

Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 17.12.2025)

Name der Serie:

Deutsche Historische Langstrecken Meisterschaft (DHLM)

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

XXX/26

Status der Serie/Veranstaltungen: National A

Der ADAC Nordrhein e.V., die DAMC 05 Veranstaltungs-GmbH sowie die KES Race & Events GmbH bieten mit dieser Serie den zahlreichen Interessenten eine Möglichkeit, mit Fahrzeugen der Epoche 1966 bis 1981, 1982 bis 1988, 1989-1991 und 1992-1994 bis hin zum Jahr 2000 Motorsport auf dem Nürburgring inklusive der geschichtsträchtigen Nordschleife zu betreiben.

Grundsätzlich müssen die Fahrzeuge auch der Periodenspezifikation (siehe Teil 2, Punkt 1.2 - Allgemeines/Präambel) entsprechen und dürfen nicht nach den modernen Möglichkeiten vorbereitet werden.

Das betrifft vor allem alle Bereiche im Anhang „J“, die mit „Freistellungen“ versehen sind.

In der Saison 2026 werden insgesamt 4 Wertungsläufe bei drei Veranstaltungen ausgetragen. Die Wertungsläufe werden über 180 Minuten durchgeführt.

Wenn nachfolgend die Schreibweise Teilnehmer gewählt ist bezeichnet diese Fahrer und Bewerber.

Die Durchführung des Prädikats „Deutsche Historische Langstreckenmeisterschaft“ wurde vom DMSB an den ADAC Nordrhein e.V. übertragen und an die KES Race & Events GmbH sublizensiert.

Ausschreiber/ Organisation: KES Race & Events GmbH
Emil-Hoffmann-Str. 55-59
50996 Köln

Ansprechpartner: Stefan Eckhardt

Homepage: www.dhlm.info
E-Mail-Adresse : info@dhlm.info

INHALTSVERZEICHNIS

TEIL 1 – SPORTLICHES REGLEMENT

1	EINLEITUNG	6
1.1	Sponsoren	6
2	ORGANISATION	6
2.1	Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie	6
2.2	Name des zuständigen ASN	6
2.3	ASN Visum/Genehmigungs-Nummer	6
2.4	Name des Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)	6
2.5	Organisationskomitee	7
2.5.1	Zusammensetzung des Organisationskomitees	7
2.6	Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)	7
2.7	Anweisungen und Mitteilungen an die Bewerber	7
3	BESTIMMUNGEN UND RECHTSGRUNDLAGE DER SERIE	8
3.1	Offizielle Sprache	9
3.2	Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung	9
4	NENNUNGEN	9
4.1	Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung	9
4.2	Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung	10
4.3	Startnummern	11
5	LIZENZEN	11
5.1	Erforderlich Lizenzstufen	11
5.1.1	Fahrer	11
5.1.2	Bewerber	11
5.1.3	DMSB-Sponsor-Card	12
5.1.4	Altersregelung	12
5.1.5	Gaststarter	12
5.2	Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets	12
6	VERSICHERUNG, HAFTUNGSAUSSCHLUSS UND VERZICHTSERKLÄRUNG	12
6.1	Versicherung des Veranstalters/Promoters	12

6.2	Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers	12
7	VERANSTALTUNGEN	12
7.1	Serien-Terminkalender (Änderungen vorbehalten)	12
7.2	Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge	13
7.3	Durchführung der Wettbewerbe	13
7.3.1	Training	13
7.3.2	Qualifikation	13
7.3.3	Startaufstellung	14
7.3.4	Startarten	14
7.3.5	Wertungsläufe	14
7.3.6	Pflichtboxenstopp / Boxenstopp	15
8	WERTUNG	16
8.1	Wertung	16
8.2	Wertung - DHLM Meister	17
8.3	Wertung - Sieger der Klassen	17
8.4	Punktetabelle	18
8.5	Punktegleichheit	18
9	PRIVATE TRAININGS UND TESTS	18
10	DOKUMENTENABNAHME	18
10.1	Zeitplan der Dokumentenabnahme	19
10.2	Fahrerbesprechung/Briefing	19
11	TECHNISCHE ABNAHME/TECHNISCHE KONTROLLEN	19
11.1	Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen	20
11.2	Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen	20
12	RENNEN	20
12.1	Verwendung von Regenreifen	20
12.2	Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung	20
12.3	Boxengasse	20
12.4	Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich	21

13	TITEL, PREISGELD UND POKALE	21
13.1	Titel Gesamtsieger	21
13.2	Titel Sieger der Klassen	22
13.3	Preisgeld und Pokale	22
13.4	Ausschluss aus der DHLM, Disqualifikation, Aberkennung der Preise/Ehrenpreise	22
14	PROTEST UND BERUFUNG	22
15	RECHTSWEGAUSSCHLUSS UND HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG	23
16	TV-RECHTE/WERBE- UND FERNSEHRECHTE	23
17	BESONDERE BESTIMMUNGEN	23

TEIL 2 – TECHNISCHES REGLEMENT

25

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines/Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
 - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
 - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik

2. Besondere Technische Bestimmungen

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
 - 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastraum/Cockpit
 - c) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Sicherheitstank
- 2.14 Datenübertragung
- 2.15 Fahrwerksfedern
- 2.16 Sonstiges

Anlage 1: Erklärungen zu den Bestimmungen des Anhang J und weitergehende Bestimmungen (Bestandteil des Reglements)

Diese Ausschreibung besteht aus 62 Seiten.

TEIL 1 – SPORTLICHES REGLEMENT

1 Einleitung

Die Serie Deutsche Historische Langstrecken Meisterschaft (im folgenden DHLM) wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253) bzw. des Anhang K der FIA übereinstimmen; vgl. Art. 3.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

1.1 Sponsoren

Die Serie wird von folgenden Firmen unterstützt:

- TBA

2 Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die KES Race & Events GmbH, nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2026 die DHLM aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: international_series@dmsb.de

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am xx.xx.2025 unter Reg.-Nr.: xxx/26 genehmigt.

2.4 Name des Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

KES Race & Events GmbH
Emil-Hoffmann-Str.55-59
50996 Köln
Tel. +49 (0) 2774 – 9230397
info@dhlm.info

Ansprechpartner der Organisation/Sekretariat

Stefan Eckhardt
Gartenweg 13
35716 Dietzhöhlztal
Tel. +49 (0) 2774 – 9230397
E-Mail: info@dhlm.info

Streckensprecher

Jörg Hennig
E-Mail: info@sportmoderation-hennig.de

2.5 Organisationskomitee

Organisationskomitee ist ein Gremium, welches sich mit der generellen Ausrichtung der Serie, mit allgemeinen Fragen zum Wohle der Serie sowie mit bestimmten Aspekten des sportlichen, technischen und organisatorischen Reglements befasst. Es arbeitet gemäß den internen Statuten.

2.5.1 Zusammensetzung des Organisationskomitees

ADAC Nordrhein, vertreten durch:
Walter Hornung, Neunkirchen-Seelscheid
Mirco Hansen, Bonn

KES Race & Events GmbH
Stefan Eckhardt, Dietzhöhlztal

DAMC 05 Veranstaltungs-GmbH
Henning Meyersrenken, Köln

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch Veranstaltungsausschreibung)

Walter Hornung	(Renndirektor)
Harry Stüber	(Sportkommissar)
Karl-Heinz Loibl	(Technischer Kommissar)

Die Sportkommissare handeln als unabhängiges Kollegium unter der Leitung des Vorsitzenden. Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen, dieses Reglements und von reglement-bezogenen Bulletins ist den Sportkommissaren und der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

2.7 Anweisungen und Mitteilungen an die Bewerber

- a) Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilen im jeweiligen Zuständigkeitsbereich allein der Renndirektor oder der Rennleiter (bei deren Abwesenheit deren Stellvertreter) verbindliche Auskünfte.
- b) Der Link zum virtuellen Aushang wird in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Dort werden alle Wertungen und Ergebnisse der Trainingsläufe und der Wertungsläufe sowie alle von den Offiziellen getroffenen Bekanntmachungen, Bulletins und Entscheidungen veröffentlicht.

- c) Bulletins werden am virtuellen Aushang bekannt gemacht.
- d) Wertungsstrafen der Rennleitung während der Trainings und Wertungsläufe werden auf den offiziellen Zeitnahme-Monitore angezeigt und gelten damit als verkündet. Die Bewerber sind dafür verantwortlich, die betroffenen Fahrer unverzüglich zu informieren. Jede einen bestimmten Bewerber betreffende Wertungsstrafe sollte diesem innerhalb von 30 Minuten nach der Entscheidung auch schriftlich mitgeteilt werden. Diese schriftliche Mitteilung hat ausschließlich einen zusätzlichen informativen Charakter. Der Zeitpunkt der schriftlichen Mitteilung hat keinen Einfluss auf den in diesem Artikel definierten Zeitpunkt der Verkündung und/oder den definierten Zeitpunkt zum Antreten einer Strafe.
- e) Zusätzlich werden Wertungsstrafen auch von der Rennleitung an der Signalstelle, in der Regel bei Start und Ziel in Höhe der Boxenmauer (möglichst in Augenhöhe) dem Fahrer gezeigt. Alle an die Fahrer gerichteten Zeichen der Rennleitung werden in diesem Fall mit der entsprechenden Flagge oder mit dem entsprechenden Schild in Verbindung mit der Startnummer gezeigt. Die Größe der Buchstaben und Ziffern der Anzeige beträgt ca. 30 cm.
- f) Die Fahrer sind verpflichtet, bei jedem Passieren der Signalstelle des Rennleiters/Rennleiters auf die Signalgebung und/oder Flaggenzeichen zu achten.
- g) Mitteilungen im Zusammenhang mit sportrechtlichen Untersuchungen werden per E-Mail zugestellt.

3 Bestimmungen und Rechtsgrundlage der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

sowie dieses Sportlichen Reglements mit allen Anhängen, Bulletins zur Klarstellung, Änderung oder Ergänzung des Reglements; Veranstaltungsausschreibungen und Bulletins der einzelnen Wertungsläufe.

Alle Fahrer, Bewerber und Offiziellen unterwerfen sich diesen Bestimmungen und haften insoweit auch für ihre Mitarbeiter, Teammitglieder und Hilfspersonal. Gemäß Internationalem Sportgesetz ist der Fahrer/Bewerber für die Einhaltung der sportlichen- und technischen Reglements allein verantwortlich.

Ergänzungen und Änderungen dieses Reglements via Bulletin bedürfen der Zustimmung des DMSB. Der Serienausschreiber verweist darüber hinaus auf die Ausschreibung des jeweiligen Veranstalters. Diese Rahmenausschreibung hat Vorrang gegenüber der Ausschreibung des Veranstalters, soweit die Ausschreibung des Veranstalters im Widerspruch zu dieser Rahmenausschreibung steht. Falls eine der vorstehenden Bestimmungen unwirksam sein sollte, berührt dies nicht die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen und Vereinbarungen. Für Fragen, die im Zusammenhang mit dieser Rahmenausschreibung entstehen, ist der Serienausschreiber verantwortlich.

3.1 Offizielle Sprache

Deutsch.

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

- a) Die Teilnehmer (=Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- b) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung, dies nötig machen.
- c) Der Veranstalter – jeder Veranstalter für sich – behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4 Nennungen

4.1 Einschreibungen/ Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung

Einschreibung

Die Bewerber und Fahrer können sich über das Nennportal: <https://nennung.dhlm.info> um die Zulassung zur Teilnahme an der/dem DHLM bewerben. Für die DHLM wird eine Einschreibgebühr pro Fahrer erhoben.

Einschreibeschluss ist der 15.03.2026.

Der vom Veranstalter festgelegte Einschreibeschluss ist unbedingt einzuhalten.

Nennung

Teilnehmer sind für die ordnungsgemäße und vollständige Block-Nennung selbst verantwortlich. Diese Nennung müssen auf den von der KES Race & Events GmbH eröffneten

Nennportal, oder in Ermangelung dessen in dem zur Verfügung gestellten Nennformularen erfolgen.

Alle Nennungen sind ab dem Nennschluss verbindlich. Bei Absagen durch den Teilnehmer nach dem offiziellen Nennschluss ist die Nenngebühr in voller Höhe zu zahlen.

Ein Bewerber, der nicht an der Veranstaltung teilnimmt, hat sich bis zum Ende der Dokumentenabnahme der jeweiligen Veranstaltung schriftlich abzumelden.

Die Lizenzvorgaben aus Artikel 5.1. und 5.2. sind zu beachten. Sollten diese Artikel missachtet werden, kann keine Zulassung zum Start erteilt werden. Die bezahlte Einschreibgebühr und/oder das Nenngeld wird in diesem Fall nicht erstattet.

Die maximale Anzahl der Starter zu den einzelnen Veranstaltungen orientiert sich an den jeweiligen Streckenlizenzen.

Das Organisationskomitee behält sich vor, Einschreibung und Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

4.2 Einschreibgebühr/ Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung

Die Einschreibgebühr/Nenngeld sowie eine eventuelle Kautions sind gemäß der Einschreibung fällig. Folgende Einschreibgebühren/Nenngeld sind vom Teilnehmer zu entrichten:

Einschreibgebühr:

400 € brutto bis zum 15.01.2026 (ab dem 16.01.2026: 600 € brutto)

Nur mit Zahlung der vollständigen Einschreibgebühr, sowie Prüfung und Freigabe der relevanten und vollständigen Dokumente durch den Serienausschreiber kommt eine gültige Einschreibung zustande.

Die Einschreibgebühr wird im Falle der Absage von einzelnen Veranstaltungen oder einer Nichtteilnahme an der Serie nicht zurückerstattet.

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung.

Nenngeld:

Nenngeld pro Veranstaltung: 1.450 € brutto

Ausnahme: Veranstaltung ADAC 1000 km Rennen

Diese Veranstaltung umfasst:

2 Qualifying-Sessions von jeweils 90 Minuten

2 Rennen von jeweils 180 Minuten

Nenngeld pro Veranstaltung: 2.950 € brutto

zzgl. Leitplankenpauschale 200 € brutto und Tankkautions 400 € brutto bei 3h-Rennen sowie 600 € brutto bei ADAC 1000 km Rennen.

Die Nenngelder zu den Einzelveranstaltungen werden nur dann erlassen, bzw. werden erstattet, wenn der nennende Teilnehmer/Bewerber nachweislich aus gesundheitlichen Gründen nicht an der Veranstaltung teilnehmen kann.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

Die Teilnehmer haben die Möglichkeit mit der Einschreibung gegenüber dem Serienausschreiber eine bestimmte Startnummer gegen eine Gebühr in Höhe von 200 € brutto zu reservieren (im Bereich von 2 bis 999). Für eine etwaige Zuteilung ist die Reihenfolge der Einschreibung entscheidend. Der Serienausschreiber entscheidet jedoch final, ob die Reservierung bei der Vergabe berücksichtigt werden kann.

5 Lizenzen

5.1 Erforderlich Lizenzstufen

5.1.1 Fahrer

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht >3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen Nationalen oder Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)
Nationale Lizenz Stufe A

**Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)

Fahrer müssen **zusätzlich** zur vorgenannten Fahrerlizenz im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen DMSB Permit Nordschleife (DPN) sein.

DMSB Permit Nordschleife Stufe A
DMSB Permit Nordschleife Stufe B
DMSB Permit Nordschleife Stufe C

5.1.2 Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2026 besitzen.

5.1.3 DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen.

5.1.4 Altersregelung

Gemäß den gültigen Bestimmungen DMSB-Rundstreckenreglements Art. 1.

5.1.5 Gaststarter

Der Serienausschreiber behält sich vor, pro Wertungslauf bis zu drei Gast-Startplätze zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn die Gaststarter die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können sie außerhalb der Punkte- und Preisgeldwertung teilnehmen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung.

Die Gaststarter sind unter den Bedingungen des Art. 5.1 startberechtigt.

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN.

Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen

6 Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement.

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement.

7 Veranstaltungen

7.1 Serien-Terminkalender (Änderungen vorbehalten)

ADAC 24H NÜRBURGRING QUALIFIERS
17.04. – 19.04.26 ADAC Nordrhein e.V.
Lauf 1 / 3h-Rennen

ADAC RAVENOL 24H NÜRBURGRING
14.05. – 17.05.26 ADAC Nordrhein e.V.
Lauf 2 / 3h-Rennen

ADAC 1000 KM RENNEN NÜRBURGRING
18.09. – 20.09.26 DAMC 05 Veranstaltungs-GmbH
Lauf 3 / 3h-Rennen
Lauf 4 / 3h-Rennen

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der DMSB-Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

Jede DHLM-Veranstaltung beginnt mit Beginn der für die Serie festgesetzten Dokumenten- oder Technischen Abnahme.

7.3.1 Training

N/A

7.3.2 Qualifikation (Zeittraining)

- a) Pro Veranstaltung ist ein Zeittraining von mindestens 90 Minuten vorgesehen. Die schnellste gewertete Rundenzeit im Zeittraining bestimmt die Startaufstellung für den Wertungslauf.
- b) Jeder Fahrer hat mindestens eine (1) gezeitete Runde im Zeittraining zu absolvieren. Sollte ein Teilnehmer keine gezeitete Runde nach dem Training aufweisen, wird er in der Startaufstellung an das Ende des Feldes gesetzt.
- c) Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich aus dem 1,35-fachen der schnellsten gefahrenen Rundenzeit im Zeittraining. Fahrer, die diese Zeit nicht erreichen gelten als nicht-qualifiziert. Eine Sonderzulassung zum Start kann auf Antrag erteilt werden. Über die Genehmigung entscheidet der Renndirektor/Rennleiter nach eigenem Ermessen.
- d) Wenn während des Zeittraining ein Fahrer sein Fahrzeug absichtlich anhält oder einen anderen Fahrer in irgendeiner Weise behindert, kann der betreffende Fahrer durch den Rennleiter / Renndirektor und/oder die Sportkommissare bestraft werden.
- e) Unmittelbar nach dem Zeittraining wird eine Ergebnisliste erstellt, in der die schnellsten gewerteten Runden je Fahrzeug ersichtlich sind. Haben mehrere Fahrer innerhalb des Zeittrainings identische Rundenzeiten erreicht, hat der Fahrer Vorrang, der diese Zeit zuerst erzielt hat.
- f) Wird das Zeittraining unterbrochen und kann aufgrund besonderer Umstände nicht wieder neu gestartet werden, gilt folgendes:
 - 1) Haben bis zum Zeitpunkt des Abbruchs alle Fahrer eine Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und außerhalb der Boxengasse beendet, so werden für die Startaufstellung die in diesem Zeittraining erzielten Rundenzeiten herangezogen.

- 2) Haben bis zum Zeitpunkt des Abbruchs nicht alle Fahrer eine Runde außerhalb der Boxengasse begonnen und außerhalb der Boxengasse beendet (gezeitete Runde), werden für die Startaufstellung zunächst alle Fahrer entsprechend ihrer Rundenzeit herangezogen, die eine gezeitete Runde erzielt haben. Anschließend werden alle Fahrer, die keine gezeitete Runde erzielt haben, nach dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung berücksichtigt.

g) Konnte kein Zeittraining stattfinden, gilt die Regelung:

- 1) Sollte durch außergewöhnliche Umstände das Zeittraining nicht stattfinden, so wird die Startaufstellung gemäß dem letzten Tabellenstand in der Fahrerwertung festgelegt.
- 2) Sollte bei der ersten Veranstaltung der Saison kein Zeittraining stattfinden, wird die Startaufstellung per Losverfahren ermittelt.

7.3.3 Startaufstellung

- a) Der Startplatz für den Wertungslauf ergibt sich aufgrund der im Zeittraining ermittelten schnellsten Rundenzeiten wie folgt:

Der Fahrer mit der schnellsten Rundenzeit steht auf Startplatz eins, der Fahrer mit der zweitschnellsten Rundenzeit auf Startplatz zwei usw. Ein Tausch der Startposition ist nicht möglich.

- b) Wenn mehr als ein Fahrer keine Rundenzeit erzielt (aus anderen Gründen als der Absage des Zeittrainings), werden diese Fahrer in der folgenden Reihenfolge am Ende der Startaufstellung platziert:

- a. die Fahrer, die in eine gezeitete Runde gestartet sind;
- b. die Fahrer, die in keine gezeitete Runde gestartet sind;
- c. die Fahrer, die die Boxengasse nicht verlassen haben;
- d. Fahrer, die aus der Anwendung an das Ende der Startaufstellung versetzt werden, haben Vorrang vor den Fahrern, die eine entsprechende Strafe für den Wertungslauf erhalten haben
- e. Fahrer, deren Rundenzeiten durch den Renndirektor oder die Sportkommissare gestrichen wurden, müssen hinter den zuvor aufgeführten Fahrern am Ende der Startaufstellung platziert werden. Wenn mehr als ein Fahrer die gesamten Rundenzeiten aberkannt bekommen hat, erfolgt die Reihenfolge gemäß der im freien Training dieser Veranstaltung erzielten Zeiten. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Reihenfolge gemäß dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung festgelegt.

7.3.4 Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet: rollender Start (Indianapolis-Start)

7.3.5 Wertungsläufe

Die Wertungsläufe gehen über eine Distanz von 3 Stunden bzw. 1000 km (maximal 390 Minuten). Nach Ablauf der Zeit bzw. im Rahmen des ADAC 1000 km Rennens auch nach der erreichten Kilometer-Distanz wird das Fahrzeug abgewinkt, welches als erstes über die Ziellinie (nicht Boxengasse) fährt.

Wenn ein Wertungslauf aus Gründen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen abgesagt wird, behält sich der Serienausschreiber das Recht vor, die Anzahl der Wertungsläufe via Bulletin zu verringern, oder einen Ersatz- und/oder Zusatzlauf zu bestimmen. Die Bedingungen für diesen Ersatz- und/oder Zusatzlauf werden im selbig genannten Bulletin festgelegt. Der Serienausschreiber ist nicht verpflichtet, einen Wertungslauf innerhalb einer Veranstaltung in seinem ursprünglichen Format neu anzusetzen.

7.3.6 Pflichtboxenstopp / Boxenstopp

Es sind **zwei Pflichtboxenstopps** vorgeschrieben.

Die vorgeschriebene **Standzeit** im Rahmen eines Pflichtboxenstopps beträgt 100 Sekunden. Sind mindestens zwei Teilnehmer auf einem Fahrzeug genannt **muss** bei jedem Pflichtboxenstopp ein Fahrerwechsel durchgeführt werden.

Die vorgeschriebene Mindestzeit für den Pflichtboxenstopp mit Ein-, Ausfahrt und Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h beträgt 123 Sekunden (gemessen von Pit in bis Pit out).

Jeder Teilnehmer ist für sich selbst verantwortlich, diese vorgegebene Zeit für den Pflichtboxenstopp einzuhalten. Eine Zeitkontrolle der vorgegebenen Standzeit wird von den Sachrichtern in der Boxengasse (Marshals) nicht durchgeführt.

Der erste Pflichtboxenstopp muss zwischen der 50. und 65. Minuten (Nicht vor 50 Min 00Sek 000 und nicht nach 65 Min. 59Sek 999 des Rennens) angetreten werden und darf die o.a. vorgeschriebene Mindestdauer nicht unterschreiten.

Der zweite Pflichtboxenstopp muss zwischen der 130 und 145. Minuten (Nicht vor 130 Min 00Sek 000 und nicht nach 145 Min. 59Sek 999 des Rennens) angetreten werden und darf die o.a. vorgeschriebene Mindestdauer nicht unterschreiten.

Ein nicht in den o.a. Zeitfenstern angetretener Pflichtboxenstopp gilt als nicht durchgeführt und wird mit einer Zeitstrafe von 3 Minuten belegt.

Teilnehmer, die das Rennen mit zwei oder mehr Fahrern bestreiten, müssen während des Pflichtboxenstopps einen Fahrerwechsel vornehmen. Fahrerwechsel müssen in der Fahrerwechselkarte dokumentiert werden.

Der Boxenstopp sowie der Fahrerwechsel muss auf der Tank- und Fahrerwechselkarte von den Sachrichtern in der Boxengasse (Marshals) abgezeichnet werden.

Diese Tank- und Fahrerwechselkarte wird bei der Dokumentenabnahme ausgegeben und ist unmittelbar nach dem Rennen wieder bei der Organisation der Deutschen Historische Langstrecken Meisterschaft-Organisation abzugeben. Ohne Rückgabe der Laufkarte werden keine Punkte für den entsprechenden Lauf der Deutschen Historischen Langstrecken Meisterschaft erteilt.

Eine Wertung erfolgt nur, wenn alle auf dem Fahrzeug genannten Fahrer gefahren sind.

Das Betanken ist nur aus den Zapfsäulen erlaubt. Die Tankanlage der Rennstrecke in der Boxengasse ist zwingend zu nutzen. Ein Enttanken ist nicht erlaubt. Alternative Kraftstoffe können nur im Rahmen der Einschreibung auf Anfrage zugelassen werden.

Während des Tankvorgangs, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt er erfolgt, muss an jedem Fahrzeug, das betankt wird, mindestens ein (1) Helfer des Teilnehmers, mit einem Handfeuerlöscher von mindestens 6kg (Brandklasse AB, Löschschaum AFFF) zur Brandbekämpfung bereitstehen.

Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung dieser Vorschrift selbst verantwortlich.

Als Verbrennungsmittel darf, dem während der Veranstaltung für den Betrieb des Fahrzeugs verwendeten Kraftstoff, nur unveränderte Umgebungsluft zugesetzt werden. Jede künstliche Veränderung der Zusammensetzung der Umgebungsluft ist verboten.

Kraftstoff darf, während der Veranstaltung, ausschließlich mit unveränderter Umgebungsluft gekühlt werden.

8 Wertung

8.1 Wertung

- a) Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat. Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 50 % der Distanz des Siegers zurückgelegt haben.
- b) Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

mind. 75 % der vorgesehenen Distanz	=	volle Punkte
mind. 50 % der vorgesehenen Distanz	=	halbe Punkte
unter 50 % der vorgesehenen Distanz	=	keine Punkte
- c) Runden, die nicht mit der Motorkraft des Wettbewerbsfahrzeugs zurückgelegt wurden, werden nicht gewertet.
- d) Überquert ein Fahrer die Ziellinie in der Boxengasse, nachdem das Zeichen zum Ende des Wertungslaufs gezeigt wurde, erhält der betroffene Fahrer eine Zeitstrafe von 30 Sekunden.
- e) Das vorläufige Ergebnis wird nach Beendigung des Wertungslaufs veröffentlicht. Das Ergebnis ist jedoch erst nach dem Abschluss aller technischen Nachuntersuchungen, dem Ablauf der Protest- sowie Berufungsfristen verbindlich.
- f) Mehrfachstarter müssen sich vor Ort bei jedem Rennen auf das zu wertende Fahrzeug für die Gesamtwertung festlegen und dies bis spätestens 30 Minuten vor dem Start des Rennens dem Veranstalter der DHLM mitteilen. Sollte der Teilnehmer sich hier nicht festlegen, wird für die Gesamtwertung die Platzierung herangezogen, die die geringere Punktzahl für die Meisterschaft aus dem jeweiligen Rennergebnis ergibt.
- g) Es kommt kein Streichresultat zur Anwendung.
- h) 10 Tage nach der Veröffentlichung der jeweiligen Ergebnisse enden die Einspruchsfristen auf die Vergabe der Meisterschaftspunkte.

- i) In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

8.2 Wertung - DHLM Meister

Die Punktevergabe für die Deutschen Historischen Langstreckenmeisterschaft erfolgt nach der folgenden Platzierung im klassenübergreifenden Gesamtergebnis der jeweiligen Veranstaltung:

Platz 1: 75 Punkte
Platz 2: 72 Punkte
Platz 3: 69 Punkte
Platz 4: 66 Punkte
Platz 5: 63 Punkte
Platz 6: 60 Punkte
Platz 7: 58 Punkte
Platz 8: 56 Punkte
Platz 9: 54 Punkte
Platz 10: 52 Punkte

Ab Platz 11: 50 Punkte, danach pro weiterer Platzierung jeweils ein Punkt weniger; bis Platz 60: 1 Punkt.

8.3 Wertung - Sieger der Klassen

Punkte werden in den einzelnen Klassen gemäß der Klassenergebnisse der jeweiligen Veranstaltungen nach der folgenden Formel vergeben:

$$\frac{\text{Teilnehmer} - \text{Platz} + 0,5}{\text{Teilnehmer}} \times 10$$

Zu der Anzahl der Teilnehmer in der Klasse zählen auch diejenigen Teilnehmer, die in der Einführungsrunde oder in der ersten Runde des Rennens ausfallen, auch wenn sie nicht im Ergebnis als gestartete Teilnehmer ausgewiesen werden.

Es gibt keine Klassenzusammenlegung.

- Medizinische Eignungsbestätigung für ausländische Teilnehmer, falls nicht in deren Lizenz enthalten

10.1 Zeitplan der Dokumentenabnahme

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang.

10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Der Ort der Fahrerbesprechung/Briefing ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

Jeder Fahrer und jeder Bewerber (oder sein Repräsentant), dessen Fahrzeug zur Teilnahme an der Veranstaltung berechtigt ist, muss an der gesamten Fahrerbesprechung teilnehmen. Die Nichtteilnahme, verspätetes Erscheinen oder vorzeitiges Verlassen werden mit einer Strafe belegt 100 € bestraft. Darüber hinaus können die Sportkommissare eine weitere Bestrafung vornehmen.

Das entschuldigte Fehlen (Meldung an den Renndirektor) oder Bezahlen der festgesetzten Geldstrafe ersetzt nicht die Teilnahme an der Fahrerbesprechung. Diese muss zwingend vor der ersten Session nachgeholt werden. Ein Starten ohne Fahrerbesprechung ist nur durch die Freigabe des Renndirektor erlaubt.

11 Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Historic Technical Passport (HTP) für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG
- Für alle anderen Fahrzeuge: DMSB-Wagenpass oder Fahrzeugschein/Zulassungsbescheinigung Teil I
- Homologationsblatt

Die technische Abnahme bedeutet nicht, dass ein abgenommenes Fahrzeug in allen Punkten dem gültigen Reglement entspricht.

Die Teilnehmer sind dafür verantwortlich, dass ihre Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt einer zur DHLM zählenden Veranstaltung mit dem Sportlichen Reglement der DHLM und mit dem Technischen Reglement der DHLM übereinstimmen. Die Nachweispflicht hierfür liegt ausschließlich bei den Teilnehmern. Alle Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung, auch nach der Technischen Abnahme, für weitere Untersuchungen zur Verfügung gestellt werden.

Zur Teilnahme werden nur Fahrzeuge zugelassen, die uneingeschränkt den angegebenen Bestimmungen entsprechen. Es werden nur Fahrzeuge zugelassen, die entweder einen DMSB-Wagenpass (für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdocument des zutreffenden ASN akzeptiert) oder eine gültige Straßenzulassung haben. Anerkannte

Homologationsblätter mit der Perforierung der ONS/DMSB oder eines anderen ASN müssen vorgelegt werden.

Für den Nachweis der Originalität ist der Bewerber selbst verantwortlich. Fahrzeuge, die nach ihrem äußeren Bild dem Ansehen der Deutsche Historische Langstrecken Meisterschaft schaden können, werden abgewiesen.

Wurde ein Fahrzeug nach der Technischen Abnahme beschädigt oder in technischer Hinsicht so modifiziert bzw. umgebaut, dass seine Übereinstimmung mit dem Technischen Reglement und/oder den Sicherheitsbestimmungen in Frage stehen kann, muss es ohne besondere Anordnung den Technischen Kommissaren zur erneuten Abnahme vorgeführt werden.

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

N/A

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang.

12 Rennen

12.1 Verwendung von Regenreifen

Siehe Teil 2 Technisches Reglement Artikel 2.22.

12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausrüstung

Maximal 6 Personen sind zugelassen, (lange Hosen und festes/geschlossenes Schuhwerk ist verpflichtend; feuerhemmende Kleidung und Helm sind empfohlen).

12.3 Boxengasse

Das Betreten des Boxenbereiches ist nur Personen gestattet, die einen hierzu, durch die Organisation ausgehändigten, gültigen Ausweis besitzen. Den zutrittsberechtigten Personen ist es untersagt in den laufenden Betrieb einzugreifen bzw. Maßnahmen zu behindern. Zuwiderhandlung können mit einer Geldbuße von 500,- € brutto geahndet werden.

- a) Während einer DHLM- Veranstaltung ist es verboten, auf die Schutzzäune der Boxenmauer zu klettern, insbesondere zum Ende des Wertungslaufs.
- b) Alle Personen, die sich während einer Session in der Boxengasse aufhalten, sind verpflichtet, lange Hosen und festes/geschlossenes Schuhwerk zu tragen.
- c) Auf der Rennstrecke, im Fahrerlager und in der Boxengasse dürfen sich keine Tiere aufhalten. Hiervon ausgenommen sind die vom Veranstalter zu Sicherheitszwecken eingesetzten Tiere.

Personen, die gegen diese Bestimmungen verstoßen, können seitens der Sportkommissare bestraft werden.

12.4 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung.

- a) Während einer DHLM-Session dürfen die Fahrzeuge die Boxengasse nur verlassen, wenn die Ampel am Ende der Boxengasse grünes Licht zeigt. Ein Sportwart mit einer blauen Flagge und/oder ein blaues Blinklicht warnt die Fahrer, wenn sich ein Fahrzeug auf der Strecke dem Boxengassenausgang nähert.
- b) Das Rückwärtsfahren der Fahrzeuge mit eigener Motorkraft ist in der Boxengasse verboten.
- c) Die An- und Abfahrt zu einem Boxenstopp muss über die Fahrbahn (Fast Lane) erfolgen. Es ist nicht zulässig, ein Fahrzeug, welches kurzzeitig die Fast Lane blockiert unter Nutzung der Working Lane zu passieren.
- d) Die Definition von Fast Lane und Working Lane wird in der Fahrerbesprechung und/oder den Briefing-Notes der jeweiligen Veranstaltung erläutert.
- e) Das Einhalten der maximal zulässigen Geschwindigkeit in der Boxengasse wird überwacht. Das Ergebnis der Geschwindigkeitsmessung ist eine Sachrichterentscheidung.

Während der gesamten Veranstaltung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse zwischen den beiden Markierungen (Pit in/Pit out) 60 km/h.

Das Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse wird wie folgt geahndet:

- während Training und Zeittraining
Überschreitung bis maximal 15 km/h: Geldbuße i.H.v. EUR 50

Überschreitung über 15 km/h: Geldbuße i.H.v. EUR 100,-
zuzüglich einer Rückversetzung um 3 Startplätze für den nächsten Wertungslauf
- während der Wertungsläufe
Überschreitung bis maximal 5 km/h: 10 sec. Zeitstrafe
Überschreitung ab 6 km/h: Durchfahrt Penalty-Zone

Eine weitere Bestrafung, insbesondere bei gefährlichem oder mehrfachem Verstoß während der Saison, bleibt dem Renndirektor vorbehalten.

13 Titel, Preisgeld und Pokale

13.1 Titel Gesamtsieger

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen gemäß Art. 8.2 erhält den Titel:

Deutscher Historischer Langstrecken-Meister

13.2 Titel Sieger der Klassen

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl aus der Klassenwertung gemäß Art. 8.3 erhält den Titel:

Sieger der Klassen - Deutsche Historische Langstrecken Meisterschaft

13.3 Preisgeld und Pokale

Pro Veranstaltung werden folgende Anzahlen an Pokalen ausgegeben:

- Platz 1-3 Gesamtklassement
- Platz 1-3 pro Klasse

Ort und Zeitpunkt der Jahressiegerehrung werden noch bekannt gegeben.

Die Fahrer oder Teams, die in der jährlichen Fahrerwertung den ersten, zweiten und dritten Platz belegen, sind verpflichtet, an der jährlichen ADAC Podiumszeremonie, teilzunehmen. Das Nichterscheinen, außer in Fällen höherer Gewalt, führt zu einer Geldstrafe in Höhe von 2.000 € brutto.

Zur Ausgabe gelangen Ehrenpreise. Geldpreise sind nicht vorgesehen.

13.4 Ausschluss aus der DHLM, Disqualifikation, Aberkennung der Preise/Ehrenpreise

Bei Verstößen gegen die vorliegende Ausschreibung, das sportliche Reglement, das technische Reglement, Sonderbestimmungen sowie bei Unsportlichkeit, insbesondere unsportlicher Fahrweise, kann je nach Schwere des Vergehens eine Disqualifikation von der betreffenden Veranstaltung durch die Sportkommissare oder Ausschluss aus der DHLM durch das DMSB-Sportgericht erfolgen.

Die Entscheidung gegen eine Disqualifikation eingelegter Rechtsmittel obliegt der DMSB Sportgerichtsbarkeit.

14 Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den DMSB:

Status National A: 300 €

Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:

Status National A 1.000 €

(Protest- und Berufungskautionen sind mehrwertsteuerfrei)

15 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- a) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- b) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16 TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte

Alle werblichen Rechte, TV- und Bewegtbildrechte (inkl. Online/Mobil), Internetrechte und Merchandising Rechte der Serie liegen beim ADAC Nordrhein als Prädikatsinhaber sowie beim jeweiligen Veranstalter einer Veranstaltung und dem Serienbetreiber.

- a) Der Serienausschreiber/Veranstalter kann einzelne Teams zur Anbringung einer veranstaltereigenen Onboardkamera im Wettbewerbsfahrzeug verpflichten.
- b) Während der gesamten Veranstaltung (insbesondere Qualifying und Rennen) werden die Fahrzeuge und auch die Teilnehmer bildlich festgehalten. Mit ihrer Unterschrift erklären die nachbenannten Personen ihr Einverständnis, dass der Veranstalter das Film-, Foto-, und Videomaterial uneingeschränkt, auch im Sinne einer werblichen Weitervermarktung nutzen kann. Dies schließt auch die Umsetzung der Bildnisse in Computersimulationen (z.B. Computerspiele) mit ein. Die nachbenannten Personen übertragen dem Veranstalter unentgeltlich alle Rechte (Urheberrechte/Persönlichkeitsrechte, etc.), die im Zusammenhang mit der Erstellung des vorgenannten Materials in ihrer Person entstehen könnten.
- c) Mit der Einschreibung erklären sich alle Fahrer und Bewerber damit einverstanden, dass alle ihre Bild- und Werberechte, die im Zusammenhang mit ihrem Engagement in der DHLM vom Serienausschreiber/Veranstalter oder Dritten, die in ihrem Einverständnis handeln, für die Vermarktung der DHLM auch über das Jahr 2026 hinaus kostenfrei genutzt werden können.
- d) Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung von der KES Race & Events GmbH, DAMC Veranstaltungs-GmbH und dem ADAC Nordrhein verboten.
- e) Der Bewerber/Fahrer erklärt mit Abgabe der Nennung, dass der Veranstalter die personenbezogenen Daten von Bewerber/Fahrern zum Zwecke der Organisation, Durchführung und Abwicklung der gesamten Veranstaltung elektronisch erfassen, bearbeiten, speichern und soweit für die sportliche Durchführung notwendig, veröffentlichen darf. Der Veranstalter wird personenbezogene Daten nicht an Dritte weitergeben, die keinen Bezug zur Veranstaltung haben.

17 Besondere Bestimmungen

- a) Die Besonderen Serienbestimmungen sind im Anhang 1 (Technisches Reglement der Gruppe 5 nach Anhang J 1981) veröffentlicht.

- b) Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen, es sei denn, es ist erforderlich, um ein Fahrzeug aus einer gefährlichen Position zu bringen oder ein Offizieller/Sportwart der Streckensicherung eine entsprechende Anweisung gegeben hat (vgl. DMSB-Rundstreckenreglement Art. 13 Absatz 7).
- c) Es ist jedem Teilnehmer streng untersagt, außerhalb der Boxengasse ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs, außer auf Anweisung eines Sportwartes, zu schieben. Dem Fahrer darf außerhalb der Boxengasse während den Qualifyings und den Wertungsläufen nur von Offiziellen/Sportwarten der Streckensicherung geholfen werden (vgl. DMSB-Rundstreckenreglement Art. 13 Absatz 11).
- d) Die DHLM stellt ein „virtuelles Board“ zur Verfügung auf welchem alle relevanten Informationen zu Drivers-Infos, Veranstaltungen, Ausschreibungen, Bulletins, Zeitpläne, Ergebnisse, Strafen, Boxeneinteilung, Informationen der Serienorganisation und/oder des Renndirektors etc. veröffentlicht werden. Der zum virtuellen Notice-Board benötigte Zugangslink wird den Fahrern/Bewerber in der jeweiligen zur Veranstaltung gehörenden „Drivers-Info“ bekanntgegeben.

Jeder Teilnehmer/Bewerber ist selbst über die Kenntnisnahme der dort veröffentlichten Informationen/Dokumente verantwortlich.

Die Kenntnisnahme von Informationen auf dieser Seite entbindet jedoch nicht die Verpflichtung sich zusätzlich auf dem „offiziellen und/oder virtuellen Notice-Board“ des jeweiligen Veranstalters zu informieren.

- e) Foto/Filmaufnahmen von nicht durch die DHLM autorisierte Personen müssen für die Entscheidungen der Rennleitung nicht herangezogen werden.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

Division 1

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 2 (Competition Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1966 und 31.12.1971 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 2 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1971 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS- Mitteilungen 1971 sind ebenfalls gültig

Klasse 1 über 1.150 ccm bis 1.300 ccm

Klasse 2 über 1.300 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 3 über 2.000 ccm

Division 2

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 2 (Competition Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1972 und 31.12.1975 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 2 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1975 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS- Mitteilungen 1975 sind ebenfalls gültig.

Klasse 4 über 1.150 ccm bis 1.300 ccm

Klasse 5 über 1.300 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 6 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

(ausschließlich Fahrzeuge mit Vierventil-Motoren)

Klasse 7 über 2.000 ccm

Division 3

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 3 (Standard Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1966 und 31.12.1971 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 3 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1971 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1971 sind ebenfalls gültig.

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 3 (Standard Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1972 und 31.12.1975 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 3 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1975 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1975 sind ebenfalls gültig.

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 3 (Standard Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1976 und 31.12.1981 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 3 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1981 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1981 sind ebenfalls gültig.

Gruppe 3 - Serien GT-Fahrzeuge (Standard Grand Touring Cars)

Klasse 8 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 9 über 2.000 ccm

Division 4

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 4 (Competition Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1970 und 31.12.1971 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese

Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 4 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1971 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1971 sind ebenfalls gültig.

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 4 (Competition Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1972 und 31.12.1975 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 4 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1975 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1975 sind ebenfalls gültig.

Gruppe 4 - GT-Fahrzeuge (Competition Grand Touring Cars)

Klasse 10 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 11 über 2.000

Division 5

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 1 (Standard Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1976 und 31.12.1981 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 1 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1981 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1981 sind ebenfalls gültig. Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 1B sind nicht zugelassen.

Klasse 12 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Division 6

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 2 (Competition Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1976 und 31.12.1981 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 2 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1981 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1981 sind ebenfalls gültig

Klasse 13 über 1.150 ccm bis 1.300 ccm

Klasse 14 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 15 über 2.000 ccm

Division 7

Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe 4 (Competition Grand Touring Cars) welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1976 und 31.12.1981 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe 4 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1981 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1981 sind ebenfalls gültig Gruppe 4 - GT-Fahrzeuge (Competition Grand Touring Cars)

Klasse 16 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 17 über 2.000 ccm

Division 8

Fahrzeuge die nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppe 5 (Spezial-Produktionswagen) welche in der Zeit zwischen 1.1.1976 bis 31.12.1981 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Technischen Reglement für die Gruppe 5 gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1981 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1981 sind ebenfalls gültig.

Klasse 18 bis 2.000 ccm
Klasse 19 über 2.000 ccm

Division 9

Fahrzeuge nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppen N (Produktionswagen), welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1982 und 31.12.1988 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe N gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1988 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1988 sind ebenfalls gültig. Die Regelungen gem. Artikel 4 im Teil 3 der Ausschreibung haben Vorrang.

Wir behalten uns vor, aufgeladene Fahrzeuge der Gruppe N in die Gruppe A einzustufen bzw. umzustufen.

Gruppe N
Klasse 20 bis 1.600 ccm
Klasse 21 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm
Klasse 22 über 2.000 ccm bis 2.500 ccm

Fahrzeuge nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppe A (Tourenwagen) + B (Grand Tourisme), welche in der Zeit von 1982-1988 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe A bzw. B gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1988 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1988 sind ebenfalls gültig.

Gruppe A+B
Klasse 23 über 1.300 ccm bis 1.600 ccm
Klasse 24 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm
Klasse 25 über 2.000 ccm bis 2.500 ccm
Klasse 26 über 2.000 ccm bis 2.500 ccm
(nur für Fahrzeuge mit den technischen Änderungen siehe Erklärungen zum Anhang J 1988, Artikel 4.12)
Klasse 27 | über 2.500 ccm

Division 10

Fahrzeuge nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppen N (Produktionswagen), welche in der Zeit zwischen dem 1.1.1989 und 31.12.1991 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe N gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1991 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1988 sind ebenfalls gültig.

Gruppe N
Klasse 28 bis 2.000 ccm
Klasse 29 über 2.000 ccm

Fahrzeuge nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppe A, welche in der Zeit von 1989-1991 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppe A gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1991 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1991 sind ebenfalls gültig.

Gruppe A

Klasse 30 bis 2.000 ccm

Klasse 31 über 2.000 ccm bis 3.000 ccm

Klasse 32 über 3.000 ccm

Klasse 33 bis 2.500 ccm

(nur gültig für Hom-Nr. 5327 und 5269 mit den technischen Änderungen siehe Erklärungen zum Anhang J 1991, Artikel 5.1-5.3)

Division 11

Fahrzeuge nach dem technischen Stand des Porsche 944 Turbo Cup Reglement nach Reglement Turbo Cup 1989

Klasse 34

Division 12

Fahrzeuge nach dem technischen Stand des Porsche 964 Cup Reglement nach Reglement Porsche Carrera Cup 1994

Klasse 35

Division 13

BMW 325i Tourenwagen der Gruppe A gemäß Homologation A-5292 nach dem technischen Reglement Classic Super Cup 2010 – Division 7.1

Klasse 36 bis 2.500 ccm

Division 14

Fahrzeuge nach dem technischen Stand der ehemaligen Gruppen A, B und N, welche in der Zeit von 1992-1994 eine gültige FIA-Homologation hatten. Diese Fahrzeuge müssen dem Homologationsblatt sowie dem Technischen Reglement für die Gruppen A, B bzw. N gemäß Anhang J im ONS-Handbuch 1994 entsprechen. Änderungen und Informationen der ONS-Mitteilungen 1994 sind ebenfalls gültig.

Gruppen A+B

Klasse 37 bis 2.000 ccm

Klasse 38 über 2.000 ccm bis 3.000 ccm

Gruppe N

Klasse 39 über 2.000 ccm bis 3.000 ccm

Division 15

Gruppe H

Tourenwagen und GT-Fahrzeuge mit Baujahr 1982-1994 nach Gruppe H Reglement 1990.

Zugelassen werden nur Fahrzeuge welche bis zum 31.10.2024 in Rennen der Youngtimer Trophy am Start waren (Fahrgestellnummer).

Klasse 40 über 2.500 ccm bis 3.000 ccm

Klasse 41 über 3.000 ccm bis 3.500 ccm

Klasse 42 über 3.500 ccm bis 4.000 ccm

Nachfolgende Klassen nur auf Antrag und Zulassung durch die Organisation!

Division 16

Tourenwagen

Homologationsjahre: 1995 – 2000

Gruppe A | Nach Anhang J 2000

Klasse 43 bis 2.000ccm

Klasse 44 über 2.000ccm bis 3.000ccm

Klasse 45 über 3.000ccm bis 3.500 ccm

Gruppe N | Nach Anhang J 2000

Klasse 46 bis 2.000ccm

Klasse 47 über 2.000ccm bis 3.000ccm

Klasse 48 über 3.000ccm bis 3.500 ccm

Division 17

GT-Fahrzeuge

Homologationsjahre: 1995 – 1996

Gruppe B | Nach Anhang J 2000

Klasse 49 bis 3.600ccm

Division 18

Tourenwagen

Kraftstoffart: Diesel und alternativer Diesel-Kraftstoff | HVO 100

Baujahre: 1995 – 2000

Klasse 50 bis 2.500ccm

Klasse 51 über 2.500ccm

Ein FT3-Tank ist in der Division 18 obligatorisch

In den Klassen 50 und 51 kommt folgendes Reglement zur Anwendung:

Gruppe 24h-Spezial nach Reglement 2003 des ADAC Nordrhein

Ergänzend zum Artikel 2.1.15 Karosserie ist es erlaubt:

- Kotflügel dürfen um je 50mm pro Seite verbreitert werden.
- Aerodynamische Hilfsmittel vorne und hinten unterhalb der Radnabenmitte sind freigestellt.
- Die Heckspoilerbreite darf max. 80% der Fahrzeugbreite betragen.

Division 19

Teilnahme nur auf Einladung der Organisation.

Zugelassen sind Fahrzeuge gemäß Gruppe-H-Reglement des Jahres 2000

Klasse 52 bis 2.000ccm

Klasse 53 über 2.000 - 3.000ccm

Klasse 54 über 3.000ccm

Division 20

Zugelassen sind historische Fahrzeuge gemäß Anhang K

Tourenwagen und GT-Fahrzeuge der Perioden E und F (1947-1965)

Klasse 55

Tourenwagen und GT-Fahrzeuge der Perioden G1 und G2 (1966-1971)

Klasse 56 bis 1.600 ccm

Klasse 57 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 58 über 2.000 ccm bis 3.000 ccm

Klasse 59 über 3.000 ccm

Tourenwagen und GT-Fahrzeuge der Periode H1 (1972-1975)

Klasse 60 bis 1.600 ccm

Klasse 61 über 1.600 ccm bis 2.000 ccm

Klasse 62 über 2.000 ccm bis 3.000 ccm

Klasse 63 über 3.000 ccm

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- ☒ Anhang K (ISG der FIA)
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1971
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1975
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1981
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1988
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1991
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 1994
- ☒ Anhang J (ISG der FIA) 2000
- ☒ Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppe H der Jahre 1990 und 2000
- ☒ Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- ☒ Vorliegendes Technisches Reglement
- ☒ Technische Bestimmungen Porsche 944 Turbo Cup 1989
- ☒ Technische Bestimmungen Porsche Carrera Cup 1994
- ☒ Technische Bestimmungen Classic Super Cup 2010
- ☒ Technische Bestimmungen 24h-Spezial 2003

Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 1.11 dieser Bestimmungen

1.3 Allgemeines/Präambel

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

Die Fahrzeuge müssen ihrer damaligen Periodenspezifikation entsprechen.
Durch den Anhang J in der Periode gestattete Freiheiten gewähren jetzt nicht die komplette

Freiheit, stattdessen berechtigen Sie zur Verwendung von Modifikationen und/oder Komponenten, die tatsächlich und legal in der Periode aufgrund dieser periodenspezifischen Freiheiten verwendet wurden. Das heute verwendete Bauteil muss nur in Bezug auf die Zeit periodenspezifisch sein und nicht in Bezug auf das Fahrzeugmodell. D.h., dass z.B. in einem Ford Escort der Gruppe 2, Division 3, einen damals freigestellten Vergaser verwendet werden darf, der im Jahr 1975 nachweislich in einem BMW 2002 im Einsatz war. Hierzu steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht. Einmal innerhalb einer Periode gestrichene Positionen innerhalb eines Homologationsblattes der Gruppen 1, 2, 3 oder 4 behalten ihre Gültigkeit. Einmal innerhalb einer Periode gestrichene Positionen innerhalb eines Homologationsblattes der Gruppe N, A und B behalten ihre Gültigkeit.

Als Nachweise werden von der DHLM-Organisation anerkannt:

- Teilekatalog des Herstellers
- Reparaturhandbuch des Herstellers
- Berichte in Zeitschriften und Büchern aus der jeweiligen Periode z.B. Auto Motor Sport oder Rallye Racing, Sportfahrer

Die verwendete Technik, einschließlich der in den Homologationsnachträgen beschriebenen, muss mit der entsprechenden Periode übereinstimmen. Ausschließlich solche Teile müssen nicht der Periodenspezifikation entsprechen, welche von KES Race & Events GmbH in Abstimmung mit dem DMSB freigestellt oder vorgeschrieben sind (siehe Technische Bestimmungen für die jeweiligen Perioden im Anschluss an diese Ausschreibung).

Für Fahrzeuge der Division 20 gelten bezüglich Periodenspezifikation und Nachweisführung die Bestimmung des Anhang K.

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Normen 8856-2000 oder 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB-Bestimmungen getragen werden.

Fahrzeuge gemäß Anhang K:

Die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®) ist freigestellt.

Alle anderen Fahrzeuge:

Die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®) vorgeschrieben

1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen. Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

Dies ist das tatsächliche Mindestgewicht des Fahrzeugs ohne Fahrer, Beifahrer und deren Ausrüstung. Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf das Fahrzeug weniger als das in diesem Artikel festgelegte Mindestgewicht wiegen. Das Fahrzeuggewicht wird wie folgt ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Mindestgewichte für Gruppe 2-Fahrzeuge: 1966 bis 1981 – siehe nachfolgende Tabelle

Gesamthubraum

bis 1.000 ccm 655 kg
über 1.000 ccm bis 1.150 ccm 690 kg
über 1.150 ccm bis 1.300 ccm 720 kg
über 1.300 ccm bis 1.600 ccm 775 kg
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm 845 kg
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm 920 kg
über 2.500 ccm bis 3.000 ccm 990 kg
über 3.000 ccm bis 3.500 ccm 1.050 kg
über 3.500 ccm bis 4.000 ccm 1.115 kg
über 4.000 ccm bis 4.500 ccm 1.175 kg
über 4.500 ccm bis 5.000 ccm 1.225 kg
über 5.000 ccm bis 5.500 ccm 1.280 kg
über 5.500 ccm bis 6.000 ccm 1.330 kg
über 6.000 ccm bis 6.500 ccm 1.365 kg
über 6.500 ccm bis 7.000 ccm 1.405 kg
über 7.000 ccm bis 7.500 ccm 1.425 kg
über 7.500 ccm bis 8.000 ccm 1.445 kg
über 8.000 ccm 1.530 kg

Während der ganzen Dauer eines Wettbewerbs müssen die Fahrzeuge die Bedingungen für das Mindestgewicht erfüllen. Zur Überprüfung können die Technischen Kommissare ein Fahrzeug nach der Zielankunft wiegen. Das Mindestgewicht kann auch durch Hinzufügen von Ballast erreicht werden. Die Bestimmungen des Anhang J zum ISG des Jahres 2002, Art. 252, 2.2 müssen dabei eingehalten werden.

Mindestgewichte für Gruppe 4-Fahrzeuge 1972 bis 1981 siehe nachfolgende Tabelle

Gesamthubraum

bis 1.600 ccm 740 kg
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm 810 kg
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm 880 kg
über 2.500 ccm bis 3.000 ccm 945 kg
über 3.000 ccm bis 3.500 ccm 1.005 kg
über 3.500 ccm bis 4.000 ccm 1.075 kg
über 4.000 ccm bis 4.500 ccm 1.120 kg
über 4.500 ccm bis 5.000 ccm 1.170 kg
über 5.000 ccm bis 5.500 ccm 1.225 kg
über 5.500 ccm bis 6.000 ccm 1.270 kg
über 6.000 ccm bis 6.500 ccm 1.310 kg
über 6.500 ccm bis 7.000 ccm 1.340 kg

über 7.000 ccm bis 7.500 ccm 1.365 kg
über 7.500 ccm bis 8.000 ccm 1.380 kg
über 8.000 ccm 1.465 kg

Während der ganzen Dauer eines Wettbewerbs müssen die Fahrzeuge die Bedingungen für das Mindestgewicht erfüllen. Zur Überprüfung können die Technischen Kommissare ein Fahrzeug nach der Zielankunft wiegen. Das Mindestgewicht kann auch durch Hinzufügen von Ballast erreicht werden. Die Bestimmungen des Anhang J zum ISG des Jahres 2002, Art. 252, 2.2 müssen dabei eingehalten werden.

Bei Fahrzeugen, die das Mindestgewicht gemäß Homologation einhalten müssen, werden die Homologationsgewichte zuzüglich der Sicherheitsausrüstungen ermittelt. Dabei werden folgende Werte für den Überrollkäfig in Anrechnung gebracht: Überrollkäfige gemäß Zertifikatsgewicht. Falls das Gewicht des Überrollkäfigs nicht nach Zertifikat zu ermitteln ist, gelten dafür folgende Gewichte, entsprechend der Konstruktion gemäß Anhang J 1993, Art. Nr. 253.8:

Zeichnung Nr. 3, 4, 4a, 5, 6, 7, 11 und 12	25 kg
Zeichnung Nr. 8, 9 und 10	30 kg
Zeichnung Nr. 13, 14, 15, 16, 17 und 18	35 kg

Mindestgewicht für Division 9-Fahrzeuge:
siehe Artikel 4.8

Die Klassen der Division 8 **Klasse 18 bis 2000 ccm**

In der Klasse 18 müssen die Fahrzeuge folgende Mindestgewichte (Anhang J im ONS-Handbuch 1981, Art. 255h) aufweisen:

bis 1000 ccm 595 kg
über 1000 ccm bis 1150 ccm 610 kg
über 1150 ccm bis 1300 ccm 635 kg
über 1300 ccm bis 1600 ccm 675 kg
über 1600 ccm bis 2000 ccm 735 kg

Klasse 19 über 2000 ccm

In der Klasse 19 müssen die Fahrzeuge folgende Mindestgewichte (Anhang J im ONS-Handbuch 1981, Art. 255h) aufweisen:

über 2000 ccm bis 2500 ccm 800 kg
über 2500 ccm bis 3000 ccm 860 kg
über 3000 ccm bis 3500 ccm 915 kg
über 3500 ccm bis 4000 ccm 970 kg
über 4000 ccm bis 4500 ccm 1025 kg
über 4500 ccm bis 5000 ccm 1065 kg
über 5000 ccm bis 5500 ccm 1115 kg
über 5500 ccm bis 6000 ccm 1155 kg
über 6000 ccm bis 6500 ccm 1190 kg
über 6500 ccm bis 7000 ccm 1220 kg
über 7000 ccm bis 7500 ccm 1240 kg
über 7500 ccm bis 8000 ccm 1255 kg
über 8000 ccm 1330 kg

Division 20: gemäß Anhang K zum ISG

Alle anderen Fahrzeuge: Gemäß zutreffenden Technischen Bestimmungen, siehe Artikel 1.1

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden. In Ausnahmefällen ist auch eine Kalibrierung/Überprüfung von einem staatlichen Eichamt zulässig, jedoch muss die Waage mindestens alle 2 Jahre durch den Hersteller kalibriert werden.

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Der Hubraumfaktor beträgt:

Gemäß zutreffenden Technischen Bestimmungen, siehe Artikel 1.1

1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Fahrzeuge gemäß Anhang K:

Katalysatoren bzw. Partikelfilter (für Diesel-Fahrzeuge) sind nicht vorgeschrieben.

Alle anderen Fahrzeuge:

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein. Die Fahrzeuge müssen mit einem DMSB-homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein (für Diesel-Fahrzeuge).

1.9 Geräuschbestimmungen

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 138 dB(A) nach LWA-Verfahren und 106 dB(A) nach LP-Verfahren.

Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen) ermittelt.

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Die Teilnehmer sind verpflichtet die vorgeschriebene Pflichtwerbung an ihren Fahrzeugen anzubringen und die Werbeaufkleber während der gesamten Veranstaltungen an den Fahrzeugen sichtbar zu präsentieren. Zu Beginn einer Veranstaltung wird seitens des Veranstalters eine Abnahme der Pflichtwerbung durchgeführt.

Die Pflichtwerbung darf auf keinen Fall verändert werden.

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben:

- Startnummerträger auf den vorderen Türen und auf der Fronthaube in der Größe von 42,0 x 59,2 cm, „Sponsor“ oberhalb/unterhalb der Startnummer
- Windschutzscheibe oben „Sponsor“ mit einer Höhe von bis zu 17 cm
- Heckscheibe oben „Sponsor“ mit einer Höhe von bis zu 15 cm
- Kennzeichenflächen vorne und hinten „Sponsor“ in der Größe von ca. 12 x 45 cm

Die genannte Pflichtwerbung kann durch einen oder mehrere vom Rechthehalter zu benennende Partner ausgetauscht werden.

Für die Fahrerausrüstung werden keine besonderen Werbevorschriften festgelegt.

1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

Division 20

☒ Gemäß Anhang K zum ISG

Alle Anderen Divisionen

- ☒ Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2
- ☒ Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- ☐ Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- ☒ 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- ☒ Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- ☒ Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6
- ☒ Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- ☐ Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- ☐ Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- ☒ Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993)
- ☐ Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- ☒ Rückspiegel gemäß Art. 253.9
- ☒ Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10
- ☐ Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß DMSB-Bestimmungen
- ☒ Verbundglas-Windschutzscheibe
- ☒ Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- ☐ Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- ☒ Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- ☐ Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3/FT3-1999 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3

- ☐ FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- ☒ Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- ☒ Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- ☒ FIA-homologierter Fahrersitz gemäß Art. 253.16
- ☐ Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- ☒ Rücklicht gemäß Art. 259.8.4.2
- ☐ Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- ☐ Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- ☐ Artikel 277
- ☐ Gemäß Anhang K zum ISG

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.

1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 266 Anhang J (ISG) sowie E-Fuel Kraftstoff verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 266 und DIN EN 590. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Folgender Einheits-Kraftstoff muss verwendet werden:

N/A“

1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

N/A

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen in dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

2. Besondere Technische Bestimmungen für Fahrzeuge der Divisionen 1-19

2.1 Allgemeines

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende Besondere Technische Bestimmungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

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

2.2 Motor

Aus dem Vollen gefräste Zylinderköpfe sind nicht erlaubt, siehe auch Art.1.3
zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.2.1 Abgasanlage

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.3 Kraftübertragung

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.4 Bremsanlagen

Die Art und Ausführung der Bremsschläuche und Bremsleitungen sind freigestellt.

Gruppe 2, 4, 5 und A

Bremssattel sind freigestellt. Die Abmessungen und die Anzahl der Bremskolben müssen der Homologation entsprechen. Die alternativen Bremssättel müssen an den originalen Befestigungspunkten ohne Adaptierung befestigt werden können.

2.5 Lenkung

Die serienmäßige Lenkung darf durch eine Sicherheitslenksäule ersetzt werden. Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

2.6 Radaufhängung

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.7 Räder

Das Aufheizen der Räder (Reifen und/oder Felgen) ist verboten.

2.8 Karosserie und Abmessungen

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

Das Anbringen von getönten Folien an den Frontscheinwerfern und die Verwendung von farbigen Glühlampen in den Frontscheinwerfern sind in allen Divisionen und Gruppen verboten. Zeitgenössische, farbige Glühlampen, welche für das Fahrzeug erhältlich waren sind erlaubt. Die Nachweispflicht liegt hier bei dem Fahrzeugeigner. Als Splitterschutz ist nur transparente farblose Folie an den Frontscheinwerfern erlaubt.

2.9 Aerodynamische Hilfsmittel

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.10 Elektrische Ausrüstung

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.11 Kraftstoffkreislauf

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

Gruppen 2, 4, 5 und A+B

Die Unterbringung des Kraftstoffbehälters innerhalb des Fahrgastraumes ist zulässig unter Beachtung der folgenden Regelungen:

- a) Einbauposition hinter der Vorderkante der serienmäßigen Rücksitzbank bzw. Fersenblech.
- b) Nur FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstanks sind zugelassen. Ist ein FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstank verbaut, muss dieser Art. 253.14 bzw. 259.6.3 entsprechen.
- c) Befestigung an der Karosserie mit mindestens 40mm breiten und 2mm dicken Metallbändern, 2-mal längs und 1-mal quer zur Fahrzeuglängsachse.
- d) Flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus GFK oder Aluminium ist vorgeschrieben.
- e) Der Tank muss außerdem durch eine mindestens 15mm dicke stoßabsorbierende Schicht geschützt sein. Der Schaum muss eine Mindestdichte von 35 kg/m³ haben.
- f) Befüllung des Kraftstoffbehälters ist nur von außen zulässig.
- g) Alle Kraftstoffleitungen müssen den derzeit gültigen Vorschriften gem. Artikel 253.3.2 entsprechen.
- h) Innerhalb des Fahrgastraumes müssen die Kraftstoffleitungen fortlaufend (nicht gestückelt) sein.
- i) Der Einfüllstutzen darf sich an einer geeigneten Stelle der Karosserie mit Ausnahme des Daches befinden. Zum Zwecke der Anbringung der Tank-Einfüllstutzen dürfen die hinteren Seitenscheiben durch Scheiben aus Polycarbonat mit einer Dicke mit mindestens 5mm und mit Prüfzeichen ersetzt werden. Form und Position müssen der originalen hinteren Seitenscheibe entsprechen.
- j) Sichtfeld für Herstellernamen und Herstellungsdatum muss vorhanden sein.
- k) Im Füllrohr muss ein Rückschlagventil eingebaut sein.
- l) Im Hauptbügel der Überrollvorrichtung müssen zwei diagonale Streben (Kreuzstreben) oder gleichwertige Verstrebungen vorhanden sein.
- m) Es ist erlaubt, den Fahrzeugboden zum Einbau des Kraftstoffbehälters auf das notwendigste Maß aufzuschneiden. Die ausgeschnittene Fläche des Fahrzeugbodens darf hierbei an allen Seiten max. 2 cm größer sein als die von oben projizierte Fläche des eingebauten Kraftstoffbehälters. Das Entfernen jeglicher tragender Teile sowie doppelter Bleche ist nicht gestattet.

Unterbringung im Kofferraum

- a) Nur FT3-1999, FT 3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstanks sind zugelassen. Ist ein FT3-1999, FT 3.5-1999 oder FT 5-1999 Sicherheitstank verbaut, muss dieser Art. 253.14 bzw. 259.6.3 entsprechen.
- b) Befestigung an der Karosserie mit mindestens 40 mm breiten und 2 mm dicken Metallbändern, 2-mal längs und 1-mal mal quer zur Fahrzeuglängsachse. 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 möglich.

c) Flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus GFK oder Aluminium ist vorgeschrieben.

d) Der Einfüllstutzen darf sich an einer geeigneten Stelle der Karosserie mit Ausnahme der Fensterscheiben und des Daches befinden. Zum Zwecke der Anbringung der Tank-Einfüllstutzen dürfen die hinteren Seitenscheiben durch Scheiben aus Polycarbonat mit einer Dicke mit mindestens 5mm und mit Prüfzeichen ersetzt werden. Form und Position müssen der originalen hinteren Seitenscheibe entsprechen. Das Einfüllrohr muss flexibel (z.B. Gummi) und doppelwandig sein.

e) Befüllung des Kraftstoffbehälters ist nur von außen zulässig.

f) Sichtfeld für Herstellernamen und Herstellungsdatum muss vorhanden sein.

2.12 Schmierungssystem

zutreffende technische Bestimmungen, siehe Teil 2, Artikel 1.1

2.13 Sicherheitstank

Ist ein FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999 Sicherheitstank verbaut muss dieser Art.253.14 bzw. 259.6.3 entsprechen.

Im Artikel 253 j wird klargestellt, dass evtl. Sicherheitstanks am ursprünglich vorgesehenen Anbringungsort (Serienproduktion) verbleiben müssen. Keinesfalls darf ein Tank im Fahrgastraum verbaut werden. Auch bei sogenannten „Zweivolumenfahrzeugen“ ist der Kofferraum genau definiert.

2.14 Datenübertragung (permanenter Transponder)

Für alle Teilnehmer ist ein permanenter Transponder vorgeschrieben. Teilnehmer, die keinen eigenen permanenten Transponder besitzen, müssen pro Veranstaltung eine Leihgebühr für den Transponder zahlen.

2.15 Fahrwerksfedern

Für alle Gruppen ist folgendes erlaubt.

Helperfedern (Hilfsfedern) dürfen verbaut werden, wenn das originale Federbein beibehalten wird und das Fahrwerk nicht in der Höhe verstellbar ist.

2.16 Sonstiges

2.16.1 Besondere Bestimmungen

Zu den einzelnen Bestimmungen im Anhang „J“ (1971, 1975, 1981, 1988, 1991 und 1994) sind im Anhang Erläuterungen und Klarstellungen erlassen. Diese Ausführungen, sowie die Technischen Bestimmungen sind offiziell und Bestandteil dieser Ausschreibung.

Homologationsblätter müssen über den DMSB bezogen werden. Der entsprechende Anhang „J“ kann von der Website www.youngtimer.de heruntergeladen werden.

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anlage 1: Erklärungen zu den Bestimmungen des Anhang J und weitergehende Bestimmungen (Bestandteil des Reglements) für Fahrzeuge der Divisionen 1-19

Inhaltsverzeichnis

1. Erklärungen zum Anhang „J“ 1971 (Periode 1966 bis 1971) und weitergehende Bestimmungen

- 1.1 Aerodynamische Hilfsmittel
- 1.2 Auspuffkrümmer
- 1.3 Bodenfreiheit
- 1.4 Bremsen
- 1.5 Ersatzrad
- 1.6 Fahrwerk
- 1.7 Fahrwerks-Federn Gruppe 1
- 1.8 Federbein
- 1.9 Innenraum
- 1.10 Karosserie
- 1.11 Kraftstoffleitungen
- 1.12 Kraftübertragung
- 1.13 Lenkung
- 1.14 Motor – Hubraum
- 1.15 Motor – Ölwanne
- 1.16 Motor – Schmiersystem
- 1.17 Motor – Zylinderkopf
- 1.18 Motormanagement – Einspritzanlagen
- 1.19 Ölsammler Gruppe 1 und 3
- 1.20 Räder und Reifen
- 1.21 Sitze
- 1.22 Stoßstangen
- 1.23 Stromkreisunterbrecher
- 1.24 Stützlager

2. Erklärungen zum Anhang „J“ 1975 (Periode 1972 bis 1975) und weitergehende Bestimmungen

- 2.1 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.2 Auspuffkrümmer
- 2.3 Bodenfreiheit
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Ersatzrad
- 2.6 Fahrwerk
- 2.7 Fahrwerks-Federn Gruppe 1
- 2.8 Federbein
- 2.9 Innenraum
- 2.10 Karosserie
- 2.11 Kraftstoffleitungen
- 2.12 Kraftübertragung
- 2.13 Kunststoffteile und Fensterscheiben
- 2.14 Lenkung
- 2.15 Motor – Hubraum
- 2.16 Motor – Ölwanne
- 2.17 Motor – Schmiersystem

- 2.18 Motor – Zylinderkopf
- 2.19 Motormanagement – Einspritzanlagen
- 2.20 Ölsammler Gruppe 1 und 3
- 2.21 Porsche Carrere 3.0 RS(R), Homologationsnummer 3053
- 2.22 Räder und Reifen
- 2.23 Sitze
- 2.24 Stoßstangen
- 2.25 Stromkreisunterbrecher
- 2.26 Stützlager
- 2.27 VW Golf/Scirocco
- 2.28 Porsche 911 RS und 911 RSR, Homologationsblatt 3053

3. Erklärungen zum Anhang „J“ 1981 (Periode 1976-1981) und weitergehende Bestimmungen

- 3.1 Aerodynamische Hilfsmittel
- 3.2 Auspuffkrümmer
- 3.3 Bodenfreiheit
- 3.4 Bremsen
- 3.5 Einspritzanlagen
- 3.6 Ersatzrad
- 3.7 Fahrwerk
- 3.8 Fahrwerks-Federn Gruppe 1
- 3.9 Federbein
- 3.10 Innenraum
- 3.11 Karosserie
- 3.12 Gruppe 2 BMW 02er Baureihe
- 3.13 Kraftstoffleitungen
- 3.14 Kraftübertragung
- 3.15 Kunststoffteile und Fensterscheiben
- 3.16 Lenkung
- 3.17 Motor – Hubraum
- 3.18 Motor – Ölwanne
- 3.19 Motor – Schmiersystem
- 3.20 Motor-Zylinderkopf
- 3.21 Motormanagement
- 3.22 Motor – Ventilsteuerung
- 3.23 Ölsammler Gruppe 1 und 3
- 3.24 Porsche Carrera 3.0 RS(R), Homologationsnummer 3053
- 3.25 Räder und Reifen
- 3.26 Sitze
- 3.27 Stoßstangen
- 3.28 Stromkreisunterbrecher und Haubenhalter
- 3.29 Stützlager
- 3.30 Für Porsche 911 RS und Porsche 911 RSR des Homologationsblatts Nr. 3053

4. Erklärungen zum Anhang „J“ 1988 (Periode 1982 -1988) und weitergehende Bestimmungen

- 4.1 Aerodynamische Hilfsmittel
- 4.2 Bremsanlage: Gruppe N
- 4.3 Einspritzanlagen
- 4.4 Felgen
- 4.5 Karosserie: Gruppe N
- 4.6 Kraftübertragung
- 4.7 Lenkung
- 4.8 Motor

- 4.9 Airrestrictor
- 4.10 Motor-Schmiersystem
- 4.11 Motormanagement
- 4.12 Motor – Gemischaufbereitung
- 4.13 Sitze
- 4.14 Räder und Reifen

5. Erklärungen zum Anhang „J“ 1991 (Periode 1989 -1991) und weitergehende Bestimmungen

5.1 Kraftübertragung

5.1.1. Fahrwerk

5.2. Zylinderkopf

5.3. Gemischaufbereitung

5.4. Karosserie

Technisches Reglement Porsche 944 turbo Cup nach Reglement 1989

Technisches Reglement Porsche 964 Cup Reglement nach Reglement Porsche Carrera Cup 1994

6. Erklärungen zum Anhang „J“ 1991 (Periode 1989 -1991) und weitergehende Bestimmungen

6.1. Fahrwerk

1. Erklärungen zum Anhang „J“ 1971 (Periode 1966 bis 1971) und weitergehende Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während des Sportjahres können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

1.1 Aerodynamische Hilfsmittel:

Siehe Homologation und Anhang J der Jahre in der entsprechenden Periode sowie ONS Mitteilungen

1.2 Auspuffkrümmer:

Der Auspuffkrümmer ist in der Gruppe 2 und 4 der Homologationsjahre 1966-1971 freigestellt.

1.3 Bodenfreiheit:

Alle Teile der gefederten Masse des Fahrzeugs müssen eine Mindestbodenfreiheit von 100 mm einhalten, so dass jederzeit während einer Veranstaltung ein Block von 800 mm x 800 mm x 100 mm von jeder Seite unter das Fahrzeug geschoben werden kann.

1.4 Bremsen:

Gruppe 2 und 4

Anstelle der Feststellbremse ist es erlaubt, ein hydraulisches Absperrventil einzubauen.

1.5 Ersatzrad:

Die Mitführung eines Ersatzrades ist in dieser Kategorie vorgeschrieben. Das Ersatzrad muss gebrauchsfähig sein und die Felge den gleichen Durchmesser aufweisen wie die montierten Felgen.

1.6 Fahrwerk:

Gruppe 1 und 3:

Die serienmäßigen Fahrwerksbuchsen können durch Kunststoffbuchsen ersetzt werden. Die Original-Aufnahmen dürfen nicht verändert werden.

1.7 Fahrwerks-Federn Gruppe 1:

BMW 1602, 1600ti, 2002, 2002ti, 2002tii, 2000 touring:

Es dürfen ausschließlich die von der YOUNGTIMER TROPHY®-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 VA 3

HA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 HA 2

Ford Escort RS 2000 (Homologations-Nr. 5566):

Es dürfen ausschließlich die von der YOUNGTIMER TROPHY®-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer

1.8 Federbein:

Anhang J – Artikel 1-1.7

Ford Escort: Es gibt für die Gruppe 1 zwei homologierte Federbeine mit unterschiedlicher Höhe des Federtellers. Das Maß zwischen Achsstummel-Mitte bis zur Oberkante Federteller beträgt einmal 345 mm und bei dem zweiten Federbein 390 mm. Dieses sind die beiden möglichen Maße, die in der Gruppe 1 Verwendung finden dürfen.

1.9 Innenraum:

Gruppe 2 und 4:

Entfernt werden dürfen die hintere Sitzbank bzw. die hinteren Sitze, der Beifahrersitz, der

Teppichboden, der Dachhimmel sowie das Ersatzrad. Seitenverkleidungen und Armaturen Brett müssen ihr originales Outfit behalten! Das Armaturen Brett besteht aus der Abdeckung zur Windschutzscheibe, der Instrumententafel, Meßinstrumenten und den Schaltern. Die obere Abdeckung darf in keinem Fahrzeug verändert werden, außer es wird durch eine Homologation geregelt. Die Meßinstrumente dürfen durch andere ersetzt werden.

1.10 Karosserie:

Gruppe 1

Das Umlegen der Radlaufkanten am vorderen und hinteren Kotflügel ist erlaubt. Gruppe 2
BMW 02er Baureihe

Es ist erlaubt, das Frontblech auf der rechten Seite mit max. 3 Belüftungslöchern mit einer Größe von jeweils max. 100 mm Durchmesser zu versehen, damit ein Motorölkühler verbaut werden kann.

1.11 Kraftstoffleitungen:

Kraftstoffleitungen können auch durch den Innenraum verlegt werden. Sollte dieses durch die „Serie“ aber nicht anders möglich sein, dann ist Vorschrift, dass die Leitungen aus Metall bestehen und keinerlei Verbindungen (Anschlüsse) im Innenraum aufweisen.

1.12 Kraftübertragung:

Getriebe Gruppe 2,4 und 5

Die Aufhängungen des Getriebes sowie der Schalthebel und dessen Position und die Schaltkonsole sind freigestellt.

1.13 Lenkung:

In den Gruppen 2 und 4 ist lediglich die Lenkübersetzung freigestellt und nicht die Anordnung oder Lenkung selbst! Die Lenkverriegelung kann bei den Gruppe 1- und 3-Fahrzeugen außer Kraft gesetzt werden. Die serienmäßige Lenkung kann durch eine Sicherheitslenksäule ersetzt werden. Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

1.14 Motor – Hubraum:

In den Gruppen 1 bis 4 sind Hubraumerweiterungen nur im Rahmen der gültigen Toleranzen gemäß Homologationsblatt erlaubt. Sollte dies zur Hubraumüberschreitung führen, ist es erlaubt, den Motorblock auszubüchsen, sodass in jedem Fall die Hubraumgrenzen nicht überschritten werden.

1.15 Motor – Ölwanne:

Schwabbelbleche sind in der Gruppe 1 in der Ölwanne erlaubt, jedoch ohne Ölhobel.

1.16 Motor – Schmiersystem:

Anhang J – Artikel 1.8-1.16

Gruppe 1 und 3:

Es ist für den Motor ein Ölkühler erlaubt. Ein Ölkühler-Einbau außerhalb der Karosserie ist nur dann erlaubt, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt. Sie dürfen jedoch nicht mit einer aerodynamischen Verkleidung umgeben sein und die Umrisse des Fahrzeuges, von oben gesehen, nicht überragen.

1.17 Motor - Zylinderkopf:

Gruppe 1 und 3:

Unter Beibehaltung der Original-Abmessungen (Ventile und Führungen) ist es erlaubt,

Ventilschaft-Führungen einzusetzen. Das Material ist freigestellt.

1.18 Motormanagement – Einspritzanlagen:

Die Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

1.19 Ölsammler:

Gruppe 1 und 3:

Die Entlüftung des Ölsammlers muss (bei geschlossener Motorentlüftung) in das Luftfiltergehäuse führen.

1.20 Räder und Reifen:

Gruppe 1 und 3:

In dieser Periode dürfen nur für die jeweiligen Fahrzeugtypen homologierten Felgen-Größen und -Typen verwendet werden. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 12“ dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 13“ umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 14“ dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 15“ umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite.

Gruppen 1 bis 4:

Neue Felgen müssen in Bezug auf die Optik und die Abmessungen der Periode entsprechen.

1.21 Sitze:

Vorgeschrieben sind FIA-homologierte Sitze gem. der Norm 8855/1999 oder 8862/2009. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

1.22 Stoßstangen:

In den Gruppen 1 und 3 müssen keine Stoßstangen montiert sein, ausgenommen es handelt sich um Fahrzeuge mit integrierten Stoßstangen. In den Gruppen 2 und 4 sind die Stoßstangen freigestellt.

1.23 Stromkreisunterbrecher:

Für die Gruppen 1 und 3 (Seriengruppen) ist ein Stromkreisunterbrecher vorgeschrieben.

1.24 Stützlager:

Nur homologierte oder solche, die weder Sturz noch Nachlauf verändern sind erlaubt.

2. Erklärungen zum Anhang „J“ 1975 (Periode 1972-1975) und weitergehende

Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während des Sportjahres können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

2.1 Aerodynamische Hilfsmittel:

Siehe Homologation und Anhang J der Jahre in der entsprechenden Periode sowie ONS-Mitteilungen

2.2 Auspuffkrümmer:

der Auspuffkrümmer ist durch das vorliegende Reglement in den Gruppen 2 und 4 freigestellt.

2.3 Bodenfreiheit:

Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn auf einer Seite des Fahrzeuges die Reifen ohne Luftüberdruck sind.

2.4 Bremsen:

Bei der Verwendung von größeren Bremsscheiben darf sich die „bestrichene Bremsfläche“ nicht verändern.

Gruppe 2 und 4

Anstelle der serienmäßigen Feststellbremse ist es erlaubt, ein hydraulisches Absperrventil einzubauen.

2.5 Ersatzrad:

In den Gruppen 2 und 4 ist das Mitführen eines Reserverades nicht vorgeschrieben.

2.6 Fahrwerk:

Gruppe 1 und 3

Die serienmäßigen Fahrwerksbuchsen können durch Kunststoffbuchsen ersetzt werden. Die Original-Aufnahmen dürfen nicht verändert werden.

2.7 Fahrwerks-Federn Gruppe 1:

BMW 1602, 1600ti, 2002, 2002ti, 2002tii, 2000 touring:

Es dürfen ausschließlich die von der DHLM-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 VA 3

HA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 HA 2

Ford Escort RS 2000 (Homologations-Nr. 5566):

Es dürfen ausschließlich die von der DHLM-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer

2.8 Federbein:

Ford Escort: Es gibt für die Gruppe 1 zwei homologierte Federbeine mit unterschiedlicher Höhe des Federtellers. Das Maß zwischen Achsstummel-Mitte bis zur Oberkante Federteller beträgt einmal 345 mm und bei dem zweiten Federbein 390 mm. Dieses sind die beiden möglichen Maße, die in der Gruppe 1 Verwendung finden dürfen.

2.9 Innenraum:

Gruppen 2 und 4

Entfernt werden darf die hintere Sitzbank bzw. die hinteren Sitze, der Beifahrersitz und der Teppichboden. Seitenverkleidungen und Armaturenbrett müssen ihr originales Outfit behalten!

Das Armaturenbrett besteht aus der Abdeckung zur Windschutzscheibe, der Instrumententafel, Meßinstrumenten und den Schaltern. Die obere Abdeckung darf bei keinem Fahrzeug verändert werden, außer es wird durch eine Homologation geregelt. Die Messinstrumente dürfen durch andere ersetzt werden.

2.10 Karosserie:

Gruppe 1

Das Umlegen der Radlaufkanten am vorderen und hinteren Kotflügel ist erlaubt.

Gruppe 2 BMW 02er Baureihe

Es ist erlaubt, das Frontblech auf der rechten Seite mit max. 3 Belüftungslöchern mit einer Größe von jeweils max. 100 mm Durchmesser zu versehen, damit ein Motorölkühler verbaut werden kann.

2.11 Kraftstoffleitungen:

Kraftstoffleitungen können auch durch den Innenraum verlegt werden. Sollte dieses durch die „Serie“ aber nicht anders möglich sein, dann ist Vorschrift, dass die Leitungen aus Metall bestehen und keinerlei Verbindungen (Anschlüsse) im Innenraum aufweisen.

2.12 Kraftübertragung:

Getriebe Gruppe 2,4 und 5

Die Aufhängungen des Getriebes sowie der Schalthebel und dessen Position und die Schaltkonsole sind freigestellt.

2.13 Kunststoffteile und Fensterscheiben:

In dieser Periode sind Kunststoffhauben usw. nicht zugelassen – ebenfalls keine Scheiben aus Kunststoff oder Plexiglas. Ebenfalls ist es nicht erlaubt, Karosserie-Teile durch Kunststoff zu ersetzen. Ausnahmen werden hier nur durch eine ausdrückliche Homologation geregelt.

2.14 Lenkung:

Nur die Lenkübersetzung ist in den Gruppen 2 und 4 freigestellt, nicht aber die Lage und Anordnung der Lenkung! Die Lenkradverriegelung kann bei den Gruppe 1- und 3-Fahrzeugen außer Kraft gesetzt werden. Die serienmäßige Lenkung kann durch eine Sicherheitslenksäule ersetzt werden. Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

2.15 Motor – Hubraum:

In den Gruppen 1 bis 4 sind Hubraumerweiterungen nur im Rahmen der gültigen Toleranzen gemäß Homologationsblatt erlaubt. Sollte dies zur Hubraumüberschreitung führen, ist es erlaubt, den Motorblock auszubüchsen, sodass in jedem Fall die Hubraumgrenzen nicht überschritten werden.

2.16 Motor – Ölwanne:

Schwabbelbleche sind in der Gruppe 1 in der Ölwanne erlaubt, jedoch ohne Ölhobel.

2.17 Motor – Schmiersystem:

Gruppe 1 und 3

Es ist für den Motor ein Ölkühler erlaubt. Ein Ölkühler-Einbau außerhalb der Karosserie ist nur dann erlaubt, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt. Sie dürfen jedoch nicht mit einer aerodynamischen Verkleidung umgeben sein und die Umriss des Fahrzeuges, von oben gesehen, nicht überragen.

2.18 Motor-Zylinderkopf:

Gruppe 1 und 3

Unter Beibehaltung der Original-Abmessungen (Ventile und Führungen) ist es erlaubt, Ventilschaft-Führungen einzusetzen. Das Material ist freigestellt.

2.19 Motormanagement – Einspritzanlagen:

Die Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

2.20 Ölsammler:

Gruppe 1 und 3

Die Entlüftung des Ölsammlers muss (bei geschlossener Motorentlüftung) in das Luftfiltergehäuse führen.

2.21 Porsche Carrera 3.0 RS(R):

Für den Porsche 3.0 RS(R) sind folgende Kurbelgehäuse zugelassen:

- 1.) Kurbelgehäuse Original mit Ölsieb
- 2.) Kurbelgehäuse des Porsche 930 Turbo 3.0 mit folgenden Gussnummern: 930 101 101 4R
630 101 102 4R
oder
930 101 013 4R
930 101 104 4R

vorausgesetzt die Hubraumgrenze wird nicht überschritten

Bremse:

Es dürfen die Bremssättel des Porsche 911 Turbo 3,3l Homologations Nr. 3076 Nachtrag 6/3 als Austauschteil verwendet werden.

2.22 Räder und Reifen:

Gruppe 1 und 3

In dieser Periode dürfen nur für die jeweiligen Fahrzeugtypen homologierten Felgen-Größen und -Typen verwendet werden. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 12" dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 13" umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 14" dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 15" umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite.

Beim 911 Carrera Modell G des Jahres 1974 und später dürfen in der Gruppe 3 vorne 7" Felgen und hinten 8" Felgen verwendet werden, wie sie vom Händler ausgeliefert werden.

Gruppen 1 bis 4

Neue Felgen müssen in Bezug auf die Optik und die Abmessungen der originalen Felgen der Periode entsprechen.

2.23 Sitze:

Vorgeschrieben sind FIA-homologierte Sitze gem. der Norm 8855/1999 oder 8862/2009. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

2.24 Stoßstangen:

In den Gruppen 1 und 3 müssen keine Stoßstangen montiert sein, ausgenommen es handelt sich um Fahrzeuge mit integrierten Stoßstangen. In den Gruppen 2 und 4 sind die Stoßstangen freigestellt.

2.25 Stromkreisunterbrecher:

Für die Gruppen 1 und 3 (Seriengruppen) ist ein Stromkreisunterbrecher vorgeschrieben.

2.26 Stützlager:

Nur homologierte oder solche, die weder Sturz noch Nachlauf verändern sind erlaubt.

2.27 VW Golf/Scirocco:

Die Typen Golf und Scirocco bedürfen einer besonderen Information: In dieser Fahrzeugperiode ist für den VW Golf allein das Homologationsblatt 5584 bis zum Nachtrag 5584-8/2E (Nachtragsseite 16) einschließlich, gültig. Für den VW Scirocco gilt allein das Homologationsblatt 5575 bis zum Nachtrag 5575-4/2V einschließlich.

2.28 Für Porsche 911 RS und Porsche 911 RSR des Homologationsblatts Nr. 3053 sind folgende Alternativteile erlaubt:

Anstelle der im Homologationsblatt 3053, Seite 27 vorgeschriebenen Stahlschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.053.21 und 911.331.054.21) und den dazu gehörigen Radlager und Radnaben dürfen alternativ folgende Schwingen und Teile verbaut werden:

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.513.00 und 911.331.514.00) für den Porsche 911 der Baujahre 1974 bis 1988

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.513.06 und 911.331.514.06) für den Porsche 911 der Baujahre 1974 bis 1988

Radlager (Porsche Ersatzteil-Nr. 999.053.020.01) oder baugleiche, Radnabe (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.065.33),

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.511.05 und 930.331.512.05) für den Porsche 930 Turbo der Baujahre 1978 bis 1988

Innere Radlager (Porsche Ersatzteil-Nr. 999.059.047.00) oder baugleiche, Äußere Radlager (Porsche Ersatzteil-Nr. 999.059.057.00) oder baugleiche, Distanzhülse (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.609.00) oder baugleiche, Radnabe (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.065.03) Teil Antriebswellen (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.332.232.00).

3. Erklärungen zum Anhang „J“ 1981 (Periode 1976-1981) und weitergehende Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während der Sportjahre können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

3.1 Aerodynamische Hilfsmittel:

Siehe Homologation und Anhang J der Jahre in der entsprechenden Periode sowie ONS-Mitteilungen

3.2 Auspuffkrümmer:

der Auspuffkrümmer ist durch das vorliegende Reglement in den Gruppen 2 und 4 freigestellt.

3.3 Bodenfreiheit:

Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn auf einer Seite des Fahrzeuges die Reifen ohne Luftüberdruck sind.

3.4 Bremsen:

Bei der Verwendung von größeren Bremsscheiben darf sich die „bestrichene Bremsfläche“ nicht verändern.

Gruppe 2 und 4

Anstelle der serienmäßigen Feststellbremse ist es erlaubt, ein hydraulisches Absperrventil einzubauen.

3.5 Einspritzanlagen:

Die Nachweispflicht liegt beim Teilnehmer

3.6 Ersatzrad:

In den Gruppen 2 und 4 ist das Mitführen eines Reserverades nicht vorgeschrieben.

3.7 Fahrwerk:

Gruppe 1 und 3

Die serienmäßigen Fahrwerksbuchsen können durch Kunststoffbuchsen ersetzt werden. Die Original-Aufnahmen dürfen nicht verändert werden.

Porsche 924, Homologationsnummer 3075

Die hinteren Achsschwinger (Teile-Nummer 4 477 501 035 D/477 501 036 D) können durch Achsschwinger mit der Teilenummer 951 331 514 07 und 951 331 513 07 ersetzt werden.

3.8 Fahrwerks-Federn Gruppe 1:

BMW 1602, 1600ti, 2002, 2002ti, 2002tii, 2000 touring:

Es dürfen ausschließlich die von der DHLM-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 VA 3

HA: Eibach-Logo, Youngtimer 02 HA 2

Ford Escort RS 2000 (Homologations-Nr. 5566):

Es dürfen ausschließlich die von der DHLM-Organisation vorgeschriebenen Federn verwendet werden.

Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer

VW Golf, VW Golf GTI, VW Scirocco und VW Scirocco GTI Kennzeichnung VA: Eibach-Logo, Youngtimer 28 VA

HA: Eibach-Logo, Youngtimer 28 HA

3.9 Federbein:

Ford Escort: Es gibt für die Gruppe 1 zwei homologierte Federbeine mit unterschiedlicher Höhe des Federtellers. Das Maß zwischen Achsstummel-Mitte bis zur Oberkante Federteller beträgt einmal 345 mm und bei dem zweiten Federbein 390 mm. Diese sind die beiden möglichen Maße, die in der Gruppe 1 Verwendung finden dürfen.

3.10 Innenraum:

Gruppe 2 und 4

Entfernt werden darf die hintere Sitzbank bzw. die hinteren Sitze, der Beifahrersitz und der Teppichboden. Seitenverkleidungen und Armaturenbrett müssen ihr originales Aussehen behalten!

Das Armaturenbrett besteht aus der Abdeckung zur Windschutzscheibe, der Instrumententafel, Meßinstrumenten und den Schaltern. Die obere Abdeckung darf bei keinem Fahrzeug verändert werden, außer es wird durch eine Homologation geregelt. Die Meßinstrumente dürfen durch andere ersetzt werden.

3.11 Karosserie:

Gruppe 1:

Das Umlegen der Radlaufkanten am vorderen und hinteren Kotflügel ist erlaubt.

3.12 Gruppe 2 BMW 02er Baureihe:

Es ist erlaubt, das Frontblech auf der rechten Seite mit max. 3 Belüftungslöchern mit einer Größe von jeweils max. 100 mm Durchmesser zu versehen, damit ein Motorölkühler verbaut werden kann.

3.13 Kraftstoffleitungen:

Kraftstoffleitungen können auch durch den Innenraum verlegt werden. Sollte dieses durch die „Serie“ aber nicht anders möglich sein, dann ist Vorschrift, dass die Leitungen aus Metall bestehen und keinerlei Verbindungen (Anschlüsse) im Innenraum aufweisen.

3.14 Kraftübertragung:

Getriebe Gruppe 2, 4 und 5

Die Aufhängungen des Getriebes sowie der Schalthebel und dessen Position und die Schaltkonsole sind freigestellt.

3.15 Kunststoffteile und Fensterscheiben:

In dieser Periode sind Kunststoffhauben usw. nicht zugelassen ebenfalls keine Scheiben aus Kunststoff oder Plexiglas. Ebenfalls ist es nicht erlaubt, Karosserieteile durch Kunststoff zu ersetzen. Ausnahmen werden hier nur durch eine ausdrückliche Homologation geregelt.

3.16 Lenkung:

Nur die Lenkübersetzung ist in den Gruppen 2 und 4 freigestellt, nicht aber die Lage und Anordnung der Lenkung! Die Lenkradverriegelung kann bei den Gruppe 1- und 3-Fahrzeugen außer Kraft gesetzt werden. Die serienmäßige Lenkung kann durch eine Sicherheitslenksäule ersetzt werden. Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

3.17 Motor – Hubraum:

In den Gruppen 1 bis 4 sind Hubraumerweiterungen nur im Rahmen der gültigen Toleranzen gemäß Homologationsblatt erlaubt. Sollte dies zur Hubraumüberschreitung führen, ist es erlaubt, den Motorblock auszubüchsen, sodass in jedem Fall die Hubraumgrenzen nicht überschritten werden. Kolben für Fahrzeuge der Division 5, Klasse 28 deren Verwendung einen Gesamthubraum von 1600,08 ccm ergeben, sind zulässig (zweites Übermaß VW).

3.18 Motor – Ölwanne:

Schwabbelbleche sind in der Gruppe 1 in der Ölwanne erlaubt, jedoch ohne Ölhobel.

3.19 Motor – Schmiersystem:

Gruppe 1 und 3

Es ist für den Motor ein Ölkühler erlaubt. Ein Ölkühler-Einbau außerhalb der Karosserie ist nur dann erlaubt, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt. Sie dürfen jedoch nicht mit einer aerodynamischen Verkleidung umgeben sein und die Umriss des Fahrzeuges, von oben gesehen, nicht überragen.

3.20 Motor-Zylinderkopf:

Gruppe 1 und 3

Unter Beibehaltung der Original-Abmessungen (Ventile und Führungen) ist es erlaubt, Ventilschaft-Führungen einzusetzen. Das Material ist freigestellt.

Gruppe 5 Modell Porsche 911

Der ursprünglich für das Grundmodell homologierte Motorblock muss beibehalten werden. Der Stehbolzenabstand für die Befestigung der Zylinderköpfe muss 86,00 mm betragen. Zusätzlich ist das Gehäuse mit den Gehäusehälften Nummern 930.101.103.6R und 930.101.104.6R erlaubt. Aus dem Vollen gefräste Zylinderköpfe sind nicht erlaubt, siehe auch Art.1.3

3.21 Motormanagement:

Die Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

3.22 Ölsammler:

Gruppe 1 und 3

Die Entlüftung des Ölsammlers muss (bei geschlossener Motorentlüftung) in das Luftfiltergehäuse führen.

3.23 Porsche Carrera 3.0 RS(R), Homologationsnr. 3053:

Es gilt ausschließlich Anhang J und Homologationsblatt: Originaler Motorblock (mit Ölsieb); Bremssättel entweder Original oder Porsche 930 turbo, wobei sich die bestrichene Bremsfläche gegenüber der homologierten Version nicht unterscheiden.

3.24 Räder und Reifen:

Gruppe 1 und 3

In dieser Periode dürfen nur für die jeweiligen Fahrzeugtypen homologierten Felgen-Größen und -Typen verwendet werden. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 12“ dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 13“ umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite. Fahrzeuge mit homologiertem Felgendurchmesser von 14“ dürfen auf Felgen mit einem Durchmesser von 15“ umrüsten, unter der Bedingung der Beibehaltung von Einpreßtiefe und Felgenbreite.

Beim 911 Carrera Modell G des Jahres 1974 und später dürfen in der Gruppe 3 vorne 7“ Felgen und hinten 8“ Felgen verwendet werden, wie sie vom Händler ausgeliefert werden.

Gruppen 1 bis 4

Neue Felgen müssen in Bezug auf die Optik und die Abmessungen der originalen Felgen der Periode entsprechen.

Gruppe 5

In dieser Periode dürfen nur für die jeweiligen Fahrzeugtypen homologierten Felgen-Größen verwendet werden. Die Fahrzeuge dürfen jeweils mit 1" größer als in der Homologation vorgesehen sind ausgerüstet werden. Zulassungen anderer Felgen-Größen bedürfen der Nachweispflicht der Teilnehmer (siehe Artikel 1.3 im Teil 2 Technisches Reglement).

3.25 Sitze:

Vorgeschrieben sind FIA-homologierte Sitze gem. der Norm 8855/1999 oder 8862/2009. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

3.26 Stoßstangen:

In den Gruppen 1 und 3 müssen keine Stoßstangen montiert sein, ausgenommen es handelt sich um Fahrzeuge mit integrierten Stoßstangen. In den Gruppen 2 und 4 sind die Stoßstangen freigestellt.

3.27 Stromkreisunterbrecher und Haubenhalter:

In den Gruppen 1 und 3 vorgeschrieben.

3.28 Stützlager:

Nur homologierte oder solche, die weder Sturz noch Nachlauf verändern sind erlaubt.

3.29 Für Porsche 911 RS und Porsche 911 RSR des Homologationsblatts Nr. 3053 sind folgende Alternativteile erlaubt:

Anstelle der im Homologationsblatt 3053, Seite 27 vorgeschriebenen Stahlschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.053.21 und 911.331.054.21) und den dazu gehörigen Radlager und Radnaben dürfen alternativ folgende Schwingen und Teile verbaut werden:

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.513.00 und 911.331.514.00) für den Porsche 911 der Baujahre 1974 bis 1988

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.513.06 und 911.331.514.06) für den Porsche 911 der Baujahre 1974 bis 1988

Radlager (Porsche Ersatzteil-Nr. 999.053.020.01) oder baugleiche, Radnabe (Porsche Ersatzteil-Nr. 911.331.065.33),

Aluminiumschwingen (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.511.05 und 930.331.512.05) für den Porsche 930 Turbo der Baujahre 1978 bis 1988

Innere Radlager (Porsche Ersatzteil-Nr. 999.059.047.00) oder baugleiche, Äußere Radlager (Porsche

Ersatzteil-Nr. 999.059.057.00) oder baugleiche, Distanzhülse (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.609.00) oder baugleiche, Radnabe (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.331.065.03) Teil Antriebswellen (Porsche Ersatzteil-Nr. 930.332.232.00).

3.30 Division 8

Für Gruppe 5 Fahrzeuge der Marke Porsche 911 ist in der Division 9 die Verwendung des Getriebes Typ G 50 erlaubt.

4. Erklärungen zum Anhang „J“ 1988 (Periode 1982-1988) und weitergehende Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während des Sportjahres können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

4.1 Aerodynamische Hilfsmittel:

Siehe Homologation und Anhang J der Jahre in der entsprechenden Periode sowie ONS-Mitteilungen

4.2 Bremsanlage:

Gruppe N

Die Belüftung der vorderen Bremsanlage ist erlaubt. Die Nebelscheinwerfer-Öffnungen können für die Belüftung benutzt werden. Zusätzliche Bohrungen dürfen nicht gemacht werden. Die Luftzufuhr muss nach dem Stand der Gruppe A, Größe Luftzuführung 100 mm Ø betragen.

4.3 Einspritzanlagen:

Es sind nur homologierte und periodenspezifische Einspritzanlagen erlaubt.

4.4 Felgen:

Räder (Felge + Radschlüssel) Gruppe N

Die Abmessungen der Räder müssen der Periode entsprechen. Darüber hinaus sind die Räder freigestellt.

4.5 Karosserie:

Gruppe N

Das Weglassen der Innenkotflügelverkleidungen sowie das Umlegen der Radläufe am vorderen und hinteren Kotflügel ist erlaubt.

4.6 Kraftübertragung:

Getriebe: Die Aufhängungen des Getriebes sowie der Schalthebel und dessen Position und die Schaltkonsole sind freigestellt.

4.7 Lenkung:

Die serienmäßige Lenkung kann durch eine Sicherheitslenksäule ersetzt werden. Einteilige Lenksäulen dürfen durch Säulen ersetzt werden, die aus Sicherheitsgründen Universal- oder Teleskopgelenke beinhalten, vorausgesetzt, dass alle ursprünglichen Funktionen beibehalten werden; solche Lenksäulen müssen Säulen von FIA-homologierten Fahrzeugen gleichen oder Fahrzeugen höheren Hubraums, verglichen mit dem betreffenden Fahrzeug, entstammen.

4.8 Motor:

Art. 254, 6.1 – Auspuff:

streiche (nur bei Rallyes)

setze (gilt für alle Veranstaltungsarten)

Gruppe N und A

Renault GT Turbo C 405, Homologationsnummer 5262

Bei diesem Fahrzeug kommt der Turbofaktor 1,4 zur Anwendung.

4.9 Airrestrictor:

entfällt

4.10 Motor-Schmiersystem:

Gruppe N

Es ist für den Motor ein Ölkühler erlaubt. Ein Ölkühler-Einbau außerhalb der Karosserie ist nur dann erlaubt, wenn er unterhalb einer durch die Radnabenmitte gedachten horizontalen Ebene liegt. Sie dürfen jedoch nicht mit einer aerodynamischen Verkleidung umgeben sein und die Umrisse des Fahrzeuges, von oben gesehen, nicht überragen.

4.11 Motormanagement:

Die Bauteile müssen der Periodenspezifikation entsprechen.

4.12 Motor – Gemischaufbereitung:

Gruppe A – Division 9, Klasse 26

Der Ansaugtrakt vor dem Drosselklappengehäuse (Luftfilter, Resonator etc.) ist freigestellt. Ab dem Drosselklappengehäuse (Drosselklappe, Ansaugkrümmer, Gemischaufbereitung etc.) muss der Ansaugtrakt der Homologation entsprechen.

Gruppe A – Division 13, Klasse 36 Reglement Classic Super Cup

2.1.2 Nur folgende Passagen sind verbindlich

Das Original-Steuergerät muss beibehalten werden.

Es ist der Luftmassenmesser inkl. Luftfilterkasten als Original BMW-Teil (Teile-Nr. 13621268615, 13627545977, 13621710543) vorgeschrieben.

4.13 Sitze:

Vorgeschrieben sind FIA-homologierte Sitze gem. der Norm 8855/1999 oder 8862/2009. Das Alter ehemals homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen. Für Gruppe N-Fahrzeuge ist ein Balastausgleich nicht erforderlich.

4.14 Räder und Reifen:

Gruppe A

Es dürfen die nach Anhang J 1987 Artikel 255, 5.4 zulässigen Felgen-Reifen-Einheiten gefahren werden. Hierbei muss allerdings das zulässige Mindestgewicht unter Anhang J 1987 Art. 255, Punkt 4 in der entsprechenden Hubraumklasse eingehalten werden.

Gruppe A

Die Verwendung von Distanzscheiben ist in dieser Division erlaubt, jedoch darf die homologierte Gesamtbreite des Fahrzeuges nicht überschritten werden.

Klasse

Art. 2.2 des Classic Super Reglements wird gestrichen, es gelten die Bestimmungen der Gruppe A nach Anhang J 1988.

4.15 Fahrwerk

Nur gültig für Klasse 36 Classic Super Cup

Die Stützlager bzw. Domlager und deren Befestigungsteile (ggf. Platten für verstellbaren Sturz) sind freigestellt, jedoch müssen die karosserieseitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung serienmassig bleiben.

5. Erklärungen zum Anhang „J“ 1991 (Periode 1989-1991) und weitergehende Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während des Sportjahres können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

5.1. Kraftübertragung

Getriebe: Die Aufhängungen des Getriebes sowie der Schalthebel und dessen Position und die Schaltkonsole sind freigestellt.

5.1.1 Fahrwerk

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

Die Stützlager bzw. Domlager müssen der Periode entsprechen.

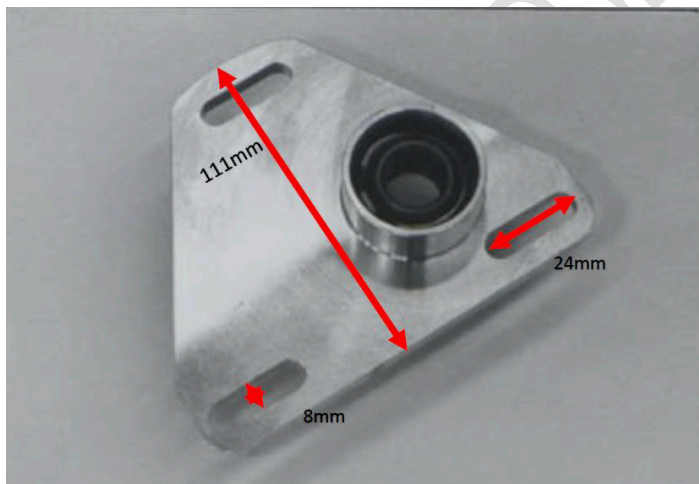
Als Nachweise werden von der DHLM-Organisation anerkannt:

- Teilekatalog des Herstellers
- Reparaturhandbuch des Herstellers
- Berichte in Zeitschriften und Büchern aus der jeweiligen Periode z.B. Auto Motor Sport oder Rallye Racing, Sportfahrer

BMW E36

Domlager von BMW-Motorsport mit der Artikelnummer 31332224202 oder Nachbauten dieses Domlager werden auch akzeptiert.

Bei den Nachbauten müssen folgende Maße eingehalten werden:



Der Domlagerbock muss in der serienmäßigen Domöffnung verbleiben.

Gruppe A

Es dürfen die nach Anhang J 1991 Artikel 255, 5.4 zulässigen Felgen-Reifen-Einheiten gefahren werden. Hierbei muss allerdings das zulässige Mindestgewicht unter Anhang J 1991 Art. 255, Punkt 4 in der entsprechenden Hubraumklasse eingehalten werden.

Gruppe A

Die Verwendung von Distanzscheiben ist in dieser Division erlaubt, jedoch darf die homologierte Gesamtbreite des Fahrzeuges nicht überschritten werden.“

Division 10 (nur gültig für Fahrzeuge der Homologationsnummer 5327, 5269 und 5390)

5.2. Zylinderkopf

Die Abmessungen und Form der Ein- und Auslasskanäle des Originalzylinderkopfes sind freigestellt. In den Kanälen darf Material hinzugefügt werden. Freigestellt sind Kipphebel, Stößel, Stößelführungen, Ventilführungen, Ventilsitze und die Abmessungen und der Ventile. Die Anzahl der Ventile und die Ventilwinkel müssen beibehalten werden.

5.3. Gemischaufbereitung

Die Gemischaufbereitung sowie Ansaug- und Abgaskrümmen sind freigestellt.

5.4. Karosserie

Das Material für die Motorhaube, Kofferraumdeckel, Front- und Heck- und Seitenspoiler sowie vordere und hintere Stoßfänger sind freigestellt, wobei die äußere Form beibehalten werden muss.

Die Radhäuser dürfen zum besseren Freigang der Räder nach innen nachgearbeitet werden. Eine Nacharbeit der Radhäuser bis zur homologierten Maximal-Fahrzeugbreite ist erlaubt um Serientoleranzen auszuschalten. Darüber hinausgehende Änderungen der Außenform sind nicht gestattet.

Technisches Reglement Porsche 944 turbo Cup nach Reglement 1989 Division 11, Klasse 34

Art. 6 Fahrwerk

Räder und Reifen

Der Hersteller ist freigestellt.

Felgen

Folgende Felgengrößen sind erlaubt:

8J x 16 (ET 52,3 mm)

9J x 16 (ET 57 mm)

8J x 17 (ET 52,3 mm)

9J x 17 (ET 57 mm)

Technisches Reglement Porsche 964 Cup

Reglement nach Reglement Porsche Carrera Cup 1994

Division 12, Klasse 35

Art. 2 Sicherheitszubehör Sitze

FIA-homologierte Sitze der Norm 8855/1999 oder 8862/2009 sind vorgeschrieben. Das Alter ehemalig homologierter Sitze darf max. 10 Jahre betragen. Der Hersteller ist freigestellt.

Art. 5 Fahrwerk Reifen

Der Hersteller ist freigestellt jedoch müssen die angegebenen Reifengrößen eingehalten werden.

Bremsbeläge

Der Hersteller ist freigestellt, jedoch müssen die Abmaße und die Reibfläche der originalen Abmaßen beibehalten werden.

Art. 6 Fahrwerk

Räder und Reifen

Der Hersteller ist freigestellt.

Felgen

Folgende Felgengrößen sind erlaubt:

VA: 245/620 -17 Slick oder Regen auf Felge 8 x 17 ET 52

HA: 245/630 -17 Slick oder Regen auf Felge 9,5 x 17 ET 68 wahlweise

VA: 235/635 -18 Slick oder Regen auf Felge 8 x 18 ET 52

HA: 265/645 -18 Slick oder Regen auf Felge 9,5 x 18 ET 47

Art. 7 - Sonstiges

Steuergerät und Spezialersatzteile werden bei der Youngtimer Trophy nicht zur Anwendung gebracht.

Vorbehaltlich DSB-Genehmigung

5 Erklärungen zum Anhang „J“ 1991 (Periode 1992-1994) und weitergehende Bestimmungen:

Die nachfolgenden Angaben sind bindender Bestandteil der Ausschreibung. Während des Sportjahres können sie in Abstimmung mit dem DMSB verändert oder ergänzt werden. Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

5.5 Fahrwerk

Gruppe A

Die Verwendung von Distanzscheiben ist in dieser Division erlaubt, jedoch darf die homologierte Gesamtbreite des Fahrzeuges nicht überschritten werden.“

ANHANG 1

Technisches Reglement der Gruppe 5 nach Anhang J 1981

a) Definition:

Spezial-Produktionswagen sind Fahrzeuge, für die keine Mindeststückzahl erforderlich ist, die jedoch von noch homologierten Wagen der Gruppen 1, 2, 3 oder 4 stammen müssen.

b) Erlaubte Änderungen:

Erlaubt sind sowohl sämtliche für die Fahrzeuge der Gruppen 1-4 (Anhang J 1981, Art. 258 und 261) zulässigen Änderungen als auch diejenigen, die in diesem Artikel aufgeführt sind.

b1) Mindestgewicht (gemäß Tabelle in der Klasseneinteilung)

b2) Karosserie:

Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden bis auf die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel. Zierleisten usw. dürfen entfernt werden.

Scheibenwischer sind freigestellt, es muss jedoch mindestens einer funktionsfähig vorhanden sein. Der größte Wert der Position 6 des Homologationsblattes (4 des alten Homologationsblattes) ist für die Begrenzung der Karosseriegesamtlänge zu Grunde zu legen. Die zulässige maximale Gesamtbreite des Wagens ist auf 2m begrenzt.

b3) Karosserie/Chassis:

Keinerlei Änderung darf an der serienmäßigen selbsttragenden Karosserie und/oder dem Chassis durchgeführt werden, ausgenommen Erleichtern der ursprünglichen Struktur durch Entfernen von Material und/oder durch Hinzufügung von Verstärkungen

b4) Türen, Motorhauben und Kofferraumdeckel:

Deren Material ist freigestellt unter der Voraussetzung, dass es sich dabei nicht um Kevlar- oder Kohlefaserteile handelt und dass ihre äußere Original-Form beibehalten wird. Die Scharniere der Türen und ihre äußeren Betätigungseinrichtungen sind freigestellt. Das Originalschloss muss jedoch beibehalten werden. Die Befestigungen der Motor- und Kofferraumdeckel sowie deren Scharniere sind freigestellt. Es müssen je 4 Befestigungen vorgesehen werden und das Öffnen von außen muss möglich sein; der ursprüngliche Verschluss muss entfernt werden. Es ist erlaubt, Luftöffnungen in der Motorhaube anzubringen unter der Bedingung, dass diese keine Sicht auf mechanische Teile erlauben. Unter allen Umständen müssen die Hauben mit den ursprünglich homologierten austauschbar sein.

b5) Glasflächen:

Bis auf die Windschutzscheibe ist das Material freigestellt unter der Bedingung, dass es sich dabei nicht um Kevlar- oder Kohlefaserteile handelt und dass die Scheiben durchsichtig sind. Jedoch muss die Fensterscheibe der Fahrertür und die der Beifahrertür, falls die Ausschreibung des Wettbewerbs einen Beifahrer zulässt, aus dem ursprünglich homologierten

Material bestehen. Die Originalöffnung dieser Scheibe(n) muss beibehalten werden und muss mindestens ein Drittel der in Anhang J 1981, Artikel 255 e angegebenen Fläche betragen. Die Öffnung der Heckscheibe ist freigestellt. Die Befestigung der Scheiben ist frei. Schiebefenster sind zulässig.

b6) Öffnungen zur Belüftung des Fahrgastraumes:

Öffnungen in der Karosserie zur Belüftung des Fahrgastraumes

dürfen angebracht werden unter der Bedingung, dass sie sich an folgenden Stellen befinden:

- In der hinteren vorstehenden Dachpartie über dem Heckfenster
- und/oder w im Bereich zwischen hinterem Seitenfenster und der Heckscheibe. Sie

dürfen nicht aus der Originalform der Karosserie hervorstehen.

b7) Kotflügel:

Das Material und die Form der Kotflügel sind freigestellt unter der Bedingung, dass es sich dabei nicht um Kevlar- oder Kohlefaserteile handelt. Die Form des Radkastenausschnittes muss jedoch beibehalten werden, nicht jedoch deren Abmessungen. Die Kotflügel müssen die Räder wirksam überdecken über mindestens ein Drittel des Umfanges und mindestens über die gesamte Reifenbreite. Kühlöffnungen dürfen in den Kotflügeln angebracht werden. Jedoch dürfen Luftschlitze, wenn sie hinter den Hinterrädern angebracht sind, die hinteren Reifen in horizontaler Ebene nicht sichtbar machen. Das Innere der Kotflügel ist frei, folglich dürfen dort mechanische Bauteile angebracht werden.

b8) Fahrgastraum:

Das Material der Verkleidungen des Fahrgastraumes, Türflächen usw. sind freigestellt unter der Bedingung, dass es sich dabei nicht um Kevlar- oder Kohlefaserteile handelt. Das Armaturenbrett darf keine scharfen Kanten aufweisen. der Sitz muss vollständig auf der einen oder anderen Seite der vertikalen Längsmittlebene des Wagens sein. Die Trennwände, die den Innenraum vom Motor- und Kofferraum trennen, müssen in ihrer ursprünglichen Lage, Form und Material beibehalten werden. der Einbau von Teilen an oder durch eine dieser Trennwände ist erlaubt unter der Bedingung, dass sie nicht weiter als 20 cm in den Innenraum hineinragen (senkrecht zur Trennwand gemessen). Diese Möglichkeit betrifft jedoch nicht den Motorblock, die Ölwanne, die Kurbelwelle oder den Zylinderkopf. Außerdem ist es erlaubt, den Boden unter der Bedingung zu ändern, dass die Höhe der Türschweller nicht überschritten wird. In diesem Fall darf der ursprüngliche Boden entfernt werden. Es ist gleichfalls erlaubt, die Änderungen durchzuführen, die notwendig sind, um eine neue Kraftübertragung einzubauen.

Mit Ausnahme mit an oder durch die Trennwände befestigten Teile dürfen nur folgende Zubehörteile im Fahrgastraum angebracht werden: Reserverad, Feuerlöscher, Luft (für das Lebensrettungssystem), Funkanlage, Ballast.

b9) Mechanische Bauteile:

Kein mechanisches Bauteil darf außerhalb der ursprünglichen Karosserie des Wagens angebracht werden, außer im Innern der Kotflügel.

b10) Motor:

Der ursprünglich für das Grundmodell homologierte Motorblock muss beibehalten werden. Der Hubraum ist freigestellt und darf durch Änderung des ursprünglichen Hubes und/oder der ursprünglichen Bohrung erreicht werden. Das Ausbüchsen der Zylinder ist freigestellt. der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein, und die ursprüngliche Richtung der Kurbelwelle, von oben gesehen, muss beibehalten werden. Es ist nicht erlaubt, mehrere Motorblöcke zu verwenden.

b11) Kraftübertragung:

Die Antriebsräder des homologierten Grundmodells müssen Antriebsräder bleiben. Das

bedingt, dass ein 4-Rad-Antrieb nur verwendet werden darf, wenn er beim ursprünglichen Modell vorhanden war. Das Getriebe muss in seinem ursprünglichen Raum verbleiben, z.B. vor oder hinter dem Motor, und der Antriebsachse usw. Das Hinzufügen jeder Art von Zwischenübersetzung ist erlaubt.

b12) Andere mechanische Bauteile:
freigestellt

b13) Radaufhängung:

Der homologierte Typ der Radaufhängung muss beibehalten werden. Es ist jedoch erlaubt, weitere Befestigungspunkte anzubringen oder die ursprünglichen zu verändern. Die Verbindungsorgane des Aufhängungssystems dürfen verändert oder ersetzt werden. Typ und Anzahl der Federn und Stoßdämpfer sind frei. Unter „Typ der Aufhängung“ versteht man McPherson, Starrachse, Schwingachse, Parallelgramme, De Dion-Hinterachse, gezogene

und geschobene Räder usw. der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz $\pm 1\%$ entsprechend Anhang J 1981, Art. 258).

b14) Lenkung:
freigestellt

b15) Komplette Räder:

freigestellt, jedoch sind nur die nachfolgend aufgeführten maximalen Breiten der bereiften Räder (siehe Anhang J 1981, Art. 252 I) in Abhängigkeit vom Hubraum erlaubt:

bis 2000 ccm:	14"
bis 3000 ccm:	15"
über 3000 ccm:	16"

b16) Bremsen:
freigestellt (Anhang J 1981, Art. 253 j)

b17) Tanks:

Die Lage des Tanks ist freigestellt, vorausgesetzt, dass er nicht im Fahrgastraum oder im Motorraum angebracht ist, es sei denn, diese Lage entspricht der Homologation. Es ist erlaubt, den Boden zum Einbau des Tanks aufzuschneiden.

b18) Aerodynamische Hilfsmittel:

Das verwendete Material darf nicht aus Kevlar oder Kohlefaser bestehen. Von oben gesehen müssen die aerodynamischen Hilfsmittel nicht der Kontur der Karosserieform folgen.

Aerodynamische Hilfsmittel, die nicht serienmäßig homologiert sind, müssen innerhalb der Frontalprojektion liegen (d.h., sie dürfen den Fahrzeugumriss von vorne gesehen nicht überragen). Vorne: Sie dürfen nicht mehr als 10% des Radstandes (vom äußeren Rand der Karosserie aus gemessen) und in keinem Fall mehr als 20 cm über den äußersten Rand der Originalkarosserie (nach vorne) hinausragen (Art. 269b). Sie müssen unterhalb der durch die Radnabenmitten gedachten horizontalen Ebene liegen und dürfen zwischen der ursprünglichen Unterkante des Wagens und dem Boden sein.

Hinten: Sie dürfen nicht mehr als 20 cm des Radstandes (vom äußersten Rand der Karosserie aus gemessen) und in keinem Fall mehr als 40 cm (nach hinten) über den äußersten Rand der Originalkarosserie hinausragen (Art. 269b)