 2\%$)

CARTEC LPS 2810-4WD (Messtoleranz $\pm 2\%$)

Die Zulassung vorgenannter Prüfstände der Firma CARTEC ist auf solche Prüfstandsbetreiber beschränkt, wo ein Sensor für Ansauglufttemperatur vorhanden ist, der bei den Messungen maximal 15 cm vor Luftfiltereinsatz platziert sein muss.

Superflow SF 880 (Messtoleranz ± 5%)

Dynostar W4X (Messtoleranz ± 1%)

V-Tech Performance VT-2/B1 (Messtoleranz + 1%)

V-Tech Performance VT-4 (Messtoleranz + 1%)

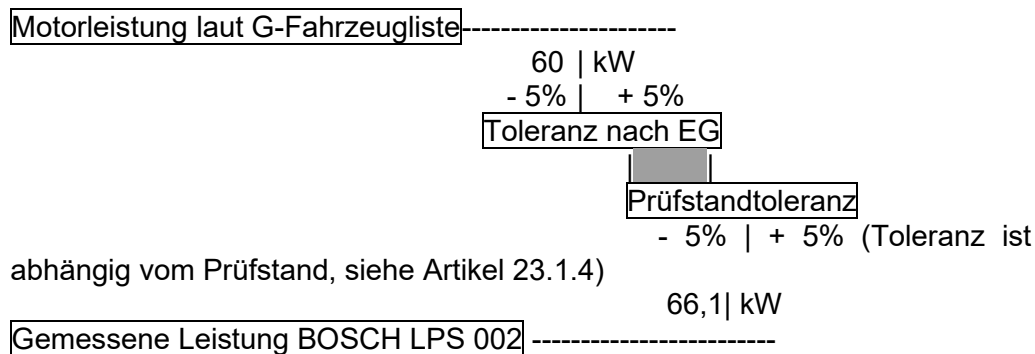
23.1.5

Die Normleistung des geprüften Motors darf um nicht mehr als ± 5% vom im Fahrzeugschein (G-Fahrzeugliste) eingetragenen Wert abweichen (≅ 80/1269/EWG, Art. 6.2).

Zusätzlicher Hinweis für die Umrechnung von PS in kW:

Es gilt 1 PS = 0,735 kW bzw. 1 kW = 1,36 PS.

23.1.6 Beispiel: Leistungsmessung auf einem BOSCH-LPS 002



Das Messprotokoll weist eine Radleistung von 60,36 kW aus, die Temperatur der Ansaugluft betrug 44°C und der barometrische Druck 946 mbar:

$$p_{\text{Luft}} = 946 \text{ mbar entspricht } 94,6 \text{ kPa}$$

$$t = 44^\circ\text{C entspricht } T = 273 \text{ K} + 44 \text{ K} = 317 \text{ K}$$

Für die verschiedenen Motorbauarten (Art. 23.1.1 - 23.1.3) ergeben sich folgende Werte für die Normleistung nach EG:

Rechnungsgang und Bewertung	Ottomotor, selbstansaugend oder mit Aufladung	Dieselmotor, selbstansaugend oder mit mech. Lader	Dieselmotor mit Abgasturbo, mit/ohne Ladeluftkühlung
Berechnung des Korrekturfaktors k_{\dots}	$k_F = \frac{99}{94,6}^{1,2} \cdot \frac{317}{298}^{0,6}$ $= 1,0465^{1,2} \cdot 1,06376^{0,6}$ $= 1,056 \cdot 1,03778$ $= 1,0959 [-]$	$k_{DS} = \frac{99}{94,6}^{1,0} \cdot \frac{317}{298}^{0,7}$ $= 1,0465^{1,0} \cdot 1,0638^{0,7}$ $= 1,0465 \cdot 1,0443$ $= 1,0928 [-]$	$k_{TL} = \frac{99}{94,6}^{0,7} \cdot \frac{317}{298}^{1,5}$ $= 1,0465^{0,7} \cdot 1,0638^{1,5}$ $= 1,0323 \cdot 1,0971$ $= 1,13 [-]$
Berechnung der Normleistung P	$P_{\text{norm EG}} = k_F \cdot P_{\text{gemessen}}$ $= 1,0959 \cdot 60,36$ $= 66,15 \text{ kW}$	$P_{\text{norm EG}} = k_{DS} \cdot P_{\text{gemessen}}$ $= 1,0928 \cdot 60,36$ $= 65,96 \text{ kW}$	$P_{\text{norm EG}} = k_{TL} \cdot P_{\text{gemessen}}$ $= 1,13 \cdot 60,36 \text{ kW}$ $= 68,207 \text{ kW}$
Abrundung (1/10 kW)	$P_{\text{norm EG}} = 66,1 \text{ kW}$	$P_{\text{norm EG}} = 65,9 \text{ kW}$	$P_{\text{norm EG}} = 68,2 \text{ kW}$

Abzug der Prüfstandtoleranz (-5%)	66,1 kW - 5% 66,1 kW - 3,31 kW = 62,79 kW	65,9 kW - 5% 65,9 kW - 3,295 kW = 62,605 kW	68,2 kW - 5% 68,2 kW - 3,41 kW = 64,79 kW
Leistung laut G-Fahrzeugliste (+ 5% Streuung)	60 kW + 5% 60 kW + 3 kW = 63 kW		
Bewertung der Motorleistung	Zulässig, da die errechnete Mindestleistung (62,79 kW) kleiner ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW).	Zulässig, da die errechnete Mindestleistung (62,605 kW) kleiner ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW).	Nicht zulässig, da die errechnete Mindestleistung (64,79 kW) größer ist als die maximal zulässige Normleistung (63 kW).

23.1.7

Die Leistungskurve von Motoren lässt sich so beeinflussen, dass zwar bei der im Fahrzeugschein angegebenen Motordrehzahl die zugehörige Leistung nicht überschritten wird, mit wachsender Motordrehzahl aber noch weiter zunimmt. Ein derartiger Motor entspricht nicht mehr dem Reglement der Gruppe G.

Eine solche unzulässige Leistungssteigerung wird durch höheres Ausdrehen des Motors erkennbar. Drehzahlen bis 5% über der Nenndrehzahl sind bei Serienmodellen unbedenklich, d. h. ein Motor mit Nenndrehzahl 5800 min⁻¹ kann bis zu 6100 min⁻¹ ausgedreht werden.

23.1.8

Lehnt der Betreiber eines Prüfstandes wegen technischer Schwierigkeiten die Messung ab, so kann eine andere Möglichkeit der Prüfung des Motors auf Übereinstimmung mit dem Reglement veranlasst werden.

23.2 Prüfung des Fahrzeug-Mindestgewichts

Das Gewicht muss auf einer geeigneten kalibrierten bzw. geeichten Waage festgestellt werden, wobei selbstverständlich die Toleranz der Waage berücksichtigt werden muss. Der angezeigte Wert muss auf ganze Zahlen aufgerundet werden.

Gewogen wird das Fahrzeug in dem Zustand, wie es im Wettbewerb eingesetzt wurde bzw. wird, jedoch:

- ohne Insassen
- mit vollem Kraftstoffbehälter und
- mit den auf Normalniveau aufgefüllten anderen Flüssigkeitsbehältern (Füllstände bzw. -volumina wie vom Hersteller vorgesehenen).
- mit max. 1 Reserverad, falls dieses während der Veranstaltung mitgeführt wurde

23.3 Prüfung des Steuer-Hubraumes

Seit Oktober 1989 wird der Steuer-Hubraum nach zwei unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen ermittelt.

a) Alte StVZO-Steuerformel

$$\text{Gesamthubraum} = 0,78 \times D^2 \times H \times Z$$

D = Bohrung

H = Hub

Z = Zylinderzahl

Bohrung D und Hub H sind vor der Berechnung auf halbe Millimeter, das Ergebnis auf volle ccm abzurunden.

b) Neue EG-Steuerformel

$$\text{Gesamthubraum} = \frac{D^2 \times \pi \times H \times Z}{4}$$

D = Bohrung
H = Hub
Z = Zylinderzahl
 $\pi = 3,1416$ (gerundete Kreiszahl)

Die Werte für Bohrung D und Hub H werden auf volle Millimeter auf- oder abgerundet.
Folgt der zu rundenden Stelle eine Ziffer 0 bis 4, so ist abzurunden, folgt eine der Ziffern 5 bis 9, so ist aufzurunden.
Der Hubraum ist entsprechend auf volle Kubikzentimeter auf- oder abzurunden.
Auch bei anderen Volumenberechnungen ist die Kreiszahl π mit 3,1416 anzusetzen.

23.4 Prüfung der Fahrzeughöhe und der Bodenfreiheit

Fahrzeughöhe:

Die Fahrzeughöhe wird am höchsten Punkt der Karosserie, evtl. Heckspoiler, ermittelt und in die Fz.-Papiere eingetragen. Das Gruppe G-Reglement erlaubt eine Toleranz von ± 50 mm zu der in der G-Fahrzeugliste eingetragenen Höhe.

Bei Prüfung des Fahrzeugs muss an dem Punkt gemessen werden, der für die Angabe in der der G-Fahrzeugliste relevant war. Sollte die Angabe in der G-Fahrzeugliste z. B. am höchsten Punkt des Daches ermittelt worden sein, so ist bei einem nachträglich montierten Heckspoiler, nicht am Spoiler, sondern am Dach zu messen.

Die Fahrzeughöhe (Art. 15) muss ohne jede Änderung am Fahrzeug gemessen werden, d. h. auch mit den Rädern und Reifen, die bei der Veranstaltung montiert waren. Wird bei der Überprüfung der Fahrzeughöhe die in der G-Fahrzeugliste eingetragene Höhe unter Berücksichtigung der vorgenannten StVZO-Toleranz unter- bzw. überschritten, so muss die Messung mit einer serienmäßigen Rad-/Reifenkombination wiederholt und hierbei die Fahrzeughöhe erreicht und eingehalten werden. Der Luftdruck dieser serienmäßigen Bereifung muss dabei einen atmosphärischen Überdruck von $2,5^{+0,2}$ bar haben.

Die StVZO-Toleranz, zu der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Fahrzeughöhe, beträgt ± 50 mm.

Beispiel 1:

- Höhe laut G-Fahrzeugliste: 1370 mm, was einen zulässigen Höhenbereich nach Artikel 15 von 1320 mm bis 1420 mm ergibt.
- Höhe laut Fahrzeugbrief (serienmäßige oder geänderte Höhe nach Tieferlegung): 1390 mm
- Unter Berücksichtigung der 50 mm-StVZO-Toleranz darf die gemessene Höhe $1390 \text{ mm} - 50 \text{ mm} = 1340 \text{ mm}$ nicht unterschreiten.

Beispiel 2:

- Höhe laut G-Fahrzeugliste: 1370 mm, was einen zulässigen Höhenbereich nach Artikel 15 von 1320 mm bis 1420 mm ergibt.
- Höhe laut Fahrzeugbrief (serienmäßige oder geänderte Höhe nach Tieferlegung): 1350 mm
- Unter Berücksichtigung der 50 mm-StVZO-Toleranz und des Artikel 15 im G-Reglement darf die gemessene Höhe 1320 mm nicht unterschritten werden.

Bodenfreiheit:

Außer der Felge und/oder dem Reifen darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne atmosphärischen Luftüberdruck sind. Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt.

Dieser Test muss auf einer ebenen Fläche durchgeführt werden. Dem Teilnehmer ist freigestellt, vor Überprüfung der Bodenfreiheit die gezeichneten Reifen von den Felgen zu demontieren.

Art. 24 Einschränkung des Protestrechts

Proteste sind nicht zulässig gegen:

- die Konvertierungsrate des Katalysators,
- die Verstärkung der Radaufhängung (Art. 12.1) durch Schweißen und die Anbringung von Reparaturblechen,
- die unter Art. 14 (Karosserie) aufgeführten Teile, außer Spoiler,
- die unter Art. 16 (Fahrgastraum) aufgeführten Teile,
- die unter Art. 13.2 (Reifen) geforderte Mindestprofiltiefe und/oder E-Kennzeichnung,
- die Kraftstoffrestmenge.

Art. 25 Definitionen/Abkürzungen

In der Gruppe G werden häufig Begriffe und Abkürzungen verwendet, die nachstehend, in alphabetischer Reihenfolge, definiert und erläutert werden:

ABE:

Allgemeine Betriebserlaubnis

Heißt es, dass eine "ABE" ausreichend ist, so ist darunter eine "Allgemeine Betriebserlaubnis" des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verstehen, die der Hersteller des betreffenden Fahrzeugteils mitliefert.

Das Vorhandensein einer ABE bedeutet aber nicht in allen Fällen, dass keine Vorführung bei einer Technischen Überwachungsorganisation erforderlich ist. In einer Reihe von ABE steht nämlich, dass der Anbau des Teils trotzdem noch einem Ingenieur einer Technischen Überwachungsorganisation vorzuführen ist.

Eintrag:

Wenn es im Text heißt, dass eine "Eintragung in die Fahrzeugpapiere" oder schlicht ein "Eintrag" erforderlich ist, so heißt das, dass mit der beschriebenen Änderung die "Betriebserlaubnis erloschen" ist und das Fahrzeug einem "amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer" bei einer Technischen Überwachungsorganisation zu einem "Gutachten nach Paragraph 19, Abs. 2 StVZO" vorgeführt werden muss.

Das Mitführen einer Bestätigung des ordnungsgemäßen Anbaus gem. § 19 Abs. 3 StVZO ist dann einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren gleichgestellt, wenn dies in der Bestätigung ausdrücklich erwähnt ist (Ausnahme: Reifen).

Der zuständige Ordnungsgeber bzw. der Bundesminister für Verkehr hat über die Eintragungspflicht bestimmter Fahrzeugänderungen mangels Handlungsbedarfs noch nicht entschieden. Die Bewertung der Eintragungspflicht wird in solchen unregelmäßigen Fällen ersatzweise in Anlehnung an bisherige Entscheidungen und der derzeitigen Handhabung bei den Technischen Prüfstellen vorgenommen. Ein Rechtsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden; in strittigen Fällen kann ein daraus herbeigeführter Einzelentscheid bzw. eine Gesetzesänderung der derzeitigen Handhabung entgegenstehen.

EWG-Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC):

Amtliche Zulassung für ein bestimmtes Fahrzeugmodell für den öffentlichen Straßenverkehr.

Fahrzeugpapiere:

auch „Fz.-Papiere“ sind Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief bzw. alternativ seit 01.10.2005: Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II

Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief:

Sofern in den vorliegenden Bestimmungen von Fahrzeugschein und/oder Fahrzeugbrief die Rede ist, gilt:

- Fahrzeugschein oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil I,
- Fahrzeugbrief oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil II, wobei Einträge zu Fahrzeugänderungen i.d.R. durch die Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen sind.

Fahrzeugvariante:

Die Fahrzeugvariante eines Fahrzeugs ergibt sich aus Herstellerschlüsselnummer, Typschlüsselnummer und ABE-Nummer bzw. EG-Bescheinigung-Nr. aus der G-Fahrzeugliste.

Beispiele:

- Der VW Polo Coupé mit der Typschlüsselnummer. 773 und der ABE-Nr. C292/1 ist im Sinne des Gruppe G-Reglements nicht die gleiche Fahrzeugvariante wie der VW Polo Coupé mit der Typschlüsselnummer. 773 und der ABE-Nr. C292/2.
- Der VW Golf mit der Typschlüsselnummer. 895 und der ABE-Nr. F804 ist im Sinne des Gruppe G-Reglements nicht die gleiche Fahrzeugvariante wie der VW Golf mit der Typschlüsselnummer 896 und der ABE-Nr. ABE-Nr. F804.

Freigestellt:

Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden. Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

G-Fahrzeugliste:

Vom DMSB erstellte Fahrzeugliste für die Gruppe G.

Höherstufung:

Umstufung des Fahrzeugs in die nächsthöhere LG-Klasse, z. B. von LG-Klasse 3 in LG-Klasse 2.

HSN:

Herstellerschlüsselnummer

Kotflügelverbreiterung:

Es handelt sich dann um eine Verbreiterung, wenn der Kotflügel gegenüber der serienmäßigen Version nachträglich verbreitert wurde.

Serienmäßige Kotflügel gelten, unabhängig von ihrer Form oder ihres Materials, nicht als Verbreiterungen. Somit gilt z. B. der serienmäßige Kunststoffaufsatz beim VW Golf nicht als Verbreiterung i.S. dieses Reglements.

LG-Klasse:

Leistungsgewichtsklasse

Originalersatzteile:

Vom Fahrzeughersteller für das betreffende Fahrzeugmodell angebotene Austauschteile, welche in der offiziellen Ersatzteilliste mit Teilenummer enthalten sind und über den normalen Vertriebsweg (offizielle Händler des betreffenden Fahrzeugherstellers) angeboten werden.

Identteile:

Bau- und funktionsgleiches Zwillingsteil vom Original, welches nach denselben Kriterien wie das Originalteil vom Kfz-Teilehersteller gefertigt wurde und bei dem lediglich das Logo der Fahrzeugmarke bzw. die Teilenummer (Fahrzeugherstellereckzeichnung) fehlt. Das heißt mit Ausnahme der Kennzeichnung ist das Identteil identisch mit dem Original.

StVZO:

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Tieferstufung:

Umstufung des Fahrzeugs in die nächsttiefere LG-Klasse, z. B. von LG-Klasse 3 in LG-Klasse 4

TSN:

Typschlüsselnummer

Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis 251-2.8 des Anhang J (ISG) der FIA.

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe F*

Stand: 27.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zugelassene Fahrzeuge; Technische Bestimmungen

Art. 1	Allgemeines
Art. 2	Zugelassene Fahrzeuge/Teilnahmebedingungen
Art. 3	Nichtzugelassene Fahrzeuge
Art. 4	Definitionen
Art. 5	Hubraumklassen
Art. 5.1	Fahrzeuggewichte
Art. 6	Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolbenmotoren
Art. 7	Motor
Art. 7.1	Gemischaufbereitung
Art. 7.2	Für alle Fahrzeuge
Art. 7.3	Abgasvorschriften
Art. 8	Abgasanlage/Geräuschbegrenzung
Art. 9	Kraftübertragung
Art. 10	Bremsanlage
Art. 11	Lenkung
Art. 12	Radaufhängung
Art. 13	Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
Art. 14	Ersatzrad
Art. 15	Karosserie und Fahrgestell
Art. 15.1	Fahrzeughöhe
Art. 16	Türen, Motor- und Kofferraumhaube
Art. 17	Kotflügel
Art. 18	Aerodynamische Hilfsmittel
Art. 19	Fahrzeugscheiben
Art. 20	Fahrgastraum/Innenraum
Art. 21	Leitungen
Art. 22	Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung
Art. 23	Kraftstoffanlage
Art. 24	Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter
Art. 25	Ölkühler
Art. 26	Besondere Sicherheitsbestimmungen
Art. 26.1	Abschleppösen
Art. 26.2	Außenspiegel
Art. 26.3	Hauptstromkreisunterbrecher
Art. 26.4	Feuerlöscher/Feuerlöschanlage
Art. 26.5	Sicherheitsgurte
Art. 26.6	Feuerschutzwand
Art. 26.7	Überrollkäfig
Art. 26.8	Ölsammler
Art. 26.9	Haubenhalter

* - s.a. "Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements" im DMSB-Handbuch, blauer Teil

Art. 1 Allgemeines

Dieses Reglement tritt am 01. Januar 2025 in Kraft.

Soweit in anderen Reglements, Ausschreibungstexten usw. auf Bestimmungen verwiesen wird, die mit diesem Reglement ungültig werden, treten an deren Stelle die Bestimmungen des neuen Reglements.

Die Bestimmungen des derzeit gültigen Anhang J zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) sind nur bei ausdrücklichem Verweis auf diese Bestimmungen anwendbar.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge/Teilnahmebedingungen

Es sind nur Fahrzeuge startberechtigt, welche in einer Stückzahl von mind. 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt wurden und über ABE, EWG-Betriebserlaubnis oder EBE verfügen. Ebenso verhält es sich für Teile, die aus diesen Fahrzeugen zum Einsatz gebracht werden sollen. Im Fahrzeugbrief muss der Tag der Erstzulassung eingetragen sein. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge über den normalen Vertriebsweg für jedermann frei erhältlich gewesen sein. Die Nachweispflicht zu vorstehender Regelung liegt beim Teilnehmer.

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe F (Ausnahme: Rallye-Fahrzeuge) zugelassen sein.

Die Fahrzeuge, welche zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind, müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen. D. h., die Daten und Angaben des Fz.-Scheins, der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE), EG-Betriebserlaubnis und die Bau- und Betriebsvorschriften der StVZO müssen eingehalten sein. Ausnahmen: Gewichte in Art. 5, Sitze in Art. 20 und bestimmte Sicherheitsausrüstungsteile in Art. 26.

Die Zulässigkeit nachträglicher Änderungen an den Fahrzeugen muss durch Eintrag in den Fz.-Papieren oder durch ABE-Papiere oder durch EWG-Papiere, deren Gültigkeit nicht von einer Abnahme abhängig gemacht wird, nachgewiesen werden.

Seit 01. Oktober 2005 werden von den Zulassungsstellen neue Fahrzeugpapiere ausgegeben: Die neue Zulassungsbescheinigung Teil I (ZB I) ersetzt den alten Fahrzeugschein, die Zulassungsbescheinigung Teil II (ZB II) ersetzt den alten Fahrzeugbrief.

Die Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen kann auch durch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes nachgewiesen werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Im Zweifelsfalle muss der Teilnehmer die Übereinstimmung mit der StVZO nachweisen, z. B. durch Vorlage von Gutachten, ABE, ABG oder Anbaubescheinigungen.

2.1 Fahrzeuge mit Straßenzulassung in Deutschland (Fahrzeugbrief und Fahrzeugschein)

Diese Fahrzeuge müssen eine gültige Hauptuntersuchung nach Paragraph 29 StVZO aufweisen (HU-Prüfplakette).

Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement-/Abgassystems (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.

2.2 Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung

Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung sind ausschließlich unter Vorlage ihrer Fz- Papiere aus dem Herkunftsland und unter Vorlage eines vom DMSB genehmigten DMSB- Identity- Form (DIF) inkl. erfolgter Grundabnahme eines DMSB- Sachverständigen mit Zusatzbefugnis StVZO startberechtigt. Nach der Grundabnahme ist alle 24 Monate ist eine Wiederholungsabnahme vorgeschrieben.

2.3 Fahrzeuge mit sportrechtlicher Zulassung (DMSB-Wagenpass)

Alternativ zu einem Fahrzeug mit gültiger Straßenzulassung sind auch Fahrzeuge ohne Straßenzulassung (Ausnahme Rallyesport) unter folgenden Voraussetzungen startberechtigt:

- Fahrzeuge ohne Straßenzulassung benötigen einen DMSB-Wagenpass ausgestellt auf die Gruppe F.
- Eine Wagenpass-Wiederholungsabnahme ist alle 24 Monate erforderlich. Ein HU-Nachweis ist nicht erforderlich.
- Für die Fahrzeuge muss eine gültige Originalbescheinigung über die Durchführung der Untersuchung der Abgase vorgelegt werden. Dabei ist zu beachten, dass seit der Änderung der gesetzlichen Vorschriften vom 01.04.2006 für Fahrzeuge mit OBD-System eine Untersuchung des Motormanagement- /Abgassystems (UMA) durchzuführen ist. Die Nachweispflicht entfällt bei Fahrzeugen, die nicht älter als 3 Jahre sind.
- Eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen müssen in den zulassungsrelevanten Fahrzeugdokumenten eingetragen sein.
- Bei den Veranstaltungen muss der DMSB-Wagenpass und eine Kopie der zulassungsrelevanten Fahrzeugdokumente oder die originalen zulassungsrelevanten Fahrzeugdokumente vorgelegt werden. Im Einzelfall kann auch die Vorlage von ABE-Unterlagen und ähnliches erforderlich sein.

Hinweis: Bei der Wagenpasserstellung ist zunächst eine Grundabnahme bei einem DMSB-Sachverständigen fällig. Die DMSB-Sachverständigenliste ist auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de abrufbar.

2.4

Fahrzeuge mit Kennzeichen von in der Bundesrepublik Deutschland stationierten NATO-Angehörigen sind in der Gruppe F zugelassen. Änderungen an diesen Fahrzeugen, die nach den Gruppe-F-Bestimmungen zulässig sind, aber nicht der StVZO entsprechen, sind unzulässig.

2.5

Fahrzeuge, deren Motor mit Aufladung versehen ist, sind dann zugelassen, wenn das Grundmodell damit ausgerüstet ist.

2.6

In der Gruppe F sind folgende Fahrzeuge zugelassen:

- a) Fahrzeuge von Herstellern, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste oder in der FIA-Homologationsliste aufgeführt sind.

b) Fahrzeuge anderer Hersteller, z. B. eigens auf Rohkarosserie aufgebaute Fahrzeuge, sind nur dann zulässig, wenn das Modell einem Typ eines Herstellers gemäß Art. 2.5a) entspricht, wie es von einem vom DMSB anerkannten Hersteller ausgeliefert wird oder wurde. Den jeweiligen Nachweis hat der Bewerber/Fahrer zu erbringen.

Diese, dem Punkt b) entsprechende Fahrzeuge, benötigen eine F-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung des DMSB bzw. der ONS; die von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellt wird. Diese F-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung muss nicht jedes Jahr erneuert werden.

2.7 Fahrzeuge mit 07er Oldtimer-Kennzeichen:

Bei Verwendung von Fahrzeugen mit 07er-Kennzeichen müssen alle Fahrzeugänderungen, welche durch die StVZO eintragungspflichtig sind, im Fahrzeugbrief eingetragen sein. Eine Kopie vom Fahrzeugbrief muss mitgeführt werden. Die besonderen Bestimmungen in Art 2.1 bzw. 2.2 und Art. 3.c) sind zu beachten.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO oder ein Gutachten zur Erlangung einer Einzelgenehmigung nach § 13 EG-FGV akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Diese Gutachten müssen im Original vorgelegt werden.

Art. 3 Nicht zugelassene Fahrzeuge

- a) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Tag der Erstzulassung vor dem 01.01.1966 liegt.
- b) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.
- c) Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren ursprünglich in den Fz.-Papieren angegebene Höhe 1600 mm überschreitet.
- d) Fahrzeuge mit folgenden Zulassungen sind nicht startberechtigt:
 - Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 - nicht älter als 24 Monate - sowie eine AU nachgewiesen werden können),
 - Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb),
 - Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot),
 - Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein).

Art. 4 Definitionen

Grundmodell: Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) gemäß „DMSB-Herstellerliste für die Gruppen F und H“* hergestellt wurden.

Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimmten Bezeichnung oder Code (z. B. BMW 3er E30, BMW 3er E46, BMW 3er E90, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. VW Polo Typ 86 (Polo 1) und Polo 86C (Polo 2) sind unterschiedliche Grundmodelle. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D. h., wenn sich die Bezeichnung des Grundmodells ändert bzw. die Hersteller-Schlüssel-Nummer (HSN) nicht unter dem betreffenden Fahrzeughersteller in der „Herstellerliste für die Gruppen F und H“ aufgeführt ist, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

* siehe: www.dmsb.de – Downloadcenter

StVZO: Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Fahrzeugpapiere: Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief bzw. alternativ seit 01.10.2005: Zulassungsbescheinigung Teil I und Zulassungsbescheinigung Teil II

- Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief: Sofern in den vorliegenden Bestimmungen von Fahrzeugschein und/oder Fahrzeugbrief die Rede ist, gilt:
- Fahrzeugschein oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil I,
- Fahrzeugbrief oder alternativ Zulassungsbescheinigung Teil II, wobei Einträge zu Fahrzeugänderungen i.d.R. durch die Zulassungsbescheinigung Teil I nachzuweisen sind.

ABE: Allgemeine Betriebserlaubnis

Heißt es, dass eine "ABE" ausreichend ist, so ist darunter eine "Allgemeine Betriebserlaubnis" des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zu verstehen, die der Hersteller des betreffenden Fahrzeugteils mitliefert.

Das Vorhandensein einer ABE bedeutet aber nicht in allen Fällen, dass keine Vorführung bei einer TP erforderlich ist. In einer Reihe von ABE steht nämlich, dass der Anbau des Teils trotzdem noch einem TP-Ingenieur vorzuführen ist.

TP: Technische Prüfstelle

Eintrag: Wenn es im Text heißt, dass eine "Eintragung in die Fz.-Papieren" oder schlicht ein "Eintrag" erforderlich ist, so heißt das, dass mit der beschriebenen Änderung die "Betriebserlaubnis erloschen" ist und das Fahrzeug einem "amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer" bei der Technischen Prüfstelle zu einem "Gutachten nach § 19, Abs. 2 StVZO" vorgeführt werden muss.

Das Mitführen einer Bestätigung des ordnungsgemäßen Anbaus gem. § 19 Abs. 3 StVZO ist dann einem Eintrag in den Fz.-Papieren gleichgestellt, wenn dies dort ausdrücklich erwähnt ist.

Der zuständige Verordnungsgeber bzw. der Bundesminister für Verkehr hat über die Eintragungspflicht bestimmter Fahrzeugänderungen mangels Handlungsbedarfs noch nicht entschieden. Die Bewertung der Eintragungspflicht wird in solchen unregelmäßigen Fällen ersatzweise in Anlehnung an bisherige Entscheidungen und der derzeitigen Handhabung bei den technischen Prüfstellen vorgenommen.

Ein Rechtsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden; in strittigen Fällen kann ein daraus herbeigeführter Einzelentscheid bzw. eine Gesetzesänderung der derzeitigen Handhabung entgegenstehen.

Mechanische Bauteile: Teile, die für den Antrieb und die Radaufhängung notwendig sind, sowie die für ihr normales Funktionieren notwendigen Zubehörteile, ausgenommen Teile der Lenkung und Bremsen.

Serienmäßig: Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h., wie sie vom Herstellerwerk geliefert werden bzw. wurden.

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Werk geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne des Gruppe-F-Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen. Nachträglich eingebaute Teile gelten als serienmäßig, wenn sie ab Herstellerwerk lieferbar sind oder waren (Nachweis z. B. original Ersatzteilkatalog des Fahrzeugherstellers). Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke, Tuningfirmen usw. geliefert werden. Die Nachweispflicht für die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt beim Bewerber/Fahrer.

Freigestellt: Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden. Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

Fahrgastraum: Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen. Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis 251-2.8 des Anhang J (ISG) der FIA.

Modell: Unter Modell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) in einer bestimmten Karosserieform, z. B. BMW 3er, E46 Touring, hergestellt wurden.

Dichtung und Adapter: Analog Artikel 251-2.3.10 im Anhang J wird eine Dichtung bzw. Adapterdichtung nur dann als solche angesehen, wenn sie eine Dicke von max. 5,0 mm hat.

Art. 5. Hubraumklassen

Folgende 18 Hubraumklassen sind möglich:

1.	Hubraum		bis	500 ccm
2.	Hubraum über	500 ccm	bis	600 ccm
3.	Hubraum über	600 ccm	bis	700 ccm
4.	Hubraum über	700 ccm	bis	850 ccm
5.	Hubraum über	850 ccm	bis	1000 ccm
6.	Hubraum über	1000 ccm	bis	1150 ccm
7.	Hubraum über	1150 ccm	bis	1400 ccm
8.	Hubraum über	1400 ccm	bis	1600 ccm
9.	Hubraum über	1600 ccm	bis	2000 ccm
10.	Hubraum über	2000 ccm	bis	2500 ccm
11.	Hubraum über	2500 ccm	bis	3000 ccm
12.	Hubraum über	3000 ccm	bis	3500 ccm
13.	Hubraum über	3500 ccm	bis	4000 ccm
14.	Hubraum über	4000 ccm	bis	4500 ccm
15.	Hubraum über	4500 ccm	bis	5000 ccm
16.	Hubraum über	5000 ccm	bis	5500 ccm
17.	Hubraum über	5500 ccm	bis	6000 ccm
18.	Hubraum über	6000 ccm		

Art. 5.1 Fahrzeuggewichte

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) sind folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

Alle Veranstaltungsarten außer Rallye:

Hubraumklasse in ccm	Mindest-Gewicht in kg			
			2V/Zyl.	> 2V/Zyl.
	bis	500:	485	535
über 500	bis	600:	530	585
über 600	bis	700:	565	625
über 700	bis	850:	600	660
über 850	bis	1000:	650	715
über 1000	bis	1150:	680	750
über 1150	bis	1400:	740	815
über 1400	bis	1600:	825	910
über 1600	bis	2000:	910	1000
über 2000	bis	2500:	1005	1100
über 2500	bis	3000:	1090	1200
über 3000	bis	3500:	1180	1300

über 3500	bis	4000:	1260	1390
über 4000	bis	4500:	1350	1490
über 4500	bis	5000:	1450	1600
über 5000	bis	5500:	1530	1690
über 5500:			1610	1780

> 2 V/Zyl. = mehr als 2 Ventile je Zylinder

Rallyesport:

Hubraumklasse in ccm	Mindest-Gewicht in kg
-------------------------	--------------------------

	bis	500:	510
über 500	bis	600:	560
über 600	bis	700:	620
über 700	bis	850:	680
über 850	bis	1000:	750
über 1000	bis	1150:	810
über 1150	bis	1400:	870
über 1400	bis	1600:	960
über 1600	bis	2000:	1050
über 2000	bis	2500:	1150
über 2500	bis	3000:	1250
über 3000	bis	3500:	1350
über 3500	bis	4000:	1440
über 4000:			1540

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Das in den Fahrzeugpapieren eingetragene Leergewicht ist nicht maßgebend.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein.

Das oder die Reserverad/Räder gilt/gelten als Ballast.

Rallye: Falls das in Artikel 4 des DMSB-Rallye-Reglements (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das vorstehend geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden. Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeugs darf nicht überschritten werden.

Art. 6

Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolben-Motoren (Einstufungshubraum)

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 bei Otto-Motoren und 1,5 bei Diesel-Motoren multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge (Otto- oder Dieselmotor) mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Lader, gilt der Hubraumfaktor 1,4.

Bei einer Kombination von Turbolader mit mechanischem Lader gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen: $\text{Einstufungshubraum} = 1,5 \times (\text{maximales Kammervolumen} - \text{minimales Kammervolumen})$.

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

Art. 7 Motor

Der nachweislich vom Fahrzeughersteller für das Grundmodell vorgesehene Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) und Zylinderkopf sowie das Ladesystem (z. B. Turbo- oder mechanischer Lader) müssen beibehalten werden. Die Position des Motorblocks muss beibehalten werden. Die Ladeeinheit darf durch eine systemgleiche Ladeeinheit ersetzt werden.

Eine Aufladung ist nur in Verbindung mit der serienmäßigen Antriebsart (z. B. Otto-Motor oder Dieselmotor) zulässig. So darf z. B. der Turbolader des VW Golf Turbo-Diesel nicht in einem VW Golf mit Otto-Motor verwendet werden.

Der Zylinderkopf darf nachträglich durch Materialabnahme bearbeitet werden. Die mechanischen Bauteile im Zylinderkopf sind freigestellt, jedoch muss die Anzahl der Ventile beibehalten werden.

Der Hubraum ist freigestellt und darf z. B. durch Änderung des ursprünglichen Hubs und/oder der ursprünglichen Bohrung geändert werden. Das Ausbuchs der Zylinder ist erlaubt. Der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein und die Kurbelwellenachse muss beibehalten werden.

Die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung muss mit einer StVZO-Toleranz von max. + 5% eingehalten werden. Die Motorleistung kann auch gemäß Gruppe-G-Reglement, Art. 23.1 ermittelt werden.

Darüber hinaus sind die anderen Bauteile des Motors, wie z. B. Nocken- und Kurbelwelle, Pleuel, Pleuel, Zündteile, Ölwanne, Ventildeckel, Lager und Motoraufhängungsteile (Motorböcke) freigestellt.

Werden Dichtungen durch nichtserienmäßige Dichtungen ersetzt, dürfen diese keine anderen Funktionen erfüllen als die des serienmäßigen Teils, z. B. Adapterfunktion.

Eine Dichtung wird als solche betrachtet, wenn deren Dicke maximal 5 mm beträgt (siehe auch Art. 251-2.3.10). Das bedeutet, dass ein Adapter bzw. eine Adapter-Dichtung mit einer Dicke von mehr als 5,0 mm der Serie entsprechen muss.

Für Zweitakt- Motoren gilt zusätzlich:

Zum Zwecke der Einbringung und Änderung von Steuerzeiten und Einlasskanälen ist es an Zweitakt-Motoren zulässig am serienmäßigen Motorblock lokal Material zu entfernen und/ oder hinzuzufügen.

7.1 Gemischaufbereitung

Der Ansaugkrümmer muss vom Fahrzeug-Grundmodell sein und darf mechanisch spanabhebend (z. B. durch Schleifen, Drehen, Feilen, Fräsen, Senken und Bohren) nachbearbeitet werden.

Die Art der Gemischaufbereitung (Vergaser oder Einspritzung) muss beibehalten werden.

Für Fahrzeuge, welche serienmäßig eine Vergaser-Gemischaufbereitung aufweisen, gelten die unter Punkt a), für solche mit Einspritzung die unter Punkt b) aufgeführten Bedingungen.

Folgende Freiheiten gelten in Abhängigkeit der Gemischaufbereitungsart:

a) Vergaser:

Die Vergaser sind freigestellt, jedoch muss die Anzahl der Vergaser und der Drosselklappen der des Fahrzeug-Grundmodells entsprechen. Adapter zwischen dem Ansaugkrümmer und Vergaser sind zulässig.

b) Einspritzanlage:

Das originale Einspritzsystem und der Typ der Einspritzanlage (z. B. mechanische K-Jetronic, mechanisch-elektronische KE-Jetronic, elektronische D-, L- und LH-Jetronic, Motronic-, PGM-FI-, GME-, GDI- oder Simtec MS-Varianten) muss der des Fahrzeug-Grundmodells entsprechen und in Funktion bleiben. Die Elektronikbox ist freigestellt.

Teile der Einspritzanlage, welche die dem Motor zugeführte Kraftstoffmenge regulieren, dürfen geändert werden, jedoch nicht der Drosselklappengehäusedurchmesser auf der Ebene der Drosselklappenwelle.

Mit Ausnahme der Anzahl, der Position, der Einbauachse und des Funktionsprinzips sind die Einspritzdüsen freigestellt.

Der Kraftstoffdruckregler ist freigestellt.

Die Anzahl und Art der serienmäßigen Steuerungssignale (das heißt Inputs und Outputs, wie Drehzahlgeber-, Temperatur-, Kurbelwinkelgeber-, Drosselklappen- und Drucksignale) des Einspritzanlagentyps (z. B. K-Jetronic, L-Jetronic) müssen beibehalten werden, jedoch ist die Größe (Wert) dieser Steuerungssignale freigestellt.

Die Messvorrichtung für die Ansaugluft darf durch eine andere Messvorrichtung des gleichen Typs, z. B. ein Luftmengenmesser durch einen anderen Luftmengenmesser, ersetzt werden.

Die Nockenwellenverstellung inklusive ihrer Steuerelemente/Steuerungssignale ist freigestellt. Ein digitales Gaspedal darf durch ein anderes digitales Gaspedal ersetzt werden. Die Drehzahl darf durch ein sogenanntes Launch- Control- System begrenzt werden. Zu diesem Zweck darf der ECU ein Signal geschickt werden.

7.2 Für alle Fahrzeuge

Die Kraftstoffpumpen sind freigestellt.

Luftfilter:

Alle dem Motor zugeführte Verbrennungsluft muss durch mindestens ein Luftfiltergehäuse geleitet werden. Die Luftführungen vor dem Luftfiltergehäuse und die Luftleitung zwischen Luftfiltergehäuse und Drosselklappengehäuse sind freigestellt.

Sämtliche dem Motor zugeführte Verbrennungsluft muss durch den Luftmengen- / Luftmassenbegrenzer geführt werden (keine Bypass-Anordnung).

Das Luftfiltergehäuse ist unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- Ein Filtereinsatz muss vorhanden sein. Dieser Einsatz ist frei, er muss jedoch Staubpartikel filtrieren.
- Die gesamte Ansaugluft für den Motor muss durch diesen Luftfilter geführt werden.
- Ein Filter mit integriertem Gehäuse (z. B. Drahtgitter) gilt i.S. dieses Reglements als Luftfiltergehäuse, falls dieses komplexe Bauteil über eine ausreichende Stabilität verfügt und in den Fz.-Papieren eingetragen ist.
- Der Einbauort des Luftfiltergehäuses innerhalb des Motorraumes oder des originalen Einbauraumes ist freigestellt.

Prinzipiell sind die geänderten Motorteile eintragungspflichtig, welche die Leistung und/oder die Abgasentwicklung verändern können.

Eintragungsbeispiele, soweit ABE- bzw. EWG-Papiere nicht vorliegen, sind: Nockenwelle, Ansaugtrakt, Auslasstrakt, Aufladung (z. B. Ladedruck), Verdichtung, Leistungssteigerung um mehr als 5 %.

Nicht eintragungspflichtig sind z. B. Feinbearbeitung, wie Glätten und Entgraten im Rahmen der Herstellertoleranzen, Luftbegrenzer, Zündanlage, Motor-Schmier- und Kühlsystem (z. B. Ölkühler), Übermaßkolben gemäß Werkstatthandbuch für das betreffende Fahrzeug.

Nur gültig für Rallye-Veranstaltungen:

Bei Motoren mit Aufladung jeder Art ist ein Luftbegrenzer vorgeschrieben. Nur Fahrzeuge mit mechanischen Ladern, z. B. G- Lader, sind von dieser Vorschrift ausgenommen.

Der Luftbegrenzer muss am Kompressor-/Verdichtergehäuse befestigt sein. Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Lufteinlasses des Kompressors/Verdichters darf bei Ottomotoren maximal **33 mm** und bei Turbodieselmotoren maximal **35 mm** nicht überschreiten. Bei Verwendung zweier paralleler Kompressoren/Verdichter ist der maximale Einlassdurchmesser auf **24 mm** begrenzt. Der jeweils erlaubte maximale Durchmesser muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (stromaufwärts) der Kompressor-/Verdichterschaufln befinden muss (s. nachfolgende Zeichnung).

Der jeweils erlaubte maximale Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers von maximal **39 mm** bei Ottomotoren, maximal **41 mm** bei Turbodieselmotoren und maximal **30 mm** bei zwei parallelen Kompressoren/Verdichter muss über eine Distanz von mindestens 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

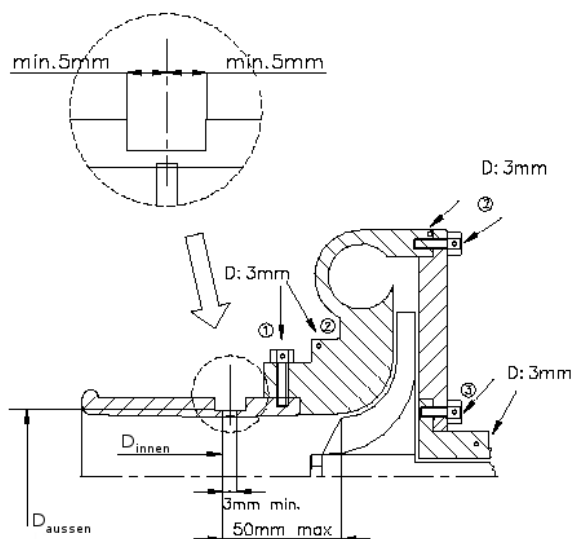
Kompressoren/Verdichter, die die obigen Dimensionen respektieren, müssen beibehalten werden. Ein zusätzlicher Luftbegrenzer ist dann nicht erforderlich.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressor-/ Verdichtergehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor/Verdichter zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressor-/ Verdichtergehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressor-/ Verdichtergehäuse), dem Kompressor-/ Verdichtergehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/ Flansch-Befestigung) (siehe nachstehende Zeichnung).“



Art. 7.3 Abgasvorschriften

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet **oder** mit einem Katalysator nach Artikel 15 der DMSB-Abgasbestimmungen ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Mündung(en) des Auspuffs muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines zur Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmitte liegen.

Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells liegen.

Nur Original-ABE- oder EWG-Abgasanlagen sind nicht eintragungspflichtig.
Darüber hinaus ist die Abgasanlage freigestellt.

Heckabschlussblech: Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen im Heckabschlussblech Öffnungen mit einer Gesamtfläche von max. 100 cm² vorhanden sein bzw. angebracht werden. Die untere Seite der Öffnung muss mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen. Falls serienmäßig oberhalb dieses Bereiches eine Öffnung für die Abgasdurchführung

vorhanden ist, so wird auch dort diese Öffnung akzeptiert und muss in diesem Fall nicht mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen.

Geräuschbegrenzung: Die Vorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Art. 9 Kraftübertragung

Getriebe:

Das Funktionsprinzip (z. B. mechanisches, halbautomatisches oder Automatikgetriebe) sowie das Schaltschema (z. B. H-Schaltung) des Getriebes müssen der Serie entsprechen. Das Schaltschema einer H-Schaltung wird durch den Bewegungsweg des Schaltknaufts beschrieben. Somit ist eine Änderung dieses Schaltweges in einer Ebene analog eines sequentiellen Getriebes (z. B. durch zwischengeschaltete mechanische Vorrichtungen) nicht zulässig. Das Getriebegehäuse muss von einem Serienmodell des gleichen Fahrzeugherstellers, wie der des Fahrzeuges sein und in einer Stückzahl von mindestens 200 Einheiten in identischen Fahrzeugen (siehe Art. 2) gebaut worden sein. Am Getriebegehäuse dürfen örtlich Material entfernt und Bohrungen bzw. Gewindebohrungen eingebracht werden, um z. B. größere Lager, Zahnräder oder Wellen verwenden zu können. Gehäusekennzeichnungen müssen erhalten bleiben. Demontierbares Material (nicht verschweißt), wie Adapter oder Platten, darf dem Seriengehäuse hinzugefügt werden.

Die Anzahl der Vorwärts- und Rückwärtsgänge gemäß dem Grundmodell muss beibehalten werden, jedoch sind die einzelnen Getriebeübersetzungen (Zähnezahl) freigestellt. Im Getriebe dürfen ausschließlich die für die maximale Gangzahl notwendigen Zahnradpaarungen vorhanden sein.

Darüber hinaus sind die mechanischen Bauteile innerhalb des Getriebegehäuses freigestellt.

Mechanische Sperrdifferentiale sind freigestellt. Anders arbeitende Sperrdifferentiale müssen (mit Ausnahme der Sperrwirkung) der Serie entsprechen.

Die Kupplung, der Achsantrieb, die Getriebeaufhängungsteile und alle anderen kraftübertragenden Teile sind freigestellt. Sie müssen jedoch wie auch das Getriebe in ihrem ursprünglichen Raum verbleiben, z. B. vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse usw.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Bestimmungen dieses Reglements und der Beibehaltung des Funktionsprinzips (z. B. mechanische, hydraulische Betätigung) sind die Betätigungsvorrichtungen, wie z. B. Schaltseile, der Kraftübertragungs-Einrichtungen (u.a. Kupplung, Getriebe, Sperrdifferential) freigestellt.

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Modell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.

Eintragungspflichtig sind z. B. Übersetzungsänderungen von mehr als 8 %, wobei jede einzelne Gangstufe zu beachten ist, Sperrdifferenziale in Seriengehäusen mit mehr als 50 % Sperrwirkung.

Nicht eintragungspflichtig (s. Art. 4) sind z. B. Kupplung, Getriebetyp, verstärkte Antriebswellen.

Art. 10 Bremsanlage

Eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage, betätigt durch dasselbe Pedal, ist vorgeschrieben.

Bremsscheiben, welche nicht der Serie entsprechen, müssen aus Stahl bestehen (eisenhaltige Legierung mit mindestens 7,0 g/cm³).

Eine Feststellbremse ist vorgeschrieben.

Nichtserienmäßige Bremsbeläge sind nur mit ABE, amtlichen Prüfzeichen, Prüfbericht mit Eintrag oder Teilegutachten zulässig.

Im Übrigen ist die Bremsanlage einschließlich Fly-Off-Bremseinrichtungen freigestellt, jedoch ist jede Änderung eintragungspflichtig. Ausnahme: höherwertige Bremsflüssigkeit. Auch Luftkanäle zum Zwecke der Bremsenkühlung sind erlaubt.

Art. 11 Lenkung

Die Lenkung – mit Ausnahme des Arbeitsprinzips (Schnecken-, Kugelumlaufl-, Zahnstangen-Lenkung oder Lenksäulenverlängerung) – ist freigestellt, jedoch ist jede Änderung eintragungspflichtig.

Ein nichtserienmäßiges Lenkrad muss entweder in den Fz.-Papieren eingetragen sein oder eine ABE besitzen.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer nichtserienmäßigen Allradlenkung ist unzulässig.

Art. 12 Radaufhängung

Der Typ bzw. das Funktionsprinzip der Radaufhängung muss beibehalten werden. An allen 4 Rädern (auch angetriebene Räder) muss die serienmäßige Radnabe des Fahrzeuggrundmodells verwendet werden, welche durch Material Hinzufügung verstärkt werden darf.

Oben sind die Stützlager bzw. Domlager und deren Befestigungsteile (ggf. Platten für verstellbaren Sturz) freigestellt, jedoch müssen die karosserieseitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung serienmäßig bleiben bzw. dem Werkstatthandbuch entsprechen.

Die originalen Fahrwerksteile des Grundmodells müssen beibehalten werden, jedoch sind nachträgliche Verstärkungen der Radaufhängungsteile durch Materialhinzufügung erlaubt.
Der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz +/- 1 %).

Alle anderen radgeometrischen Daten (z. B. Spurweite, Vorspur, Sturz) sind freigestellt.

Federn, Stoßdämpfer, Stabilisatoren sowie die Lager der Radaufhängungsteile sind freigestellt, d. h. sie dürfen auch verstellbar sein (z. B. Gewindefahrwerk). Eine Radbefestigung mit Schrauben darf durch eine Befestigung mittels Stehbolzen bei gleichem Durchmesser und Materialgüte ersetzt werden oder umgekehrt. Die freigestellten Teile müssen jedoch ihre ursprüngliche Funktion beibehalten und dürfen keine anderen Funktionen übernehmen.

Eintragungspflichtig sind z. B. nichtserienmäßige Federn (Ausnahme: Unbeschränkte ABE) und Federauflagen (Federteller), andere Stoßdämpfer, wenn sie:

- als Feder- oder Dämpferbeine Radführungsaufgaben übernehmen
- als Federbeine höhenverstellbare Federteller aufweisen.

Unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen ist die Radaufhängung darüber hinaus freigestellt.

Art. 13 Räder (Radschüssel und Felge) und Reifen

13.1 Reifen bei Rallyes

Bei Rallye-Veranstaltungen sind die Reifen unter der Bedingung freigestellt, dass diese auf in Art. 13.3 beschriebenen Rädern montiert sind.

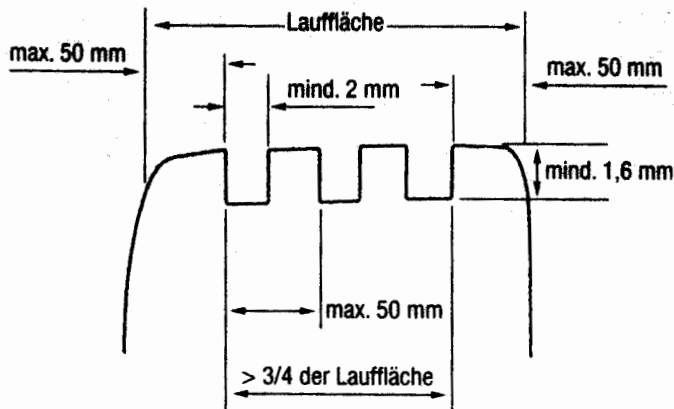
Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen.

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profilfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und die E-Kennzeichnung ist nicht zulässig.
Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



13.2 Rad-/Felgenbreite

In Abhängigkeit vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum beträgt die max. zulässige Maulweite der Räder/Felgen:

bis 1000 cc:	6 Zoll
über 1000 bis 1400 cc:	7 Zoll
über 1400 bis 1600 cc:	8 Zoll
über 1600 bis 2000 cc:	9 Zoll
über 2000 bis 3000 cc:	10 Zoll
über 3000 cc:	11 Zoll

Die Breite der Reifen ist freigestellt.

13.3 Räder (Radschüssel und Felge)

Material, Einpresstiefe, Durchmesser und Form der Räder sind freigestellt. Distanzscheiben sind zulässig.

Räder und Distanzscheiben müssen eingetragen sein, wenn keine ABE vorliegt.

13.4 Reifen im Slalomsport, Bergrennen, Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Beim Slalomsport, bei Bergrennen, bei Rundstreckenrennen und bei Leistungsprüfungen sind die Reifen (z. B. Slicks) freigestellt. Die Regelung hinsichtlich der zulässigen Breiten der bereiften Felge gemäß Art. 13.2 muss jedoch beachtet werden.

Ein Eintrag der Reifen in den Fahrzeugpapieren muss daher nicht vorliegen.

Art. 14 Ersatzrad

Das Mitführen eines Ersatzrades ist nicht vorgeschrieben.

Wird es mitgeführt, so darf es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen vorderen Raum untergebracht sein und keine Veränderungen der Karosserieaußenansicht verursachen.

Das Ersatzrad muss in jedem Falle sicher befestigt sein.

Auch bei Verwendung des oder der Reserveräder (Rallyesport) müssen alle Regelungen gemäß Artikel 13.1 bis 13.3 beachtet werden.

Falls serienmäßig ein Notrad vorhanden ist, darf dieses eingebaut sein, es darf jedoch, solange sich das Fahrzeug im Wettbewerb befindet nicht am Fahrwerk montiert werden.

Art. 15 Karosserie und Fahrgestell

Die serienmäßige Karosserie und/oder das Fahrgestell – gemäß Art. 251-2.5.2 und 2.5.1 des Anhang J (ISG) – dürfen verstärkt oder erleichtert werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an einem Bauteil maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen.

Jedoch dürfen Teile, die zur Aufnahme von Motor, Getriebe, Lenkungs-, Brems- oder Radaufhängungselementen dienen, nicht erleichtert werden.

Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht erlaubt. Hiervon ausgenommen ist die Trennwand vom Wasserkasten zum Motorraum hin. Es muss dann jedoch eine Querstrebe zwischen den Federbeindomen bzw. den oberen Radaufhängungspunkten angebracht sein, damit die Stabilität des Fahrzeuges wieder gewährleistet ist.

Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.

Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel. Der serienmäßige Kühlergrill muss beibehalten werden, mit Ausnahme von erlaubten Änderungen des Grills, die beim Umbau von Beleuchtungseinrichtungen im Rahmen des Art. 22 notwendig sind.

Bei Fahrzeugen mit Heckmotor, z. B. NSU-TT, dürfen im Frontblech zwischen den Scheinwerfern keine nichtserienmäßigen Öffnungen vorhanden sein.

Ausschließlich zur Unterbringung des Katalysators, des Partikelfilters und zum Einbau des Kraftstoffbehälters im Kofferraum (gemäß Art. 23) sind örtlich notwendige Änderungen des Fahrzeugbodens zulässig. Darüber hinaus muss die serienmäßige Bodengruppe beibehalten werden; jedoch sind Verstärkungen zulässig.

Serienmäßige bzw. bauartgeprüfte Schiebe- bzw. Sonnendächer und Cabriovertische sind erlaubt. Diese müssen während der Veranstaltung geschlossen sein.

Ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach darf unter der Bedingung entfernt werden, dass die entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10%) wie das der Serienkarosserie durch Schweißung verschlossen wird.

Von der FISA/FIA für das betreffende Fahrzeug homologierte bzw. ehemals homologierte Dachklappen und Lufthutzen sind zulässig. Außerdem ist der nachträgliche Einbau einer Fahrgastraumbelüftung (Lufthutze bzw. Luftklappe) durch das Dach unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Der Einbau der Lufthutze bzw. der Dachklappe muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen. Folgende maximale Außenmaße sind zu beachten:

Breite max. 300 mm; Länge: max. 400 mm; Höhe: max. 50 mm

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen. Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein. Der Blechsausschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden. Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.

Zierleisten und Stoßfänger dürfen entfernt werden, sofern sie nicht in der Karosserie integriert sind (z. B. Porsche 911) und keine scharfen Kanten erscheinen.

Nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen.

Die Gesamtbreite des Fahrzeuges darf 2000 mm (ohne Außenspiegel) nicht überschreiten.
Die Anbringung eines Unterschlutzes ist erlaubt. Dabei darf es sich ausschließlich um Bauteile handeln, die zum Zwecke des Schutzes gegen Beschädigungen am Unterboden, wie auch Motor, Getriebe, Tank usw., angebracht sind. Der Unterschutz darf Knickkanten aufweisen um, der Kontur des Fahrzeugunterbodens zu folgen, jedoch darf die Unterschutz- Hinterkante nicht höher verlaufen als die anderen Bereiche des Unterschlutzes. Darüber hinaus darf der Unterschutz von seiner Gestaltung nicht den Zweck eines Diffusors erfüllen.

Fest am Wagen angebaute pneumatische Wagenheber sind erlaubt. Zum Zwecke des Einbaus solcher Wagenheber sind örtlich notwendige Änderungen an der Bodengruppe bzw. Türschweller zulässig.“

Hinweis: Die Hülsen für vorgenannte Wagenheber müssen bei sogenannten Eigenbaukäfigen separate Bauteile sein. Sie dürfen also grundsätzlich nicht mit den Käfigfüßen kombiniert sein.

Außer den Reifen und Felgen darf kein Teil des Fahrzeugs den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Wagens ohne Luft sind.

Grundsätzlich darf kein mechanisches Bauteil außerhalb der ursprünglichen Karosserie angebracht werden.

Ein Wasserkühler darf nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt.

15.1 Fahrzeughöhe

Die Fahrzeughöhe wird am höchsten Punkt der Karosserie, evtl. Heckspoiler, ermittelt und in die Fahrzeugpapiere eingetragen.

Bei einer Überprüfung muss die Fahrzeughöhe ohne jede Änderung am Fahrzeug gemessen werden, d. h. auch mit den Rädern und Reifen, die bei der Veranstaltung montiert waren.

Art. 16 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Die Scharniere und die Betätigungseinrichtungen der Türen sind freigestellt. Das Originalschloss der Türen muss beibehalten werden.

An der Fahrer- und Beifahrertür muss je eine Türverkleidung gemäß Art. 20 (Fahrgastraum /Innenraum) vorhanden sein.

Das Material der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Die äußere Originalform muss jedoch beibehalten werden.

Die Art der Verriegelungsvorrichtung (nicht Scharniere) der Motorhaube und der Kofferraumhaube sind freigestellt.

Die Motorhaube muss mit Ausnahme des Slalomsports von außen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, leicht zu öffnen sein.

Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind nur unter den folgenden Bedingungen zulässig:

- a) Die durch eine Öffnung evtl. entstandene Vertiefung muss durch ein engmaschiges Gitter (Maschenweite: max. 5 mm x 5 mm), welches die Originalform wieder herstellt, abgedeckt werden. Dieses Gitter muss auch bewirken, dass keine Sicht auf mechanische Teile möglich ist.
- b) Nichtserienmäßige aufgesetzte Lufthutzen sind generell verboten.

Abgeänderte Hauben und Deckel müssen auf jeden Fall einzeln gegen die serienmäßigen Teile austauschbar sein, d. h., dass z. B. beim Ausbau der verwendeten Motorhaube die Serienmotorhaube vollständig die äußere Karosserieform wiederherstellen muss und umgekehrt.

Eintragungspflichtig sind z. B. Motorhaube und Kofferraumdeckel aus einem anderen Material.
Nicht eintragungspflichtig sind (s. Art. 4): Öffnungen in Motorhauben, sofern sie keine verkehrsfährdenden, hervorstehenden Kanten aufweisen.

16.1 Seitenaufprallschutz

Unter Beachtung der Regelungen in Art. 19 Gruppe F Reglement, ist es erlaubt, die Türen mit FIA-homologierten Hartschaum gemäß FIA Technical List No. 58 auszukleiden.

Art. 17 Kotflügel

Die Radhaus-Ausschnittskanten der serienmäßigen Kotflügel dürfen unter Beibehaltung der Radausschnittsform (nicht Abmessungen) nachgearbeitet und/oder durch aufgesetzte Formteile verbreitert werden. Für diesen Zweck dürfen die Kotflügelkanten auch örtlich abgeschnitten werden und der Innenkotflügel darf angepasst werden. Das Material der aufgesetzten Formteile ist freigestellt.

Bei Vorhandensein von Kotflügelrändern aus Kunststoff dürfen diese zum Zwecke der Freigängigkeit der Reifen umgelegt oder abgeschnitten werden, wobei keine scharfen Kanten entstehen dürfen. Die Schnittfläche muss abgerundet und mit einem Kantenschutz abgedeckt werden.

Das Innere der Kotflügel (nicht Radhaus) ist freigestellt, es dürfen dort mechanische Bauteile angebracht werden.

Oberhalb der Radmitte müssen die Kotflügel, senkrecht gemessen, die gesamte Reifenlauffläche abdecken.

Eintragungspflichtig sind z. B. Kotflügelverbreiterungen.

Art. 18 Aerodynamische Hilfsmittel

Front-, Heck- und Seitenspoiler sind grundsätzlich freigestellt.

Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoilern darf max. 80 % der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe nichtserienmäßiger Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches (ohne Antenne) nicht überschreiten. Nicht serienmäßige aerodynamische Hilfsmittel am Ende des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über die äußere Karosserie hinausragen.

Nichtserienmäßige Spoiler müssen entweder eine ABE haben oder in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Statt der serienmäßigen Stoßfänger dürfen zugelassene Spoiler mit integriertem Stoßfänger montiert werden.

Art. 19 Fahrzeugscheiben

Für alle Scheiben ist Sicherheitsglas vorgeschrieben. Darüber hinaus muss die Windschutzscheibe aus Verbund-Hartglas (kein Kunststoff) bestehen.

Als Sicherheitsglas i. S. dieses Reglements gelten Hart- und Mineralgläser mit nationalen Prüfzeichen und Zahlen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) bzw. ECE-Prüfzeichen (z. B. 43R E1 ... Zahlen) sowie glasähnliche, entsprechend gekennzeichnete Hartkunststoffscheiben.

Die Windschutzscheibe, die hinteren Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen durch nichtserienmäßige Scheiben ausgetauscht werden.

Nichtserienmäßige Scheiben müssen eine Mindeststärke von 3 mm aufweisen.

Die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür, sowie darin befindliche Schiebefenster müssen der Serie entsprechen. Hierbei ist die Verwendung von Kunststoffscheiben – auch mit Eintrag in den Fahrzeugpapieren – nicht zulässig, es sei denn, sie sind serienmäßig.

Der Betätigungsmechanismus und die Befestigung aller Scheiben sind freigestellt.
Scheiben sind eintragungspflichtig, wenn sie in Art, Material oder Abmessungen von der Serie abweichen.

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5532, D5533 oder D5498 (s.a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläsern für die Scheibe innen an der Fahrertür, für Glas- und Glassonnendächer in allen Wettbewerbsarten und bei Wettbewerben mit Beifahrer auch innen an der Scheibe der Beifahrertür vorgeschrieben.

Hinweis: Im Regelfall sind die oben genannten Sicherheitsfolien eintragungspflichtig.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- a) Getönte Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme von den hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- b) Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Werbe- und Namensaufkleber, welche nach den FIA-/DMSB-Vorschriften erlaubt sind (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), sind von vorstehendem Punkt a) nicht betroffen.

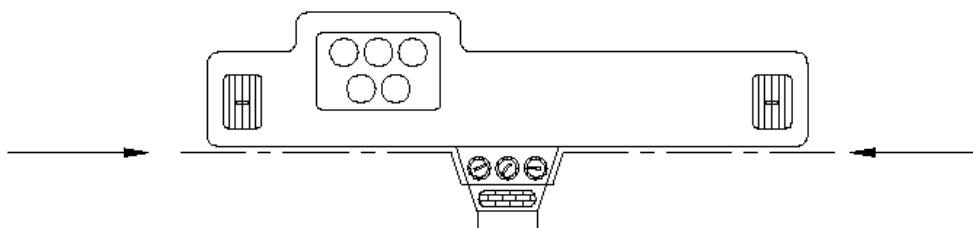
Bei Veranstaltungen, die in der Nacht durchgeführt werden bzw. bis in die Nachtstunden hinein andauern (z. B. 24-Stunden-Rennen), kann der Veranstalter in seiner Ausschreibung Ausnahmen zu vorgenannten Regelungen beim DMSB beantragen.

Im Slalomsport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

Art. 20 Fahrgastraum/Kofferraum

Die Innenausstattung des Fahrgastraumes/Kofferraumes ist unter nachfolgenden Bedingungen freigestellt.

Armaturenbrett: Das Armaturenbrett (Instrumententräger) muss der Serie entsprechen. Verkleidungsteile, die unterhalb des Armaturenbrettes liegen und nicht Bestandteil desselben sind, dürfen entfernt werden.



Instrumentierung: Die Instrumente sind freigestellt, jedoch müssen Tachometer und Kontrollleuchten (z. B. Fahrtrichtungsanzeiger, Fernlicht) vorhanden sein. Änderungen am Tachometer sind eintragungspflichtig.

Tür-/Seitenverkleidung: Türverkleidungen und hintere Seitenverkleidungen müssen vorhanden sein. Die Tür- und die hinteren Seitenverkleidungen können der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von min. 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von min. 1 mm oder aus anderem, festen und schwer entflammbarem Material mit einer Stärke von min 2 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktionen erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

Die Gas-, Kupplung- und Bremspedale dürfen durch andere ersetzt werden. Auch eine sogenannte Pedalbox ist zulässig.

Sitze/-halterungen:

Bei Rundstreckenrennen, Bergrennen, Leistungsprüfungen und Rallyes sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999, 8862-2009 oder 8855-2021 vorgeschrieben.

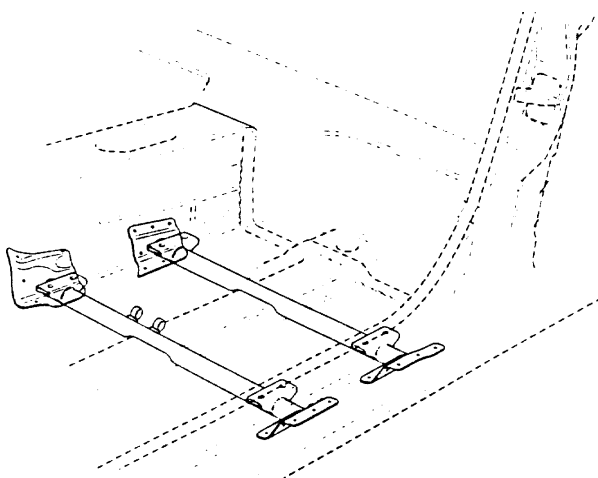
Im Slalomsport sind die Sitze freigestellt.

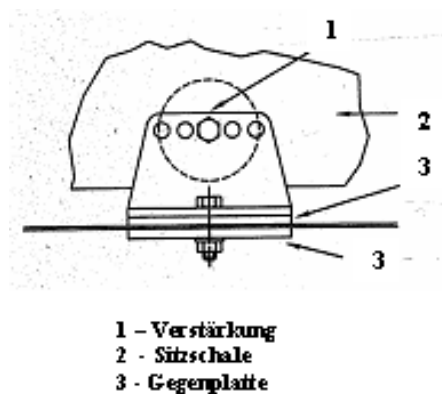
Falls ein FIA-homologierter Sitz zur Anwendung kommt, darf dessen Alter max. 10 Jahre betragen. FIA-homologierte Sitze müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass. Der Beifahrersitz und die Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Während der Veranstaltung ist dies auch ohne Eintragung in die Fahrzeugpapiere zulässig. Eingebaute rechte und linke

Vordersitze müssen vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Fahrzeugs montiert sein.

Die Originalhalterungen für die Rücksitzbank/Rücksitze müssen beibehalten werden, wenn die Sitze ausgebaut sind und die entsprechenden Sitzplätze in den Fahrzeug-Papieren nicht gestrichen sind.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.





Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. \varnothing 38 mm x 2,5 mm bzw. \varnothing 40 mm x 2 mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. 35 mm x 35 mm x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der [Normen 8862/2009 und 8855-2021](#) muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Es dürfen nur folgende Zubehörteile im Fahrgastraum angebracht werden: Überrollvorrichtung, Ersatzrad, Feuerlöscher, Funkanlage, Helmhalter, Komfortteile und Ballast.

Alle Gegenstände, die im Fahrzeug mitgeführt werden, sind sicher zu befestigen.

Hinweis: Sitze mit starrer Rückenlehne sowie Sitze ohne ABE oder vergleichbare Gutachten müssen in den Fahrzeugpapieren oder im DMSB-Wagenpass eingetragen sein.

Art. 21 Leitungen

Die Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen ist unter Beachtung der folgenden Bestimmungen freigestellt.

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. -geflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen und Schottwandverschraubungen gemäß Art. 253-3.2, Anhang J im ISG) aufweisen und sie am Fahrzeugboden – unterhalb der Türschwelleroberkante – verlegt werden. Bei Verwendung hydraulischer Handbremsysteme auf dem Fahrzeugtunnel, dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Bremsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

Kühlwasser- und Schmierölleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen vollständig durch eine zweite flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein.

Nichtserienmäßige außenliegende Kraftstoff- und Bremsleitungen sind gegen Steinschlag, Korrosion, Bruch mechanischer Teile usw. zu schützen.

Wenn die serienmäßige Anordnung beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz von Leitungen nicht erforderlich.

Die Verlegung von Kraftstoff- und Bremsleitungen und der Austausch dieser Leitungen gegen solche aus einem anderen Material ist eintragungspflichtig (siehe Art. 4). Leitungen aus Kupfer sind in einem Abstand von ca. 25 cm zu befestigen.

Es dürfen keine Flüssigkeitsbehälter, mit Ausnahme des Behälters für die Scheibenwaschanlage, im Fahrgastraum untergebracht sein.

Art. 22 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Die elektrische Ausrüstung und die Beleuchtungsausrüstung der Fahrzeuge sind freigestellt, sie müssen jedoch der StVZO entsprechen und das Abblendlicht der Hauptscheinwerfer muss bauartgeprüft und mit E-Prüfzeichen nach ECE oder EG gekennzeichnet sein. Ebenso müssen das Fernlicht und mögliche Zusatzscheinwerfer bauartgeprüft und mit einem E-Prüfzeichen nach ECE oder EG gekennzeichnet sein. Vorhandene Nebelscheinwerfer dürfen entfernt werden.

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem ursprünglichen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch

Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens 2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

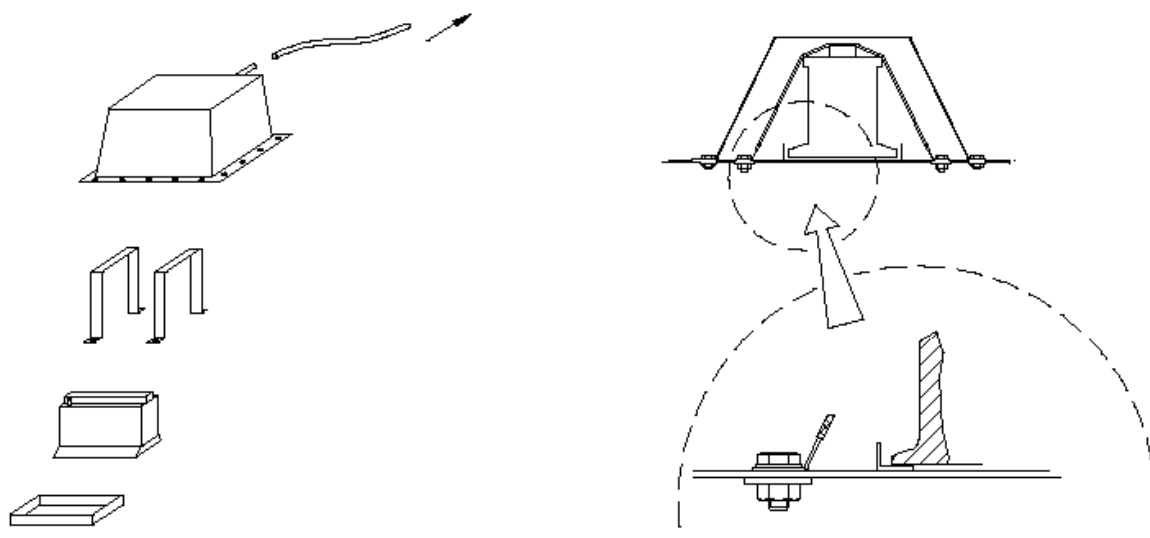
Die serienmäßige Batteriebefestigung darf durch eine zusätzliche Befestigungsvorrichtung verbessert werden.

Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

Bei Verwendung einer Nass- oder Lithiumbatterie muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand vorhanden sein. Die Batterie darf auch in einer Box untergebracht sein. Des Weiteren wird bei neuen DMSB registrierten Lithium Batterien im Regelfall ein integrierter Montagerahmen mit ausgeliefert. Dieser integrierte Montagerahmen ersetzt nicht die oben geforderte Befestigung.

Ansonsten ist Ihr Platz frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen.

In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).



Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.

Sofern Beleuchtungseinrichtungen für Fern- und Abblendlicht verändert oder durch funktionell gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden, müssen dadurch entstandene Öffnungen vollständig und luftdicht abgedeckt sein.

Bei wesentlichen Änderungen oder Weglassen von Funktionen ist ein Eintrag notwendig (siehe Art. 4).

Art. 23 Kraftstoffanlage

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

Der Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann.

Als Kraftstoffbehälter i.S. dieser Vorschriften ist jeder Behälter, der Kraftstoff aufnimmt und diesen entweder zum Motor oder einen anderen Kraftstoffbehälter abgibt, anzusehen. Der oder die Öffnungen

zum Befüllen und zum Entlüften eines jeden Kraftstoffbehälters müssen sich immer außerhalb des Fahrgastraumes befinden und es muss sichergestellt sein, dass kein Kraftstoff entweichen kann.

Wenn der Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges mit einer FIA-Standardkupplung ausgerüstet ist, muss das Anschlussstück geschützt sein.

Der Kraftstoffbehälter muss einer der folgenden Ausführungen entsprechen:

Im Slalomsport, sowie bis zum 31.12.2027 bei Rallye 35, Rallye 70, Rundstreckenrennen, Bergrennen und Offroad:

- ursprünglich vorhandener Serienkraftstoffbehälter
- FT3-1999-, FT3.5-1999- bzw. FT5-1999-Sicherheitskraftstoffbehälter (gemäß der FIA-Anerkennung)
- oder für den Fahrzeugtyp FIA-homologierten Kraftstoffbehälter

Bei allen anderen Wettbewerben und ab dem 01.01.2028 auch bei Rallye 35, Rallye 70, Rundstreckenrennen, Bergrennen und Offroad:

Sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter des betreffenden Fahrzeugherstellers verwendet wird oder aber die Position des Serien-Kraftstoffbehälters gegenüber der serienmäßigen Position des Kraftstoffbehälters geändert wird, muss ein Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Norm FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 wie folgt verwendet werden.

Der FT3-1999-, FT3.5-1999 bzw. FT5-1999-Sicherheitskraftstoffbehälter muss folgendermaßen gekennzeichnet sein: Name des Herstellers, genaue Spezifikationen, nach denen der jeweilige Kraftstoffbehälter hergestellt wurde, Homologationsdatum, Datum des Gültigkeitsende, Seriennummer. Diese Kraftstoffbehälter müssen nach Gültigkeitsende der Homologation durch einen neuen Kraftstoffbehälter ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 weiteren Jahren hat. Es dürfen mehrere der beschriebenen Kraftstoffbehälter im Fahrzeug eingebaut sein.

Die Verwendung und Ausführung eines Kraftstoffsammelbehälters (Catchtank) mit einem Fassungsvermögen von max. einem Liter ist freigestellt.

Der Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllstutzen) darf nicht im Fahrgastraum oder im Motorraum untergebracht sein, es sei denn, diese Lage entspricht der Serie oder der Homologation.

Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein. Dieses Ventil muss sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Scheiben oder des Daches befinden.

Es ist erlaubt, den Fahrzeugboden zum Einbau des Kraftstoffbehälters aufzuschneiden.

Im Übrigen ist die Lage des Kraftstoffbehälters freigestellt.

Falls sich der Kraftstoffbehälter im Kofferraum befindet, muss eine Ablaufvorrichtung vorhanden sein, wobei der Durchmesser des Ausschnittes im Bodenblech max. 10 mm betragen darf.

Die Verwendung nichtserienmäßiger Kraftstoffbehälter ist eintragungspflichtig.

Art. 24 Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter

Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter (Hauptkraftstoffbehälter und Zusatzkraftstoffbehälter) darf die nachstehend angegebenen Mengen abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) nicht überschreiten:

Hubraum	bis 700 ccm:	60 l
Hubraum über 700	bis 1000 ccm:	70 l
Hubraum über 1000	bis 1400 ccm:	80 l
Hubraum über 1400	bis 1600 ccm:	90 l
Hubraum über 1600	bis 2000 ccm:	100 l
Hubraum über 2000	bis 2500 ccm:	110 l
Hubraum über 2500 ccm:		120 l

Art. 25 Ölkühler

Für den Motor, das Getriebe und das Differenzial sind Ölkühler und die dafür notwendigen Leitungen und Pumpen freigestellt. Ölkühler dürfen nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn sie unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegen. Eine Unterbringung des

Ölkühlers im Fahrgastraum ist unzulässig. Zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein.

Falls Ölkühler im Kofferraum untergebracht sind, darf hierzu ein Luftführungskanal mit einem Durchmesser von maximal 15 cm bzw. einem maximalen Querschnitt von 180 cm² verwendet werden. An beiden Karosserie-Seitenteilen und am Heck darf dafür jeweils eine Öffnung eingebracht werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an diesen Karosserieteilen maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen (s.a. Art. 15).

Art. 26 Besondere Sicherheitsbestimmungen

Das Mitführen von Verbandskasten und Warndreieck ist – außer im Rallyesport – nicht vorgeschrieben.

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden besonderen Sicherheitsvorschriften:

Art. 26.1 Abschleppösen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalomsports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorne und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein. Des Weiteren dürfen Abschleppösen bzw. Abschleppbänder lediglich nach vorne und hinten über die Peripherie der Karosserie hervorstehen, jedoch nicht nach oben.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Art. 26.2 Außenspiegel

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein. Mit Ausnahme der serienmäßigen Außenspiegel muss jeder Spiegel eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden. Serienmäßige Kamerasysteme werden als Außenspiegel angesehen und sind somit zulässig. Eine Nachrüstung von Kamerasysteme als Außenspiegel ist unzulässig.

Art. 26.3 Hauptstromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher ist nach Art. 253-13 des Anhang J zum ISG der FIA – bei Rundstrecken-, Bergrennen und im Rallyesport – vorgeschrieben. Für alle anderen Veranstaltungsarten ist ein Stromkreisunterbrecher empfohlen.

Der Einbau ist nicht eintragungspflichtig.

Art. 26.4 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Feuerlöscher *mit 2 kg Löschpulver* sind vorgeschrieben (*empfohlen im Slalomsport*).

Alternativ zu *2 kg* Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g (ca. 75 kg bei 2-kg-Behälter) in jede Richtung aushalten.

Die Befestigung der Handfeuerlöscherbehälter muss mit zwei Metallbändern pro Behälter mit Schnellspannverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/den Behälter(n) angegeben sein.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage mit mindestens 3 kg Löschmittel gemäß Anhang J zum ISG und den zusätzlichen DMSB-Bestimmungen (StVZO) ist empfohlen. Außer bei Rallyeveranstaltungen kann die für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage die Handfeuerlöscher ersetzen.

Der Einbau von Feuerlöscher und Feuerlöschanlagen ist nicht eintragungspflichtig, jedoch müssen die Behälter und Anlagen zugelassen sein. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mit mindestens jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60
- Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern – insbesondere Prüffristen – zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Art. 26.5 Sicherheitsgurte

Mit Ausnahme des Slalomsports sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals FIA-homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen, dies gilt auch dann, wenn die Verwendung FIA-homologierter Gurte lediglich empfohlen ist.

Für den Slalomsport müssen an den vorderen Sitzen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein. Anstelle der serienmäßigen Dreipunktgurte dürfen Gurte mit mindestens vier

Befestigungspunkten oder Hosenträger- (Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) mit amtlichem Prüfzeichen montiert sein. Das amtliche Prüfzeichen ist nicht erforderlich, wenn der Gurt in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist.

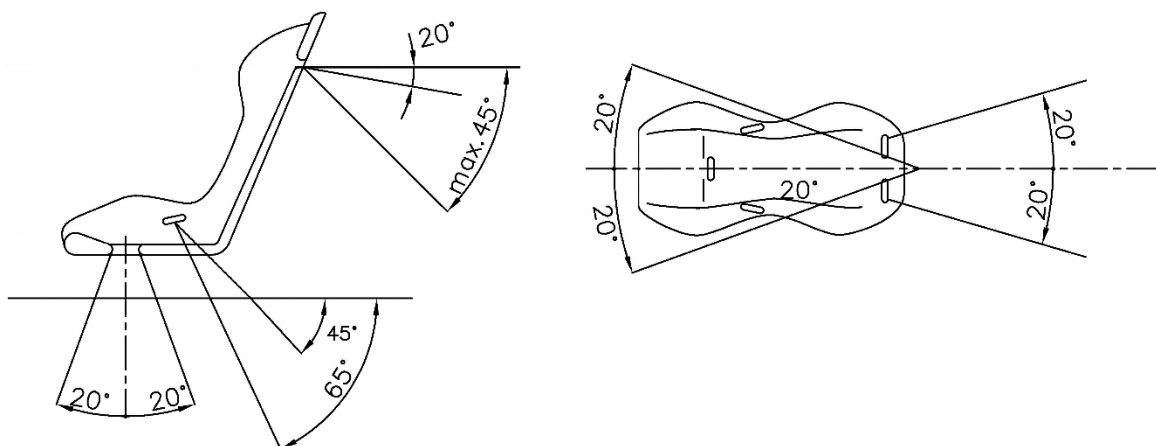
FIA-homologierte Gurte müssen, mit Ausnahme des Rallyesports, nicht zwingend in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Alternativ zu einem Eintrag in den Fahrzeugpapieren genügt ein Eintrag eines DMSB-Sachverständigen im DMSB-Wagenpass.

Bei Rallyes müssen an Bord jederzeit zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein, wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen.

Gurtbefestigung

Die Befestigung von Sicherheitsgurten am Sitz oder an der Sitzbefestigung ist zulässig, wenn diese Gurtbefestigung der Serie entspricht, in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist oder wenn für die Sitzkonsole mit den Gurtbefestigungspunkten eine ABE besteht.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten

Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

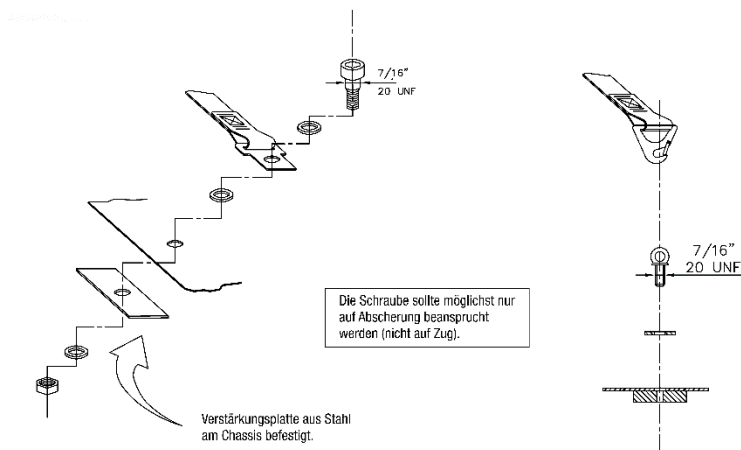
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

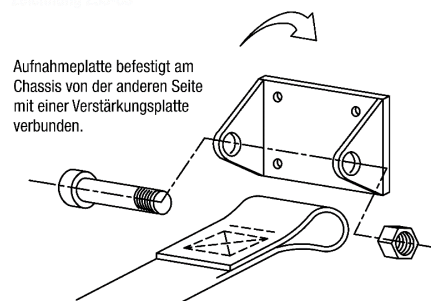
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



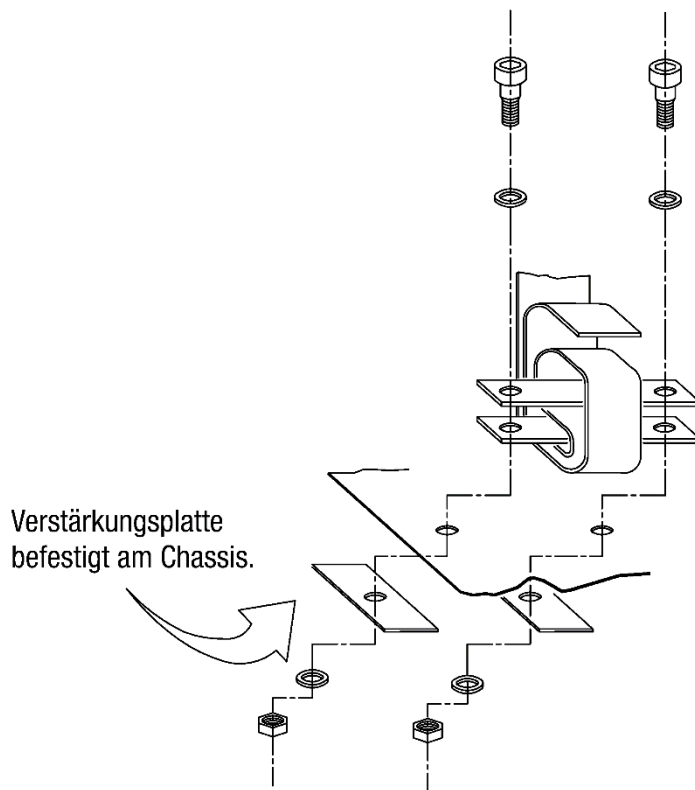
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

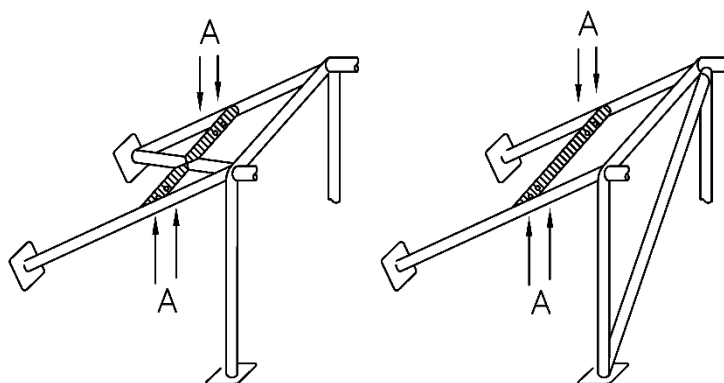
3. Schrittgurtbefestigung



Zeichnung 4

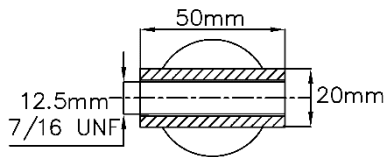
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den so genannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Schnitt A-A



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei so genannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\text{Ø } 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\text{Ø } 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

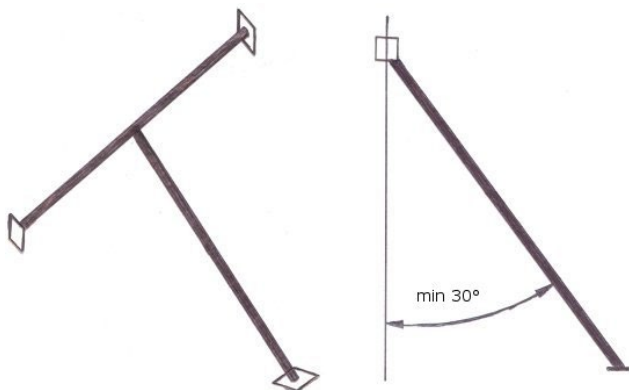
Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\text{Ø } 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\text{Ø } 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen $100 \text{ mm} \times 100 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

Art. 26.6 Feuerschutzwand

Falls die Rücksitzbank/Rücksitze ausgebaut sind, muss zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) eine flüssigkeitsdichte flammensichere Schutzwand vorhanden sein.

Nichtserienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5 mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

Feuerschutzwände sind generell nicht eintragungspflichtig.

Art. 26.7 Überrollkäfig

Für Fahrzeuge ohne Erstzulassungsdatum gilt im Folgenden die erstmalige Ausstellung eines technischen Dokuments, z. B. DMSB-Wagenpass oder KFP, als Erstzulassungsdatum.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 01.01.2023

Überrollkäfige gemäß Artikel 253-8 des aktuell gültigen Anhang J zum ISG sind – mit Ausnahme des Slalomsports - vorgeschrieben, d. h. Eigenbaukonstruktionen sind nicht zulässig.

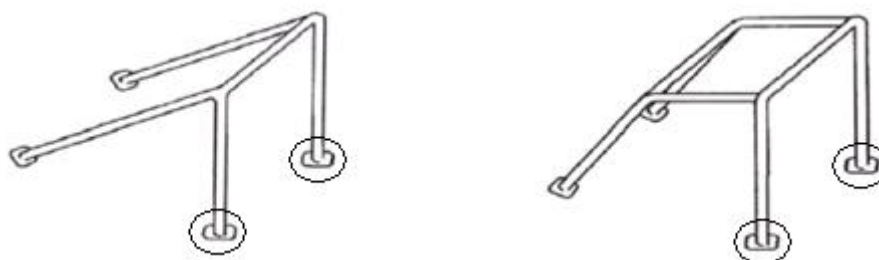
Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum vor dem 01.01.2023

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports – muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß Artikel 253-8 des Anhang J 2020 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1997 darf abweichend zum Artikel 253-8 des Anhang J 2020, der Hauptbügel die Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomsport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehenden Zeichnungen ausgerüstet sein.



Dach-Verstärkungsstreben:

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 des Anhang J 2020 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß

Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J 2020 vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Für Rallyes sind mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- eine Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt.

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

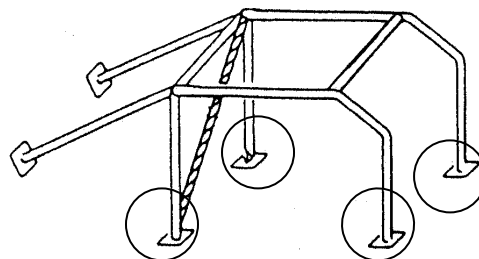
Stützstrebe in der A-Säule (s.a. blauer Teil):

Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Artikel 253.8 des Anhang J 2020 müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer min. 3 mm dicken Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm² verstärkt werden.

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt werden.



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfige gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-

Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalomveranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen, die in obenstehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Der Überrollkäfig muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag "wahlweise" ausreicht.

Art. 26.8 Ölsammler

Fahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) mit Erstzulassung ab dem 01.01.1972 bzw. EBE-Fahrzeuge (Einzel-Zulassung) ab dem 20.04.1973 müssen mit einer geschlossenen Motor-Kurbelgehäuse-Entlüftung (mit Rückführung des Ölnebels in den Ansaugtrakt) ausgestattet sein.

Offene Systeme (mit oder ohne Ölsammler) für diese Fahrzeuge können auch durch Eintrag in den Fz.-Papieren nicht für zulässig erklärt werden.

Fahrzeuge mit EBE-Zulassung vor diesen o.g. Daten, deren Motor eine offene Gehäuseentlüftung aufweist, müssen mit einem Ölsammler ausgestattet sein; ein

geschlossenes System wird empfohlen. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 cm³ ein Mindestfassungsvermögen von 2 Litern und für Motoren über 2000 cm³ von 3 Litern haben.

Art. 26.9 Haubenhalter

Falls das Material oder die Verriegelungsvorrichtung der Motor- bzw. Kofferraumhaube von der Serie abweichen, müssen – außer im Slalomsport – je Haube zu den zwei Originalscharnieren zwei zusätzliche Haubenhalter eingebaut werden, wobei die serienmäßige Verriegelungseinrichtung unwirksam gemacht werden muss. Nur im Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden. Haubenhalter sind nicht eintragungspflichtig, sofern diese keine Verkehrsgefährdung darstellen.

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe H *

Stand: 27.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zugelassene Fahrzeuge; Technische Bestimmungen

Art. 1	Allgemeines
Art. 2	Zugelassene Fahrzeuge/Allgemeine Bestimmungen
Art. 3	Definitionen
Art. 4	Nichtzugelassene Fahrzeuge
Art. 5	Hubraumklassen
Art. 5.1	Fahrzeuggewichte
Art. 6	Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolbenmotoren
Art. 7	Motor
Art. 7.1	Abgasvorschriften
Art. 8	Abgasanlage/Geräuschbegrenzung
Art. 9	Kraftübertragung
Art. 10	Bremsanlage
Art. 11	Lenkung
Art. 12	Radaufhängung
Art. 13	Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
Art. 14	Messung der kompletten Radbreite
Art. 15	Ersatzrad
Art. 16	Karosserie und Fahrgestell
Art. 17	Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube
Art. 18	Kotflügel
Art. 19	Aerodynamische Hilfsmittel
Art. 20	Glasflächen, Glasbeschaffenheit
Art. 21	Windschutzscheibe
Art. 22	Belüftung des Fahrgastraumes
Art. 23	Fahrgastraum/Innenraum
Art. 24	Leitungen
Art. 25	Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung
Art. 26	Kraftstoffanlage
Art. 27	Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter
Art. 28	Ölkühler

Besondere Sicherheitsbestimmungen

Art. 29	Sicherheitsausrüstung
Art. 30	Überrollkäfig
Art. 31	Sicherheitsgurte
Art. 32	Feuerlöscher/Feuerlöschanlage
Art. 33	Feuerschutzwand
Art. 34	Stromkreisunterbrecher
Art. 35	Ölsammler
Art. 36	Abschleppvorrichtungen
Art. 37	Außenspiegel
Art. 38	Haubenhalter

* - s.a. "Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements" im blauen Teil

Art. 1 Allgemeines

Dieses Reglement tritt am 01. Januar 2025 in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen des Gruppe-H-Reglements.

Soweit in anderen Reglements, Ausschreibungstexten usw. auf Bestimmungen verwiesen wird, die mit diesem Reglement ungültig werden, treten an deren Stelle die Bestimmungen des neuen Reglements.

Die Bestimmungen des derzeit gültigen Anhang J zum Internationalen Sportgesetz (ISG) sind nur bei ausdrücklichem Verweis auf diese Bestimmungen anwendbar.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Art. 2 Zugelassene Fahrzeuge - Allgemeine Bestimmungen

In der Gruppe H sind Personenkraftwagen (Tourenwagen und GT-Fahrzeuge) zugelassen, deren Baujahr nach dem 31.12.1965 und mindestens 10 Jahre zurückliegt. Es sind nur Fahrzeuge startberechtigt, welche in einer Stückzahl von mind. 200 identischen Fahrzeugen in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt wurden und über ABE, EWG-Betriebserlaubnis oder EBE verfügen. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge über den normalen Vertriebsweg für jedermann frei erhältlich gewesen sein. Die Nachweispflicht zu vorstehender Regelung liegt beim Teilnehmer.

Die Fahrzeuge müssen auf jeden Fall von einem Fahrzeughersteller wie er in Art. 3 dieses Reglements definiert ist, hergestellt worden sein.

Bezüglich Motorenaufladung gelten die Bestimmungen des Artikels 7 dieses Reglements.

Von der FISA/FIA für das betreffende Fahrzeug homologierte Fahrzeugteile sind zulässig, sofern deren Homologationsdatum mindestens 10 Jahre zurückliegt. Die homologierten Bauteile dürfen auch einzeln zur Anwendung kommen. Den Nachweis hat der Teilnehmer durch Vorlage eines Homologationsblattes zu erbringen.

Die Fahrzeuge müssen für den Einsatz in der Gruppe H zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein oder/und die sportrechtliche Zulassung (z. B. DMSB-Wagenpaß) für die Gruppe H besitzen.

In der Gruppe H sind auch zugelassen:

- Originale Gruppe 5-Fahrzeuge, welche vor 1982 in dieser Gruppe eingesetzt wurden.
- Originale Super Touring-Fahrzeuge (Gruppe ST), welche vor 2003 in dieser Gruppe eingesetzt wurden

Für den Nachweis der Originalität dieser Gruppe ST oder Gruppe 5-Fahrzeuge ist der Bewerber/Fahrer verantwortlich.

Für ursprüngliche Fahrzeuge der Gruppe ST gelten grundsätzlich die Technischen Bestimmungen der Gruppe H (inkl. Mindestgewichten, Radbreiten etc.).

Darüber hinaus sind für ST-Fahrzeuge die Karosserieänderungen gemäß FIA-Reglement 2002, Art. 262-4.8 bis 4.8.3.13, mit Ausnahme der Windschutzscheibe (Punkt 4.8.3.7) zugelassen (siehe Art. 16 – 20).

Art. 2.1 Trabant und Wartburg

Über die Vorschriften in Art. 2 hinaus, sind alle Fahrzeuge der Hersteller Trabant und Wartburg startberechtigt, die seit dem 01.01.1966 bis heute hergestellt wurden.

Art. 3 Definitionen

Grundmodell:

Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom selben Fahrzeughersteller (nicht Konzern) gemäß „DMSB-Herstellerliste für die Gruppen F und H**“ hergestellt wurden.

Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimmten Bezeichnung oder Code (z. B. BMW 3er E30, BMW 3er E46, BMW 3er E90, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. VW Polo Typ 86 (Polo 1) und Polo 86C (Polo 2) sind unterschiedliche Grundmodelle. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D. h., wenn sich die Bezeichnung des Grundmodells ändert bzw. die Hersteller-Schlüssel-Nummer (HSN) nicht unter dem betreffenden Fahrzeughersteller in der „Herstellerliste für die Gruppen F und H“ aufgeführt ist, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

* siehe: www.dmsb.de

Fahrzeughersteller:

Für die Gruppe H werden Fahrzeughersteller als solche anerkannt, die in der DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste oder in der FIA-Homologationsliste aufgeführt sind.

Fahrzeuge anderer Hersteller sind nur zulässig, wenn das Modell einem Typ entspricht, wie es von einem anerkannten Hersteller ausgeliefert wurde.

Den jeweiligen Nachweis hat der Bewerber/Fahrer zu erbringen.

Fahrgastraum

Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen.

Freigestellt:

Das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Materials, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

Serienmäßig:

Die Fahrzeuge müssen, außer wenn es für einzelne Bauteile in diesem Reglement anders bestimmt wird, in serienmäßigem Zustand sein, d. h., wie sie vom Herstellerwerk geliefert werden bzw. wurden.

Mechanische Bauteile:

Teile, die für den Antrieb und die Radaufhängung notwendig sind, sowie die für ihr normales Funktionieren notwendigen Zubehörteile, ausgenommen Teile der Lenkung und Bremsen.

Des Weiteren gelten die Definitionen in Art. 251-2.3 bis inkl. 251-2.8 des Anhang J (ISG) der FIA.

Art. 4 Nichtzugelassene Fahrzeuge

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Serienhöhe 1600 mm überschreitet.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

Nachgebaute Gruppe 5-Fahrzeuge sind nicht zulässig.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine ernste Gefahr darzustellen scheint, ist von den Sportkommissaren von der Veranstaltung auszuschließen.

Art. 5. Hubraumklassen

Die Fahrzeuge werden in die folgenden 18 Hubraumklassen eingeteilt:

- | | | |
|------------------|----------|--------------|
| 1. Hubraum | | bis 500 ccm |
| 2. Hubraum über | 500 ccm | bis 600 ccm |
| 3. Hubraum über | 600 ccm | bis 700 ccm |
| 4. Hubraum über | 700 ccm | bis 850 ccm |
| 5. Hubraum über | 850 ccm | bis 1000 ccm |
| 6. Hubraum über | 1000 ccm | bis 1150 ccm |
| 7. Hubraum über | 1150 ccm | bis 1300 ccm |
| 8. Hubraum über | 1300 ccm | bis 1600 ccm |
| 9. Hubraum über | 1600 ccm | bis 2000 ccm |
| 10. Hubraum über | 2000 ccm | bis 2500 ccm |
| 11. Hubraum über | 2500 ccm | bis 3000 ccm |
| 12. Hubraum über | 3000 ccm | bis 3500 ccm |
| 13. Hubraum über | 3500 ccm | bis 4000 ccm |
| 14. Hubraum über | 4000 ccm | bis 4500 ccm |
| 15. Hubraum über | 4500 ccm | bis 5000 ccm |
| 16. Hubraum über | 5000 ccm | bis 5500 ccm |
| 17. Hubraum über | 5500 ccm | bis 6000 ccm |
| 18. Hubraum über | 6000 ccm | |

Art. 5.1 Fahrzeuggewichte

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) sind folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

Alle Veranstaltungen außer Bergrennen:

Hubraumklasse in ccm	Mindest-Gewicht in kg	>2V/Zyl.
bis 500 ccm:	485 kg	495 kg
über 500 bis 600 ccm:	530 kg	540 kg
über 600 bis 700 ccm:	565 kg	575 kg
über 700 bis 850 ccm:	600 kg	610 kg
über 850 bis 1000 ccm:	650 kg	660 kg
über 1000 bis 1150 ccm:	680 kg	690 kg
über 1150 bis 1300 ccm:	710 kg	730 kg
über 1300 bis 1600 ccm:	760 kg	805 kg
über 1600 bis 2000 ccm:	825 kg	890 kg
über 2000 bis 2500 ccm:	900 kg	975 kg
über 2500 bis 3000 ccm:	970 kg	1045 kg
über 3000 bis 3500 ccm:	1030 kg	1105 kg
über 3500 bis 4000 ccm:	1090 kg	1165 kg
über 4000 bis 4500 ccm:	1150 kg	1225 kg
über 4500 bis 5000 ccm:	1200 kg	1275 kg
über 5000 bis 5500 ccm:	1250 kg	1325 kg
über 5500 bis 6000 ccm:	1300 kg	1375 kg
über 6000 bis 6500 ccm:	1350 kg	1425 kg
über 6500 ccm:	1400 kg	1475 kg

> 2 V/Zyl. = mehr als 2 Ventile je Zylinder

Bergrennen:

Hubraumklasse in ccm		Mindest-Gewicht in kg
	bis 500 ccm:	485 kg
über 500	bis 600 ccm:	530 kg
über 600	bis 700 ccm:	565 kg
über 700	bis 850 ccm:	600 kg
über 850	bis 1000 ccm:	650 kg
über 1000	bis 1150 ccm:	680 kg
über 1150	bis 1300 ccm:	710 kg
über 1300	bis 1600 ccm:	760 kg
über 1600	bis 2000 ccm:	825 kg
über 2000	bis 2500 ccm:	900 kg
über 2500	bis 3000 ccm:	970 kg
über 3000	bis 3500 ccm:	1030 kg
über 3500	bis 4000 ccm:	1090 kg
über 4000	bis 4500 ccm:	1150 kg
über 4500	bis 5000 ccm:	1200 kg
über 5000	bis 5500 ccm:	1250 kg
über 5500	bis 6000 ccm:	1300 kg
über 6000	bis 6500 ccm:	1350 kg
über 6500 ccm:		1400 kg

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie, eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein. Das oder die Ersatzräder gilt/gelten als Ballast.

Art. 6

Klasseneinteilung bei aufgeladenen und Rotationskolbenmotoren (Einstufungshubraum)

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der effektive Hubraum mit dem Koeffizienten 1,7 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Ladern, gilt der Hubraumfaktor 1,4.

Bei einer Kombination von Turbolader mit mechanischem Lader gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Bei Turbo-Diesel-Motoren wird der effektive Hubraum mit dem Koeffizienten 1,5 multipliziert und der Wagen in die sich dann ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen: Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen).

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

Art. 7 Motor

Der nachweislich vom Fahrzeughersteller für das Grundmodell vorgesehene Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) muss beibehalten werden. Er darf jedoch durch Materialabnahme, z. B.

Planen der Dichtfläche oder Anbringen von Gewindebohrungen, bearbeitet werden. Jedes Hinzufügen von Material in homogener Form (z. B. Schweißen, Kleben, Elektrolyse usw.) ist verboten. Hinzufügen von Material in nicht homogener Form ist ausschließlich für die Reparatur von Gewindebohrungen (z. B. Gewindeeinsätze) zulässig. Grundsätzlich muss die serienmäßige Mittelachse der Gewindebohrung im Block für die Zylinderkopfschrauben beibehalten werden. Zylinderkopfverschraubungen müssen eine durchgehende Mittelachse aufweisen. Für das betreffende Fahrzeugmodell homologierte Zylinderköpfe dürfen adaptiert werden. Darüber hinaus darf auch die serienmäßige Öffnung für den Ölmesstab durch Hinzufügen von Material verschlossen werden.

Unter den Bedingungen, dass der Motor im ursprünglichen Motorraum eingebaut ist und die Kurbelwellenachse beibehalten wird, ist die Position des Motors freigestellt.

Der Hubraum ist freigestellt und darf z. B. durch Änderung des ursprünglichen Hubs und/oder der ursprünglichen Bohrung geändert werden. Das Ausbuchsen der Zylinder ist erlaubt.

Es sind nur die serienmäßigen bzw. für das Grundmodell homologierten Aufladungssysteme, z. B. Abgasturbolader oder mechanische Lader (Bsp. Comprex-Lader und G-Lader) zulässig. Wenn das betreffende Fahrzeug bereits vor 1984 nachweislich mit einer Aufladung ausgerüstet war, ist diese Aufladung auch weiterhin zulässig.

Dies bedeutet, dass ein Saugmotor ein Saugmotor, ein Abgasturbolader-Motor ein Abgasturbolader-Motor bleiben muss etc. Die Hinzufügung eines systemfremden Laders ist demnach nicht zulässig (Bsp. einem serienmäßigen Turbolader darf kein nichtserienmäßiger G-Lader hinzugefügt werden). Die Marke und die Ausführung des Aufladungssystems sind freigestellt (z. B. kann ein Garrett-Turbolader durch einen KKK-Turbolader ersetzt werden).

Eine Aufladung ist nur in Verbindung mit der serienmäßigen Antriebsart (z. B. Otto-Motor oder Dieselmotor) zulässig. So darf z. B. der Turbolader des VW Golf Turbo-Diesel nicht in einem VW Golf mit Otto-Motor verwendet werden.

Andere Bauteile des Motors, wie z. B. Zylinderkopf und Gemischaufbereitung, Hilfsaggregate, Wasserkühler u. ä. sind freigestellt.

Darüber hinaus gelten nur für Zweitakt-Motoren folgende zusätzliche Bestimmungen:
Zum Zwecke der Einbringung und Änderung von Steuer- und Einlasskanälen ist es zulässig, am serienmäßigen Motorblock lokal Material zu entfernen und/oder hinzuzufügen.

Hubraumbegrenzung bei Bergrennen:

Motoren ohne Aufladung dürfen einen maximalen Hubraum von 6000 ccm aufweisen.
Aufgeladene Motoren dürfen einen maximalen effektiven Hubraum von 3500 ccm aufweisen.

Art. 7.1 Abgasvorschriften

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator nach Art. 15 der DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

Art. 8 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Mündung(en) des Auspuffs muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines zur Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmittle liegen.

Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells liegen.

Darüber hinaus ist die Abgasanlage freigestellt.

Heckabschlussblech:

Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen im Heckabschlussblech Öffnungen mit einer Gesamtfläche von max. 100 cm² vorhanden sein bzw. angebracht werden. Die untere Seite der Öffnung muss mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen. Falls serienmäßig oberhalb dieses Bereiches eine Öffnung für die Abgasdurchführung vorhanden ist, so wird auch dort diese Öffnung akzeptiert und muss in diesem Fall nicht mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen.

Geräuschbegrenzung:

Die Vorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Art. 9 Kraftübertragung

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Grundmodell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt. Alle kraftübertragenden Teile (Kupplung, Getriebe, Differential usw.) sowie deren Betätigung (z. B. Schaltkulisie des Getriebes) sind freigestellt. Sie müssen jedoch in ihrem/ihrer ursprünglichen Raum/Grundposition verbleiben (vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse).

Das Schaltsystem des Getriebes ist gänzlich freigestellt.

Der Einbau einer Kühlvorrichtung für Getriebe/Differenzial sowie das Hinzufügen jeder Art von Zwischenübersetzungen ist erlaubt.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen muss das Getriebe mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.

Art. 10 Bremsanlage

Eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage, betätigt durch dasselbe Pedal, ist vorgeschrieben.

Für alle Veranstaltungsarten ist eine Feststellbremse empfohlen. Im Übrigen ist die Bremsanlage einschließlich Einrichtungen zur Bremsenkühlung freigestellt.

Art. 11 Lenkung

Das Lenkradschloss bzw. die Diebstahlsicherung muss mit Ausnahme von Slalomveranstaltungen als auch Fahrzeugen mit Straßenzulassung außer Funktion gesetzt bzw. ausgebaut werden.

Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen geschlossenen Lenkradkranz aufweisen.

Die Lenksäule muss der Serie entsprechen, sie darf auch durch ein Serienteil eines anerkannten Fahrzeugherstellers ersetzt werden und muss dann bei unfallartigen Stößen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Teleskop, Gelenke, Verformungselement) axial um min. 100 mm nachgeben können.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer nichtserienmäßigen Allradlenkung ist unzulässig.

Darüber hinaus ist die Lenkung freigestellt.

Art. 12 Radaufhängung

Die Radaufhängung ist freigestellt, jedoch muss der ursprüngliche Typ (z. B. Verbundlenkerachse, Starrachse, McPherson, usw.) beibehalten werden. Es ist jedoch erlaubt, weitere Befestigungspunkte anzubringen oder die ursprünglichen zu verändern.

Der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz 1 Prozent).

Alle anderen radgeometrischen Daten (z. B. Spurweite, Vorspur, Sturz) sind freigestellt. Federn, Stoßdämpfer und Stabilisatoren sind freigestellt.

Art. 13 Räder und Reifen

Die Reifen und Räder sind freigestellt.

Distanzscheiben sind zulässig.

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) dürfen zu jeder Zeit der Veranstaltung die folgenden max. zulässigen Breiten der Reifen inkl. Felgen nicht überschritten werden:

bis 1000 ccm:	9 Zoll / 229 mm
über 1000 bis 1300 ccm:	10 Zoll / 254 mm
über 1300 bis 1600 ccm:	11 Zoll / 280 mm
über 1600 bis 2000 ccm:	12 Zoll / 305 mm
über 2000 bis 3000 ccm:	13 Zoll / 331 mm
über 3000 ccm:	16 Zoll / 407 mm

Art. 14 Messung der Reifen-Felgen-Breite

Komplettes Rad montiert am rennfertigen Fahrzeug, auf dem Boden stehend, ohne Fahrer. Die Breitenmessung kann an einem beliebigen Punkt des Reifens inkl. Felgenhorn (nicht Radschüssel) erfolgen, außer im Bereich der Reifenaufstandsfläche.

Art. 15 Ersatzrad

Das Mitführen eines Ersatzrades ist nicht vorgeschrieben.

Wird es mitgeführt, so darf es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen vorderen Raum untergebracht sein und keine Veränderungen der Karosserieaußenansicht verursachen.

Das Ersatzrad muss in jedem Falle sicher befestigt sein.

Art. 16 Karosserie und Fahrgestell

Die serienmäßige Karosserie und/oder das Fahrgestell - gemäß Art. 251-2.5.2 und 2.5.1 des Anhang J (ISG) - dürfen verstärkt oder erleichtert werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an einem Bauteil maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen.

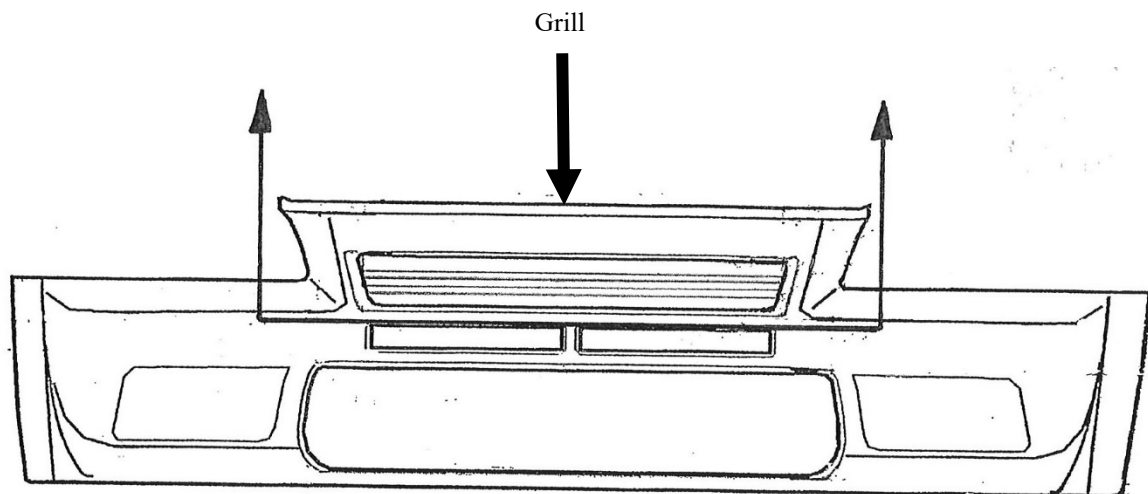
Jedoch dürfen Teile, die zur Aufnahme von Motor, Getriebe, Lenkungs-, Brems- oder Radaufhängungselementen dienen, nicht erleichtert werden. Des Weiteren dürfen auch die Türschweller nicht erleichtert werden. Ausschließlich zum Zwecke von Wagenheberaufnahmen dürfen die Türschweller örtlich geändert werden. Gemeint ist der komplette Schweller zwischen Vorder- und Hinterrad.

Das Entfernen bzw. Ausschneiden von großflächigen Bauteilen ist nicht erlaubt. Hiervon ausgenommen ist die Trennwand vom Wasserkasten zum Motorraum hin. Es muss dann jedoch eine Querstrebe zwischen den Federbeindomen bzw. den oberen Radaufhängungspunkten angebracht sein, damit die Stabilität des Fahrzeuges wieder gewährleistet ist.

Es ist nicht gestattet, erleichterte Teile zu verstärken oder verstärkte Teile zu erleichtern.

Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel.

Der serienmäßige Kühlergrill muss beibehalten werden, mit Ausnahme von erlaubten Änderungen des Grills, die beim Umbau von Beleuchtungseinrichtungen im Rahmen des Art. 25 notwendig sind. Er muss auch dann beibehalten werden, wenn er Bestandteil des Stoßfängers sein sollte (siehe Zeichnung).



Bei Fahrzeugen mit Heckmotor, z. B. NSU-TT, dürfen im Frontblech zwischen den Scheinwerfern keine nichtserienmäßigen Öffnungen vorhanden sein.

Der Boden kann unter Beachtung der nachfolgenden Bedingungen geändert werden. Die Höhe der Türschweller (Oberkante) darf dabei nicht überschritten werden (Ausnahme: Einbau des Kraftstoffbehälters im Kofferraum gem. Art. 26). Als Material für den geänderten Boden ist Metall oder Kohlefaser-Verbundwerkstoff mit einer Mindeststärke von 1,0 mm vorgeschrieben. Der Boden muss so ausreichend stabil ausgeführt sein, dass er eine erwachsene Person von mind. 75 kg tragen kann. Ferner darf auch der Antriebstunnel für andere Teile des Antriebsstranges örtlich angepasst werden.

Das Dach muss mit Ausnahme der erlaubten Änderungen in Zusammenhang mit Schiebe-/Sonnendächern und der Fahrgastraumbelüftung (Dachlufthutze) serienmäßig sein.

Serienmäßige bzw. über ein Prüfzeugnis verfügende Schiebe- bzw. Sonnendächer und Cabriovertische/Hardtops sind erlaubt. Diese müssen während der Veranstaltung geschlossen sein. Verfügt ein nichtserienmäßiges Hardtop nicht über ein Prüfzeugnis, so kann dieses nach einer Begutachtung durch den DMSB-SV in den Wagenpass eingetragen werden.

Ein vorhandenes Schiebe-/Sonnendach darf unter der Bedingung entfernt werden, dass die entstandene Öffnung durch das gleiche Material mit gleicher Materialdicke (Toleranz: 10%) wie das des Seriedaches durch Schweißung verschlossen wird.

Die Stoßfänger dürfen modifiziert oder auch durch andere, z. B. so genannten Spoilerstoßstangen, ersetzt werden, wobei auch die Regelungen in Artikel 19 zu beachten sind.

Zierleisten und Stoßfänger dürfen entfernt werden, sofern sie nicht in der Karosserie integriert sind (z. B. Porsche 911).

Nicht verschraubte Radkappen und Radzierblenden müssen entfernt werden. Nach dem Entfernen von Zierleisten und Radkappen dürfen keine scharfen Kanten (z. B. Befestigungsklammern) erscheinen.

Die Gesamtbreite des Fahrzeugs darf 2000 mm (ohne Außenspiegel) nicht überschreiten.

Die Anbringung eines Unterschlutzes ist erlaubt.

Fest am Wagen angebaute pneumatische Wagenheber sind erlaubt.

Außer den Reifen und Felgen darf kein Teil des Fahrzeugs den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Wagens ohne Luft sind.

Grundsätzlich darf kein mechanisches Bauteil außerhalb der ursprünglichen Karosserie angebracht werden.

Ein Wasserkühler darf nur dann außerhalb der Wettbewerbskarosserie montiert werden, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 17 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Das Material der Türen, der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Die äußere Originalform muss jedoch beibehalten sein.

Die Scharniere und die Betätigungseinrichtungen der Türen sind freigestellt. Das Originalschloss inkl. dessen Verriegelungszapfen der Türen muss beibehalten werden.

An der Fahrer- und Beifahrertür muss je eine Türverkleidung vorhanden sein. Die Verkleidung kann der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mind. 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen Material mit einer Mindestdicke von 2 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Die Befestigung der Motorhaube und der Kofferraumhaube sowie deren Scharniere sind freigestellt. Die Motorhaube muss mit Ausnahme des Slalomsports von außen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, leicht zu öffnen sein (siehe auch Artikel 38).

Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind nur unter den folgenden Bedingungen zulässig:

- a) Die durch eine Öffnung evtl. entstandene Vertiefung muss durch ein engmaschiges Gitter (Maschenweite: max. 5 mm x 5 mm), welches die Originalform wieder herstellt, abgedeckt werden. Dieses Gitter muss auch bewirken, dass keine Sicht auf mechanische Teile möglich ist.
- b) Nicht serienmäßige, aufgesetzte Lufthutzen sind generell verboten.

Abgeänderte Türen, die Motor- und die Kofferraumhaube müssen einzeln gegen die serienmäßigen Teile austauschbar sein. D. h., dass z. B. beim Ausbau der verwendeten Motorhaube die Serienmotorhaube vollständig die äußere Karosserieform wieder herstellen muss und umgekehrt.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 18 Kotflügel

Material und Form der Kotflügel sind freigestellt. Die Form der Radausschnitte - nicht deren Abmessungen - muss jedoch beibehalten werden.

Die Kotflügel müssen mindestens 1/3 des Radumfangs und mindestens die gesamte Reifenbreite überdecken. Die Kotflügel können mit Kühlöffnungen versehen werden. Luftschlitze, die sich in der Radabdeckung hinter den Hinterrädern befinden, müssen so gestaltet sein, dass die Reifen in horizontaler Ebene nicht sichtbar sind.

Die Abmessungen der Kotflügel sind gemäß Art. 251-2.5.7 Anhang J definiert.

Für Fahrzeuge bis inkl. Baujahr 2008 sind in den vorderen Kotflügeln integrierte Stoßfänger bzw. Frontschürzen erlaubt, d. h. Kotflügel und Stoßfänger bzw. Frontschürze dürfen ein Bauteil sein. Das Innere der Kotflügel (nicht Radhaus) ist freigestellt, es dürfen dort mechanische Bauteile angebracht werden.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 19 Aerodynamische Hilfsmittel

Nachfolgende erlaubte aerodynamische Hilfsmittel müssen an die originale äußere Karosserie hinzugefügte Einrichtungen sein und dürfen die äußere Originalform der Karosserie gemäß Art. 16 nicht grundlegend verändern.

Die aerodynamischen Hilfsmittel müssen - von oben und von der Seite gesehen - nicht der Kontur der Karosserie folgen.

Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoilern darf max. 80% der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln, nicht zwangsläufig senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe der nichtserienmäßigen Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches (ohne Antenne) nicht überschreiten. Ausgenommen von dieser Regelung sind aerodynamische Hilfsmittel, die bereits am Grundmodell vorhanden oder homologiert waren bzw. sind. Darüber hinaus bleiben auch weiterhin serienmäßige und für das betreffende Modell von der FIA homologierte Heckspoiler zulässig, sofern deren Homologationsdatum mindestens 10 Jahre zurückliegt.

Aerodynamische Hilfsmittel an der Front des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 20 cm über den äußeren Rand der Karosserie nach vorne hinausragen.

Aerodynamische Hilfsmittel am Heck des Fahrzeuges dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über den äußeren Rand der Karosserie hinausragen.

Serienmäßige Spoiler dürfen entfernt werden.

Hinweis: siehe auch Allgemeine Bestimmungen im blauen Teil.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 20 Glasflächen, Glasbeschaffenheit

Die Originalflächen der Seitenscheiben müssen beibehalten werden. Schiebefenster sind zulässig.

Es ist erlaubt zur Fahrgastraumbelüftung in den Seitenscheiben jeweils eine aufgesetzte Luftführung bzw. Lufthutze anzubringen. Jede Luftführungsvorrichtung muss in eine Box mit den Innenabmessungen von 12 cm x 12 cm x 12 cm passen. Sie muss fest mit der Seitenscheibe verbunden sein.

Die Flächenform bzw. Wölbung der Heckscheibe und deren Befestigung sind freigestellt. Der serienmäßige Karosserieausschnitt muss beibehalten werden.

Die Befestigung der Scheiben und der Betätigungsmechanismus der Seitenscheiben sind freigestellt.

Sicherheitsglas ist vorgeschrieben:

- für die Fahrertürscheibe bei allen Veranstaltungen,
- wenn die Ausschreibung des Wettbewerbs einen Beifahrer zulässt, für die Scheibe der Beifahrertür.

Als Sicherheitsglas i. S. dieses Reglements gelten Hart- und Mineralgläser mit nationalen Prüfzeichen und Zahlen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) bzw. ECE-Prüfzeichen (z. B. 43 RE1 ... Zahlen) sowie glasähnliche, entsprechend gekennzeichnete Hartkunststoffscheiben.

Darüber hinaus ist das Material der Fensterscheiben freigestellt. Es muss aber in jedem Fall durchsichtig sein. Das Material von nichtserienmäßigen Scheiben muss eine Stärke von mindestens 3 mm haben. Zum Anbringen von Tankeinfüllstutzen in den hinteren Seitenscheiben gilt die Ausnahmeregelung gemäß Artikel 26 dieser Bestimmungen.

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Für alle Wettbewerbsarten:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532, oder D5533 (s.a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläsern für die Scheibe innen an der Fahrertür in allen Wettbewerbsarten und bei Wettbewerben mit Beifahrer auch innen an der Scheibe der Beifahrertür vorgeschrieben.

Solche Sicherheitsfolien sind auch an Hart- und Mineralgläsern für Glas- und Glassonnendächer innen vorgeschrieben.

Bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen:

- a) Folien (auch bauartgeprüfte), Aufkleber und Besprühung sind mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben nicht erlaubt.
- b) Sämtliche Fahrzeugscheiben mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben dürfen nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Werbe- und Namensaufkleber, welche nach den FIA/DMSB-Vorschriften erlaubt sind (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), sind von vorstehendem Punkt a) nicht betroffen.

Bei Veranstaltungen, die in der Nacht durchgeführt werden bzw. bis in die Nachtstunden hinein andauern (z. B. 24-Stunden-Rennen), kann der Veranstalter in seiner Ausschreibung Ausnahmen zu vorgenannten Regelungen beim DMSB beantragen.

Für originale ST-Fahrzeuge gelten über die Bestimmungen dieses Artikels hinaus die Freiheiten und Vorschriften des Art. 262-4.8 bis inkl. 4.8.3.13 des Anhang J 2002 (ISG), mit Ausnahme der Bestimmungen zur Windschutzscheibe (Art. 262-4.8.3.7).

Art. 21 Windschutzscheibe

Eine Windschutzscheibe aus Verbund-Hartglas (kein Kunststoff) muss eingebaut sein.

Für die Windschutzscheibe muss mindestens ein Scheibenwischer vorhanden sein.

Hiervon ausgenommen sind Fahrzeuge, die serienmäßig ohne Windschutzscheibe ausgestattet sind.

Art. 22 Belüftung des Fahrgastraumes

Zur Belüftung des Fahrgastraumes gelten folgende Bestimmungen.

Der nachträgliche Einbau einer Fahrgastraumbelüftung (Lufthutze bzw. Luftklappe) durch das Dach ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Der Einbau der Lufthutze bzw. der Dachklappe muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen. Folgende maximalen Außenmaße sind zu beachten:

Breite max. 300 mm; Länge: max. 400 mm; Höhe: max. 50 mm

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen. Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein. Der Blechausschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden. Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.

Nichtserienmäßige Luftzufuhr aus dem Motorraum ist verboten. Die Öffnungen dürfen aus der Originalform der Karosserie nicht hervorstehen.

Es wird ein feuerbeständiger Luftkanal akzeptiert, welcher die Luft von der Fahrzeugfront durch den Motorraum in den Fahrgastraum leitet. Falls ein Alu-Flex-Schlauch benutzt wird, muss dieser von guter Qualität sein. Die Anbringung des Luftkanals muss fachmännisch durchgeführt sein. An der Spritzwand muss hierzu ein Anschlussstutzen angebracht sein, welcher einen Durchmesser von max. 10 cm haben darf.

Die Heizungsanlage für den Fahrgastraum ist komplett freigestellt. Es muss jedoch gewährleistet sein, dass für die Windschutzscheibe eine ausreichende Luftzuführung vorhanden ist, die zu jeder Zeit für klare Sichtverhältnisse sorgt, weshalb ein Gebläse vorhanden sein muss.

Art. 23 Fahrgastraum/Innenraum

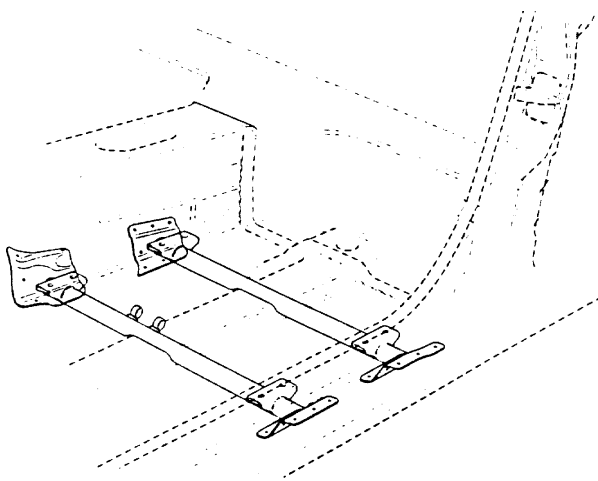
Als Fahrgastraum wird der vom Fahrzeughersteller serienmäßig vorgesehene Raum für Passagiere bis zur serienmäßigen Trennwand und Hutablage in normaler Rücksitzposition angesehen.

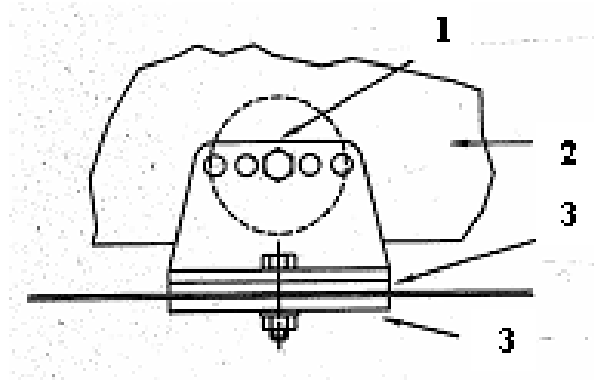
Die Ausstattung des Innenraums ist freigestellt. Das Armaturenbrett darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Normen 8855-1999, 8862-2009 oder 8855-2021 sind mit Ausnahme des Slalomsports bei allen Wettbewerbsarten für die Insassen vorgeschrieben. Im Slalomsport sind die Sitze freigestellt. Das Alter ehemals FIA-homologierter Sitze darf maximal 10 Jahre betragen. Der Beifahrersitz und die Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Eingebaute rechte und linke Vordersitze müssen vollständig auf der einen oder der anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Wagens montiert sein.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.





- 1 – Verstärkung**
- 2 – Sitzschale**
- 3 – Gegenplatte**

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. \varnothing 38 mm x 2,5 mm bzw. \varnothing 40 mm x 2 mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. 35 mm x 35 mm x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der [Normen 8862/2009 und 8855-2021](#) muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Trennwände zwischen Fahrgastraum und Motor-/Kofferraum müssen in ihrer ursprünglichen Lage beibehalten werden. Der Einbau von Teilen an oder durch eine dieser Trennwände ist erlaubt, wenn sie nicht weiter als 20 cm senkrecht zur Trennwand gemessen, in den Innenraum hineinragen. Diese Freiheit gilt jedoch nicht für den Einbau des Motorblocks, der Ölwanne und des Zylinderkopfs sowie für den Kraftstoffbehälter (vgl. Art. 26).

Mit Ausnahme der an den Trennwänden befestigten oder durch sie führenden Teile dürfen nur folgende Zubehörteile im Fahrgastraum angebracht werden: Überrollvorrichtung, Ersatzrad, Feuerlöscher, Luftbehälter für das Lebensrettungssystem, Funkanlage, Helmhalter, Komforteile und Ballast.

Alle Gegenstände, die im Fahrzeug mitgeführt werden, sind sicher zu befestigen.

Art. 24 Leitungen

Die Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen ist unter Beachtung der folgenden Bestimmungen freigestellt.

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. Metallgeflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen und Schottwandverschraubungen gemäß Art. 253-3.2, Anhang J im ISG) aufweisen und sie am Fahrzeugboden - unterhalb der Türschwelleroberkante - verlegt werden. Bei Verwendung hydraulischer Handbremsysteme auf dem Fahrzeugtunnel dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Versorgungsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

Kühlwasser- und Schmierölleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen vollständig durch eine zweite flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein.

Nicht serienmäßige außenliegende Kraftstoff- und Bremsleitungen sind gegen Steinschlag, Korrosion, Bruch mechanischer Teile usw. zu schützen.

Wenn die serienmäßige Anordnung beibehalten wird, ist ein zusätzlicher Schutz von Leitungen nicht erforderlich.

Es dürfen keine Flüssigkeitsbehälter, mit Ausnahme des Behälters für die Scheibenwaschanlage, im Fahrgastraum untergebracht sein.

Art. 25 Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Die elektrische Ausrüstung und die Beleuchtungseinrichtungen der Fahrzeuge sind unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- Eine funktionstüchtige Minimalbeleuchtung muss vorhanden sein, bestehend aus:
 - Frontscheinwerfern mit (abblendbarer bzw. abgeblendeter) Scheinwerferwirkung.
Als Frontscheinwerfer mit abblendbarer bzw. abgeblendeter Scheinwerferwirkung sind nur bauartgeprüfte Scheinwerfer zulässig, welche nach ECE oder EG (mit E-Prüfzeichen) gekennzeichnet sind.
Positions-, Begrenzungs- und Umrissleuchten sowie Leuchten für Tagfahrlicht bzw. Rückfahr-, Fahrradscheinwerfer o.ä. gelten nicht als Scheinwerferersatz.
 - Fahrtrichtungsanzeiger vorn und hinten
 - Schlussleuchten und
 - Bremsleuchten.
- Sämtliche Leuchten (ausgenommen: evtl. vorhandener Rückfahrcheinwerfer) müssen paarweise und symmetrisch am Fahrzeug fest angebracht sein.

Bauartgeprüfte Frontscheinwerfer dürfen nicht verändert werden. Die Leuchtwirkung sonstiger vorgeschriebener Mindestbeleuchtung muss in einem Abstand von 5 Metern deutlich sichtbar sein.

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem ursprünglichen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben bzw. Muttern mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens 2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

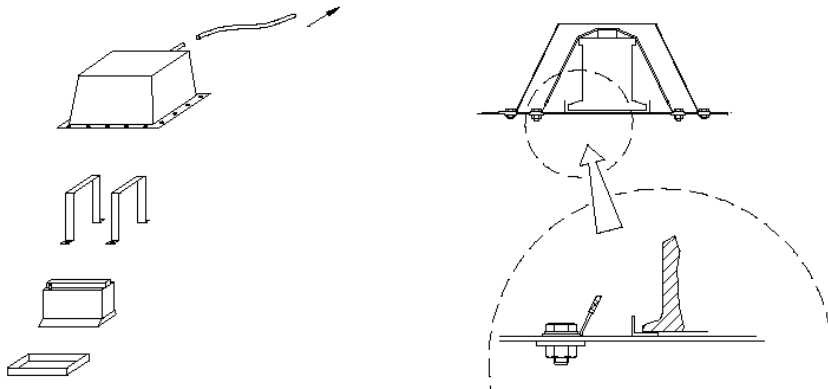
Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 5 cm Durchmesser bzw. 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Bei Verwendung einer Nass- oder Lithium-Batterie muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand vorhanden sein. Die Batterie darf auch in einer Box untergebracht sein. Des Weiteren wird bei neuen DMSB registrierten Lithium Batterien im Regelfall ein integrierter Montagerahmen mit ausgeliefert. Dieser integrierte Montagerahmen ersetzt nicht die oben geforderte Befestigung.

Ansonsten ist Ihr Platz frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen.

In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).



Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.

Für Veranstaltungen auf öffentlichen Straßen muss das Fahrzeug zusätzlich zu o. g. Bedingungen der StVZO entsprechen.

Sofern die Hauptscheinwerfer verändert oder durch funktionell gleichwertige Einrichtungen ersetzt werden, gilt für alle Veranstaltungen (auf öffentlichen und nicht öffentlichen Straßen), dass dadurch entstandene Öffnungen vollständig und luftdicht abgedeckt sein müssen.

Serienmäßige Karosserieöffnungen für Nebelscheinwerfer, Zusatzscheinwerfer und Fahrtrichtungsanzeiger dürfen als Lufteinlass für die Bremsenkühlung oder Fahrgastraumbelüftung genutzt werden.

Art. 26 Kraftstoffanlage

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

Der Kraftstoffkreislauf muss so gestaltet sein, dass er bei Unfällen nicht zuerst in Mitleidenschaft gezogen werden kann.

Als Kraftstoffbehälter i.S. dieser Vorschriften ist jeder Behälter, der Kraftstoff aufnimmt und diesen entweder zum Motor oder einen anderen Kraftstoffbehälter abgibt, anzusehen. Der oder die Öffnungen zum Befüllen und zum Entlüften eines jeden Kraftstoffbehälters müssen sich immer außerhalb des Fahrgastraumes befinden und es muss sichergestellt sein, dass kein Kraftstoff entweichen kann.

Wenn der Kraftstoffbehälter des Fahrzeuges mit einer FIA-Standardkupplung ausgerüstet ist, muss das Anschlussstück geschützt sein.

Sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter des betreffenden Fahrzeugherstellers verwendet wird oder aber die Position des Serien-Kraftstoffbehälters gegenüber der serienmäßigen Position des Kraftstoffbehälters geändert wird, muss *mit Ausnahme des Slomports* ein Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Norm FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 verwendet werden.

Im Slalomsport darf neben dem ursprünglich vorhandenen Serienkraftstoffbehälter ein homologierter Kraftstoffbehälter, welcher jedoch nicht vom betreffenden Fahrzeugtyp stammen muss (Nachweis durch den Bewerber/Fahrer) oder ein anderer funktionstüchtiger Kraftstoffbehälter (Eigenbautank) mit einem Fassungsvermögen von maximal 20 Liter eingebaut werden. Die Außenkante eines solchen Kraftstoffbehälters (Eigenbautanks) zur einen oder anderen Seite der Längsachse des Fahrzeugs darf auf keinen Fall mehr als 30 cm von dieser entfernt sein. So genannte Eigenbautanks müssen nicht gekennzeichnet sein.

Der FT3-1999-, FT3.5-1999- bzw. FT5-1999-Sicherheitskraftstoffbehälter muss folgendermaßen gekennzeichnet sein: Name des Herstellers, genaue Spezifikationen, nach denen der jeweilige Kraftstoffbehälter hergestellt wurde, Homologationsdatum, Datum des Gültigkeitsende, Seriennummer. Diese Kraftstoffbehälter müssen nach Gültigkeitsende der Homologation durch einen neuen Kraftstoffbehälter ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 weiteren Jahren hat.

Es dürfen mehrere der beschriebenen Kraftstoffbehälter im Fahrzeug eingebaut sein.

Die Gestaltung von Kraftstoff-Sammelbehältern mit einem Fassungsvermögen von max. einem Liter ist freigestellt.

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Motorraum untergebracht sein, es sei denn, diese Lage entspricht der Serie oder der Homologation. Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein.

An nichtserienmäßigen Kraftstoffbehältern muss (müssen) die Tankentlüftung(en) mit Rückschlagventil(en) gemäß Artikel 252-3.4 des Anhang J zum ISG ausgerüstet sein. Diese Ventile müssen sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Heckscheibe oder des Daches befinden.

Zum Zwecke der Anbringung von Tankeinfüllstutzen dürfen die hinteren Seitenscheiben durch Metallblech ersetzt werden.

Es ist erlaubt, den Fahrzeugboden zum Einbau des Kraftstoffbehälters auf das notwendigste Maß aufzuschneiden, auch dann, wenn sich in diesem Bereich der serienmäßige Fahrzeugboden oberhalb der Türschweller-Oberkante befindet.

Die ausgeschnittene Fläche des Fahrzeugbodens darf hierbei an allen Seiten max. 2 cm größer sein als die projizierte Fläche des eingebauten Kraftstoffbehälters. Beispiel: Tankfläche 40 cm x 40 cm. Das Bodenblech darf max. 44 cm x 44 cm ausgeschnitten sein.

Falls sich der Kraftstoffbehälter im Kofferraum befindet, muss eine Ablaufvorrichtung vorhanden sein, wobei der Durchmesser eines nachträglichen Ausschnittes im Bodenblech max. 10 mm betragen darf.

Im Übrigen ist die Lage des Kraftstoffbehälters freigestellt.

Bei Verwendung von nichtserienmäßigen Kraftstoffbehältern bzw. wenn die serienmäßige Position des serienmäßigen Kraftstoffbehälters verändert wird, muss in allen horizontalen Richtungen ein Mindestabstand von 30 cm vom Tank zur Außenkarosserie eingehalten werden. Hinweis: Ein evtl. vorhandener Stoßfänger ist Bestandteil der Karosserie.

Art. 26.1 Unterbringung des Kraftstoffbehälters innerhalb des Fahrgastraums

Die komplette oder teilweise Unterbringung des Kraftstoffbehälters innerhalb des Fahrgastraums ist unter Beachtung folgender Regelungen zulässig:

- Die Einbauposition muss hinter dem Hauptbügel des Überrollkäfigs liegen.
- Im Hauptbügel der Überrollvorrichtung müssen zwei Diagonalstreben (Kreuzstreben) oder eine Diagonalstrebe und eine H-Strebe vorhanden sein.

- Es sind ausschließlich FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999-Sicherheitstanks zugelassen.
- Es ist eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus CFK, GFK oder Aluminium vorgeschrieben, welche den Fahrgastraum abschottet.
- Die Befestigung an der Karosserie muss mit mindestens 40 mm breiten und 2 mm dicken Metallbändern, 2-mal längs und 1-mal mal quer zur Fahrzeugachse erfolgen. Die Bänder müssen um die Box geführt werden. Alternativ zu den Bändern ist eine Befestigung am Fuß der Box durch mindestens 10 Schrauben der Größe M8 oder 16 Schrauben der Größe M6 erlaubt.
- Der Tank muss durch eine mindestens 15 mm dicke stoßabsorbierende Schaumschicht zwischen Kraftstoffbehälter (Abdeckung und Seitenwände) und Box geschützt sein. Der Schaum muss eine Formteildichte von 35 kg/m³ haben.
- Die Befüllung des Kraftstoffbehälters ist nur von außen zulässig.
- Die Kraftstoffleitungen müssen den derzeit gültigen Vorschriften gemäß Artikel 253-3.2 des Anhang J zum ISG entsprechen.
- Innerhalb des Fahrgastraums müssen die Kraftstoffleitungen fortlaufend (nicht gestückelt) sein.
- Der Einfüllstutzen darf sich an einer geeigneten Stelle der Karosserie mit Ausnahme des Daches befinden. Das Einfüllrohr muss flexibel (z. B. Gummi) und doppelwandig sein.
- Ein Sichtfeld für Herstellernamen und Herstelldatum muss vorhanden sein.
- Im Füllrohr muss ein FIA-homologiertes Rückschlagventil eingebaut sein.
- Die Tankentlüftungsleitung muss mit einem Rückschlagventil versehen sein.
- Kraftstoffpumpen müssen durch eine Trennwand (Box) vom Fahrgastraum abgeschottet sein.
- In allen horizontalen Richtungen muss ein Mindestabstand von 30 cm vom Tank zur Außenkarosserie eingehalten werden.

Art. 27 Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter

Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter (Hauptkraftstoffbehälter und Zusatzkraftstoffbehälter) darf die nachstehend angegebenen Mengen abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 6) nicht überschreiten:

Hubraum	bis 700 ccm:	60 l
Hubraum über 700	bis 1000 ccm:	70 l
Hubraum über 1000	bis 1300 ccm:	80 l
Hubraum über 1300	bis 1600 ccm:	90 l
Hubraum über 1600	bis 2000 ccm:	100 l
Hubraum über 2000	bis 2500 ccm:	110 l
Hubraum über 2500 ccm:		120 l

Art. 28 Ölkühler

Für den Motor, das Getriebe und das Differenzial sind Ölkühler und die dafür notwendigen Leitungen und Pumpen freigestellt. Ölkühler dürfen nur dann außerhalb der Karosserie montiert werden, wenn sie unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegen. Eine Unterbringung des Ölkühlers im Fahrgastraum ist unzulässig. Zwischen Fahrgastraum und Ölkühler muss eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein.

Falls Ölkühler im Kofferraum untergebracht sind, darf hierzu ein Luftführungskanal mit einem Durchmesser von maximal 15 cm bzw. einem maximalen Querschnitt von 180 cm² verwendet werden. An beiden Karosserie-Seitenteilen und am Heck darf dafür jeweils eine Öffnung eingebracht werden. Jedoch darf die projizierte Gesamtfläche von Ausschnitten an diesen Karosserieteilen maximal 30% der ursprünglichen projizierten Gesamtfläche des Originalbauteils betragen (s. a. Art. 16).

BESONDERE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN

Art. 29 Sicherheitsausrüstung

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden besonderen Sicherheitsvorschriften:

Art. 30 Überrollkäfig

Für Fahrzeuge ohne Erstzulassungsdatum gilt im Folgenden die erstmalige Ausstellung eines technischen Dokuments, z. B. DMSB-Wagenpass oder KFP, als Erstzulassungsdatum.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 01.01.2023

Überrollkäfige gemäß Artikel 253-8 des aktuell gültigen Anhang J zum ISG sind - mit Ausnahme des Slalomsports - vorgeschrieben, d. h. Eigenbaukonstruktionen sind nicht zulässig.

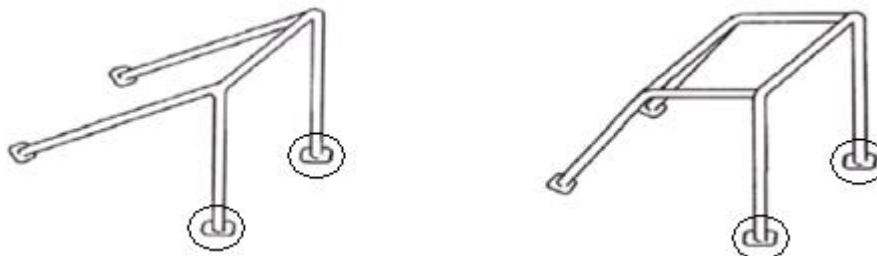
Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum vor dem 01.01.2023

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports – muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß Artikel 253-8 des Anhang J 2020 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum Artikel 253-8 des Anhang J 2020 der Hauptbügel die Mindestabmessungen: Ø 38 mm x 2,5 mm oder Ø 40 mm x 2 mm aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Im Slalomsport ist eine Überrollvorrichtung grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehenden Zeichnungen ausgerüstet sein.



Dach-Verstärkungsstreben

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 und 253-14 des Anhang J 2020 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann bei Veranstaltungen mit Beifahrer auch für die Beifahrerseite.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J 2020 vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s.a. blauer Teil)

Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

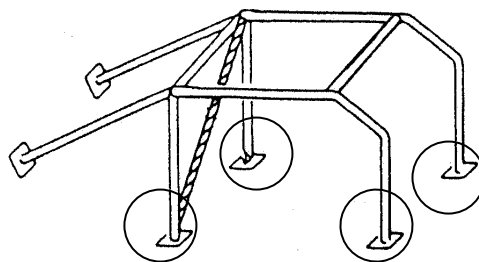
Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung:

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Artikel 253-8 des Anhang J 2020 müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden.

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben.

Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind.



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm² aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfig gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalomveranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige bzw. Überrollbügel

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die in oben stehenden Zeichnungen eingekreisten Füße mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Art. 31 Sicherheitsgurte

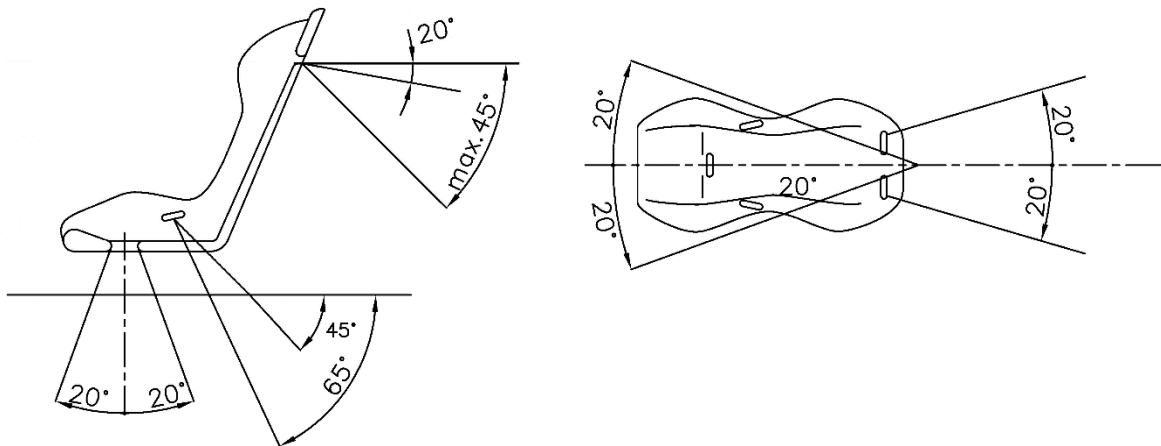
Mit Ausnahme des Slalomsports sind für die Insassen bei allen Wettbewerbsarten FIA-homologierte Gurte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Dreh- oder Druckverschluss gemäß FIA-Normen 8853/98, 8853-2016 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen, dies gilt auch dann, wenn die Verwendung FIA-homologierter Gurte lediglich empfohlen ist.

Bei Slalomveranstaltungen ist die Benutzung von einem Diagonal- und einem Beckengurt mit drei Befestigungspunkten am Fahrzeug vorgeschrieben. Gurte mit mehr als drei Befestigungspunkten oder sogenannte Hosenträger (Y)-Gurte (mit 3 Befestigungspunkten) sind erlaubt.

Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten, die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

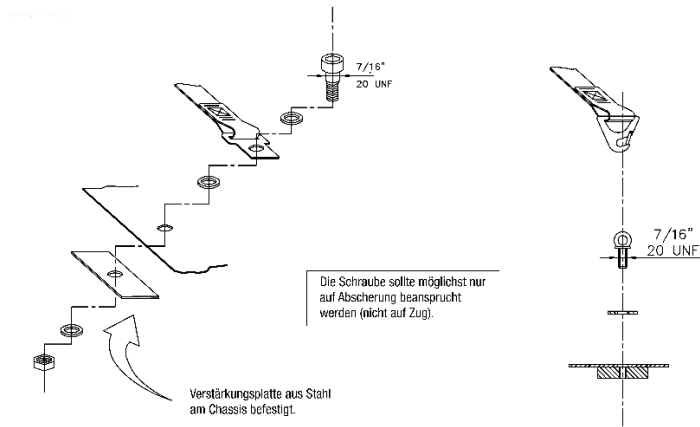
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

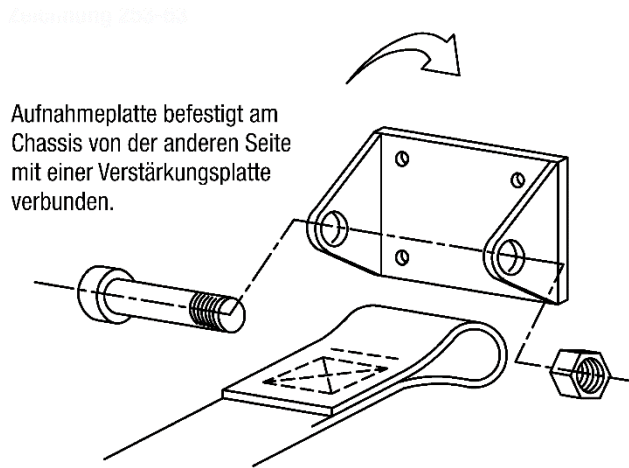
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



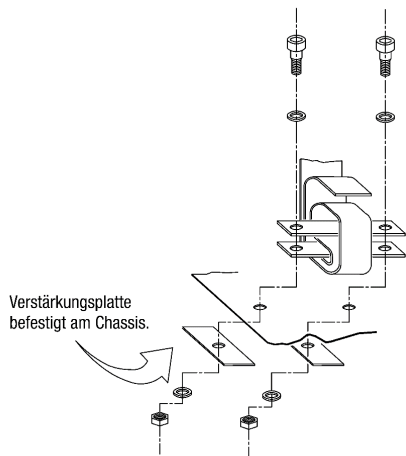
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

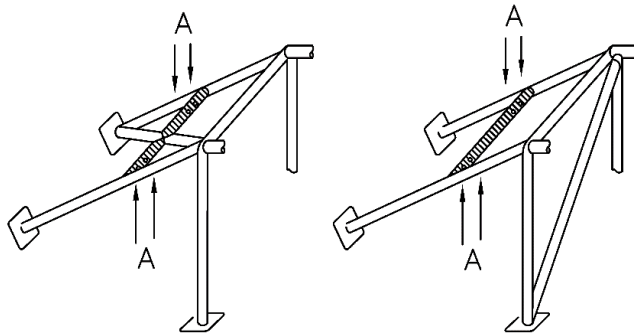
3. Schrittgurtbefestigung



Zeichnung 4

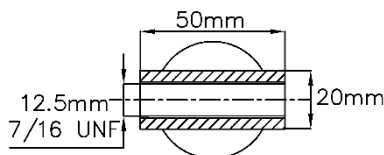
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den so genannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Schnitt A-A



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei so genannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

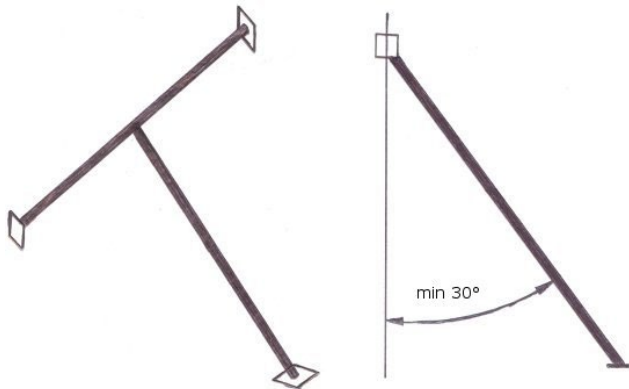
Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) – an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen 100 mm x 100 mm x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

Art. 32 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Feuerlöscher *mit 2 kg Löschpulver* sind vorgeschrieben (*empfohlen im Slalomsport*).

Alternativ zu *2 kg* Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g (ca. 75 kg bei 2-kg-Behälter,) in jede Richtung aushalten.

Die Befestigung der Handfeuerlöscher Behälter muss mit zwei Metallbändern pro Behälter mit Schnellspannverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo- Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z.B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/den Behälter(n) angegeben sein.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel ist empfohlen. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlage im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage kann die Handfeuerlöscher ersetzen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60
- Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern – insbesondere Prüffristen – zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Art. 33 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammenhemmende Schutzwand vorhanden sein.

Nichtserienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife Clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5 mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

Art. 34 Stromkreisunterbrecher

Ein Hauptstromkreisunterbrecher gemäß Art. 253-13 des Anhang J zum ISG der FIA ist bei Rundstrecken- und Bergrennen vorgeschrieben. Für alle anderen Veranstaltungsarten ist ein Stromkreisunterbrecher empfohlen.

Art. 35 Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat, muss dann so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Liter haben.

Art. 36 Abschleppvorrichtungen

Bei allen Wettbewerbsarten mit Ausnahme des Slalomsports muss jedes Fahrzeug vorn und hinten mit jeweils einer wie folgt beschriebenen Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.

Im Slalomsport muss vorne und hinten eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein, deren Ausführung freigestellt ist.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein. Des Weiteren dürfen Abschleppösen bzw. Abschleppbänder lediglich nach vorne und hinten über die Peripherie der Karosserie hervorstehen, jedoch nicht nach oben.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse bzw. Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Art. 37 Außenspiegel

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben, bei Verwendung getönter Folien an der Heckscheibe ist auch auf der Beifahrerseite ein Außenspiegel vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

Serienmäßige Kamerasysteme werden als Außenspiegel angesehen und sind somit zulässig. Eine Nachrüstung von Kamerasysteme als Außenspiegel ist unzulässig.

Art. 38 Haubenhalter

An der Motorhaube und der Kofferraumhaube müssen – mit Ausnahme des Slalomsports – jeweils mindestens vier Haubenhalter vorhanden sein, wobei die ursprüngliche Verriegelungsvorrichtung unwirksam gemacht werden muss. Nur im Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden.

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe FS (Freestyle)

Stand: 27.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die nachfolgenden technischen DMSB-Bestimmungen gelten ab 01.01.2025 bei folgenden Wettbewerbsarten: Slalom und Bergrennen.

1. Allgemeines

Alle Fahrzeugänderungen sind freigestellt, vorausgesetzt, die Bestimmungen in den nachstehenden Artikeln werden eingehalten.

2. Zugelassene Fahrzeuge

Zugelassen sind ausschließlich Pkw (Tourenwagen und GT-Fahrzeuge), offen oder geschlossen, mit 4 nicht auf einer Linie angeordneten Rädern. Die Fahrzeuge müssen über mindestens 2 funktionstüchtige Türen, je eine auf Fahrer- und Beifahrerseite, verfügen.

Darüber hinaus muss das Basisfahrzeug, von dem das verwendete Wettbewerbsfahrzeug abgeleitet wurde, für den öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland gemäß StVZO zulassungsfähig sein, d. h. es muss für das Basisfahrzeug eine ABE, EBE oder EWG-Gesamtbetriebserlaubnis bestehen. Für den jeweiligen Nachweis ist der Bewerber/Fahrer verantwortlich.

Bei Bergrennen ist auch der Art. 11.1 (Motoren bei Bergrennen) zu beachten.

3. Fahrzeug-Teilnahmebedingungen

Die Fahrzeuge müssen zum öffentlichen Straßenverkehr in der Bundesrepublik Deutschland oder durch einen DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe FS zugelassen sein.

4. Nicht zugelassene Fahrzeuge

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Serienhöhe oder gegenwärtige Höhe 1600 mm überschreitet und Fahrzeuge, deren Baujahr vor dem 01.01.1966 liegt.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine Gefahr darzustellen scheint oder dem Ansehen des Motorsports schaden könnte, wird nicht zugelassen.

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken, z. B. Elektro-/Hybridfahrzeuge oder gasbetriebene Fahrzeuge. Diese Technik darf auch dann nicht in den Fahrzeugen vorhanden sein, wenn sie außer Betrieb gesetzt ist.

5. Klasseneinteilung

Folgende Hubraumklassen können ausgeschrieben werden:

- | | | | |
|----|------------------|-----|----------------------|
| 1. | Hubraum | bis | 500 cm ³ |
| 2. | Hubraum über 500 | bis | 600 cm ³ |
| 3. | Hubraum über 600 | bis | 700 cm ³ |
| 4. | Hubraum über 700 | bis | 850 cm ³ |
| 5. | Hubraum über 850 | bis | 1000 cm ³ |

6.	Hubraum über 1000	bis	1150 cm ³
7.	Hubraum über 1150	bis	1300 cm ³
8.	Hubraum über 1300	bis	1600 cm ³
9.	Hubraum über 1600	bis	2000 cm ³
10.	Hubraum über 2000	bis	2500 cm ³
11.	Hubraum über 2500	bis	3000 cm ³
12.	Hubraum über 3000	bis	3500 cm ³
13.	Hubraum über 3500	bis	4000 cm ³
14.	Hubraum über 4000	bis	5000 cm ³
15.	Hubraum über 5000	bis	6000 cm ³
16.	Hubraum über 6000	bis	7000 cm ³
17.	Hubraum über 7000		cm ³

Hinweis: Bei Bergrennen ist auch Artikel 11.1 zu beachten.

Bei einer Aufladung des Motors mit Turbolader wird der Gesamthubraum mit dem Koeffizienten 1,7 bei Otto-Motoren und 1,5 bei Diesel-Motoren multipliziert und das Fahrzeug in die sich daraus ergebende Hubraumklasse eingeteilt.

Für Fahrzeuge (Otto- oder Dieselmotor) mit mechanischen Ladern (Kompressoren), z. B. G-Ladern, gilt der Hubraumfaktor 1,4.

Bei einer Kombination von mehreren Ladern gilt der Hubraumfaktor 2,0.

Für Rotationskolbenmotoren, abgedeckt durch NSU-Wankelpatente, ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt zu errechnen:

Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen).

Für die Hubraumberechnung ist die Kreiszahl π mit dem Wert 3,1416 einzusetzen.

5.1 Fahrzeuggewichte

Im Slalomsport ist das Fahrzeuggewicht freigestellt.

Bei Bergrennen sind abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum (Art. 5) folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

	bis 1150 cm ³ :	650 kg
über 1150 cm ³	bis 1300 cm ³ :	680 kg
über 1300 cm ³	bis 1600 cm ³ :	730 kg
über 1600 cm ³	bis 2000 cm ³ :	790 kg
über 2000 cm ³	bis 2500 cm ³ :	820 kg
über 2500 cm ³	bis 3000 cm ³ :	840 kg
über 3000 cm ³	bis 3500 cm ³ :	860 kg
über 3500 cm ³	bis 4000 cm ³ :	940 kg
über 4000 cm ³	bis 5000 cm ³ :	990 kg
über 5000 cm ³	bis 6000 cm ³ :	1040 kg
über 6000 cm ³	bis 7000 cm ³ :	1100 kg
über 7000 cm ³ :		1150 kg

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein.

6. Vorgeschriebene Abmessungen

Radstand:	mind. 1800 mm, max. 3000 mm
Karosseriebreite:	max. 2000 mm
Fahrzeughöhe:	max. 1600 mm
Bodenfreiheit:	Außer den Reifen und Felgen darf kein Fahrzeugteil den Boden berühren, wenn auf einer Seite des Fahrzeugs die Reifen ohne Luftüberdruck sind.

7. Karosserie

Die Karosserie muss in allen Teilen einwandfrei gefertigt sein und darf keinen provisorischen Charakter aufweisen. Alle Karosserieteile müssen aus einem undurchsichtigen und festen Material mit einer Dicke von mind. 0,5 mm (Ausnahme: Scheiben, Sonnendach und Beleuchtung) bestehen. Sie darf weder scharfe Winkel noch scharfkantige oder spitze Teile aufweisen.

Der Fahrgastraum muss einen geschlossenen Boden aus Metall oder Kohlefaser mit einer Mindeststärke von 0,5 mm haben.

Diese Karosserie muss vor dem Lenkrad mindestens bis zur Höhe der Lenkradmitte reichen und seitlich mindestens 40 cm hoch sein, gemessen von der Ebene der Fahrersitzbefestigung.

Alle mechanischen Teile, die für den Antrieb notwendig sind (Motor, Antriebsstrang usw.), müssen von der Karosserie überdeckt sein.

7.1 Fahrgastraum

Betätigungshebel für Handbremse und/oder Getriebe, welche nach oben gerichtet sind, müssen mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

8. Fahrzeugscheiben

Windschutzscheibe

Grundsätzlich ist eine Windschutzscheibe aus Verbundglas vorgeschrieben, an der mindestens ein funktionstüchtiger Scheibenwischer vorhanden sein muss. Nur Fahrzeuge, welche serienmäßig ohne Windschutzscheibe eine Straßenzulassung haben, dürfen ohne Windschutzscheibe zum Einsatz kommen, wobei für diese Fahrzeuge auch im Slalomsport ein Überrollkäfig vorgeschrieben ist. Die Teilnehmer solcher Fahrzeuge müssen einen Integralhelm mit Visier tragen.

Fahrtürscheibe

Für die Fahrtürscheibe ist Sicherheitsglas vorgeschrieben:

Als Sicherheitsglas i. S. dieser Vorschriften gelten Hart- und Mineralgläser mit Prüfzeichen sowie alle Materialien, die mit einem Prüfzeichen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl) versehen sind.

Darüber hinaus ist das Material der Fensterscheiben freigestellt. Es muss aber in jedem Fall durchsichtig sein.

Das Material von nicht serienmäßigen Scheiben muss eine Stärke von mindestens 3 mm haben.

Klare Sicherheitsfolien mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532 oder D5533 (s. a. Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften im blauen Teil) sind an Hart- und Mineralgläser für die Scheibe innen an der Fahrtür vorgeschrieben.

Scheibentönung

Zur Scheibentönung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Im Slalomsport sind bauartgeprüfte Tönungsfolien an der Heckscheibe zulässig, sofern das Fahrzeug über je einen Außenspiegel an Fahrer- und Beifahrerseite verfügt.

8.4 Seitenscheiben und Heckscheibe

Die Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen durch klare Scheiben (nicht getönt) aus Polycarbonat mit einer Mindestdicke von 3 mm ausgetauscht werden. Die Originalform muss beibehalten werden. Ein Prüfzeichen ist hierbei nicht erforderlich.

9. Bremsanlage

Vorgeschrieben ist ein Zweikreisbremssystem. Die Betätigung des Bremspedals muss auf alle Räder wirken.

10. Lenkung

Das Lenkrad ist freigestellt. Es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen geschlossenen Lenkradkranz aufweisen.

Die Lenksäule muss der Serie entsprechen, sie darf auch durch ein Serienteil eines anerkannten Fahrzeugherstellers ersetzt werden und muss dann bei unfallartigen Stößen durch bauliche Maßnahmen (z. B. Teleskop, Gelenke, Verformungselement) axial um min. 100 mm nachgeben können.

Der zusätzliche Einbau von Lenkgetrieben und Spurstangen an der Hinterachse zum Zwecke einer Allradlenkung ist unzulässig.

11. Motor

Zugelassen sind ausschließlich Hubkolben- und Rotationskolbenmotoren mit oder ohne Aufladung.

11.1 Motoren bei Bergrennen

Bei Bergrennen gelten folgende Einschränkungen:

Motoren ohne Aufladung dürfen einen Hubraum von max. 6500 cm³ aufweisen.

Aufgeladene Motoren dürfen in Abhängigkeit ihres Ladesystems folgende effektive Hubräume (ohne Berücksichtigung des Faktors für den Einstufungshubraum, vgl. Art. 5) nicht überschreiten:

- Motoren mit einem Turbolader: max. 3823,53 cm³
- Motoren mit einem mechanischen Lader (z. B. G-Lader): max. 4642,86 cm³
- Motoren mit mehreren Ladern (z. B. Turbo + G-Lader): max. 3250,00 cm³

12. Batterie

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem vom Hersteller vorgesehenen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen. Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden.

Alternativ zu den Metallbügeln sind auch zwei an den seitlichen Kanten der Batterie verlaufende Winkelprofile aus Stahl oder Aluminium mit einer Mindeststärke von 3 mm oder zwei quer über die Batterie verlaufende Metallbänder (keine Lochblechbänder) mit einer Mindeststärke von 3 mm zulässig. Diese Winkelprofile bzw. Metallbänder sind mindestens mit je zwei M10-Gewindebolzen am Fahrzeugboden zu befestigen. Des Weiteren sind auch Batteriekästen aus Stahlblech mit mindestens

2 mm Materialstärke und Batteriekästen aus Aluminiumblech mit mindestens 3 mm Materialstärke zugelassen. Diese sind inklusive Deckel mit mindestens vier M10-Schrauben an der Fahrzeugkarosserie zu befestigen.

Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

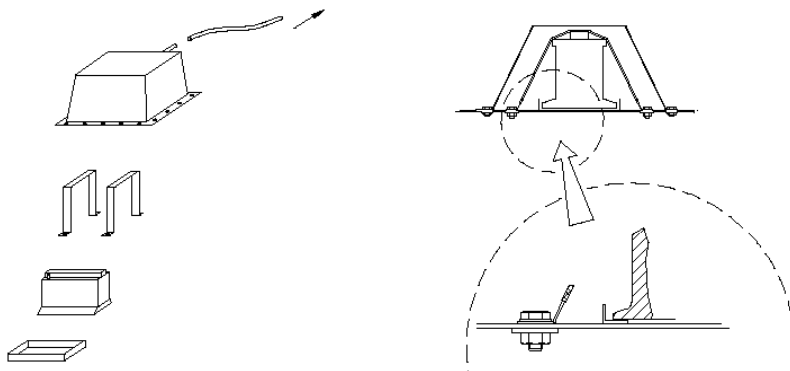
Bei Verwendung einer Batterie mit einer Masse von max. 2000 g muss die Befestigung mit mindestens zwei Bolzen der Mindestgröße M8 sowie einem Metallbügel erfolgen. Bei einer Batteriemasse von über 2000 g müssen mindestens M10-Bolzen verwendet werden.

Bei Verwendung einer Nass- oder Lithiumbatterie muss zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein. Des Weiteren wird bei neuen DMSB registrierten Lithium Batterien im Regelfall ein integrierter Montagerahmen mit ausgeliefert. Dieser integrierte Montagerahmen ersetzt nicht die oben geforderte Befestigung.

Ansonsten ist ihr Platz frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen.

In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).

Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.



13. Abgasanlage/Abgasvorschriften

Die Mündung(en) muss (müssen) entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Die Mündung eines zur Seite gerichteten Auspuffs muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen max. 10 cm unter dem Wagenboden enden, in Bezug auf die Außenkante der Karosserie.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells unterhalb des Fahrzeugbodens liegen.

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen beachtet werden.

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters ist vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoffadditive dürfen verwendet werden.

14. Geräuschvorschriften

Der Geräuschgrenzwert von max. 95 + 2 dB(A) + 3% für Fahrzeuge mit Frontmotor und 98 + 2 dB(A) + 3% für Fahrzeuge mit Mittel- oder Heckmotor, gemessen nach der DMSB-Nahfeldmessmethode, muss eingehalten werden.

15. Kraftstoff

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, unverbleiter Otto-Kraftstoff E10 nach DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten, jedoch beträgt der max. zulässige Oktanwert für Otto- Kraftstoffe 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

16. Sicherheitsausrüstung

16.1 Sicherheitsgurte

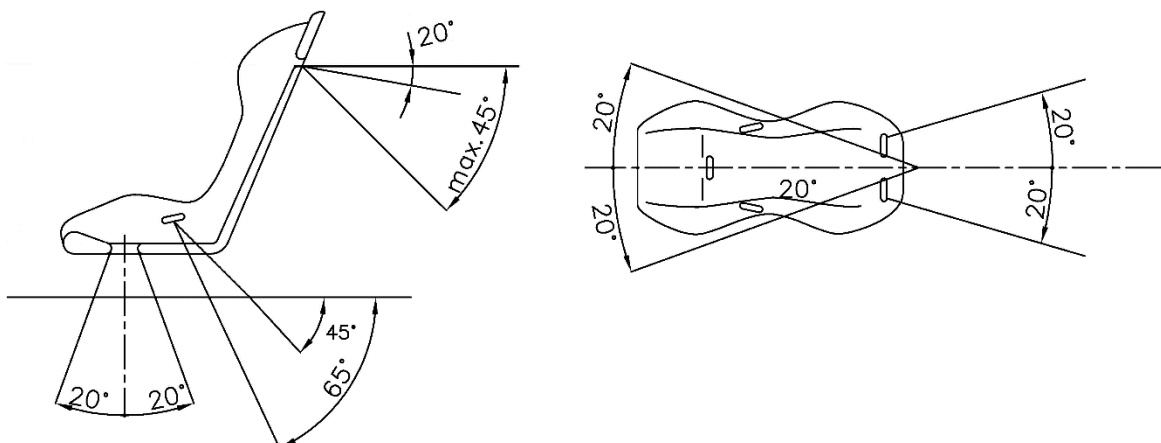
Im Slalomsport müssen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein.

Bei Bergrennen sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte mit Druck- oder Drehverschluss gemäß FIA-Normen 8853-2016, 8853/98 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten, die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne ca. 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten

Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent.

Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

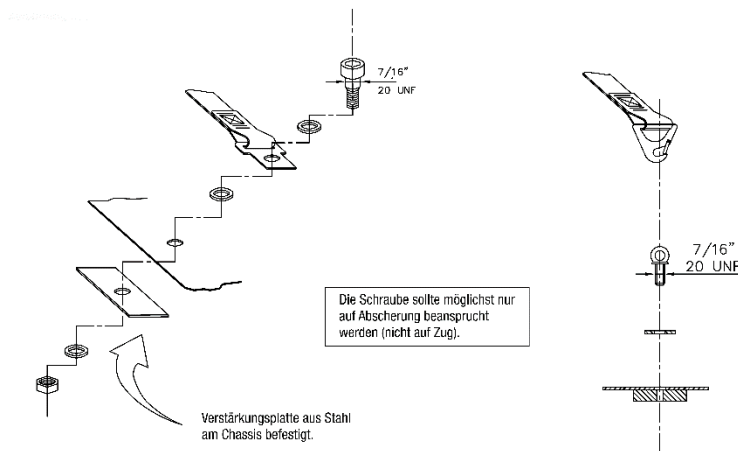
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte nicht durch Reiben an scharfen Kanten beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

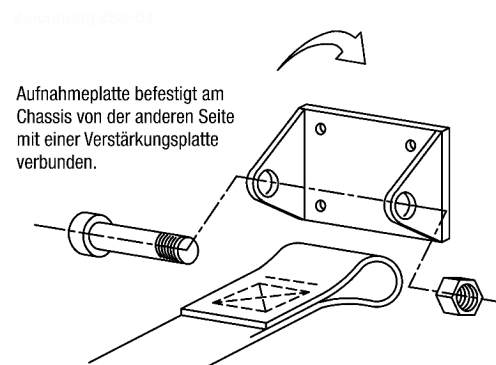
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



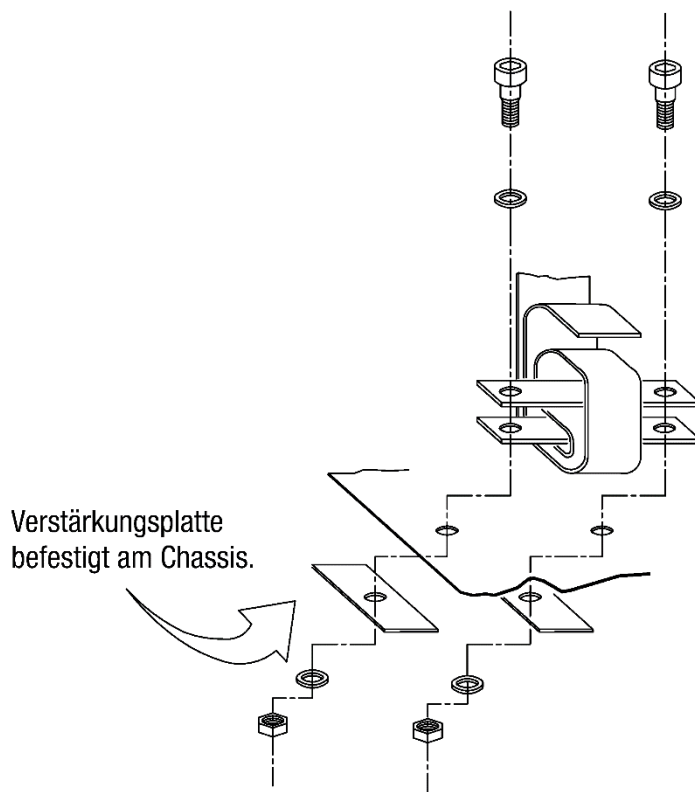
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

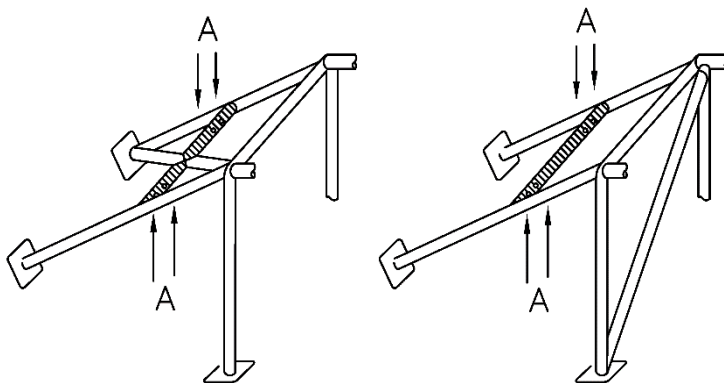
3. Schrittgurtbefestigung



Zeichnung 4

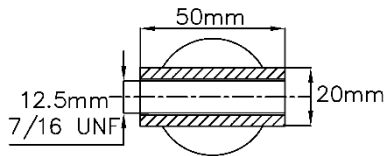
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den so genannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Schnitt A-A



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei so genannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

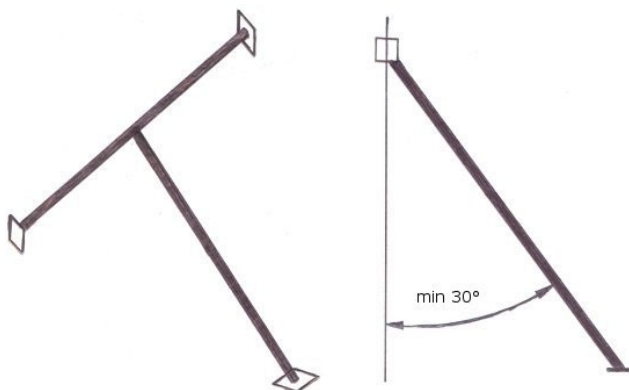
Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigungen nur zulässig, wenn sie auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosem, kaltverformtem, unlegiertem Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule - bezogen auf die Fahrtrichtung) - an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen $100 \text{ mm} \times 100 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

16.2 Überrollkäfig

Für Fahrzeuge ohne Erstzulassungsdatum gilt im Folgenden die erstmalige Ausstellung eines technischen Dokuments, z. B. DMSB-Wagenpass oder KFP, als Erstzulassungsdatum.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum ab dem 01.01.2023 bei Bergrennen

Überrollkäfige gemäß Artikel 253-8 des aktuell gültigen Anhang J zum ISG sind vorgeschrieben, d. h. Eigenbaukonstruktionen sind nicht zulässig.

Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum vor dem 01.01.2023 bei Bergrennen

Es muss ein Überrollkäfig aus Stahl gemäß Artikel 253-8 des Anhang J 2020 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum Artikel 253-8 des Anhang J 2020 der Hauptbügel die Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aufweisen.

Jede Veränderung an einem homologierten oder zertifizierten Überrollkäfig ist verboten.

Dach-Verstärkungsstreben

Die Verwendung von Dachdiagonalstreben gemäß Zeichnungen 253-12, 253-13 oder 253-14 des Anhang J 2020 sind bei Überrollvorrichtungen gemäß so genannter Eigenbauvorschriften empfohlen.

Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen mit Ausnahme des Slalomsports an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein.

Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, muss mit Ausnahme des Slalomsports im Hauptbügel mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnungen 253-5 oder 253-20 des Anhang J 2020 vorhanden sein. Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21), bei denen mindestens eine Strebe unterbrochen ist, müssen im Kreuzungsbereich der Streben grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstreben (Zeichnung 253-7 kombiniert mit Zeichnung 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

Stützstrebe in der A-Säule (s.a. blauer Teil)

Mit Ausnahme des Slalomsports muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, grundsätzlich eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

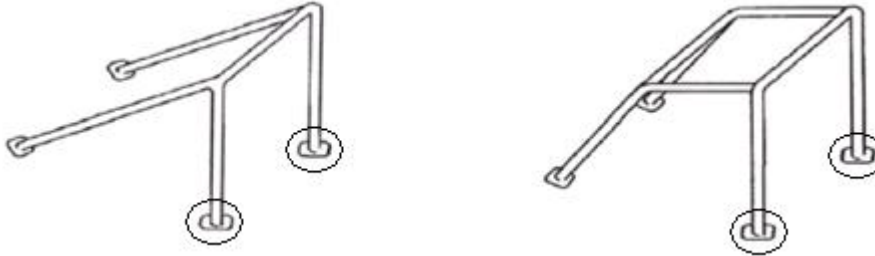
Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3 b oder Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3 c der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (siehe blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Fußbefestigung der Überrollkäfige

Bei sogenannten Eigenbaukonstruktionen müssen die Füße des vorderen Bügels und des Hauptbügels mit jeweils mindestens drei Schrauben der Größe M8 befestigt sein und dürfen zusätzlich verschweißt sein. Die Position der Schrauben ist freigestellt.

Fahrzeuge im Slalomsport

Eine Überrollvorrichtung ist grundsätzlich empfohlen. Allerdings müssen Cabriofahrzeuge mit Stoffdach im Slalomsport mindestens mit einer serienmäßigen Überrollvorrichtung des Fahrzeugherstellers oder mit einem Überrollbügel gemäß nachstehender Zeichnungen ausgerüstet sein.



16.3 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Ein Feuerlöscher mit mindestens 2 kg Löschpulver oder einer gleichwertigen, in Deutschland zugelassenen Substanz ist vorgeschrieben. Alternativ zu 2 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6). Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein. Die Befestigung der Handfeuerlöschbehälter muss mit mindestens zwei Metallbändern je Behälter mit Schnellspannverschlüssen aus Metall ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen. In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Eine für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge FIA-homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J Art. 253-7.2 zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel wird als Alternative empfohlen. Die Unterbringung von Löschmittelbehältern der Feuerlöschanlagen im Kofferraum ist zulässig. Der Mindestabstand dieser Löschmittelbehälter zur Karosserieaußenkante muss dann in allen horizontalen Richtungen 30 cm betragen. Die Befestigung der Behälter einer Feuerlöschanlage muss mindestens mit jeweils zwei verschraubten Metallbändern erfolgen.

Die Befestigung aller Löschbehälter muss eine Verzögerung von 25 g in jede Richtung aushalten.

Anwendung: bei Bergrennen vorgeschrieben, im Slalomsport empfohlen

16.4 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammhemmende Schutzwand vorhanden sein.

16.5 Stromkreisunterbrecher

Ein funkensicherer Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253-13 zum Anhang J des ISG ist vorgeschrieben.

Anwendung: bei Bergrennen vorgeschrieben, im Slalomsport empfohlen

16.6 Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat, muss dann so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Litern und für Motoren über 2000 ccm von 3 Litern haben.

16.7 Abschleppvorrichtungen

- a) Abschleppvorrichtungen im Slalomsport
Vorne und hinten muss mindestens je eine Abschleppöse bzw. ein Abschleppband vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen sein, dass es für die Rettungsfahrzeuge möglich ist, das noch rollfähige Fahrzeug auch auf losem Grund aus einem Gefahrenbereich zu entfernen. Die Abschleppöse bzw. das Abschleppband ist selbst oder an dem darüberliegenden Karosserieteil farblich zu kennzeichnen und muss leicht zugänglich sein.
- b) Abschleppvorrichtungen bei Bergrennen
Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse bzw. einem Abschleppband ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse bzw. das Abschleppband muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden können.
Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.
Die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z. B. auch klappbar ausgeführt sein. Des Weiteren dürfen Abschleppösen bzw. Abschleppbänder lediglich nach vorne und hinten über die Peripherie der Karosserie hervorstehen, jedoch nicht nach oben. Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.
Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüberliegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

16.8 Außenspiegel

Auf der Fahrerseite muss ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

16.9 Kraftstoffbehälter und kraftstoffführende Teile

Kraftstoffbehälter und kraftstoffführende Teile, z. B. Filter, Pumpen etc., dürfen sich nicht im Fahrgastraum befinden (Ausnahme: Leitungen, siehe Art. 16.10).

Fahrzeuge, bei denen das Tank-Einfüllrohr nicht der Serie entsprechend durch den Fahrgastraum verläuft, müssen mit einem FIA-homologierten Rückschlagventil ausgestattet sein. Die Tankentlüftung(en) muss (müssen) mit Rückschlagventil(en) gemäß Artikel 252-9.4 des Anhang J zum ISG ausgerüstet sein. Diese Ventile müssen sich möglichst nahe am eigentlichen Kraftstoffbehälter befinden.

Die Einfüllöffnung darf sich nicht innerhalb der Scheiben oder des Daches befinden.

Ein FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstank und/oder die Verwendung von Sicherheitsschaum gemäß Spezifikation MIL-B-83054 oder D-Stop-Material wird für alle Fahrzeuge bzw. Kraftstoffbehälter empfohlen.

Kraftstoffbehälter bei Bergrennen:

Sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter des betreffenden Fahrzeugherstellers verwendet wird oder aber die Position des Serien-Kraftstoffbehälters gegenüber der serienmäßigen Position des Kraftstoffbehälters geändert wird, muss ein Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Norm FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 verwendet werden.

Kraftstoffbehälter im Slalomsport:

Es muss der serienmäßige Kraftstoffbehälter, ein Kraftstoffbehälter aus Metall oder ein Kraftstoffbehälter aus einem anderen Serienfahrzeug verwendet werden, welches mit einer Mindeststückzahl von 200 identischen Fahrzeugen produziert worden ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen. Darüber hinaus muss der Kraftstoffbehälter sicher befestigt sein und darf kein Provisorium darstellen.

Alternativer Kraftstoffbehältereinbau bei GT-Fahrzeugen

Ein FT-Sicherheitstank darf in GT-Fahrzeugen auch im Bereich des Beifahrerraumes eingebaut werden, wobei folgendes beachtet werden muss:

Das Fassungsvermögen ist beschränkt auf max. 50 L.

Der Tank inkl. Einfüllrohr muss durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand abgeschottet werden. Diese Tankbox (Trennwand) darf, gemessen ab unterstem Punkt des Fersenbleches in Fahrzeuginnenraum, eine Länge von max. 600 mm haben. Die Seitenwand der Box muss mindestens 200 mm vom äußeren Rand des Türschwellers entfernt sein.

Die Tankbox muss aus Metall oder einer Honeycomb-Sandwich-Konstruktion gefertigt sein. Eine Sandwich-Konstruktion muss eine Dicke von mind. 10 mm und einen feuerfesten Kern mit einem Knautschwiderstand von mind. 18 N/cm² (24 lb/in²) haben, Aramidfaser ist zulässig. Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Hälften mit einer Dicke von jeweils mind. 1,5 mm und eine Zugfestigkeit von mindestens 225 N/mm² (14 Tonnen/in²) beinhalten.

Bei Verwendung einer Tankbox aus Metall muss zwischen aufgesetzter Box und Kraftstoffbehälter (siehe Zeichnung) ein stoßabsorbierender Schaum (Abdeckung und Seitenwände) mit einer Dicke von mindestens 15 mm und einer Formteildichte von mindestens 35 kg/m³ angebracht sein.

Sollte ein Kraftstoffbehälter im Beifahrerbereich eingebaut sein, so muss der Überrollkäfing in diesem Bereich mit mindestens zwei Flankenschutzstreben ausgestattet sein.

16.10 Flüssigkeitsleitungen

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall bzw. -geflecht geschützt sind, dort keine Verbindungen (ausgenommen Bremsleitungen) aufweisen und sie am Fahrzeugboden - unterhalb der Türschwelleroberkante - verlegt werden.

Bei Verwendung hydraulischer Handbremssysteme auf dem Fahrzeugtunnel dürfen sich deren Bremszylinder und dazugehörige Bremsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante befinden. Ebenso dürfen hinter den Vordersitzen Flüssigkeitsleitungen oberhalb der Türschwelleroberkante am Fahrzeugboden verlegt werden.

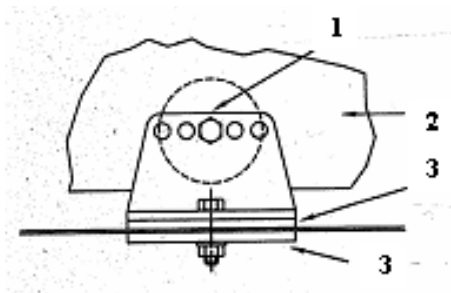
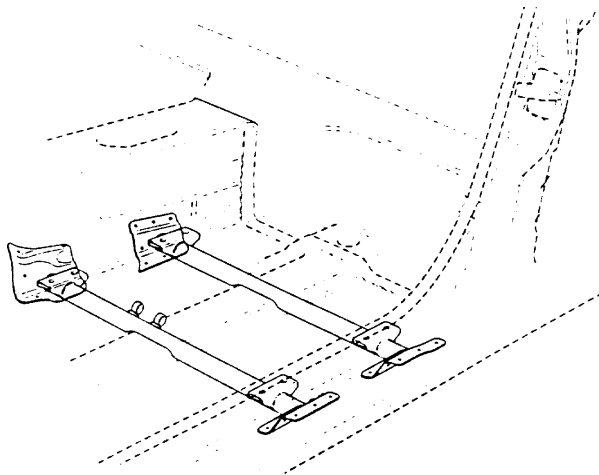
Kühlwasser-, Hydrauliköl- und Schmierölleitungen, die durch den Fahrgastraum verlaufen (ausgenommen Bremsleitungen), müssen vollständig durch eine zweite flüssigkeitsdichte Leitung bzw. Kanal ummantelt sein.

Des Weiteren ist die Unterbringung eines Öl-/Schmierstoffbehälters, wozu auch ein Ölkühler gehört, im Fahrgastraum nicht erlaubt.

16.11 Sitz und Sitzbefestigung

Ein FIA-homologierter bzw. ehemals FIA-homologierter Fahrersitz gemäß FIA-Normen 8855-1999, 8862-2009 oder 8855-2021 ist mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben. Das Alter ehemals FIA-homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.



- 1 - Verstärkung
- 2 - Sitzschale
- 3 - Gegenplatte

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind. \varnothing 38 mm x 2,5 mm bzw. \varnothing 40 mm x 2 mm oder mit einem Vierkantquerschnitt von mind. 35 mm x 35 mm x 2 mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurden. Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

16.12 Haubenhalter/ Haubenbefestigung

Bei Bergrennen müssen die Motorhaube und Kofferraumhaube jeweils mit mindestens 4 Befestigungen versehen sein. Im Regelfall kommen die beiden serienmäßigen Scharniere plus zwei Haubenhalter zur Anwendung. Nur bei Bergrennen muss die Motorhaube von außen ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder sonstigen Gegenständen geöffnet werden können. Im Slalomsport sind alternativ zu vorstehender Regelung für beide Hauben die beiden Scharniere und die serienmäßige Verriegelung ausreichend.

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic GT)

Stand: 28.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen sind gültig ab dem *01.01.2025*.

Dieses Reglement soll den Start von Tourenwagen und GT-Fahrzeugen ermöglichen, wie sie in den Jahren zwischen 1966 und *2017* im Einsatz waren.

Zugelassen sind Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, die in der Zeit zwischen 1966 und *2017* inkl. in den Gruppen 1, 2, 3, 4, 5, N, A, B, WRC, Super 1600, Super Tourenwagen, GTN, GT2, GT3, R1, R2, R3, R4 oder R5 von der FIA international homologiert oder vom DMSB homologiert waren (siehe Artikel 2). Die Fahrzeuge müssen den damaligen FIA-Vorschriften und den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, welche Vorrang haben.

Die Fahrzeuge müssen in technischer Hinsicht der Periodenspezifikation für das betreffende Modell entsprechen es sei denn, es wird nachstehend anders geregelt. Auch bezüglich der technischen Periodenspezifikation steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

1.1 Wagenpass

Für DMSB-Lizenznehmer ist die Vorlage eines gültigen DMSB-Wagenpasses vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdokument des zutreffenden ASN akzeptiert.

Alternativ zum Wagenpass ist es ausreichend, wenn das Fahrzeug eine gültige Straßenzulassung hat.

2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1.1: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 1.2: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 1.3: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 2.1: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 2.2: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 2.3: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 3.1: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 3.2: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 3.3: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 4.1: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1970 bis inkl. 1971
- Div. 4.2: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 4.3: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 5: Gruppe 5-Spezial-Produktionswagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 6: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 6.1: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 1996
- Div. 6.2: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. *2017*
- Div. 7: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 7.1: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 1996
- Div. 7.2: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. *2017*
- Div. 8: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1990
- Div. 8.1: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1991 bis inkl. 2001
- Div. 9: Gruppe GTN-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 2007

- Div. 10: Gruppe WRC der Homologationsjahre bis inkl. [2017](#)
- Div. 11: Gruppe Super 1600 der Homologationsjahre bis inkl. 2016
- Div. 12: Gruppe A-Kit (VK-Nachtrag) der Homologationsjahre bis inkl. [2017](#)
- Div. 13: Gruppe GT2/N-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1996 bis inkl. 2011
- Div. 14: Gruppe GT3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1996 bis inkl. [2017](#)
- Div. 15: Gruppe Super Tourenwagen (Klasse 2, STW) der Homologationsjahre 1993 bis inkl. 2002
- Div. 16: Gruppe R4-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. 2012
- Div. 17: Gruppe R1-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. [2017](#)
- Div. 18: Gruppe R2-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. [2017](#)
- Div. 19: Gruppe R3-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. [2017](#)
- Div. 20: Gruppe R5-Fahrzeuge der Homologationsjahre 2011 bis inkl. [2017](#)

Nicht zulässig sind Gruppe 4-Homologationen der Jahre 1966 bis inkl. 1969 und Gruppe 5-Homologationen der Jahre 1971 bis inkl. 1975, da es sich hierbei um Sportwagen handelt.

Hinweis:

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 1 sind in den Gruppen 1, 2 und 5 startberechtigt.
Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 2 sind in den Gruppen 2 und 5 startberechtigt.
Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 3 sind in den Gruppen 3, 4 und 5 startberechtigt.
Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 4 sind in den Gruppen 4 und 5 startberechtigt.

Die Divisionszuteilung ist ausschließlich von der zur Anwendung kommenden Homologation und der Anhang J-Ausgabe gemäß Artikel 3 abhängig. Das Baujahr spielt also keine Rolle.

3. Technik allgemein

Die Fahrzeuge müssen einem der folgenden technischen Reglements gemäß Anhang J zum ISG des zutreffenden Jahres entsprechen:

- Div. 1.1: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 1.2: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 1.3: Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 2.1: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 2.2: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 2.3: Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 3.1: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 3.2: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 3.3: Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 4.1: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1971
- Div. 4.2: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1975
- Div. 4.3: Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 5: Gruppe 5-Bestimmungen des Jahres 1981
- Div. 6: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 6.1: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 1996
inklusive ONS-Sonderbestimmungen in der Gruppe N 1996
- Div. 6.2: Gruppe N-Bestimmungen des Jahres [2017](#)
- Div. 7: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 7.1: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 1996
- Div. 7.2: Gruppe A-Bestimmungen des Jahres [2017](#)
- Div. 8: Gruppe B-Bestimmungen des Jahres 1990
- Div. 8.1: Gruppe B-Bestimmungen des Jahres 2001
- Div. 9: Gruppe GTN-Bestimmungen des Jahres 2007
- Div. 10: Gruppe WRC-Bestimmungen bzw. Homologation des Jahres [2017](#)
- Div. 11: Gruppe Super 1600 bzw. Homologation des Jahres 2016
- Div. 12: Gruppe A-Kit, -Bestimmungen der Gruppe A [2017](#) plus VK-Hom.-Nachträge bis inkl. [2017](#)

- Div. 13: Gruppe GT2/N-GT-Bestimmungen des Jahres 2011
Div. 14: Gruppe GT3-Bestimmungen des Jahres 2017
- Div. 15: Gruppe Super Tourenwagen des Jahres 2002
Div. 16: Gruppe R4-Bestimmungen des Jahres 2012
Div. 17: Gruppe R1-Bestimmungen des Jahres 2017
Div. 18: Gruppe R2-Bestimmungen des Jahres 2017
Div. 19: Gruppe R3-Bestimmungen des Jahres 2017
Div. 20: Gruppe R5-Bestimmungen des Jahres 2017

Die jeweiligen technischen Bestimmungen können bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

3.1 Rallyesport

Kennzeichen

Fahrzeuge mit folgenden Kennzeichen werden nicht akzeptiert:

- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 nachgewiesen werden kann, welcher nicht älter als 24 Monate sein darf),
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb)
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot)
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil 1)

Mindestgewicht

Falls das im DMSB-Rallye-Reglement (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil) geforderte Mindestgewicht höher sein sollte als das durch das jeweilige Reglement geregelte Gewicht, so muss das Mindestgewicht gemäß Rallye-Reglement beachtet werden. Das max. zulässige Gesamtgewicht des jeweiligen Fahrzeuges darf nicht überschritten werden.

4. Homologationsblätter

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, das für sein Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt bei der technischen Abnahme vorzuweisen. Es müssen von einem ASN, z.B. DMSB oder von der FIA beglaubigte Kopien sein, welche an der ASN-Perforation, am ASN- Wasserzeichen oder am FIA-Wasserzeichen erkennbar sein müssen. Bei Start in der Gruppe N muss das Homologationsblatt für die Gruppe N und Gruppe A vorgelegt werden.

Alle homologierten Fahrzeugteile (auch Evolutionsteile) dürfen abweichend vom damaligen Anhang J auch einzeln zur Anwendung kommen. Bei Verwendung von Bauteilen eines Homologationsnachtrages vom Typ VK (Variante Kit) ist das Fahrzeug in die entsprechende Division für Kit-Fahrzeuge einzustufen.

Gültig sind ausschließlich nur Grundhomologationen und Homologationsnachträge für die zutreffende Gruppe aus der Zeit der entsprechenden Division (siehe Artikel 2).

Beispiel:

Für ein Gruppe 2-Fahrzeug der Division 2.1 gilt die Homologation inkl. Nachträge, welche zwischen dem 01.01.1966 und dem 31.12.1971 gültig waren.

5. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

1. Hubraum bis 500 ccm
2. Hubraum über 500 ccm bis 600 ccm

- | | |
|---------------------------|--------------|
| 3. Hubraum über 600 ccm | bis 700 ccm |
| 4. Hubraum über 700 ccm | bis 850 ccm |
| 5. Hubraum über 850 ccm | bis 1000 ccm |
| 6. Hubraum über 1000 ccm | bis 1150 ccm |
| 7. Hubraum über 1150 ccm | bis 1300 ccm |
| 8. Hubraum über 1300 ccm | bis 1600 ccm |
| 9. Hubraum über 1600 ccm | bis 2000 ccm |
| 10. Hubraum über 2000 ccm | bis 2500 ccm |
| 11. Hubraum über 2500 ccm | bis 3000 ccm |
| 12. Hubraum über 3000 ccm | bis 3500 ccm |
| 13. Hubraum über 3500 ccm | bis 4000 ccm |
| 14. Hubraum über 4000 ccm | bis 4500 ccm |
| 15. Hubraum über 4500 ccm | bis 5000 ccm |
| 16. Hubraum über 5000 ccm | bis 5500 ccm |
| 17. Hubraum über 5500 ccm | bis 6000 ccm |
| 18. Hubraum über 6000 ccm | |

Grundsätzlich besteht keine freie Wahl der Klassenzuteilung.

5.1 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Aufladung

Für Fahrzeuge mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) gelten folgende Hubraumfaktoren:

Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 1,4
 Div. 6, 7, 8 und 16: Faktor 1,7

5.2 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Rotationskolbenmotor (Wankel)

Der Einstufungshubraum errechnet sich aus den Werten maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen multipliziert mit dem folgenden Faktor:

Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 2,0
 Div. 6,7 und 8: Faktor 1,8

5.3 Hubraum im Rallyesport

Periodenspezifische Hubraumbeschränkungen müssen eingehalten werden.

6. Luftbegrenzer im Rallyesport

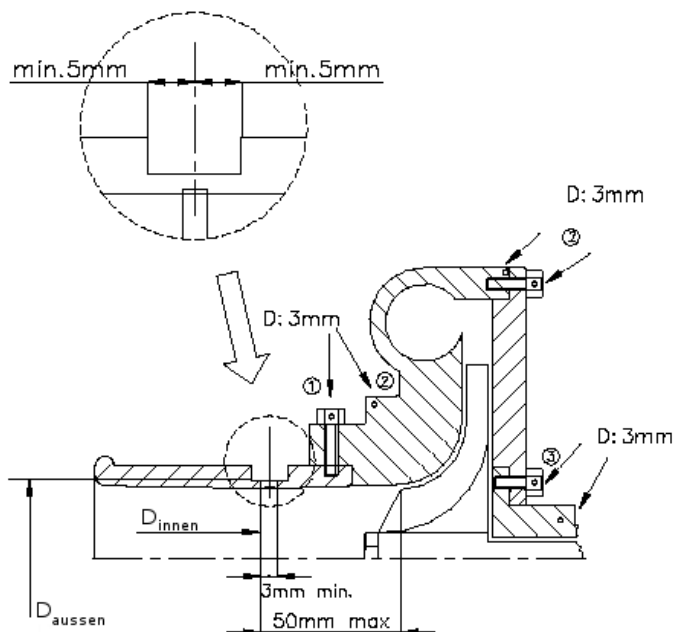
Im Rallyesport sind bei Fahrzeugen der Gruppen N, A, GTN, B, R4 und R5 mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) Luftbegrenzer vorgeschrieben, die die nachfolgenden Bestimmungen erfüllen und folgende maximale innere Durchmesser aufweisen müssen:

Gruppe/Motorart	Max. Innen-Ø	Max. Außen-Ø
Gruppe N, GTN (Otto-Motor)	32 mm (ein Lader) je 22,6 mm (zwei Lader)	38 mm (ein Lader) je 28,6 mm (zwei Lader)
Gruppe N (Diesel-Motor)	35 mm	41 mm
Gruppe A (Otto-Motor)	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)
Gruppe A (Diesel-Motor)	37 mm	43 mm

Gruppe B	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)
Gruppe R4	33 mm (ein Lader) je 22,6 mm (zwei Lader)	39 mm (ein Lader) je 28,6 mm (zwei Lader)
Gruppe R5	32mm (ein Lader)	38mm (ein Lader)

Der Luftbegrenzer muss am Kompressorgehäuse befestigt sein. Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Luftenlasses des Kompressors darf die vorgenannten Maximaldurchmesser nicht überschreiten. Dieser Durchmesser muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (stromaufwärts) der Kompressorschaukeln befinden muss (s. nachfolgende Zeichnung).



Der Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers gemäß vorstehender Tabelle muss über eine Distanz von mindestens 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

Kompressoren, die die obigen Dimensionen respektieren, müssen beibehalten werden. Ein zusätzlicher Luftbegrenzer ist dann nicht erforderlich.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressorgehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressorgehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressorgehäuse), dem Kompressorgehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) (siehe nachstehende Zeichnung).

7. Räder und Reifen

7.1 Räder (Radschüssel und Felge)

Nur hinsichtlich der Raddimensionen muss die Periodenspezifikation eingehalten werden, darüber hinaus sind die Räder freigestellt.

7.2 Reifen

7.2.1 Reifen im Rallyesport

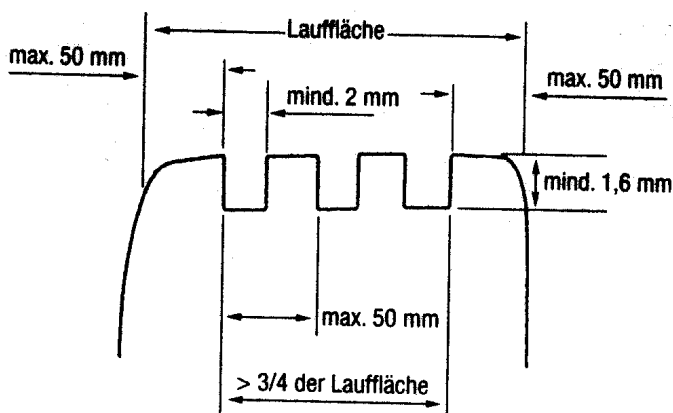
Bei Rallye-Veranstaltungen sind die Reifen unter folgenden Bedingungen freigestellt:

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

- Profiltiefe: mind. 1,6 mm
- Profilbreite: mind. 2 mm
- Profilabstand: max. 50 mm
- Profilabstand zur Reifenflanke: max. 50 mm
- Anzahl der Profilrillen: variabel
- Die Breite zwischen den beiden äußeren Profilrillen eines Reifens darf 3/4 der Lauffläche nicht unterschreiten.

Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf die Profiltiefe der am Fahrzeug montierten Reifen weniger als 1,6 mm betragen. Dies gilt für mindestens 3/4 der gesamten Profillfläche.

Ein Protest gegen die Profiltiefe und die E-Kennzeichnung ist nicht zulässig. Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



Profillose Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen. Periodenspezifische Breitenregelungen (falls gegeben) müssen eingehalten werden.

Auch die Reifenbestimmungen für Rallyes im blauen Teil des DMSB- Handbuches sind zu beachten.

7.2.2 Reifen im Slalomsport, Bergrennen, Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Die Reifen (z.B. Slicks) sind freigestellt, jedoch müssen die periodenspezifischen Breitenregelungen (falls gegeben) eingehalten werden.

8. Bodenfreiheit

Außer der Felge und/oder des Reifens darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne atmosphärischen Luftüberdruck sind. Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt.

Die Bodenfreiheit wird ohne Insassen geprüft.

Dieser Test muss auf einer relativ ebenen Fläche durchgeführt werden. Dem Teilnehmer ist freigestellt, vor Überprüfung der Bodenfreiheit die Reifen von den Felgen zu demontieren.

9. Abgasvorschriften

Die Verwendung von Katalysatoren gemäß Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen zusätzlich mit einem vom DMSB homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein.

Ausschließlich zur Unterbringung des Katalysators und/oder Partikelfilter sind örtlich notwendige Änderungen des Fahrzeugbodens zulässig.

10. Geräuschbegrenzung

10.1 Rundstreckenveranstaltungen

Gemäß der DMSB- Vorbeifahrt- Messmethode (siehe DMSB- Handbuch, blauer Teil) müssen grundsätzlich die Grenzwerte von 132 dB(A) nach L_{WA} - Verfahren und 100 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden.

10.2 Andere Veranstaltungsarten

Bei anderen Veranstaltungsarten (z.B. Bergrennen) muss der Geräuschgrenzwert von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB- Nahfeldmessmethode (siehe DMSB- Handbuch, blauer Teil) eingehalten werden.

11. Kraftstoff

Sicherheitstanks gemäß FIA-Normen FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 *sind bei Rallyes mit dem Status National A* vorgeschrieben, sofern nicht der serienmäßige Kraftstoffbehälter verwendet wird, bzw. die Position des Kraftstoffbehälters geändert wurde

Bei Rallye 35, Rallye 70, Rundstreckenrennen, Bergrennen *sind vorgenannte Kraftstoffbehälter* ab dem 01.01.2028 vorgeschrieben, sofern nicht der serienmäßige Kraftstoffbehälter verwendet wird, bzw. die Position des Kraftstoffbehälters geändert wurde.

Grundsätzlich ausgenommen ist der Slalomsport, d.h. hier ist kein Sicherheitstank gemäß FIA-Normen FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 vorgeschrieben.

Darüber hinaus ist in Divisionen in welchen gemäß entsprechenden Bestimmungen des Anhang J ein FT-Sicherheitstank vorgeschrieben ist, die Verwendung *des serienmäßigen Kraftstoffbehälters* unzulässig.

Es darf nur handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten.

Die max. zulässige Oktanzahl beträgt jedoch 103 ROZ statt 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß des Normenentwurfs DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB- Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

12. Fahrzeugscheiben

Für Fahrzeuge der Gruppen 2, 4, 5, A, B, WRC, Super1600, A-Kit, GT2/N-GT, GT3, Super Tourenwagen, R4, R1, R2, R3, R5 dürfen die Heckscheiben, Türscheiben und die hinteren Seitenfensterscheiben aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparentem, mindestens 4 mm dicken Material bestehen. Vertikal zu öffnende Seitenscheiben dürfen durch horizontal gleitende Scheiben ersetzt werden. Falls die originalen Scheiben ersetzt werden, dürfen auch die Fensterheber entfernt werden.

13. Fahrzeug-Sicherheitsausrüstung

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden Sicherheitsvorschriften:

13.1 Überrollvorrichtung

Für Fahrzeuge ohne Erstzulassungsdatum gilt im Folgenden die erstmalige Ausstellung eines technischen Dokuments, z. B. DMSB-Wagenpass oder KFP, als Erstzulassungsdatum.

Im Slalomsport ist für geschlossene Fahrzeuge der Einbau eines Überrollbügels oder -käfigs gemäß nachstehenden Regelungen grundsätzlich empfohlen (siehe auch Art. 12.1.1).

Alle anderen Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 01.01.2023

Überrollkäfige gemäß Artikel 253-8 des aktuell gültigen Anhang J zum ISG sind vorgeschrieben, d. h. Eigenbaukonstruktionen sind nicht zulässig.

Alle anderen Fahrzeuge mit Erstzulassungsdatum vor dem 01.01.2023

Überrollkäfige gemäß Artikel 253.8 bis inkl. 8.5 des Anhang J 1993, Anhang J 2002 oder des Anhang 2020 zum ISG sind vorgeschrieben.

Die Überrollvorrichtung muss mindestens wie folgt beschaffen sein:

Es sind ausschließlich Konstruktionen aus Stahl (kein Aluminium) zulässig.

Spezifikation für die zu verwendenden Rohre:

Stahlqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (mm)
Nahtlos kaltgezogener unlegierter Kohlenstoffstahl mit max. 0,30 % C-Gehalt	350 N/mm ²	Ø 38 x 2,5 oder Ø 40 x 2

Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8 – 8.3, Anhang J – unabhängig davon, ob die Überrollvorrichtung dem Anhang J 1993, Anhang J 2002 oder dem Anhang J 2020 entspricht – müssen die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden.

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind. Die Schweißnähte an den Verstärkungsplatten sollten nicht umlaufend, sondern unterbrochen sein. Dagegen müssen die Schweißnähte an Rohrverbindungen umlaufend ausgeführt sein.

Hinweis: Bei Eigenbaukäfigen bzw. Eigenbaubügel müssen die in den Zeichnungen eingekreisten Hauptfüße jeweils mit mindestens 3 Schrauben der Größe M8 befestigt sein. An den hinteren, nicht eingekreisten Befestigungen, sind 2 Schrauben ausreichend. Die Anordnung dieser vorgeschriebenen Schrauben ist freigestellt.

Die Fläche der übrigen Befestigungspunkte muss dem betreffenden Zertifikat bzw. dem Homologationsblatt entsprechen. Darüber hinaus ist die Fläche dieser Punkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

An Überrollkäfigen (nicht Überrollbügel), welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, sind an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J 2020 vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J 2020 vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann auch im Rallyesport sowie bei allen sonstigen Veranstaltungen mit Beifahrer für die Beifahrerseite.

Bei Eigenbaukäfigen muss bei einem links gelenkten Fahrzeug mindestens eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 3 oder 4 den Hauptbügel abstützen. Bei einem rechts gelenkten Fahrzeug umgekehrt. Bei Veranstaltungen mit Beifahrer (Rallye) muss der Hauptbügel auch auf der anderen Seite mit einer zweiten Diagonalstrebe abgestützt sein (siehe DMSB- Handbuch, blauer Teil, Artikel 1.8).

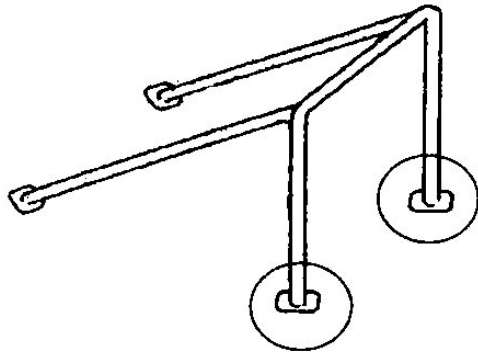
Seit 01.01.2011 muss bei einem Eigenbaukäfig der vordere Bügel auf beiden Seiten mit einer Stützstrebe (Zeichnung 5) versehen sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist. Alternativ zu Stützstreben gemäß Zeichnung 5 können verkürzte Streben gemäß Artikel 1.8.3.b oder bei räumlichen Problemen ggf. Sonderkonstruktionen gemäß Artikel 1.8.3.c (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) zur Anwendung kommen.

Es sind weiterhin alle Überrollkäfige zugelassen, welche über ein ASN- Zertifikat, z.B. DMSB, ONS, MSA, usw. oder durch eine FIA- Homologation abgedeckt sind.

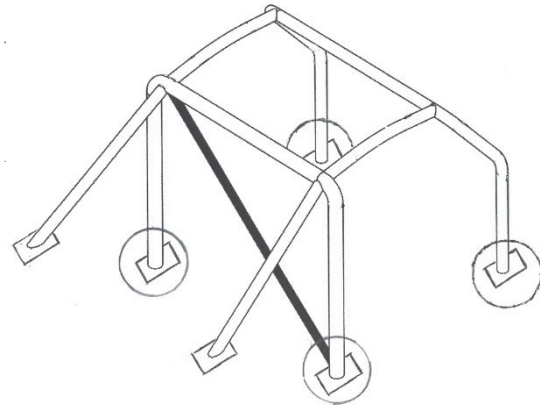
Die oben beschriebene Überrollvorrichtung kann auch für Slalomveranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seiner Ausschreibung aufzunehmen.

Die Überrollvorrichtung muss bei Rallye-Veranstaltungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag "wahlweise" ausreicht.

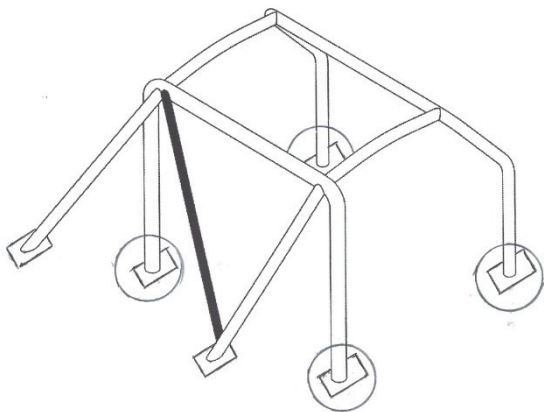
Überrollbügel (nur Slalom möglich)



Zeichnung 1

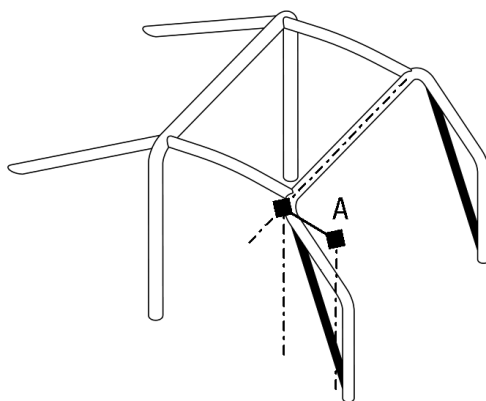


Überrollkäfig



Zeichnung 3

Zeichnung 4



Zeichnung 5

13.1.1 Überrollvorrichtung im Slalomsport

Die in Art. 12.1 für Eigenbaukäfige geforderten Flankenschutz-, Diagonal- und Stützstreben sind im Slalomsport lediglich empfohlen. Falls eine Überrollvorrichtung vorhanden ist, so muss sie im Übrigen den Bestimmungen entsprechen (z.B. Aluminiumverbot).

Für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach oder Lederdach ist eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert. Falls empfohlene Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemeinen gültigen Bestimmungen entsprechen.

13.2 Sicherheitsgurte

Im Slalomsport müssen an den vorderen Sitzen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein. Bei anderen Wettbewerben sind für die Insassen FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Gurte gemäß den FIA-Normen 8853-2016, 8853/98 oder 8854/98, mit Dreh- oder Druckverschluss, vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

13.3 Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

*Feuerlöscher mit 2 kg Löschpulver sind vorgeschrieben (empfohlen im Slalomsport).
Alternativ zu 2 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).*

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g (ca. 75 kg bei 2-kg-Behälter, ca. 160 kg bei 4-kg-Behälter) in jede Richtung standhalten.

Jeder Löschbehälter muss mit mindestens zwei Metallbändern befestigt sein. Der Behälter eines Handfeuerlöschers muss mit Schnellspannverschlüssen aus Metall versehen sein. Dagegen muss der Behälter einer Löschanlage mit verschraubten Metallbändern befestigt sein.

In Längsrichtung der Löschbehälter müssen diese grundsätzlich mit einer sogenannten Anti-Torpedo-Halterung gesichert sein. Diese Halterung kann entfallen, wenn bereits ein Anschlag, z. B. durch den Tunnel oder Türschweller, vorhanden ist.

Der/die Handfeuerlöscher muss/müssen im Fahrgastraum für den Fahrer leicht erreichbar angebracht sein.

Die Art des Löschmittels, das Gesamtgewicht des Behälters und die Menge des Löschmittels müssen auf dem/den Behälter(n) angegeben sein.

Eine von der FIA für Tourenwagen oder GT-Fahrzeuge homologierte Feuerlöschanlage gemäß Anhang J zum ISG mit mindestens 3 kg Löschmittel ist in allen Wettbewerbsarten (auch Rallye) empfohlen. Bei Rallyeveranstaltungen sind zusätzlich die DMSB-Bestimmungen (StVZO) zu beachten.

Außer bei Rallye-Veranstaltungen kann die Feuerlöschanlage die Handfeuerlöscher ersetzen.

Die verbindenden Leitungen bei Feuerlöschanlagen und die Ausströmleitungen für Motorraum und Cockpit bzw. Fahrgastraum müssen aus Metall bestehen oder eine metallene Ummantelung besitzen und fest verschraubt sein. Ausströmöffnungen dürfen nicht direkt auf den Fahrer/Beifahrer gerichtet sein. Im Motorraum sollen sie beide Seiten des Motors erreichen.

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

- DIN 14 406 Bauart P6H
- Kenn-Nr. P1-15/60 Brandklasse B, C, E

Es sind die „Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften“ zu Feuerlöschern - insbesondere Prüf Fristen - zu beachten (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

13.4 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammenhemmende Schutzwand vorhanden sein.

Nicht serienmäßige Feuerschutzwände zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter müssen aus Metall, Kohlefaser oder aus Polycarbonat-Sicherheitsglas nach DOT-112 AS-6 bestehen.

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

- „Makrolon mono clear 099“ (Prüfzeichen: ~D 2333)
- „Makrolon mono longlife clear 2099“ (Prüfzeichen: ~D 2334)
- „Lexan Margard MR 5E“ (Prüfzeichen: ~D 2273)
- „Lexan 9030-112“ (Prüfzeichen: ~D 310/1)
- „Lexan FMR 102-5109“ (Prüfzeichen: ~D 982)
- „Lexan FMR 102-112“ (Prüfzeichen: ~D 313)

Das Polycarbonat-Material für Trennwände bzw. Sichtfenster muss einteilig sein. Die Mindeststärke für alle Trennwände aus Polycarbonat-Sicherheitsglas beträgt 5 mm. Diese Trennwände müssen mit einem der vorgenannten amtlichen Prüfzeichen (ABG vom KBA) gestempelt sein.

13.5 Stromkreisunterbrecher

Ein Stromkreisunterbrecher ist mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben.

Der Stromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen, Batterie, Lichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen usw. Er muss von innen und außen bedienbar sein.

Der äußere Auslöser muss unterhalb der Windschutzscheibe auf der linken Fahrzeugseite angebracht sein.

Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand zu kennzeichnen. Jede Kante des Dreiecks muss mindestens 12 cm lang sein.

13.6 Ölsammler

Jedes Fahrzeug, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat muss so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Liter haben.

13.7 Abschleppvorrichtungen

Außer im Slalomsport gilt folgendes:

Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse bzw. Abschleppbändern ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband muss einen Innendurchmesser von mindestens 60 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen, so dass durch die Abschleppöse bzw. Abschleppband ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60 mm bewegt werden kann.

Die Abschleppösen bzw. die Abschleppbänder müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein.

Die Abschleppösen müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Sie dürfen z.B. auch klappbar ausgeführt sein.

Darüber hinaus müssen die Abschleppösen bzw. Abschleppbänder stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt.

Jede Abschleppöse muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Jede Abschleppöse bzw. jedes Abschleppband und die dazugehörige Befestigung muss den folgenden Kräften ohne strukturelle Schäden standhalten. Eine Krafteinleitung von mindestens 30 kN innerhalb von 3 Sekunden, die anschließend für die Dauer von 60 Sekunden aufrechterhalten wird.

13.7.1 Abschleppvorrichtungen im Slalomsport

Vorne und hinten muss mindestens je eine Abschleppöse vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen sein, dass es für die Rettungsfahrzeuge möglich ist, das noch rollfähige Fahrzeug auch auf losem Grund aus einem Gefahrenbereich zu entfernen. Die Abschleppöse ist selbst oder an dem darüber liegenden Karosserieteil gelb, rot oder orange zu kennzeichnen.

13.8 Außenspiegel

Im Slalomsport ist ein Außenspiegel an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei allen anderen Wettbewerbsarten muss auf der Fahrer- und Beifahrerseite je ein Außenspiegel angebracht sein.

Jeder Spiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm² haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

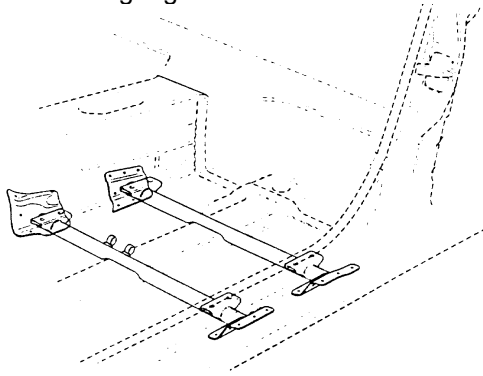
13.9 Sitze

Von der FIA homologierte bzw. ehemals homologierte Sitze gemäß der Norm 8855-1999, 8855-2021 oder 8862/2009 sind für die Insassen mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Homologation oder nachstehender Zeichnung entsprechen. Das verwendete Rohrmaterial muss ein Stahl mit einer Dimension von mind. $\varnothing 38 \times 2,5$ mm bzw. $\varnothing 40 \times 2$ mm oder mit einem rechteckigen Querschnitt von mindestens $35 \times 35 \times 2$ mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen. Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde. Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Bei Sitzen der Norm 8862/2009 und 8855-2021 muss die von der FIA homologierte Befestigung verwendet werden. Bei Sitzen der Norm 8855-1999 muss die betreffende Angabe in der technischen Liste Nr. 12, falls angegeben, berücksichtigt werden.

Sitzbefestigung



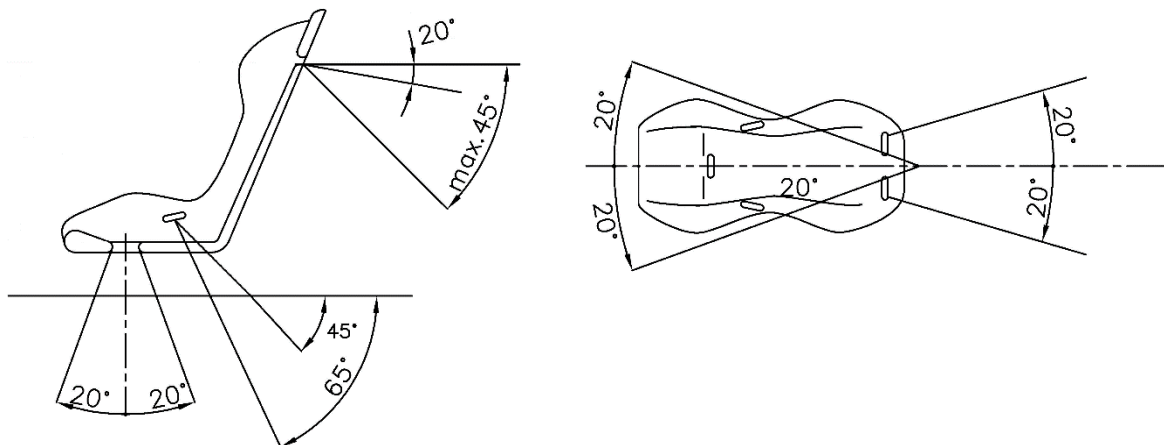
13.10 Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen.

13.11 Gurtbefestigung

Es ist grundsätzlich verboten die Sicherheitsgurte am Sitz oder an den Sitzbefestigungen anzubringen.

Die empfohlenen Stellen der Befestigungspunkte sind in folgender Zeichnung dargestellt.



Zeichnung 1

Nach unten gerichtete Schultergurte müssen so nach hinten geführt werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne nicht größer als 45° ist.

Es ist empfohlen, dass Schultergurte so angebracht werden, dass der Winkel zur horizontalen Linie an der Oberseite der Rückenlehne 10° bis 20° beträgt. Auf keinen Fall dürfen die nach hinten geführten Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Oberseite der Rückenlehne nach oben geführt werden.

Der (empfohlene) maximale Winkel zur Mittellinie des Sitzes beträgt 20° divergent oder konvergent. Die Becken- und Schrittgurte dürfen nicht seitlich entlang der Sitze geführt werden, sondern durch den Sitz hindurch, damit eine größtmögliche Fläche des Beckens abgedeckt und gehalten wird.

Die Beckengurte müssen genau in die Grube zwischen dem Beckenknochen und dem Oberschenkel angepasst werden. Auf keinen Fall dürfen sie über dem Bauchbereich getragen werden.

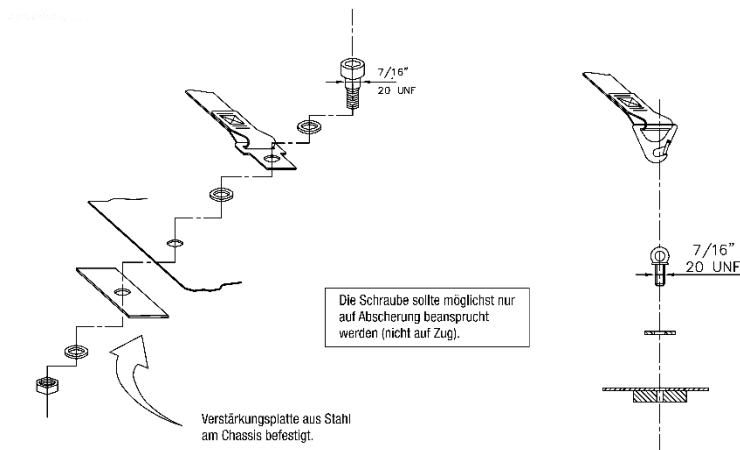
Es muss besonders darauf geachtet werden, dass die Gurte durch Reiben an scharfen Kanten nicht beschädigt werden können.

Jeder Befestigungspunkt muss einer Kraft von mindestens 720 daN für die Schrittgurte und mindestens 1470 daN für jeden anderen Befestigungspunkt widerstehen können. Falls für 2 Gurte nur ein Befestigungspunkt vorhanden ist, errechnet sich die Kraft aus der Summe für die beiden vorgeschriebenen Kräfte.

a) Befestigung an der Karosserie/dem Fahrgestell

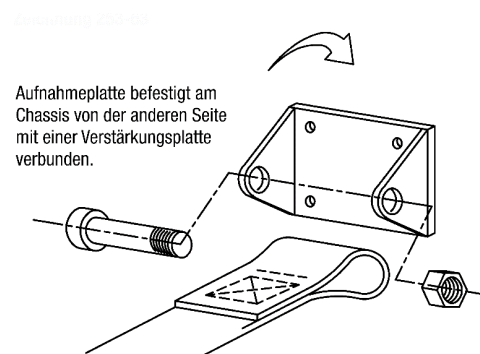
Die Sicherheitsgurte dürfen an den Befestigungspunkten des Serienfahrzeugs angebracht werden. Für jeden neuen Befestigungspunkt muss eine Verstärkungsplatte aus Stahl mit einer Mindestfläche von 40 cm² und einer Stärke von mindestens 3 mm gemäß den Zeichnungen 2 und 3 verwendet werden.

1. Allgemeines Befestigungssystem



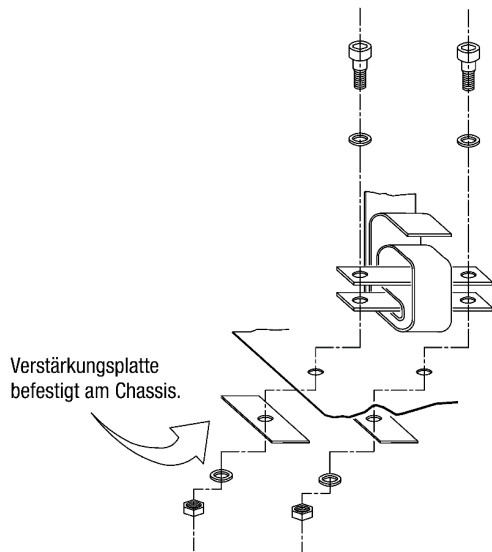
Zeichnung 2

2. Schultergurtbefestigung



Zeichnung 3

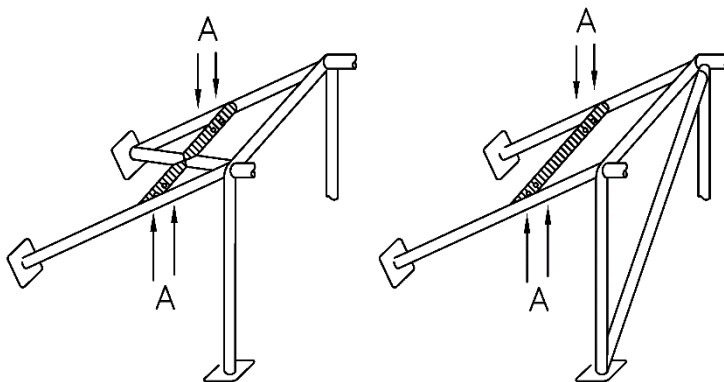
3. Schrittgurtbefestigung



Zeichnung 4

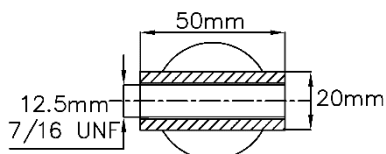
b) Gurtbefestigungsstreben an der Überrollvorrichtung

Die Schultergurte dürfen auch durch eine Schlaufenbefestigung oder Hülsenbefestigung an Querstreben des Überrollkäfigs befestigt werden (siehe Zeichnung 5). Bei den so genannten Eigenbaukäfigen müssen die Querstreben verschweißt sein.



Zeichnung 5

Schnitt A-A



Zeichnung 6

In diesem Fall ist bei so genannten Eigenbaukäfigen die Verwendung einer Querstrebe unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Die Verstärkungsstrebe muss aus einem Rohr mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \text{ mm} \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \text{ mm} \times 2 \text{ mm}$ aus nahtlos kaltgezogenen Kohlenstoffstahl mit einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 bestehen.

Bei einer Verschraubung muss ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 6 für die Maße).

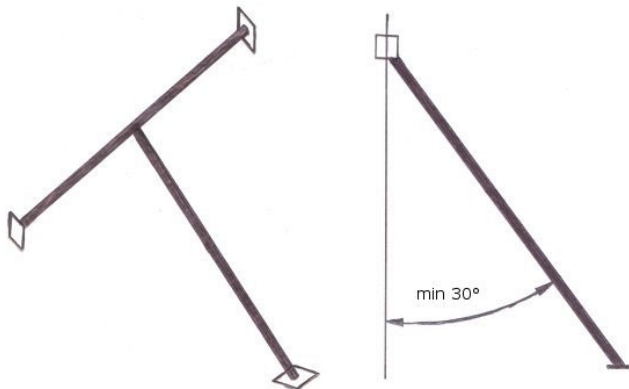
Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

An Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist eine solche Hülsenbefestigungen nur zulässig, wenn es auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

c) Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosen, kaltgezogenen, unlegierten Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\varnothing 38 \times 2,5 \text{ mm}$ oder $\varnothing 40 \times 2,0 \text{ mm}$ und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm^2 darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule - bezogen auf die Fahrtrichtung) - an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß Zeichnung 7 mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens 30° zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.



Zeichnung 7

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen $100 \times 100 \times 2 \text{ mm}$ (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Auch hier dürfen die Gurte wie unter b) beschrieben mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

13.12 Gurtmesser

Im Rallyesport ist sowohl für den Fahrer als auch den Beifahrer ein Gurtmesser vorgeschrieben, welche jeweils von den angeschnallten Insassen erreichbar sein müssen.

13.13 Motorhaube und Kofferraumhaube

Je Haube müssen - mit Ausnahme des Slalomsports - mindestens zwei zusätzliche Haubenhalter vorhanden sein, wobei die ursprüngliche Verriegelungsvorrichtung ausgebaut oder unwirksam gemacht werden muss. Nur im Rallye- und Slalomsport darf die serienmäßige Verriegelungsvorrichtung der Motorhaube und der Kofferraumhaube beibehalten werden.

Die Hauben müssen von außen – mit Ausnahme des Slalom- und Rallyesports -, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, zu öffnen sein.

13.14 Seitenaufprallschutz

In den Fahrzeugtüren ist die Verwendung von FIA-homologiertem Sicherheitsschaum gemäß Technischer Liste 58 der FIA zulässig.

14. Fahrer-/ Beifahrer-Sicherheitsausrüstung

Es gelten die Bestimmungen gemäß DMSB- Handbuch, blauer Teil.

15. Definition

Periodenspezifikation:

Der Begriff „Periodenspezifikation“ im Sinne dieses Reglements bedeutet, dass das verwendete Fahrzeug und/oder dessen einzelne Bauteile der Version entsprechen müssen, wie ein solches Modell in der entsprechenden Periode bei einem Rennen in der betreffenden Fahrzeuggruppe seiner Zeit mit dem in Frage stehenden Bauteil im Einsatz war. Beispiel: Ein BMW 2002, Hom.-Nr. 5258, fährt in der Division 2.3. Das Fahrzeug muss dem Gruppe-2-Reglement des Jahres 1981 entsprechen. Gemäß Anhang J 1981, Artikel 261.d, war die Gemischaufbereitung freigestellt. Dies bedeutet nicht, dass eine hochmoderne Einspritzanlage aus der heutigen Zeit zum Einsatz kommen darf. Es muss vielmehr ein Gemischaufbereitungssystem verwendet werden, wie es in der Zeit zwischen dem 01.01.1976 und dem 31.12.1981 in einem BMW 2002, Hom.-Nr. 5258, in der Gruppe 2 im Einsatz war. Die Fahrgestell-Nr. des Fahrzeuges spielt dabei keine Rolle. In Zweifelsfällen liegt die Nachweispflicht beim Teilnehmer (siehe Artikel 1 der Bestimmungen).

Technische DMSB-Bestimmungen 2025 für die Gruppe CSC (Classic-Sports-Cars)

Stand: 28.11.2024 – Änderungen sind *kursiv* gedruckt

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen sind gültig ab dem 01.01.2025.

Dieses Reglement soll den Start von Sportwagen ermöglichen, wie sie in den Jahren zwischen 1982 und 2004 im Einsatz waren.

Sportwagen sind Fahrzeuge mit zwei Sitzen, von denen jeweils einer auf jeder Seite der Fahrzeuglängsachse angeordnet ist. Die Fahrzeuge sind vorrangig für die Teilnahme an Rennen gebaut. Sie müssen den damaligen FIA-Vorschriften und den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, welche Vorrang haben.

Für DMSB-Lizenznehmer ist die Vorlage eines gültigen DMSB-Wagenpasses vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdokument des zutreffenden ASN akzeptiert.

2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1: Gruppe C-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1982 bis inkl. 1984
- Div. 2: Gruppe C-Junior-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1983 und 1984
- Div. 3: Gruppe C1-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1985 bis inkl. 1989
- Div. 4: Gruppe C2-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1985 bis inkl. 1989
- Div. 5: Gruppe C-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1990 bis inkl. 1992
- Div. 6: Gruppe C3-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1990 bis inkl. 1998
- Div. 7: Gruppe CN-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1993 bis inkl. 2003
- Div. 8: Gruppe GT1-Fahrzeuge der Anhang J-Jahre 1993 bis inkl. 2004
- Div. 9: Gruppe Sportwagen der Anhang J-Jahre 2001 bis inkl. 2004

3. Technik allgemein

Die Fahrzeuge müssen einer der folgenden technischen Bestimmungen entsprechen:

- | | |
|--------------------|--|
| Div. 1 (C): | Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1984 |
| Div. 2 (C-Junior): | Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 1984 |
| Div. 3 (C1): | Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1989 |
| Div. 4 (C2): | Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 1989 |
| Div. 5 (C): | Artikel 257 im Anhang J zum ISG des Jahres 1992 |
| Div. 6 (C3): | Artikel 260 im Anhang J zum ISG des Jahres 1998 |
| Div. 7 (CN): | Artikel 259 im Anhang J zum ISG des Jahres 2003 |
| Div. 8 (GT1): | Artikel 258 im Anhang J zum ISG des Jahres 2004 |
| Div. 9 (Sportw.): | Artikel 258A im Anhang J zum ISG des Jahres 2004 |

Fahrzeuge der Divisionen 1 bis inkl. 6 müssen Originalfahrzeuge aus der damaligen Zeit sein. In Zweifelsfällen muss dies vom Fahrzeugbesitzer nachgewiesen werden.

Die jeweiligen technischen Bestimmungen können bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

4. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

1. bis 1300 cc
2. über 1300 cc bis 1600 cc
3. über 1600 cc bis 2000 cc
4. über 2000 cc bis 2500 cc
5. über 2500 cc bis 3000 cc
6. über 3000 cc bis 3500 cc
7. über 3500 cc bis 4000 cc
8. über 4000 cc bis 4500 cc
9. über 4500 cc bis 5000 cc
10. über 5000 cc bis 5500 cc
11. über 5500 cc bis 6000 cc
12. über 6000 cc
- 13.

5. Motor in Gruppe CN

Für alle CN-Fahrzeuge gilt, dass der Motor von einem Fahrzeug stammen muss, welches von der FIA oder dem DMSB in der Gruppe N homologiert ist oder homologiert war.

6. Abgasvorschriften

Die Verwendung von DMSB-homologierten Katalysatoren ist vorgeschrieben.

Für Fahrzeuge mit Diesel-Motor ist zusätzlich ein vom DMSB homologierter Partikelfilter vorgeschrieben.

7. Geräuschbegrenzung

7.1 Rundstreckenveranstaltungen

Gemäß der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen grundsätzlich bei einer Veranstaltung der Schalleistungsklasse A (L_{WA}) die Grenzwerte von 150 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 118 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden.

Bei einer Veranstaltung der Schalleistungsklasse B2 gelten die Grenzwerte von 132 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 100 dB(A) nach L_P -Verfahren.

7.2 Andere Veranstaltungsarten

Bei anderen Veranstaltungsarten (z.B. Bergrennen) muss der Geräuschgrenzwert von max. $98 + 2 \text{ dB(A)} + 3 \%$ gemäß der DMSB-Nahfeldmeßmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) eingehalten werden.

8. Kraftstoff

Sicherheitstanks gemäß FIA-Normen FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 *sind* vorgeschrieben.

Es darf nur unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228, DIN 51626-1, Diesel-Kraftstoff nach EN 590 oder Biodiesel nach DIN EN 14214 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die

Bestimmungen gemäß Artikel 252.9 Anhang J zum ISG einzuhalten. Die max. zulässige Oktanzahl beträgt jedoch 103 ROZ statt 102 ROZ.

Bioethanol E 85 gemäß des Normenentwurfs DIN EN 15376 ist nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85% haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In Wettbewerben mit DMSB-Prädikat ist die Verwendung von Bioethanol E 85 nicht gestattet.

9. Fahrzeug-Sicherheitsausrüstung

FIA-homologierte bzw. ehemals FIA-homologierte Sicherheitsgurte gemäß der FIA-Normen 8853-2016, 8853/98 oder 8854/98 sind vorgeschrieben. Das Alter ehemals homologierter Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

Ansonsten gelten die Sicherheitsvorschriften der einzelnen Anhang J- Ausgaben für die zutreffende Division/Gruppe gemäß Artikel 3.

10. Fahrer-Sicherheitsausrüstung

Das Tragen eines Helmes gemäß FIA- Bestimmungen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

Overalls, Unterwäsche, Socken, Schuhe, Handschuhe und Kopfhaube sind vorgeschrieben und müssen den FIA-Normen 8856-2000 oder 8856-2018 entsprechen.

Die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems (z.B. HANS) ist bei Rundstreckenrennen, Leistungsprüfungen und Bergrennen vorgeschrieben.