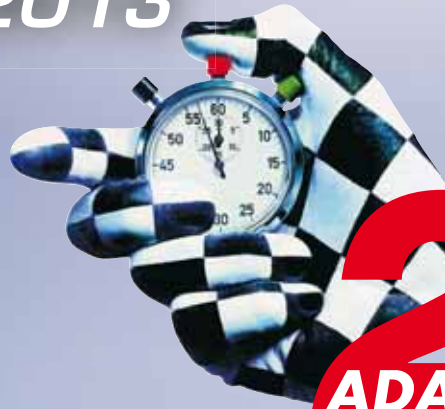


AUSSCHREIBUNG

41. ADAC Zurich 24h-Rennen

17.-20. Mai 2013

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.



Z ZURICH®

ADAC 24h
nürburgring



24h-Rennen.de

ADAC

ADAC Nordrhein e.V.



ADAC NORDRHEIN

OLDTIMERSPORT

ADAC Eifelrundfahrt

ADAC DMC-Vossenack Bergprüfung

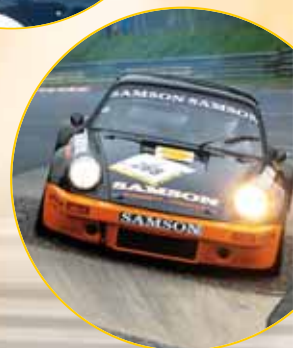
Schloss Bensberg Classics

Autozeitung Youngtimer Tour

Scuderia Colonia Classic

ADAC MotoClassic

und viele mehr



ADAC

Informationen und Veranstaltungstermine
finden Sie unter www.motorsport-nordrhein.de

ADAC Nordrhein e.V.

Inhaltsverzeichnis

Kapitel I – Sportliches Reglement

Artikel	Seite
1. Veranstaltung	2
2. Status der Veranstaltung	2
3. Veranstalter	2
4. Wertung und Erfolge	2
5. Grundlagen der Veranstaltung	3
6. Organisation	3
7. Zeitplan	4
8. Nennberechtigung / Teilnahmevoraussetzungen	4
9. Nennungsschluss / Nennungen / Nennbestätigung	5
10. Nenngeld, sonstige Kosten und Gebühren	7
11. Fahrzeug – und Personenkennzeichnung	9
12. Fahrerlagerorganisation	9
13. Fahrzeuge und Klasseneinteilung	11
14. Dokumentenprüfung	13
15. Technische Abnahme / Kontrollen	13
16. Fahrerausrüstung	15
17. Wägung und Gewichte	15
18. Boxen, Boxenstop	15
19. Tanken, Tankkaution	17
20. Funkverkehr	18
21. Vermarktung, TV, Pflichtwerbung und Merchandising	19
22. Aushang und Bekanntmachungen	20
23. Auflagen der Nürburgring GmbH	20
24. Verantwortlichkeit und Haftungsverzicht der Teilnehmer	21
25. Versicherung	22
26. Zimmerreservierungen	22
27. Anwendung- und Auslegungsfragen	22
28. Allgemeine Fahrvorschriften und Verhaltensregeln	23
29. Flaggenzeichen	24
30. Einsatz von Intervention-Cars, DMSB-Staffel, Abschlepp- und Bergefahrzeuge	24
31. Fahrerbesprechung	25
32. Training – Fahrtzeit – Fahrerwechsel – Qualifikation	25
33. Startaufstellung	27
34. Start	28
35. Verlassen der Strecke, Reparaturen und Fremde Hilfe	28
36. Abbruch des Trainings oder Rennens	29
37. Beendigung des Rennens	29
38. Parc Ferme und Schlussabnahme	29
39. Wertung	30
40. Wertungsstrafen	30
41. Zeitstrafe – Durchführung	30
42. Proteste / Berufungen	31
43. Siegerehrung auf dem Podium	31
44. Preise, Siegerehrung und Preisverteilung	31

Kapitel II – Allgem. Technische Bestimmungen

1. Allgemeine Fahrzeugbestimmungen	32
2. Fahrzeuge mit seriennahen Motoren	34
3. Geräuschbegrenzung und Abgasvorschriften	35
4. Besondere technische Bestimmungen und Sicherheitsvorschriften	40
5. Fahrzeugkennzeichnung	41
6. Zusatzgewicht; zulässiges Gesamtgewicht	42
7. Handicapregelung	43
8. Leistungsmessung	43
9. Anträge	43
10. Anfragen / Klarstellungen zur Ausschreibung	43

Inhaltsverzeichnis

Kapitel III – Technische Bestimmungen der Fahrzeuggruppen AT, (Gas), Gruppe 24h-Spezial, Gruppe E1-XP, VLN-Serienwagen und Gruppe N

Artikel	Seite
1. 24h-Spezial (inkl. Diesel, Hybrid mild)	44
2. E1-XP	44
3. VLN-Serienwagen	44
4. Fahrzeuggruppen AT (Gas)	44
5. Division 2 - Gruppe N	45
6. Artikel 6	45

Anlage 1 – Technische Bestimmungen Gruppe 24h-Spezial

1. Allgemeines	46
2. Zugelassene Fahrzeuge	46
3. Fahrzeugmindestgewicht und Zusatz- bzw. Ballastgewichte	47
4. Motor	47
5. Abgasanlage / Geräuschbegrenzung	48
6. Kraftübertragung	48
7. Räder und Reifen	49
8. Bodenfreiheit	49
9. Bremsanlage	50
10. Lenkung	50
11. Radaufhängung	50
12. Fahrgastraum	50
13. Elektrische Anlagen	51
14. Kraftstoffbehälter	52
15. Karosserie – Erläuterung	53
16. Glasflächen und Glasbeschaffenheit	57
17. Sicherheitsbestimmungen	57
18. Anfragen / Klarstellungen zur Ausschreibung	58

Anlage 2 – Technische DMSB-Bestimmungen 2013 für die Gruppe E1-XP

1. Allgemeine Beschreibung	61
2. Allgemeine Zulassungsregelung	61
3. Technische Bestimmungen	61
Anhang 1 E1-XP (Hybrid Porsche 911 GT3 R)	65
Anhang 2 E1-XP (Ferrari P4/5 Competizione)	67

Anlage 3 der Ausschreibung – Technische Bestimmungen für die Klasse SP 9 (FIA-GT3)

1. Zugelassene Fahrzeuge	69
2. Allgemeine Bestimmungen	70
3. Handicap Regelung	71

Anlage 4 der Ausschreibung – Technische Bestimmungen für die Klasse SP 10 (SRO-GT4)

1. Zugelassene Fahrzeuge	72
2. Handicap Regelung	73

Anlage 5 der Ausschreibung Tabelle für Fahrzeugeinstufungen

Anlage 5.1 der Ausschreibung Tabelle für seriennahe Motoren, Maximalleistung	80
---	----

Anlage 6 der Ausschreibung ADAC Tankpilot

	81
--	----

Anlage 7 der Ausschreibung DATA-Logger

	83
--	----

Anlage 8 der Ausschreibung Antrag auf Zulassung Gruppe 24h-Spezial mit seriennahen Motoren

	85
--	----

Die Ausschreibung des ADAC 24h-Rennens ist urheberrechtlich geschützt. Der Text dieser und aller vorherigen Ausschreibungen, auch Teile oder Abwandlungen hiervon, dürfen nur mit schriftlicher Zustimmung des ADAC Nordrhein e.V. verwendet werden.

AUSSCHREIBUNG

Kapitel I Sportliches Reglement

1. Veranstaltung

1.1 Titel der Veranstaltung – Veranstaltungszeitraum

41. ADAC Zurich 24h Rennen
17.-20. Mai 2013

1.2 Rennstrecke - Aufgabenstellung

Die Veranstaltung wird auf der Grand-Prix-Strecke (ohne Mercedes Arena) in Verbindung mit der Nordschleife des Nürburgrings durchgeführt.

Die Rundenlänge beträgt laut DMSB-Rennstreckenlizenz 25,378 km, gefahren wird in der NGK-Schikane die Motorradvariante. Die Strecke wird in Drehrichtung des Uhrzeigers befahren. Sie ist während des Trainings und Rennens abgesperrt.

Das Rennen geht über die Distanz von 24 Stunden. Die Rennstrecke ist von den Teilnehmern über die vorgenannte Distanz unter Beachtung der Fahrvorschriften schnellstmöglich zu befahren.

1.3 DMSB Genehmigung

Die Veranstaltung wurde vom DMSB unter der **Reg.-Nr. 01 /2013 am 08.11.2012 genehmigt.**

1.4 Zugelassene Starterzahlen

Training: 190 Fahrzeuge

Rennen:

3 Startgruppen mit max. à 70 Fahrzeuge
jedoch max. 190 Fahrzeuge

2. Status der Veranstaltung

International

3. Veranstalter

3.1 Veranstalter – Postanschrift – Homepage

ADAC Nordrhein e.V.

Sportabteilung

50963 Köln

Telefax: 02 21-44 74 33

Internet: www.24h-rennen.de

3.2 Veranstalter – Ansprechpartner

Mirco Hansen – Koordination

Telefon: 02 21-47 27 702 E-Mail: Mirco.Hansen@nrh.adac.de

Birgit Arnold – Koordination

Telefon: 02 21-47 27 706 E-Mail: Birgit.Arnold@nrh.adac.de

Silvia Berthold – Nennungsbearbeitung / Technik

Telefon: 02 21-47 27 708 E-Mail: Silvia.Berthold@nrh.adac.de

Alexander Zäpernick – Organisation Fahrerlager

Telefon: 02 21-47 27 707 E-Mail: Alexander.Zaepernick@nrh.adac.de

Daniel Schönenberg – Finanzen

Telefon: 02 21-47 27 709 E-Mail: Daniel.Schoenberg@nrh.adac.de

3.3 Veranstalter – Rennbüro

bis 08. Mai 2013 – Köln-Sülz, Luxemburger Strasse 169

ab 14. Mai 2013 – Nürburgring

Die Erreichbarkeit am Nürburgring wird mit der Nennbestätigung bekannt gegeben.

4. Wertung und Erfolge

Die Erfolge der Teilnehmer werden für die eingeschriebenen Teilnehmer der Meisterschaften des ADAC Nordrhein in der Sparte Langstrecke gewertet. Für die Sportabzeichen des ADAC, AvD und DMV gelten die besonderen Verleihungsbedingungen der Verbände.

Wertung zum FIA Alternative Energies Cup 2013 für nachfolgend aufgeführte Fahrzeuge.

Category VII – Hybrid Fahrzeuge (gemäß Artikel 9 sub.Art. / der technischen Bestimmungen für FIA Alternative Energies Fahrzeuge 2013).

Category VII – alle alternativen sonstigen Fahrzeuge (gemäß Artikel 2.9 der technischen Bestimmungen für FIA Alternative Energies Fahrzeuge 2013).

5. Grundlagen der Veranstaltung

5.1 Allgemeine Grundlage

Der Veranstalter behält sich jederzeit das Recht vor in Rücksprache und Abstimmung mit dem DMSB, Reglementsänderungen vorzunehmen.

5.2 Besondere Grundlagen

Die Veranstaltung wird nach folgenden Bestimmungen durchgeführt, denen sich alle Bewerber und Teilnehmer mit Abgabe der Nennung unterwerfen:

- ◆ Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit allen Anhängen
- ◆ Beschlüsse und Bestimmungen der FIA
- ◆ Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- ◆ Vorliegende Ausschreibung, Sonderbestimmungen, evtl. Zusatzbestimmungen und Bulletins
- ◆ **Reglement FIA Alternative Energies Cup**
- ◆ Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVo)
- ◆ Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB
- ◆ DMSB Umweltrichtlinien
- ◆ Antidopingbestimmungen der NADA
- ◆ Auflagen der Nürburgring Automotive GmbH

6. Organisation

6.1 Organisationskomitee

Peter Meyer – Mülheim, Peter Geishecker – Köln, Walter Hornung – Engelskirchen, Mirco Hansen - Bonn

6.2 Sportorganisation

Rennleiter:	Walter Hornung, Engelskirchen
Stellv. Rennleiter	Alfred Schmitz, Langerwehe / Martin Rosorius, Siegburg,
Organisationsleiter:	Peter Geishecker, Köln
Stellv. Organisationsleiter:	Mirco Hansen, Bonn
Koordination:	Mirco Hansen, Bonn / Birgit Arnold, Duisburg
Rennsekretärin:	Birgit Arnold, Duisburg / Silvia Berthold, Brühl
Leiter der Streckensicherung:	Wolfgang Siering, Wuppertal
Stellv. Leiter der Streckensicherung:	Franz Mönch, Bergheim / Friedhelm Schmidtke, Velbert
Medizinischer Einsatzleiter:	Dr. Helmut Hermann, Boppard
Umweltbeauftragter:	Georg von Ciesewski, Mülheim
Zeitnahmeobfrau:	Inge Kühn, Köln

6.3 Sportkommissare

Sportkommissare: **Horst Seidel, Berlin (Vorsitzender) / Klaus Bierhoff, Mülheim / Norbert Heinz, Losheim / Jürgen Juschkat, Hamminkeln / Franz-Josef Moormann, Damme / Harry Stüber, Köln**

6.4 Technische Kommissare

Obmann:	Karl-Heinz Loibl, Korschenbroich Technische Kommissare aus dem Bereich ADAC Nordrhein
DMSB-Technik Observer:	Dieter Fürst, Frankfurt

6.5 Technikausschuss

Technik

Norbert Kreyer, Niederzissen / Mike Gramke, Solingen / **Martin Marx**,
Lebach

7. Zeitplan

Änderungen vorbehalten!

7.1 Vornennungsschluss mit reduziertem Nenngeld

Mittwoch, 27. März 2013, 24:00 Uhr, beim Veranstalter vorliegend inkl. Nenngeld!!!

7.1.1 Nennungsschluss

Montag, 15. April 2013, 24:00 Uhr, beim Veranstalter vorliegend inkl. Nenngeld!!!

7.2 Öffnungszeiten Check-In

Dienstag	14. Mai 2013	14:00 – 20:00 Uhr
Mittwoch	15. Mai 2013	08:00 – 20:00 Uhr
Donnerstag	16. Mai 2013	08:00 – 15:00 Uhr

7.3 Dokumenten- und technische Abnahme

Mittwoch	15. Mai 2013	10:00 – 21:00 Uhr
Donnerstag	16. Mai 2013	08:00 – 21:00 Uhr

7.4 Nordschleifenlehrgang (siehe Art. 8.4)

Mittwoch	15. Mai 2013
Donnerstag	16. Mai 2013

7.5 Training / Qualifying

Freitag	17. Mai 2013	gemäß Zeitplan
Samstag	18. Mai 2013	gemäß Zeitplan

7.6 Aushang der Trainings-/ Qualifyingergebnisse und Starterliste

Sonntag 19. Mai 2013

7.7 Start des 24h Rennens

Sonntag 19. Mai 2013 17:00 Uhr

7.8 Beendigung des 24h Rennens

Montag 20. Mai 2013 17:00 Uhr

7.9 Aushang der Ergebnisse

Montag 20. Mai 2013 ca. 18:00 Uhr

7.10 Siegerehrung

Montag 20. Mai 2013 ca. 19:30 Uhr

8. Nennberechtigung / Teilnahmevoraussetzungen

8.1 Bewerber

Nennberechtigt sind die Inhaber einer **internationalen** Bewerber- und Fahrerlizenz bzw. einer **internationalen** Firmen- oder **internationalen** Club-Bewerber-Lizenz.

8.2 Fahrer/in

Für ein Fahrzeug können **maximal 4 Fahrer**, es **müssen** jedoch **mindestens 2 Fahrer**, genannt werden.

Der Mehrfachstart eines Fahrers ist zulässig, jedoch auf **maximal 2 Fahrzeugen**, wobei beim Fahrerwechsel auf ein anderes Fahrzeug eine Mindestruhepause von 2 Stunden **im Rennen** einzuhalten ist.

Die **MINDESTRUHEPAUSE** von 2 Stunden **im Rennen** gilt für ALLE Fahrer, nicht nur für die Fahrer, die für 2 Fahrzeuge genannt sind!

8.2.1

Die Fahrer benötigen mindestens eine gültige **internationale Fahrerlizenz der Stufe C**. Die Fahrer müssen mindestens 18 Jahre alt sein, sowie über die notwendigen Qualifikationen verfügen. (siehe Art. 8.3)

Der Rennleiter oder die Sportkommissare können von jedem Fahrer verlangen, dass er sich dem Rennarzt für eine ärztliche Untersuchung zur Verfügung stellt. Für **alle** Teilnehmer ab dem **65. Lebensjahr** kann der Rennleiter diese Maßnahme zur Pflicht erklären! Je nach ärztlichem Befund ist der Rennarzt berechtigt, dem betreffenden Fahrer die Teilnahme an Training und/oder Rennen zu verweigern. Ein Protest gegen diese Entscheidung ist unzulässig.

Soweit die Originale der Lizenzen in Sprachen verfasst sind, die eine einwandfreie Erkennung als Lizenz nicht ermöglichen, obliegt es dem Bewerber/Fahrer eine in deutscher oder englischer Sprache verfasste, beglaubigte Kopie vorzulegen.

8.2.2

Fahrer können bis zum Ende der Dokumentenabnahme **ausgetauscht** (siehe hierzu auch Art. 10.4.1) werden. Ausgenommen hiervon sind Fahrer, die unter die Teilnahmebedingungen gemäß Art. 8.3 fallen. Hier ist ein Wechsel der Fahrer nur bis zum Nennungsschluss möglich.

8.3 Teilnahmevoraussetzungen

8.3.1 Fahrer

Alle Fahrer, die erstmalig am ADAC Zurich 24h-Rennen teilnehmen möchten, bzw. länger als **5 Jahre nicht** teilgenommen haben, müssen grundsätzlich folgende Voraussetzungen erfüllen:

Ergebnisse aus den letzten 2 Jahren, von 3 Rennen der **VLN-Langstreckenmeisterschaft** auf der Nordschleife. Die Veranstaltungen müssen in Wertung beendet worden sein.

Maximal 1 Rennen kann durch die Teilnahme am Pflichtlehrgang ersetzt werden. (Lehrgang wird unter Art. 8.4 beschrieben)

Für alle genannten Fahrer sind die vollständigen Nachweise **zwingend** der Nennung beizufügen!

Der betreffende Fahrer hat schriftlich zu versichern, dass er zu den vorgenannten Rennen nicht nur genannt hat, sondern die auf ihn rechnerisch entfallende anteilige Anzahl von Rennrunden auch absolviert hat (**ab 2013 ist eine Kopie der Fahrerwechselkarte als Nachweis beizufügen**). Der ADAC Nordrhein behält sich vor, diese Angaben zu überprüfen. Falschangaben können zum Ausschluss führen.

Es werden **keine** Nennungen ohne die geforderten Nachweise angenommen!

8.3.2

◆ Der Rennleiter behält sich vor, die Arbeit der Teams und Fahrer/innen während der Trainingssitzungen zu beobachten, um anschließend über die endgültige Zulassung zum Rennen zu entscheiden.

◆ Für jeden Fahrer **kann** der Rennleiter bei Bedarf ein „**Nachfahrverbot**“ aussprechen. Nacht in diesem Sinne bedeutet die Zeit eine Stunde nach Sonnen-Untergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang. Ein Verstoß gegen ein ausgesprochenes Nachfahrverbot wird mit Wertungsverlust gegen das Team belegt.

8.3.3 Sonstige Qualifikation

Über die Zulassung von Fahrern, die über sonstige besondere Qualifikationen verfügen entscheidet der Rennleiter im Einzelfall.

8.4 Pflichtlehrgang

8.4.1

Teilnehmer, die unter die Regelungen des Art. 8.3.1 fallen, sind verpflichtet, an dem vom ADAC Nordrhein am **15. und 16. Mai 2013** stattfindenden Nordschleifenlehrgang teilzunehmen.

8.4.2

Der Lehrgang gliedert sich in einen theoretischen Teil am **15. Mai 2013** und einen praktischen Teil auf der Nordschleife am **16. Mai 2013**. Die genauen Inhalte und der Ablauf sowie die benötigte Fahrerausrüstung können dem Anmeldeformular sowie dem Ablaufplan entnommen werden. (Download unter: www.24h-rennen.de)

Für den Lehrgang wird ein separater Kostenbeitrag erhoben.

8.4.3

Im praktischen Teil des Lehrganges ist die Teilnahme mit dem Wettbewerbsfahrzeug nicht gestattet. Eingesetzt werden darf lediglich ein Fahrzeug mit Straßenzulassung und Serienausstattung ohne Rennsportausstattung. Ein Beifahrer ist bei dem Lehrgang nicht erlaubt. Ausnahme: Instruktoren des Veranstalters.

8.5 Entscheidungsvorbehalt der Rennleitung

Der Rennleiter entscheidet abschließend über die Zulassung der Fahrer/innen.

9. Nennungsschluss / Nennungen / Nennbestätigung

9.1. Nennungsschluss

Vornennungsschluss ist Mittwoch, 27. März 2013, 24:00 Uhr (mit reduziertem Nenngeld, siehe Art. 10.1.2).

Nennungsschluss ist Montag, 15. April 2013, 24:00 Uhr.

Maßgebend ist hierbei das Vorliegen der ordnungsgemäßen Nennung. Die Anlagen 1 (Rüstkfahrzeug/Flächenbelegung), 2 (Wohnwagen/ Wohnmobile) und 3 (Boxen/Boxeneinteilung) sind Bestandteil der Nennung und müssen ausgefüllt beigefügt sein.

9.2 Nennungen

9.2.1

Die Nennung ist ausschließlich auf dem vom Veranstalter herausgegebenen Nennformular abzugeben. Das Nennformular und die Anlagen sind **komplett und leserlich** („**Großbuchstaben/Druckschrift**“) auszufüllen und es sind **alle** dort verlangten Angaben/Erklärungen, insbesondere die zum Wettbewerbsfahrzeug anzugeben.

In dem vorgegebenen Nennformular müssen alle Angaben in Hinblick auf eventuelle Zusatzleistungen (z.B. Zusatzflächen, etc.) enthalten sein.

Nicht ordnungsgemäß bzw. unvollständig ausgefüllte Nennungen sind ungültig und werden zurückgesandt!

Unklarheiten oder solche die sich nachträglich als Unklarheiten herausstellen gehen zu Lasten des Bewerbers.

Nennungen, die nach Nennungsschluss eingehen, werden nicht bearbeitet.

9.2.2

Nennungen, für die das Nenngeld und die sonstigen Kosten und Gebühren (z.B. Zusatzflächen etc.) bzw. der in der Rechnung ausgewiesene Endbetrag ohne Abzüge **nicht bis zum Nennungsschluss** entrichtet oder überwiesen wurden, werden als unvollständig betrachtet, nicht bearbeitet und zurückgesandt!

Scheckzahlungen können aus buchungstechnischen und organisatorischen Gründen keine Berücksichtigung finden.

9.2.3

Für den fristgemäßen Zahlungseingang beim Veranstalter hat der Bewerber selbst den Nachweis zu führen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass weder durch Eingang der Nennung, durch die organisatorisch bedingte zeitnah erfolgende Inrechnungstellung, noch durch die Überweisung des Rechnungsbetrages ein Vertrag zwischen Antragsteller und Veranstalter zustande kommt, **sondern erst wenn sie der Veranstalter schriftlich mit der Nennbestätigung bestätigt hat.** (siehe Art. 9.3)

9.2.4

Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Gründe für eine Ablehnung können auch das Fehlen, die Unvollständigkeit oder Falschangaben zum einzusetzenden Fahrzeug im Nennformular sein, falls dadurch die ordnungsgemäße Divisions-, Gruppen- bzw. Klasseneinteilung nicht möglich ist.

Die Entscheidung des Rennleiters über eine Ablehnung ist abschließend.

9.2.5

Per Telefax oder E-Mail abgegebene Nennungen **müssen** am gleichen Tag auf dem Postweg an den Veranstalter gesandt werden. Telefonisch können keine Nennungen abgegeben werden!

9.2.6

Die Nennungen sind vom Bewerber und von allen Fahrern/Fahrerinnen zu unterschreiben. Ist kurzfristig der Austausch eines/r Fahrers/Fahrerin erforderlich, so ist der Bewerber dafür verantwortlich, dass der/die ausgetauschte Fahrer/Fahrerin spätestens bei der Dokumentenabnahme das Nennungsformular unterzeichnet und dieser/diese sämtliche sonstigen vorgenannten Erfordernisse erfüllt.

Fehlt bei der Bewerberangabe die Lizenznummer, erfolgt keine Veröffentlichung im Programmheft oder sonstigen Teilnehmerlisten.

Hinweis:

Wird eine Nennung über ein Team eingereicht, die über keine Firmen-Bewerberlizenz verfügen, ist zwingend die Unterschrift der Fahrer mit Angabe der Bewerber-/Fahrerlizenznummer erforderlich, (siehe hierzu auch Artikel 8.1)

9.2.7

Eine Umstufung des genannten Fahrzeuges in eine andere Klasse oder Gruppe kann nach Nennungsschluss nicht mehr erfolgen. Hiervon ausgenommen sind Falscheinstufungen des Veranstalters.

9.2.8

Jeder Fahrzeugeigentümer muss die schriftliche Verzichtserklärung für das von ihm eingesetzte Fahrzeug auf dem Nennformular unterschreiben.

9.3 Nennbestätigung

Die Nennung gilt erst dann als angenommen, wenn sie der Veranstalter verbindlich und schriftlich mit der Nennbestätigung bestätigt hat. Durch die schriftliche Bestätigung der Nennung kommt der Vertrag zwischen Veranstalter und Bewerber zustande. Dieser Vertrag verpflichtet Bewerber und Fahrer an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen. Bei unentschuldigter Nichtteilnahme kann eine Meldung zur Bestrafung an den zuständigen ASN erfolgen.

9.4. Nennungsliste

Alle beim Veranstalter ordnungsgemäß eingegangenen und mit dem kompletten Nenngeld versehenen Nennungen werden in der Nennungsliste aufgenommen.

Sollten vor oder zum Nennungsschluss mehr Nennungen als die zum Training zugelassene Anzahl vorliegen, erfolgt die Aufnahme in die Nennungsliste und Warteliste in der Reihenfolge des Nennungseinganges.

10. Nenngeld, sonstige Kosten und Gebühren

10.1 Einzelnennung mit Veranstalterwerbung

10.1.1

Der Veranstalter hat auch im Interesse der Teilnehmer Sponsoren verpflichtet, die als Gegenleistung mehrere Werbeflächen auf den Wettbewerbsfahrzeugen erhalten. Erläuterungen zur Pflichtwerbung siehe Art. 21.

10.1.2

Das Nenngeld beträgt zum **Vornennungsschluss (27. März 2013):**

Beschreibung	Betrag in €
Nenngeld	4.215,55
19 % Mehrwertsteuer	800,95
Versicherungsanteil	600,00
Energiekostenanteil inkl. 19% MwSt.	178,50
Gesamtbetrag:	5.795,00

10.1.3

Das Nenngeld beträgt zum **Nennungsschluss (15. April 2013):**

Beschreibung	Betrag in €
Nenngeld	4.551,68
19 % Mehrwertsteuer	864,82
Versicherungsanteil	600,00
Energiekostenanteil inkl. 19% MwSt.	178,50
Gesamtbetrag:	6.195,00

10.1.4 Hinweis für 2014

Der Veranstalter erwägt, ab dem Jahr 2014, zusätzlich einen Eigenanteil pro Fahrzeug in Höhe von 250,- Euro für evtl. Leitplankenschäden zu erheben.

10.2 Nenngeld, sonstige Kosten und Gebühren – Zahlung

10.2.1

Das Nenngeld und die sonstigen Kosten und Gebühren **sind** auf folgendes Konto in € zu überweisen:

10.2.1.1

Überweisungen aus dem europäischen Raum haben wie folgt zu erfolgen:

ADAC Nordrhein - Sparkasse KölnBonn
BLZ 370 501 98
Kto-Nr. 1 902 544 806
SWIFT Code: COLSDE 33
IBAN Nr.: DE 07 3705 0198 1902 5448 06
Verwendungszweck: 24h-Rennen 2013, Bewerber/1. Fahrer

Bitte beachten Sie, dass die Angaben im Verwendungszweck mit den Angaben Ihrer Nennung übereinstimmen, bzw. nachvollzogen werden können. **Der Verwendungszweck ist unbedingt in dieser Form einzuhalten, damit eine eindeutige Zuordnung der Zahlungen erfolgen kann.**

10.2.1.2

Überweisungen aus dem NICHT europäischen Raum haben wie folgt zu erfolgen:

ADAC Nordrhein
Sparkasse KölnBonn,
Hahnenstrasse 57, 50667 Köln
BLZ 370 501 98
Kto-Nr. 1 902 544 806
SWIFT Code: COLSDE 33
Verwendungszweck: 24h-Rennen 2013, Bewerber/1. Fahrer

10.2.1.3

Soweit Geldbeträge vor Ort noch nachgezahlt werden müssen oder sich Nachberechnungen ergeben, sind diese ausschließlich in BAR zu zahlen. Eine Annahme von Schecks vor Ort **wird nicht akzeptiert!**

10.3 Nenngeld – Rückzahlung

Eine Rückzahlung des Nenngeldes erfolgt nur bei:

- ◆ Absage der Veranstaltung
- ◆ Nichtannahme der Nennung
- ◆ Rücknahme der Nennung bis 6 Wochen vor dem finalen Nennungsschluss mit Begründung kostenlos.
- ◆ Rücknahme der Nennung mit Begründung weniger als 6 Wochen vor dem finalen Nennungsschluss unter Einbehaltung einer Bearbeitungsgebühr von 300,00 €
- ◆ Rücknahme der Nennung wegen Klassen- Zusammenlegung mehr als 7 Tage nach Versand der Nennbestätigung unter Einbehaltung einer Bearbeitungsgebühr von 300,00 €.

Bei Rücknahme der Nennung nach Nennungsschluss besteht keinerlei Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes. (Ausnahme: Klassenzusammenlegung)

Soweit ein Teilnehmer die Trainingsbedingungen oder eine mögliche Qualifikation zur Teilnahme am 24h Rennen nicht erfüllt, besteht ebenfalls keinerlei Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes.

10.4 Sonstige Kosten und Gebühren

10.4.1

Jegliche Änderung / Ergänzung in der Nennung bei der Fahrzeugbesetzung, die erst nach dem Nennungsschluss bekannt gegeben wird:

100,00 € inkl. der gesetzlichen MwSt.

10.4.2

Die Stellfläche für ein Rüstfahrzeug (und/oder ein Zelt) wird wie folgt berechnet:

ab 31 qm – 50 qm	= pro qm	65,00 €
ab 51 qm – 100 qm	= pro qm	120,00 €
ab 101 qm – 150 qm	= pro qm	180,00 €

zzgl. der gesetzl. MwSt.

Die Stellfläche – für Rüstfahrzeug und/oder Zelt zusammen – darf die Größe von insgesamt 100 qm bei Einsatz von einem, bzw. 150 qm bei mehreren Wettbewerbs Fahrzeugen, welche von dem gleichen Team betreut werden, NICHT überschreiten.

Die belegte Fläche in qm ist maßgebend für die Berechnung.

Zur Berechnung der Fläche werden die maximalen Außenmaße der Rüstfahrzeuge /Auflieger (über die Gesamtlänge und Gesamtbreite der Aufbaufläche) herangezogen (überstehendes wird mitberechnet, Klappen, Türen, Treppen).

Leerflächen die nicht mehr durch andere Teams belegt werden können, werden ebenfalls berechnet.

Ein Anspruch auf Rückerstattung der berechneten Kosten für Zusatzflächen oder auch anteilige Zusatzflächen-Kosten besteht bei Nichtinanspruchnahme nicht.

10.4.2.1

Aufbauten bzw. Über- oder Sonderbauten auch Etagenbauweise müssen grundsätzlich im Vorfeld mit dem Veranstalter abgestimmt und genehmigt werden. Die Berechnung dieser Flächen erfolgt je nach individuellem Einzelfall.

10.4.3

Zusätzlicher Wohnwagen/-mobil bis 7,50 Meter Länge (incl. Deichsel) im Teamcamping zzgl. der gesetzl MwSt.

150,00 €

10.4.4

Überlänge bei Wohnwagen/-mobilen (über 7,50 m Länge), je angefangenen Meter zzgl. der gesetzl. MwSt.

50,00 €

10.4.5

Für jeden Wohnwagen / jedes Wohnmobil ist vor Ort eine Müllbeseitigungsgebühr zu entrichten. inkl. der gesetzl. MwSt.

20,00 €

10.4.6

Die vorstehenden Regelungen erfordern unabdingbar eine schriftliche Anmeldung bei Abgabe der komplett ausgefüllten Nennung.

10.4.7

Die mit der Nennung abgegebenen Daten (Anlage 1) zum Servicefahrzeug/-Truck / Zelt sind bindend und dürfen im Nachhinein nicht mehr geändert werden.

Teilen sich mehrere Teilnehmer eine Fläche, so ist dies in jeder der betreffenden Nennung explizit mit anzugeben! Die Berechnung der Fläche hierzu erfolgt grundsätzlich nur bei einem der Teilnehmer. Die Informationspflicht obliegt den Teilnehmern.

Vor Ort: Auch bei rechtzeitiger schriftlicher Anmeldung erfolgt die Zuteilung nach den vorhandenen Platzverhältnissen und ausschließlich mit Genehmigung durch den Veranstalter. Ein Anspruch auf zusätzliche Flächen besteht nicht. Gleiches gilt für den Wohnwagenpark. Ein Anspruch auf einen bestimmten Stellplatz oder bestimmte Stellfläche besteht nicht. Der Veranstalter wird sich bemühen die Interessen aller Bewerber zu berücksichtigen.

Nähere Ausführungen hierzu befinden sich in Art. 12 – Fahrerlagerorganisation.

11. Fahrzeug- und Personenkennzeichnung

11.1

Gegen Vorlage der Original-Nennungsbestätigung werden im Check-In alle dem Bewerber zustehenden Ausweise und Fahrzeug-Einfahrtscheine gegen Unterschrift ausgegeben. Der Bewerber ist selbst dafür verantwortlich, dass später eintreffende Fahrer, Mechaniker oder sonstige Teammitglieder ihre Ausweise/ Fahrzeugscheine erhalten. Ausweise/Scheine können bei der ADAC Ausgabestelle „Scharfer Kopf“ hinter der Tribüne 10 hinterlegt werden.

11.2

Zur Einfahrt in das Fahrer-/Industrielager werden **Einfahrtsscheine** ausgegeben. Diese müssen an der Innenseite der Windschutzscheibe angebracht werden.

Die Anzahl der zugelassenen Teamfahrzeuge in Form von Motorrollern etc. ist pro Team auf 1 beschränkt.

Hierfür wird ebenfalls ein Schein/Sticker ausgegeben, der sichtbar an dem Motorroller angebracht werden muss.

Für Motorroller wird im Bereich vor dem Start-/Zielhaus ein Parkplatz eingerichtet.

Motorroller die keinen gültigen Sticker aufweisen, werden vom Veranstalter entfernt.

Ebenso werden Roller entfernt, die in den Fahrstraßen, Sperrzonen oder Rettungswegen stehen.

Fahrzeuge ohne sichtbar angebrachte Fahrzeugscheine erhalten keine Einfahrtserlaubnis. Zweiräder (Motorroller etc.) ohne gültigen Sticker und Zulassung zum Straßenverkehr können vom Veranstalter bis zum Ende der Veranstaltung eingezogen und sichergestellt werden. **Der Veranstalter behält sich vor, kopierte, bzw. gefälschte Tickets oder Scheine zur Anzeige zu bringen.**

11.3

Bewerber zum 24h Rennen erhalten im Check-In:

- ◆ 10 Tickets „Zurich“-Lane (gültig bis / im Arbeitsbereich) Ein Verkauf dieser Tickets ist strikt untersagt!
 - ◆ Tickets „Driver“, nach Anzahl der genannten Fahrer
 - ◆ 2 Parkscheine für Teamparkplatz
 - ◆ 2 Parkscheine für Wohnwagenpark (gemäß Anforderung, Anlage 2, Nennformular)
 - ◆ 1 Schein für Durchfahrt Servicefahrzeug begrenzt auf 1x2 Stunden (zum Ausladen Material Team)
 - ◆ 1 Sticker für Motorroller
- Das Personal der FL-Mannschaft gibt für den Einzug ins Fahrerlager an der Zufahrt zur Strecke/Müllenbachschleife:
- ◆ 1 Aufkleber für 1 Teamtruck pro Team aus.

Ab Sonntag, 19. Mai 2013, 18:00 Uhr wird im Rennbüro für Servicefahrzeuge ein Serviceschein ausgegeben. Dieser Schein berechtigt zum Parken ausschließlich auf dem vom Veranstalter festgelegten Areal. Der genaue Standort wird mit Ausgabe des Servicescheins mitgeteilt. Jedes Team erhält nur einen Serviceschein gegen Unterschrift. Fahrzeuge die innerhalb des Fahrerlagers unberechtigt auf anderen Flächen, als die vom Veranstalter festgelegt parken, werden kostenpflichtig abgeschleppt.

Hinweis:

Quads sind für die Platzverhältnisse im Fahrerlager nicht geeignet und daher wie ein PKW zu behandeln (ein Roller kann notfalls nach unerlaubtem Abstellen weg geschoben werden – beim Quad ist dies nicht ohne Weiteres möglich).

Es werden daher keine Roller-Vignetten mehr für Quads ausgegeben.

Die Benutzung von Quads ist nur noch gegen einen gebührenpflichtigen Durchfahrtschein (200,00 €) möglich, der fest auf dem Fahrzeug zu befestigen ist. Quads dürfen keinesfalls in den Fahr- und Rettungsstraßen abgestellt werden, sonst werden diese kostenpflichtig vom Veranstalter entfernt. Quads ohne Durchfahrtschein werden ebenfalls kostenpflichtig abgeschleppt.

11.4

Es besteht die Möglichkeit für Zulieferer (Ersatzteile, Catering etc.) gegen Hinterlegung einer Kautions in Höhe von 150,00 € kurzfristig einen zeitlich beschränkten Lieferanteneinfahrtschein zu erhalten. Die Kautions wird bei rechtzeitiger Rückgabe des Einfahrtscheines zurückgezahlt. Der Aufenthalt ist auf maximal 2 Stunden begrenzt. Die Einfahrtszeiten werden notiert. Sollte der Zulieferer sein Lieferfahrzeug nicht innerhalb der 2 Stundenfrist entfernt haben, so verfällt die Kautions zugunsten des Veranstalters. **Eine neuerliche Zufahrtberechtigung wird für diesen Lieferanten / Zulieferer dann nicht mehr erteilt.**

Die Kautions Scheine können an der ADAC Ausgabestelle, „Scharfer Kopf“ hinter der Tribüne 10 abgeholt werden.

12. Fahrerlagerorganisation

12.1

Abschließende Regelungen über die Belegung des Fahrerlagers werden mit der Nennungsbestätigung bekannt gegeben. Die Einteilung durch den Veranstalter ist für den Bewerber bindend. Ein Anspruch auf eine bestimmte Fahrerlagerfläche besteht nicht. Die Einfahrt und Platzzuweisung geschieht ausschließlich unter Aufsicht der Fahrerlagermarshals, deren Anweisungen **unbedingt** zu befolgen sind.

Die in der **ANLAGE 1** zur Nennung (Rüstfahrzeug) gemachten Angaben sind bindend.

12.2

Die Fläche direkt hinter den Boxen (A-Fläche) ist **grundsätzlich** für LKW vorgesehen und reserviert (keine Zelte, keine Busse). Alle weiteren Aufbauten sind in der 2. Reihe (B-Fläche) nach Anweisung des Fahrerlagermarshals aufzubauen.

12.3

Ausschließlich die Teamverpflegung ist innerhalb der zugewiesenen und bezahlten Stellfläche zulässig. Kundenevents / Hospitalitymaßnahmen sind im Fahrerlager (Bereich Teams) grundsätzlich nicht erlaubt.

12.4

Eine Stellfläche für Rüstfahrzeuge von max. 30 qm pro Wettbewerbsfahrzeug ist bereits im Nenngeld enthalten.

Die 30 qm dürfen aber nur durch Rüstfahrzeuge bzw. Material-Zelte belegt sein. Eine Belegung der Flächen nur durch Material (z.B. Reifenstapel, Motorroller, Fahrräder etc.) ist aus Sicherheitsgründen nicht zulässig.

Ein Rechtsanspruch auf die Belegung der 30 qm besteht nicht!! Soweit ein Bewerber erkennbar die vorgenannte Fläche nicht benötigt, wird diese durch den Veranstalter anderweitig belegt.

12.5

Ein größerer Platzbedarf muss unbedingt schriftlich und im Vorfeld, bis spätestens zum Nennungsschluss mit dem Veranstalter vereinbart werden. Die Gebühren für den Mehrbedarf richten sich nach Art. 10.4 dieser Ausschreibung.

Nach dem Nennungsschluss oder vor Ort ist die Belegung einer größeren als der vorab schriftlich angemeldeten Stellfläche nicht möglich.

12.6

Bei Teams, die mehrere Wettbewerbsfahrzeuge einsetzen oder betreuen (mindestens 3 Fahrzeuge) ist dies auf den jeweiligen Nennformularen zu vermerken und auch in der Anlage 1 entsprechend aufzuführen und der Platzbedarf anzumelden. In diesen Fällen kann eine Einzelregelung erfolgen.

Versäumt das Team die rechtzeitige schriftliche Anmeldung hierzu mit der Nennung und der Anlage 1, erfolgt grundsätzlich eine Berechnung der Gebühren nach Art. 10.4.

12.7

Eine maßstabsgerechte Zeichnung ist unbedingt anzufertigen (ANLAGE 1 des Nennformulars). In dieser sind auch Treppen und offenstehende Hebebühnen einzuzeichnen.

12.8

Die ANLAGEN 1, 2 und 3 müssen unbedingt mit der Nennung abgegeben werden, da ansonsten kein Platz vorgesehen werden kann.

12.9

Sattelzugmaschinen MÜSSEN abgekoppelt werden.

Anhänger und Sattelzugmaschinen müssen nach Anweisung der Fahrerlagermarshals auf dem **Parkplatz D 1a** abgestellt werden. Der Parkplatz ist nicht bewacht. Teilnehmer, die mit einem Anhänger anreisen, sollten für eine ausreichende Diebstahlsicherung sorgen. Der Veranstalter übernimmt keine Haftung für Diebstähle.

12.10

Die Fahrstraße 1 hinter der Boxenanlage muss für Rettungsfahrzeuge und Tankfahrzeuge jederzeit befahrbar sein.

Die Ladeklappen der LKW müssen entweder geschlossen oder vollkommen abgesenkt sein und dürfen nicht in die schraffierten Sperrzonen ragen.

Treppenaufbauten, gelagertes Material oder Tische und Stühle etc. dürfen nicht in die Fahrstrasse ragen.

12.11

In den Bereichen der Treppenhäuser und den schraffierten Fluchtwegen ist das Abstellen von Material, Kraftfahrzeugen (auch Motorroller und Quads), Fahrräder etc. nicht gestattet.

12.12

Im gesamten Fahrerlager ist Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben. **Missachtung führt zum Verlust der Zufahrtbewilligung.**

12.13

Die Straßen im Fahrerlager dürfen nur in der vorgegebenen Fahrtrichtung befahren werden. Es gilt das Rechtsfahrgebot. Auf den Straßen des Fahrerlagers besteht absolutes Halteverbot! **Ausnahme:** Das Anhalten von Wettbewerbsfahrzeugen im Bereich der Technischen Abnahme oder im Bereich des Vorstarts – entsprechend den Anweisungen des Fahrerlagerpersonals.

12.14

Falsch parkende Fahrzeuge werden kostenpflichtig abgeschleppt. Für den 1. Abschleppvorgang wird ein Pauschalbetrag von 300,- € inkl. MwSt. fällig und zahlbar. Das Fahrzeug wird erst nach Zahlung dieses Betrages vom Fahrerlagerchef freigegeben. Sollte ein Fahrzeug ein zweites Mal abgeschleppt werden müssen, so wird ein Betrag von 600,00 € inkl. MwSt. fällig und zahlbar. Gleichzeitig wird dann der Durchfahrtschein eingezogen.

12.15

Zusatzflächen für Zelte, auch Versorgungszelte (Teamverpflegung) müssen schriftlich beantragt werden und werden nach Art. 10.4 dieser Ausschreibung berechnet.

Diese Zelte können ausschließlich nach Weisung des Veranstalters auf den dafür vorgesehenen Flächen aufgestellt werden. Die Befestigung und Sicherung der Zelte mit Erdnägeln ist verboten. **Für etwaige notwendige Zeltabnahmen / Sicherungsmaßnahmen ist das Team verantwortlich.**

Bei Verstößen gegen diese Vorschrift wird pro Loch eines Erdnagels eine Gebühr in Höhe von 300,00 € (+ MwSt.) erhoben. Diese ist vor Ort in bar zu entrichten.

12.16

Im Fahrerlager werden keine Wohnmobile und Wohnwagen der Teams / Teilnehmer geduldet. Der Wohnwagenpark befindet sich auf einem benachbarten Gelände.

12.17

Im Wohnwagenpark können pro Team 2 Wohnwagen oder Wohnmobile bis zu 7,50 m Gesamtlänge (inkl. Deichsel bei Wohnwagen) abgestellt werden. Die Kosten hierfür sind im Nenngeld enthalten.

Fahrzeuge, die diese Länge überschreiten, werden gemäß Art. 10.4 dieser Ausschreibung berechnet.

Soweit es die Platzverhältnisse erlauben, können die Teams gegen eine Gebühr gemäß Art. 10.4 dieser Ausschreibung ein weiteres Fahrzeug (Wohnwagen oder Wohnmobil bis 7,50 m Gesamtlänge) auf dem Campinggelände einbringen.

Bitte beachten Sie die ANLAGE 2 zur Nennung. Diese Angaben sind bindend.

12.18

Das Mitbringen von Tieren in den Veranstaltungsbereich ist verboten. Ausgenommen hiervon sind Hunde (**jedoch nicht in den Boxen, der Boxengasse oder sonstigen Sicherheitsbereichen**), die jedoch an der Leine geführt werden müssen.

Weiterhin ist die Benutzung von Kraftfahrzeugen, Skateboards u. ä. Fortbewegungsmittel durch Kinder und Personen ohne Fahrerlaubnis verboten. Nichtversicherte Transportmittel und **Segways** dürfen im Fahrerlager nicht benutzt werden.

Der Veranstalter hat das Recht, diese Fahrzeuge für die Dauer der Veranstaltung sicherzustellen. Der Veranstalter wird für eine solche, aus Sicherheitsgründen notwendigen Sicherstellung einen Pauschalbetrag von 300,- € (zzgl. MwSt.) in Rechnung stellen. Das sichergestellte Fahrzeug wird erst gegen Zahlung freigegeben.

12.19

Die Fahrerlagermarshals und die vom Veranstalter eingesetzte Security wird die Einhaltung der aufgeführten Bestimmungen während der gesamten Veranstaltung kontrollieren.

Mit der Unterschrift auf dem Nennungsformular erkennen die Bewerber und Fahrer diese Bedingungen an.

Bewerber / Teilnehmer, die gegen diese Bedingungen / Bestimmungen verstoßen werden den Sportkommissaren gemeldet.

Bewerber/Fahrer sind für die Handlungen ihrer Helfer, sonstigen Teammitglieder oder Zulieferer, wie z.B. Caterer, verantwortlich. Jegliches Fehlverhalten dieses Personenkreises wird Ihnen wie eigenes Fehlverhalten zugerechnet.

12.20 Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot

Teilnehmer die eine Sondergenehmigung zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot benötigen, müssen dies **mindestens 4 Wochen** vor der Veranstaltung bei der Kreisverwaltung Ahrweiler anmelden, später eingehende Anträge können grundsätzlich nicht mehr berücksichtigt werden! Der entsprechende Antrag steht auf der Homepage: www.24h-Rennen.de zum Download zur Verfügung.

13. Fahrzeuge und Klasseneinteilung

13.1 Fahrzeuge

13.1.1

In den Gruppen AT, 24h-Spezial, VLN-Serienwagen und Gruppe N sind ausschließlich Fahrzeuge zugelassen, deren Produktionszeitraum mindestens bis 1996 und/oder darüber liegt. Ausschlaggebend sind hier die Produktionszeiträume des jeweiligen Serienmodells und nicht das Baujahr des Fahrzeuges.

Fahrzeugmodelle der Produktionsjahre 1990 – 1995 können auf Einzelantrag vom Veranstalter zugelassen werden.

Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter in Absprache mit dem Technikausschuss abschließend.

13.1.2

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, einzelne Fahrzeuge zur Teilnahme an 1-2 VLN-Läufen in **2013**, vor dem 24h-Rennen zu verpflichten.

13.1.3

Die technischen Bestimmungen zu den einzelnen Gruppen sind dem Kapitel II und III sowie den Anlagen 1 – 8 dieser Ausschreibung – Technisches Reglement – zu entnehmen.

Division 1

- ◆ Gruppe 24h-Spezial (gemäß Kapitel II, sowie Anlage 1 und 3 bis 8 dieser Ausschreibung, inkl. Dieselmotoren und Hybrid-mild)

- ◆ Gruppe E1-XP und Hybridspezial (gemäß Kapitel II, sowie Anlage 2, und 5 bis 8 dieser Ausschreibung)
- ◆ VLN-Serienwagen (gemäß Kapitel II, sowie dem DMSB genehmigten VLN-Reglement 2013, siehe auch Art. 2.4 – Kapitel III)
- ◆ Gruppe-AT (Gasbetriebene Fahrzeuge, sowie Fahrzeuge mit alternativem Dieselmotorkraftstoff) – **Zulassung nur auf Einzelantrag**

Division 2

- ◆ Tourenwagen der Gruppe N (mit FIA- oder DMSB-Homologation) gemäß Kapitel II und Kapitel III, Art 3 und folgende

13.2 Klasseneinteilung

13.2.1

Die unter Art. 13.1 aufgeführten Divisionen werden in folgende Hubraumklassen eingeteilt:

Division 1

◆ Gruppe 24h-Spezial und E1-XP

Klasse	über ccm	bis ccm	
SP 2T (Turbo)	über 1.350	bis 1.600 ccm	*Fahrzeuge über 1.350 – 1.500 ccm Zulassung nur auf Sonderantrag!
SP 3	über 1.750	bis 2.000 ccm	
SP 3T (Turbo)	über 1.600	bis 2.000 ccm	
SP 4	über 2.000	bis 2.500 ccm	
SP 4T (Turbo)	über 2.000	bis 2.600 ccm	
SP 5	über 2.500	bis 3.000 ccm	
SP 6	über 3.000	bis 3.500 ccm	
SP 7	über 3.500	bis 4.000 ccm	
SP 8	über 4.000	bis 6.250 ccm	
SP 8T (Turbo)	über 2.500	bis 4.000 ccm	
SP 9 (FIA-GT3)	siehe Anlage 3		
SP 10 (SRO-GT4)	siehe Anlage 4		
D1T (Diesel)	über 1.750	bis 2.000 ccm	
D2T (Diesel)	über 2.000	bis 2.500 ccm	
D3T (Diesel)	über 2.500	bis 3.000 ccm	
D4T (Diesel)	über 3.000	bis 6.250 ccm	(Zulassung nur auf Sonderantrag)
AT (z. B. flüssig Gas, Erdgas, HVO-Kraftstoff)			(Zulassung nur auf Sonderantrag)
E1-XP1	über 1.750	bis 3.000 ccm	
E1-XP2	über 3.000	bis 6.250 ccm	
E1-XP Hybrid	über 1.750	bis 6.250 ccm	

◆ VLN-Serienwagen

Klasse	über ccm	bis ccm
V 2	über 1.750	bis 1.800 ccm
V 3	über 1.800	bis 2.000 ccm
V 4	über 2.000	bis 2.500 ccm
V 5	über 2.500	bis 3.000 ccm
V 6	über 3.000	bis 3.500 ccm

Division 2

◆ Tourenwagen der Gruppe N

Klasse	über ccm	bis ccm
N 2	über 1.750	bis 2.000 ccm
N 3	über 2.000	bis 2.500 ccm
N 4	über 2.500	bis 3.000 ccm
N 5	über 3.000	bis 6.250 ccm

Hinweis:

Der Veranstalter behält sich vor, bei Bedarf weitere Klassen auszuschreiben, diese werden dann mittels Bulletin ergänzt.

FÜR ALLE KLASSEN

13.2.2

Falls in einer der ausgeschriebenen Hubraumklassen der Division 1 und 2 bis zum Nennungsschluss weniger als 5 Fahrzeuge genannt wurden, kann die Hubraumklasse mit der nächst höheren der gleichen Division zusammengelegt werden. Die jeweiligen höchsten Klassen in den Divisionen bleiben auch bei weniger als 5 Fahrzeugen bestehen. Die Bekanntgabe erfolgt mit der Nennungsbestätigung. Nur in diesem Fall steht dem betroffenen Bewerber das Recht zu, mit einem anderen Fahrzeug zu starten oder die Nennung zurückzuziehen. Das Nenngeld (abzüglich Gebühr) wird in diesem Fall jedoch nur zurückerstattet, wenn die Zurücknahme dem Veranstalter bis spätestens 1 Woche nach Versand der Nennbestätigung vorliegt. Klassenzusammenlegungen sind endgültig und können durch Fahrzeug-Umnennungen nicht rückgängig gemacht werden.

14. Dokumentenprüfung

14.1

Vor Aufnahme des Trainings/Qualifyings werden die Papiere der Teilnehmer und Wettbewerbsfahrzeuge überprüft. Jeder Bewerber ist selbst dafür verantwortlich, dass die Dokumentenprüfung sowie die technische Abnahme **innerhalb** der in Artikel 7 Zeitplan, Artikel 7.3 Dokumenten- und technische Abnahme festgelegten Zeiten und vor Aufnahme des Trainings/Qualifyings erfolgt ist. **Nach Ablauf der im Zeitplan festgelegten Zeitfenster, kann grundsätzlich keine Abnahme mehr durchgeführt werden!**

14.2

Jedes Team erhält bei Ankunft im Check-In eine Laufkarte, welche an **allen** Stationen (z.B. Dokumentenprüfung, Techn. Abnahme, Tankkaution usw.) abgezeichnet wird.

14.3

Die Dokumentenprüfung findet im Rennbüro statt. Hier haben die Teilnehmer vorzulegen:

- ◆ Laufkarte (wird im Check-In ausgegeben)
- ◆ Internationale Lizenzen der Bewerber und Fahrer
- ◆ Auslandsstartgenehmigung für alle ausl. Teilnehmer (falls nicht in der Fahrerlizenz enthalten)
- ◆ Medizinische Eignungsbestätigung (ausländische Teilnehmer, (falls nicht in der Fahrerlizenz enthalten))
- ◆ Weiterhin ist hier die evtl. fehlende Unterschrift eines Fahrers nachzuholen.
- ◆ Fahrzeugschein oder DMSB Wagenpass bzw. entsprechendes ausländisches Zertifikat.

15. Technische Abnahme / Kontrollen

15.1

Die Technische Abnahme wird im Fahrerlager (Abnahmegebäude) durchgeführt.

15.2

Im Rahmen der technischen Abnahme ist die Anwesenheit von maximal 1 Teammanager und maximal 3 Mechanikern pro Team zugelassen.

15.3

Vor der Technischen Abnahme ist eine sogenannte Klebestrasse vorgelagert. Hier wird kontrolliert, ob die Pflichtaufkleber gemäß Klebeanweisung angebracht wurden.

15.4

Bei der Technischen-Abnahme erhalten die Teilnehmer den Zeitnahmetransponder, sowie einen Geräusch-Transponder (siehe auch Art. 3.1, Kapitel II, allgemeine Technische Bestimmungen) die gemäß Anweisung zu montieren sind. Die Rückgabe der Transponder erfolgt bei der Tankabrechnung.

15.5

Bei der Technischen Abnahme sind vorzulegen:

- ◆ Laufkarte
- ◆ Fahrzeugschein oder DMSB Wagenpass bzw. entsprechendes ausländisches **Dokument**.
- ◆ Nachweis der erfolgten Dokumentenabnahme
- ◆ **Für die Klasse SP9 (FIA-GT3): FIA Homologation sowie ggf. Datenblatt / Nachhomologation des Veranstalters in schriftlicher Form**
- ◆ **Für die Klasse SP10 (SRO-GT4): SRO Homologation (vollständig gestempelt durch die SRO) Zulassungsschreiben der SRO, Echtheitszertifikat der SRO bezüglich der entsprechenden Fahrgestellnummer sowie ggf. Datenblatt / Nachhomologation des Veranstalters**
- ◆ Ggf. Genehmigungsschreiben bei Einstufung „seriennah“

15.6

Das vom Bewerber genannte Wettbewerbsfahrzeug muss folgende Voraussetzungen erfüllen:

- ◆ Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen (Anhang J, FIA-/DMSB-Bestimmungen)
- ◆ Übereinstimmung mit dem vorliegenden technischen Reglement für das 24h Rennen
- ◆ Anbringung der Pflichtwerbung gemäß Klebeplan
- ◆ Das Fahrzeug darf in seinem äußeren Erscheinungsbild dem Ansehen des Automobilsports nicht schaden.

Darüber hinaus gilt folgendes:

Alle Fahrzeuge der Gruppe 24h-Spezial, E1-XP sowie der Klassen SP9 (FIA-GT3) und SP10 (SRO-GT4) sind bei der Technischen Abnahme mit leerem Kraftstoffsystem vorzuführen.

Die Teilnehmer, deren Fahrzeuge vom Veranstalter als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren zugelassen wurden, müssen das entsprechende Zulassungsschreiben sowie alle geforderten Dokumentationen mit sich führen und den Technischen Kommissaren unaufgefordert vorlegen.

Alle Teilnehmer, die nach den sportlichen und technischen Bestimmungen oder **die zum Einsatz kommenden** Sonderauflagen durch den Veranstalter zur Betankung über das ADAC Tankpilotsystem verpflichtet sind, müssen den Tankpilot zur Überprüfung bei der technischen Abnahme vorführen.

Alle Teilnehmer, die nach den sportlichen und technischen Bestimmungen oder durch Sonderauflagen durch den Veranstalter zur Datenaufzeichnung über den vom Veranstalter zugelassenen Data-Logger verpflichtet sind, sind verpflichtet die Aufzeichnungsgeräte (Data-Logger) zur technischen Abnahme im Fahrzeug eingebaut zu haben, um dem Veranstalter deren Überprüfung und Kalibrierung zu ermöglichen.

Restriktorprüfdorne sind grundsätzlich bei der technischen Abnahme vorzulegen.

Grundsätzlich müssen Verplombungsmöglichkeiten für Luftmengenbegrenzer, ggf. Turbolader, Ballastgewicht und original Tankbefüllöffnungen (bei Betankung über das ADAC-Tankpilotsystem) gegeben sein.

Kontrolle des Einbaus des vom Veranstalter vorgeschriebenen GPS-Systems (geplant) gemäß Artikel 28 Allgemeine Fahrvorschriften und Verhaltensregeln, Artikel 28.3 Einsatz von GPS-Systemen.

15.7

Nach der Technischen Abnahme werden die Fahrzeuge mit dem Kontrollzeichen versehen. Fahrzeuge ohne Kontrollzeichen der Technischen Abnahme werden weder zum Training/Qualifying noch zum Rennen zugelassen.

15.8

Fahrzeuge, die nach der Technischen Abnahme beschädigt werden, sind zum weiteren Training/Qualifying oder Rennen nur zugelassen, sofern sie nach der Instandsetzung einem Technischen Kommissar vorgeführt und von diesem als betriebssicher anerkannt wurden. Für die unaufgefordert zu erfolgende Vorführung sind Bewerber und Fahrer selbst verantwortlich.

15.9

Der Rennleiter entscheidet in Abstimmung mit einem Technischen Kommissar abschließend über die weitere Zulassung nach einer Beschädigung.

15.10

Die Fahrzeuge müssen während der gesamten Veranstaltung in allen Punkten den technischen Bestimmungen entsprechen.

15.11

Der Veranstalter behält sich zu jeder Zeit der Veranstaltung das Recht vor technische Kontrollen jeglicher Art durchzuführen oder durchführen zu lassen, insbesondere das Wettbewerbsfahrzeug auf seine Übereinstimmung mit dem technischen Reglement zu überprüfen. Die Teams sind verpflichtet dem Veranstalter jegliche Unterstützung (Wagenpass oder gleichwertigen Fahrzeugausweis, Datenblätter, Daten, auskunftsfähiges Personal, Mechaniker, Werkzeug, sonstige notwendige und nützliche Unterlagen, etc.) zur Verfügung zu stellen, damit diese Überprüfungen schnellstmöglich durchgeführt werden können. (siehe hierzu auch Art. 3.4, allgemeine Technische Bestimmungen) Unregelmäßigkeiten können mit Strafen bis hin zum Wertungsausschluss belegt werden.

15.12 Show-Abnahme

Es ist geplant in Nürburg zusätzlich eine Technische-Abnahme für die Zuschauer durchzuführen, mit anschließender Überführung der Fahrzeuge nach Adenau zur Fahrzeug- und Teampräsentation.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, bestimmte Fahrzeuge festzulegen, die an der Show-Abnahme mit anschließender Präsentation teilnehmen.

Den detaillierten Ablaufplan, welche Teams bzw. Fahrer und Fahrzeuge daran teilnehmen müssen, wird mit separatem Schreiben den ausgewählten Teams mitgeteilt.

16. Fahrerausrüstung

16.1

Es sind Helme gemäß FIA-Bestimmungen vorgeschrieben. Die sonstige vorgeschriebene Bekleidung wie Overall, Unterwäsche, Handschuhe, Schuhe, Socken und Kopfhäube muss der FIA-Norm 8856-2000 entsprechen. Nicht ordnungsgemäße Bekleidung, Helme oder Kopf-Rückhalte-Systeme können von den Technischen Kommissaren eingezogen werden und werden erst nach der Veranstaltung wieder **zurück gegeben**.

16.2

Beim 24h-Rennen ist in allen Gruppen und Klassen die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems, z.B. HANS, vorgeschrieben.

17. Wägung und Gewichte

17.1

Alle Fahrzeuge werden **grundsätzlich** bei der Technischen Abnahme gewogen.

17.2

Das Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

17.3

Fahrzeuge können auch während der Trainings-/Qualifyingsitzungen gewogen werden.

17.4

Beim Rennen können alle Fahrzeuge mindestens einmal bei einer ihrer Anfahrten zur Boxengasse über die Wiegestrasse geleitet und gewogen werden. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, hierbei auch die entsprechenden Daten der Data-Logger auszulesen.

17.5

Wird bei einem Wiegevorgang eine Unterschreitung des vorgeschriebenen Gewichts festgestellt, wird das Fahrzeug sofort im Anschluss ein zweites und ein drittes Mal auf derselben Waage und im selben Zustand gewogen. Der Höchstwert der insgesamt drei Wiegeungen gilt als Gewicht des Fahrzeugs.

17.6

Keine Substanz darf dem Fahrzeug hinzugefügt werden nachdem es zum Wiegen bestimmt wurde. Gleiches gilt während des Wiegevorgangs und nach dem Ende des Rennens.

17.7

Der Bewerber ist dafür verantwortlich, dass das eingesetzte Wettbewerbsfahrzeug zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung nach Weisung der Technischen Kommissare unmittelbar auf die angewiesene Waage gebracht werden kann. In jedem Fall unterliegt das Fahrzeug vom Moment der Anweisung des Wiegens den Parc Fermé Bestimmungen. Des Weiteren unterliegt der Weg zum Wiegebereich sowie der Wiegebereich selbst den Parc Fermé Bestimmungen. Nur die zuständigen Sportwarte und deren Helfer haben Zutritt zum Wiegebereich. In diesem sind nur Tätigkeiten erlaubt, welche von den oben genannten Personen ausdrücklich erlaubt werden. Wird ein Fahrzeug trotz Aufforderung nicht zum Wiegen gebracht so erfolgt durch die Technischen Kommissare eine Mitteilung an den Rennleiter.

17.8

Untergewicht zieht folgende Strafen nach sich:

- ◆ Im Training/Qualifying werden alle bis dahin gefahrenen Runden/Zeiten gestrichen
- ◆ Im Rennen: beim 1. Verstoß wird der Teilnehmer zur Wiederherstellung des geforderten Mindestgewichts und zu einer sofortigen Wiedervorführung bei der Technischen Abnahme verpflichtet. Erst dann ist eine Wiederaufnahme des Rennens möglich.
- ◆ Im Rennen: beim 2. Verstoß erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare

17.9

In diesem Zusammenhang weisen wir noch einmal auf die eventuell zu verwendende Kiste für Zusatzgewichte hin (siehe auch Art. 6.1 im technischen Teil dieser Ausschreibung).

18. Boxen, Boxenstop

18.1 Boxen

Die Boxeneinteilung obliegt ausschließlich dem Veranstalter. Ein Anspruch auf Zuteilung einer bestimmten Box besteht nicht. In den Boxen werden max. 7 Teams/Fahrzeuge untergebracht. Dabei ist unter den entsprechenden Teams zu gewährleisten, dass jedes Team seinen Boxenstop unter gleichen Bedingungen absolvieren kann.

Wünsche für Zusammenlegung von einzelnen Teams in einer Box sind mit der Nennung, jedoch spätestens bis zum Vornennungsschluss abzugeben. Später eingehende Wünsche können nicht mehr berücksichtigt werden!

Der Veranstalter bemüht sich, die Wünsche der Teams zu berücksichtigen. Vorrang bei der Boxenzuteilung hat jedoch der reibungslose Ablauf der Veranstaltung.

Nach dem Nennungsschluss ist eine Änderung der Boxenzuteilung nicht mehr möglich!

Das gesamte Material – auch Reifen – muss in den Boxen untergebracht werden. In den Boxen dürfen sich nur Helfer/Personen mit gültigem Ausweis aufhalten.

Kinder unter 14 Jahren, auch in Begleitung Erwachsener, haben grundsätzlich keinen Zutritt zu den Boxen und der Boxenstraße. (Eltern haften für Ihre Kinder!) Das Mitbringen von Tieren ist verboten.

18.2 Boxenstop

18.2.1

Soweit Service- und Reparaturarbeiten in der Box durchgeführt werden müssen, darf das Wettbewerbsfahrzeug NICHT mit eigener Motorkraft in die Box fahren. Der Motor ist vor der Box abzustellen und das Fahrzeug ist vom Team in die Box zu schieben. Die Ausfahrt aus der Box nach dem Service oder den Reparaturarbeiten mit Motorkraft ist unter größtmöglicher Vorsicht gestattet.

18.2.2

Schweißarbeiten sind nur im Bereich der Renndienste möglich. In diesem Fall muss ein Teammitglied mit einem Feuerlöscher bereit stehen. Luftanlagen für den Radwechsel dürfen auf dem Boxenvorplatz platziert werden. Diese dürfen aber weder Boxentore, die Tankanlage oder andere Teilnehmer behindern. **Tragbare, auf dem Rücken fixierte Druckbehälter, in Form von sogenannten „Pit Runner“ sind verboten.**

18.2.3 Boxensignale / Boxenstände

Die Boxenstände dürfen erst ab dem Zeitpunkt aufgebaut werden, welcher mit der Nennbestätigung mitgeteilt wird.

Alle Unterbrechungen im Zaun, der auf der Boxenmauer befestigt ist, müssen freigehalten werden. Es muss jedem Boxenteam möglich sein, Informationen an seine Fahrer zu signalisieren. Permanente Anzeigetafeln sind nicht erlaubt. Ebenso ist es verboten Funkmasten o.ä. am FIA Zaun und an der Boxenmauer zu befestigen.

Die Boxenstände dürfen in ihrem Erscheinungsbild und in ihrer Konstruktion nicht dem Ansehen des Motorsports schaden. Bitte gehen Sie fair miteinander um, beanspruchen Sie nur so viel Platz wie unbedingt notwendig. Bedenken Sie bitte, dass alle Teams untergebracht werden müssen.

18.2.4 Mindestboxenzeit

Alle Fahrzeuge der Klassen SP6 – SP8, SP8T, SP9 (FIA-GT3), E1-XP und E1-XP2 müssen während des Rennens bei jedem Boxenstop eine Mindestboxenzeit einhalten.

Als Mindestboxenzeit wird die Zeitspanne zwischen dem Überqueren der Boxeneinfahrtlinie und dem Überfahren der Linie am Ende der Boxengasse definiert.

Die Länge der Mindestboxenzeit des ersten Boxenstops richtet sich nach der gefahrenen Rundenanzahl des Stints / Rennabschnitts welcher mit dem Start des Rennens beginnt und mit Einfahrt in die Boxengasse beendet wird.

Für die Mindestboxenzeit der darauffolgenden Boxenstops ist hiernach die gefahrene Rundenanzahl des Rennabschnitts ausschlaggebend welcher mit dem Verlassen der Boxengasse begonnen und mit der Einfahrt in die Boxengasse beendet wird.

Die Matrix „Mindestboxenzeit in Abhängigkeit der gefahrenen Runden“ wird zu einem späteren Zeitpunkt durch eine Durchführungsbestimmung bekannt gegeben.

Beispiel: x gefahrene Runden bis Boxeneinfahrt = Mindestboxenzeit y
 y gefahrene Runden bis Boxeneinfahrt = Mindestboxenzeit Z

Der Veranstalter ist bemüht über die zum Zeitpunkt der Boxeneinfahrt des Fahrzeugs gültige Mindestboxenzeit über einen separaten TV-Kanal zu informieren und mittels ablaufender Zeit anzuzeigen.

Die Einhaltung der jeweiligen Mindestboxenzeit liegt in der Verantwortung des Teilnehmers.

Jegliches manuelles oder automatisches Markieren der Boxenein- oder Ausfahrtlinie durch den Teilnehmer oder Teammitglieder ist nicht erlaubt.

Eine vom Fahrer manuell bediente Stopp Uhr darf im Fahrzeug an der Boxeneinfahrtlinie gestartet werden.

Nach Verlassen des dem Fahrzeug zugeteilten Boxenvorplatzes muss das Fahrzeug in angemessener Geschwindigkeit zum Boxenausgang fahren. Ein Anhalten oder deutliches Verlangsamens des Fahrzeugs in der Boxengasse ist nach Verlassen des Boxenvorplatzes nicht erlaubt und wird durch die Sportwarte in der Boxengasse überwacht. Unter keinen Umständen dürfen andere Teilnehmer behindert oder gefährdet werden. Bei Zuwiderhandlung erfolgt eine Meldung an den Rennleiter.

Eine Unterschreitung der Mindestboxenzeit wird bestraft.

Vorstehende Regelung wird nach einer Renndauer von 22 Stunden und 30 Minuten außer Kraft gesetzt.

Ausnahme:

Fahrzeuge der Klassen SP6 – SP8, SP2T, SP3T, SP4T und SP8T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeug mit seriennahen Motoren eingestuft werden.
In diesem Fall ist die Einhaltung einer Mindestboxenzeit vorbehaltlich abweichender Einstufungen nicht vorgeschrieben.
Siehe Artikel 2.0 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren.

19. Tanken, Tankkaution**19.1 Tanken****19.1.1**

Die Wettbewerbsfahrzeuge des 24 Stunden Rennen dürfen nur zu den im Aushangkasten angegebenen offiziellen Zeiten (vorrangig der Trainings- und Rennzeit für das 24h Rennen) betankt werden. Die während der Gesamtveranstaltung zur Durchführung kommenden weiteren Wettbewerbe dürfen durch die Belegung der Tanksäulen durch Teilnehmer des 24h Rennens nicht beeinträchtigt werden.

19.1.2

Tanken ist nur an den Zapfsäulen im Boxenbereich möglich. Die Tankanlagen werden im Vorfeld der Veranstaltung vom Veranstalter und der Nürburgring Automotive GmbH auf eine einheitliche Förderleistung justiert.

Jegliche Manipulation der Tanksäulen bzw. das Öffnen der Tanksäulengehäuse ist untersagt. Zuwiderhandlungen gegen die vorangehende Bestimmung werden den Sportkommissaren gemeldet.

Gasfahrzeuge und **Bio-Dieselfahrzeuge** müssen an der dafür vorgesehenen Tankstelle in den im Fahrzeug befindlichen Tank befüllt werden.

Dieselfahrzeuge können ausschließlich nur noch im hinteren Bereich der Box 33 an der mobilen Diesel-Tankstelle betankt werden! Die bisherigen Dieselpapfensäulen in der Boxengasse werden entfernt, und durch Otto-Kraftstoff-Zapfensäulen ersetzt. Weitere Informationen hierzu werden mit der Nennbestätigung bekannt gegeben.

19.1.3

Während des Tankvorgangs hat ein Teammitglied mit einem funktionstüchtigen und zertifizierten Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereitzustehen. Die Teilnehmer müssen eigene für den Tankstop vorgeschriebene Feuerlöscher einsetzen.

Das Ende des Auspuffs ist mit einem feuerfesten Material, sofern sich der Tank nicht vorne befindet, abzudecken (Ausnahme: Turbofahrzeuge).

19.1.4

Mit Ausnahme von Turbofahrzeugen müssen sämtliche Fahrzeuge den Motor beim Boxenstop/Tanken abstellen.

19.1.5 Betanken von Turbofahrzeugen

Während des Tankvorgangs haben zwei Teammitglieder mit je einem funktionstüchtigen und zertifizierten Feuerlöscher (mind. 6 kg) bereitzustehen. Die Teilnehmer müssen eigene für den Tankstop vorgeschriebene Feuerlöscher einsetzen. Die Kontrolle der eingesetzten Feuerlöscher erfolgt durch die anwesende Feuerwehr.

19.1.6

Zur Durchführung des Tankvorgangs darf ausschließlich eine Zapfpistole der vorhandenen Zapfsäulen benutzt werden. Die Betankung muss über die Zapfpistole direkt in den im Fahrzeug befindlichen Tank erfolgen, bzw. gemäß den besonderen Bestimmungen für bestimmte Klassen und Gruppen (siehe Anlage 6). Die gleichzeitige Verwendung von zwei oder mehr Zapfpistolen zur Durchführung des Tankvorgangs ist verboten. Der Austausch des kompletten Tanks oder eines Teiltanks ist nicht gestattet.

Auch in der Gruppe AT ist es nicht erlaubt, den Gas-Tank zu wechseln (leerer Tank austauschen gegen vorgefüllten Tank).

Der im Fahrzeug befindliche Tank (auch Zusatz tanks) muss/müssen während der gesamten Veranstaltung fest mit dem Fahrzeug gemäß den Richtlinien für den Einbau von Tankanlagen verbunden sein. Veränderungen an der Tankanlage (die nicht aufgrund eines Unfalls oder technischen Defekts zurückzuführen sind) sind unzulässig. Bei Veränderungen oder Reparaturen an der Tankanlage die aufgrund eines Unfalles oder technischen Defekt notwendig waren, darf das Training oder Rennen erst wieder aufgenommen werden, wenn ein Technischer Kommissar das Fahrzeug erneut überprüft hat und vom Rennleiter eine Freigabe erfolgt.

19.1.7

Während eines Boxenstopps sind Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug erlaubt. Werden Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug während eines Tankvorganges durchgeführt, so dürfen diese nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen, wie der eigentliche Tankvorgang.

**Während des Tankvorgangs darf sich keine Person unter dem Fahrzeug befinden.
Ein Verstoß hiergegen wird durch den Rennleiter geahndet.**

Je nach Schwere des Verstoßes insbesondere im Wiederholungsfall wird dies den Sportkommissaren gemeldet.

Der Tankvorgang beginnt mit der Entnahme der Zapfpistole aus der Halterung der Tanksäule und endet mit der Entnahme der Zapfpistole aus dem Einfüllstutzen des Fahrzeuges. Bei Fahrzeugen, für die im Rahmen des

Tankvorganges sog. ADAC-Tankpiloten zu verwenden sind, endet der Tankvorgang mit der Abnahme des ADAC-Tankpiloten. Für den Tankvorgang darf nur eine Zapfpistole verwendet werden. (Beschreibung und Einsatz ADAC-Tankpilot siehe **Anlage 6**)

Ein begonnener Tankvorgang darf grundsätzlich nicht unterbrochen werden (Ausnahme: Störung in der Tankanlage oder aus Gründen des Brandschutzes).

Service- oder Reparaturarbeiten, die den Zeitraum eines Tankvorganges überschreiten, dürfen nicht vor den Zapfsäulen durchgeführt werden. Nach Abschluss des Tankvorganges muss das Wettbewerbsfahrzeug den Platz unmittelbar vor der Zapfsäule wieder verlassen, um den anderen Teams den Tankvorgang wieder zu ermöglichen.

In Höhe der AT-Tankstelle (Einfahrt Boxengasse) kann auch der Reifenwechsel erfolgen.

Weiterhin ist die Einrichtung eines Boxenstandes an der AT-Tankstelle in Absprache mit dem Veranstalter und dem DMSB gestattet (nicht an der Boxenmauer).

Der Service am Fahrzeug und/oder Fahrerwechsel hat rechts von der weißen Linie – in Fahrtrichtung – zu erfolgen.

19.1.8

Das Betanken der Fahrzeuge ist auch mit Schnelltankventilen, bei Verwendung eines entsprechenden Adapters, gestattet. Die Adapter müssen von den Technischen Kommissaren freigegeben sein.

Auf jeden Fall muss, wie oben beschrieben, das komplette Kraftstoffvolumen mittels Zapfpistole betankt werden.

Vorgefüllte Behältnisse sind somit nicht zulässig.

Ausnahme: nachstehend aufgeführte Gruppen und Klassen.

Fahrzeuge der Gruppe 24h-Spezial und E1-XP (Klassen SP6, SP7, SP8, SP8T, SP9, D4T sowie E1-XP1 und E1-XP2) dürfen ausschließlich über das ADAC Tankpilotsystem betankt werden. (siehe Anlage 6).

Die Bereitstellung des Systems und die einwandfreie Funktion obliegt alleine dem Teilnehmer. Es gelten die Bestimmungen der Anlage 6 – ADAC Tankpilot

19.1.9

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Vorschriften zum Betanken der Wettbewerbsfahrzeuge werden den Sportkommissaren gemeldet.

19.2 Tankkaution

19.2.1

Vor Beginn des Trainings ist von jedem Team beim Veranstalter eine Tankkaution **pro Fahrzeug** zu hinterlegen.

19.2.2

Die Höhe der Tankkaution wird wie folgt festgesetzt:

bis 2.000 ccm	2.500,00 €
über 2.000 ccm	4.000,00 €

19.2.3

Um eine schnelle Tankabrechnung zu gewährleisten, muss die Kautions in **bar** hinterlegt werden!

Der Teilnehmer erhält nach der Hinterlegung der Kautions eine Tankkarte und eine Quittung über die gezahlte Kautions.

Die ausgehändigte Tankkarte berechtigt zum Tanken an den Zapfsäulen in der Boxengasse. Mindestens eine und maximal vier Personen des Teams müssen auf der Tankkarte unterschreiben und sind somit berechtigt die Tankbelege (die bei jedem Tankvorgang von den Tankmarshals an den jeweiligen Zapfsäulen ausgefüllt werden) zu unterschreiben. Die Tankkarte muss bei jedem Tankvorgang bereit gehalten werden oder gut sichtbar im Fahrzeug angebracht sein.

Bei jedem Tankvorgang erhält der Teilnehmer eine Kopie des Tankbelegs mit Angabe der Startnummer, Zapfsäule und getankten Kraftstoffmenge. Das Original geht in das Büro der Tankkaution / Tankabrechnung und wird auf die jeweilige Startnummer / Teilnehmer gebucht.

Die Tankabrechnung kann frühestens 2 Stunden nach Ausfall und nach Abgabe der Fahrerwechselkarte im Rennbüro und der Tankkarte im Büro der Tankkaution erfolgen. Nach Rennende am **Montag** kann die Abrechnung von 16:30 Uhr bis 20:00 Uhr im Büro der Tankkaution / Tankabrechnung erfolgen. Bei später stattfindenden Tankabrechnungen wird eine Bearbeitungsgebühr von 50,00 € brutto erhoben.

Eine Abrechnung ist **nur** möglich wenn die **Laufkarte, Tankkarte** und die **Quittung über die gezahlte Kautions** vorgelegt werden. Jene Person, welche diese Dokumente vorlegt, erhält die mögliche Restsumme zurück, daher diese Dokumente bitte wie **Bargeld** behandeln.

Bei Verlust der Tankkarte wird im Büro der Tankkaution eine neue Tankkarte ausgestellt. Das jeweilige Team hat eine Bearbeitungsgebühr von 25 € brutto für die neue Tankkarte zu zahlen!

20. Funkverkehr

20.1 Funkverkehr – Rennleitung

Die Rennleitung benötigt die Frequenzen 147,73; 147,59; 151,13, 158,83 und 165,19 MHz.

Falls der Rennleiter es für nötig erachtet, können auch noch kurzfristig andere Frequenzen belegt werden. Für die Teilnehmer ist die Benutzung dieser Frequenzen nicht erlaubt. Teams, die diese Bedingungen nicht beachten, können von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

20.2 Funkverkehr – Teilnehmer

20.2.1 Anmeldeverfahren

Für den Betrieb von Funkgeräten in Deutschland ist eine Frequenz-Zuweisung durch die Bundesnetzagentur erforderlich.

Eine entsprechende Anfrage muss bis spätestens vier Wochen vor dem Rennen per Mail oder Fax an die unter Punkt 2 aufgeführte Stelle eingereicht werden.

20.2.2 Ansprechpartner

BNetzA

Frequenzkoordinierung

Außenstelle Eschborn, Holger Winter

Auf der Ludwigshöhe 204

64285 Darmstadt

Tel.: +49 (0) 6151 / 170 – 255

Fax: +49 (0) 6151 / 170 – 181

PC-Fax: 01805 – 73 48 70 23 01

Email : holger.winter@BNetzA.de

20.2.3 Antragsformular

Die Anmeldung kann unter Angabe der nachfolgend aufgeführten Informationen formlos erfolgen:

- ◆ Adresse des Antragstellers / Firma, Telefon, Fax, E-Mail
- ◆ Rechnungsadresse (wenn abweichend)
- ◆ Ansprechpartner vor Ort, Mobilfunk-Rufnummer
- ◆ Bezeichnung der Veranstaltung
- ◆ Versorgungsgebiet / Daten d. Einsatzortes
- ◆ Aufstellungsort der Sendeanlage
- ◆ Nutzungszeitraum
- ◆ Nutzungstage
- ◆ Gewünschte Frequenz oder Frequenzen
- ◆ Besetzte Bandbreite für jede Frequenz
- ◆ Ausgangs-Sendeleistung einschließlich Leitungsverlust
- ◆ Antennengewinn
- ◆ Verbindungsart (Boden-Boden, Satellitenverb. usw.)
- ◆ Art(en) der zu übermittelnden Signale (Sprache, Daten, Video)
- ◆ Anzahl der Geräte

20.2.4 Gebühren

Je zugewiesener Kanal zur vorübergehenden Verwendung (bis zu 30 Tagen an einem Standort): 130 € für den ersten Kanal, 50 € für jeden weiteren Kanal.

20.2.5 Missbrauch

Hinweis: Die Verwendung von Frequenzen ohne entsprechende Frequenz-Zuweisung stellt einen Verstoß dar und kann mit einer Geldstrafe von bis zu 500.000 € durch die zuständige Stelle geahndet werden.

21. Vermarktung, TV, Pflichtwerbung, Merchandising und Datenschutz

21.1

Alle werblichen Rechte, TV- und Bewegtbildrechte (inkl. Online/Mobil), Internetrechte und Merchandising Rechte der Veranstaltung **41. ADAC Zurich 24h Rennen** liegen beim ADAC Nordrhein als Veranstalter. Die Teilnehmer sind verpflichtet die durch den Veranstalter vorgeschriebene Pflichtwerbung an ihren Fahrzeugen anzubringen und die Werbeaufkleber während der gesamten Veranstaltung an den Fahrzeugen sichtbar zu präsentieren. Zu Beginn der Veranstaltung wird seitens des Veranstalters eine Abnahme der Pflichtwerbung durchgeführt. Die Pflichtwerbung darf auf keinen Fall verändert werden. Der Veranstalter wird auch während der Veranstaltung die Einhaltung der Werbevorschriften kontrollieren. Ohne vollständige Werbeabnahme wird kein Fahrzeug zur Technischen Abnahme zugelassen. Für Auskünfte und Entscheidungen hinsichtlich der Pflicht-Werbung ist ausschließlich der Veranstalter zuständig.

Durch den Verstoß gegen die Führung der Pflichtwerbung verurteilt der Bewerber die Zahlung einer Vertragsstrafe in Höhe von 500.- € Ein erneuter Verstoß wird als neuer Verstoß gewertet und wird den Sportkommissaren gemeldet. Der Einwand eines Fortsetzungs-Zusammenhangs ist unzulässig.

21.2

Der ADAC Nordrhein hat die TV- und Bewegtbildrechte sowie die Vermarktungsrechte exklusiv an die WIGE MEDIA AG übertragen.

Beschreibung der Pflichtwerbung auf den Wettbewerbsfahrzeugen:

- ◆ Startnummerträger auf den vorderen Türen und auf der Fronthaube in der Größe von 56 x 56 cm, ZURICH, ADAC Nordrhein unter der Startnummer, 24h Nürburgring Nordschleife links neben und oberhalb der Startnummer
- ◆ Windschutzscheibe oben „Gran Turismo“ mit einer Höhe von bis zu 15 cm

- ◆ Heckscheibe oben „Deutsche Post“ mit einer Höhe von bis zu 15 cm
- ◆ Kennzeichenflächen vorne und hinten „Bilstein“ in der Größe von ca. 30 x 15 cm
- ◆ Kotflügel vorne links und rechts „Falken“ in einer Größe von ca. 40 x 12 cm

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

21.3

Sämtliche Drehvorhaben im Rahmen des **24h-Rennens Nürburgring 2013** (auch solche zur rein internen Dokumentation) müssen durch einen entsprechenden Drehlizenzvertrag mit der WIGE Int'l TV-Marketing GmbH legitimiert und sämtliche verwendete Kameras (inkl. Onboardkameras) durch entsprechende Drehlizenzaufkleber gekennzeichnet werden. Kontakt: tv-marketing@wige.de

Mit Abschluss des Drehlizenzvertrages gestattet der Teilnehmer dem Veranstalter das aufgezeichnete Material zu verwenden, wenn der Rennleiter dies zum Zwecke der Aufklärung von Vorkommnissen auf der Rennstrecke für erforderlich erachtet.

Die technische Abnahme kann nur erfolgen, wenn die eingebauten Onboardkameras in den Wettbewerbsfahrzeugen des **24h-Rennen Nürburgring 2013** mit einem Drehlizenzaufkleber gekennzeichnet sind.

Kameras dürfen ausschließlich innerhalb des Fahrgastraumes eingebaut werden. Die Befestigung der Kameras muss vom Technischen Kommissar begutachtet werden.

21.4

Während der gesamten Veranstaltung (insbesondere Training/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.

21.5

Der Bewerber/Fahrer erklärt mit Abgabe der Nennung, dass der Veranstalter die personenbezogenen Daten von Bewerber/Fahrern für eigene Zwecke der 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.

21.6 Mediadaten

Der Veranstalter stellt im Anschluss an die Veranstaltung Mediadaten für interessierte Teams zur Verfügung. Diese können formlos nach der Veranstaltung beim Veranstalter angefordert werden.

22. Aushang und Bekanntmachungen

Alle Bekanntmachungen werden am offiziellen Aushang ausgehängt. Ergebnisse können auch in der Fahrerinfo (Start-/Zielhaus Erdgeschoss) abgeholt werden.

23. Auflagen der Nürburgring Automotive GmbH

Die Nürburgring Automotive GmbH betreibt aktiven Umweltschutz in allen Unternehmensbereichen. Sie erwartet auch vom Veranstalter/Mieter, den Teilnehmern und allen Beteiligten, dass der Umweltschutz beachtet wird. Die Einhaltung aller umweltrechtlichen Bestimmungen ist Geschäftsgrundlage. Das gilt insbesondere für die Vorschriften zur Abfallentsorgung, zum Boden- und Gewässerschutz sowie zum Immissionsschutz. Kraftstoffe, Öl und sonstige umweltgefährdende Stoffe sind mit größtmöglicher Sorgfalt zu handhaben. Es gilt das Abfalltrennsystem der Nürburgring Automotive GmbH.

Abfälle sind getrennt nach:

- DSD – Wertstoffen (Verpackungen mit Grünem Punkt)
- Glas
- Papier/Pappe
- Restmüll
- Altöl

Överschmutzte Feststoffe (ÖlfILTER, entleerte Öldosen, etc.) sind in den dafür vorgesehenen Abfallbehältnissen zu sammeln. Altöl und överschmutzte Feststoffe dürfen nur in veranstaltungsbedingten Mengen auf dem Nürburgring-Gelände entsorgt werden. Alle anderen Sonderabfälle (Kfz-Batterien, Bremsflüssigkeit, etc.) sowie Altreifen dürfen nicht zurückgelassen werden und sind vom Nürburgring-Gelände zu entfernen.

Im Fahrer- und Industrielager einschließlich der Zufahrtswege, gilt für alle Fahrzeuge Schritttempo.

Das Betreten der Boxenstraße sowie aller weiteren Sicherheitsbereiche ist für Unbefugte verboten.

Es ist grundsätzlich verboten, Tiere im Fahrer- und Industrielager sowie auf den Zuschauerplätzen mitzuführen. Ausgenommen sind Hunde, die jedoch an der Leine zu führen sind.

Das Benutzen von Kraftfahrzeugen durch Kinder und Personen ohne Fahrerlaubnis ist untersagt. Die Benutzung von Skateboards und ähnlichen Fortbewegungsmitteln und die Benutzung von nichtversicherten, nach deutschen Vorschriften aber versicherungspflichtigen Transportmitteln ist verboten.

Beim Betrieb von Eigenstrom-Aggregaten im Bereich des Nürburgrings hat der Betreiber unbedingt auszuschließen, dass sowohl eine Rückeinspeisung in das Stromnetz der Nürburgring Automotive GmbH, als auch ein Parallelbetrieb mit dem Stromnetz der Nürburgring Automotive GmbH sowie eine Potentialanhebung des Neutralleiters (N) bzw. des PEN-Leiters des Stromnetzes der Nürburgring Automotive GmbH möglich ist. Werden diese Bedingungen nicht eingehalten, ist der Betrieb von Eigenstrom-Aggregaten im Bereich des Nürburgrings untersagt.

Soweit der Veranstalter von der Nürburgring Automotive GmbH wegen eines Verstoßes gegen vorstehende Vorschriften berechtigt in Anspruch genommen werden sollte, so behält sich der Veranstalter vor, seinerseits den eigentlichen Schädiger in Anspruch zu nehmen.

24. Verantwortlichkeit und Haftungsausschluss der Teilnehmer

24.1 Haftungsausschluss

Bewerber und Fahrer erklären mit der Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, **auch für die Nutzung durch die vom Veranstalter zugewiesenen Flächen im Innen- und Außenbereich** die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen:

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre
- die ADAC-Gaue, den Promotor / Serienorganisator
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen;

gegen:

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrern gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, warm-up, Rennen) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

24.2 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- 1) Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungs-Verzichterklärung abgibt.
- 2) Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in Art. 25.1 Haftungsverzicht angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.
- 3) Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Eigentümer, Bewerber, Fahrer/in, Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, warm-up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.

Die Vereinbarung wird mit der Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

24.3 Verantwortlichkeit

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 vereinbart wird.

24.4

Bewerber und Fahrer sind gegenüber ihren Teammitgliedern verantwortlich. Sollte ein Teammitglied aus welchem Grund auch immer, einen Schaden erleiden und der Geschädigte Ansprüche gegenüber dem in Artikel 24.1 genannten Personenkreis machen, so stellen Bewerber und Fahrer diesen Personenkreis von diesen Ansprüchen frei.

24.5 Gegenseitige Vollmacht und gemeinsame Haftung von Bewerber und Fahrer

- 1) Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) bevollmächtigen sich, soweit sie nichts Gegenteiliges bestimmen, mit Abgabe und Unterzeichnung der Nennung gegenseitig, den jeweils anderen in einem Sportstrafen-, Protest- oder Berufungsverfahren zu vertreten. Sie bevollmächtigen sich insbesondere gegenseitig zur:
 - Abgabe von Protesten und deren Rücknahme
 - Ankündigung, Einlegung, Begründung, Rücknahme und Verzicht der Berufung und
 - Stellung aller im Rahmen des Sportstrafen-, Protest- und Berufungsverfahrens möglichen Anträge und der Abgabe bzw. Entgegennahme von Erklärungen
- 2) Bewerber und Fahrer (auch mehrere für ein Fahrzeug genannte Fahrer) haften für alle Verpflichtungen aus dem Nennungsvertrag und Lizenzvertrag als Gesamtschuldner.
- 3) Bewerber und Fahrer müssen Tatsachen in der Person oder dem Verhalten eines Teammitgliedes (Bewerber, Fahrer, Mechaniker, Helfer usw.), die die Vertragsverhältnisse mit dem Veranstalter und dem DMSB berühren oder einen Schadenersatzanspruch begründen, für und gegen sich gelten lassen.

25. Versicherung

Während des Trainings und des Rennens sind die Teilnehmer (Fahrer und Halter) durch den Veranstalter mit den nachfolgenden Deckungssummen gegen ihre gesetzliche Haftpflicht versichert:

- ◆ 5.000.000,00 Euro für Personenschäden pro Ereignis, jedoch nicht mehr als
- ◆ 1.100.000,00 Euro für die einzelne Person
- ◆ 1.100.000,00 Euro für Sachschäden
- ◆ 100.000,00 Euro für Vermögensschaden

Diese Versicherung umfasst keine Ansprüche, auf die gemäß Artikel 25 Verzicht geleistet wurde.

Eine Unfallversicherung für Zuschauer mit den Summen

- ◆ 15.500,00 Euro für den Todesfall
- ◆ 31.000,00 Euro für den Invaliditätsfall

sowie eine Unfallversicherung für Sportwarte und Helfer werden vom Veranstalter abgeschlossen.

Die Fahrer sind durch den Erwerb der DMSB – Fahrerlizenz gemäß den aktuellen **Lizenzbestimmungen 2013** versichert.

26. Zimmerreservierungen

Verkehrsverein Nürburg – Tel.: 02691-2304

Touristinfo Nürburgring – Tel.: 02691-3026700

Touristinfo Hocheifel – Tel.: 02691-30516

Bäder, Wein- und Wanderland – Tel.: 02641-97730

Verkehrsverein Müllenbach – Tel.: 02692-755

Verkehrsverein Kelberg – Tel.: 02692-87218

Wir empfehlen, Plätze auf dem Campingplatz Müllenbach so früh wie möglich zu reservieren. Tel.: 02692-224

27. Anwendungs- und Auslegungsfragen

27.1

Über den organisatorischen Teil der Veranstaltung erteilt alleine der Rennleiter oder bei Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.

27.2

Die Auslegung der Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren/der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten. (gemäß Veranstaltungsreglement Artikel 32, DMSB-Handbuch, grüner Teil)

27.3

Bei Auslegung der Ausschreibung ist der/die DEUTSCHE Text/Version maßgebend.

27.4

Aus Entscheidungen des Rennleiters, der Sportkommissare und der Sportgerichtsbarkeit können keine Ersatzansprüche hergeleitet werden.

27.5

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Änderungen und Ergänzungen der Ausschreibung in Abstimmung mit dem DMSB vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen, falls dies durch außergewöhnliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzpflichten zu übernehmen. Im übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch die Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

28. Allgemeine Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

Die Fahrer haben die Bestimmungen zum Anhang L des Internationalen Automobilsportgesetz (ISG), die die Fahrweise auf der Rennstrecke regeln, zu beachten. Diese werden durch folgende Vorschriften ergänzt:

28.1

Das 24h-Rennen ist eine große Veranstaltung und verlangt von allen Beteiligten ein faires Verhalten untereinander, insbesondere der Fahrer während der Trainingssitzungen und dem Rennen. Die Fahrer der schnellen Fahrzeuge werden um Rücksichtnahme und Fairness gegenüber den langsamen Fahrzeugen angehalten und die Fahrer der langsamen Fahrzeuge sollten gleichfalls Fairness gegenüber den schnellen Fahrzeugen zeigen.

28.2

Fahrer, welche durch die Anforderungen des Wettbewerbs offensichtlich überfordert sind und durch ihre Fahrweise während des Trainings bzw. des Rennens andere Teilnehmer behindern bzw. gefährden, können von den Sportkommissaren auf Vorschlag des Rennleiters mit Wertungsverlust belegt werden.

Dies gilt nur für den betreffenden Fahrer.

28.3 Einsatz GPS-System

Um die Sicherheit auf und neben der Rennstrecke weiter zu erhöhen, ist geplant für alle Teilnehmer den Einsatz eines GPS-Systems vorzuschreiben. Das zu verwendende GPS-System und die Bezugsquelle wird noch zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt und spätestens mit der Nennbestätigung mitgeteilt. Für die ordnungsgemäße und einwandfreie Funktion ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich.

Das GPS-System wird unter anderem für die aktuelle Standortbestimmung des jeweiligen Fahrzeuges verwendet. Weiterhin können die Daten auch bei Missachtung von gelben Flaggenzeichen / Lichtsignalen ausgewertet und herangezogen werden.

28.4

Sollte die Fahrbahn blockiert sein oder das Training oder Rennen abgebrochen werden, sind die Teilnehmer verpflichtet, nach rechts oder links auf die Randstreifen zu fahren, damit für Rettungsfahrzeuge, und Sicherungsfahrzeuge, (Intervention-Cars) genügend Platz zur Verfügung steht, um an den Unfallort zu gelangen.

28.5

Um mögliche Gefahrenstellen und Unfallpunkte besser absichern zu können, wird die Rennleitung Sicherungsfahrzeuge (Intervention Cars) einsetzen.

Dabei können Videokameras zum Einsatz kommen. Der Einsatz der Sicherungsfahrzeuge (Intervention-Cars) ist in Art. 30 dieser Ausschreibung erläutert.

28.6

Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse: **60 km/h**

Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird in der Boxengasse elektronisch überwacht.

28.7

Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse wird wie folgt bestraft:

◆ Im Training:

1. Verstoß: die schnellste gefahrene Runde wird gestrichen
2. Verstoß: alle gezeiteten Runden werden gestrichen
3. Verstoß: Meldung an die Sportkommissare

◆ Im Rennen:

1. Verstoß: **Zeitstrafe**, 1 Minute Standzeit im Bereich Start- und Zielhaus – **Eine Zeitstrafe** (kann nicht mit einem Boxenstop kombiniert werden).
2. Verstoß: **Zeitstrafe**, 2 Minuten Standzeit im Bereich Start- und Zielhaus – **Eine Zeitstrafe** (kann nicht mit einem Boxenstop kombiniert werden) und zusätzlich eine Geldstrafe wie nachfolgend aufgeführt. Pro 1 km/h **Überschreitung 10,- Euro, jedoch mindestens 100,- Euro Geldstrafe.**
3. Verstoß: **Meldung an die Sportkommissare**

Die **Zeitstrafe** ist in Art. 41 ausführlich beschrieben.

Alle Strafen beziehen sich nicht auf den einzelnen Fahrer/Fahrerin, sondern auf die Start-Nr., d. h. auf das gesamte Team.

28.8

Missachtung von Flaggenzeichen oder Lichtsignalen (siehe hierzu auch Artikel 28.3)

Im Training/Qualifying:

- ◆ Missachtungen von Flaggenzeichen in allen Trainings-/Qualifyingsitzungen werden nach Artikel 25 des DMSB Rundstreckenreglement geahndet.

Im Rennen:

- ◆ 1. Verstoß: **Zeitstrafe**, 3 Minuten Standzeit im Bereich Start- und Zielhaus – Eine **Zeitstrafe** (kann nicht mit einem Boxenstop kombiniert werden).
- ◆ 2. Verstoß: **Zeitstrafe**, 5 Minuten Standzeit im Bereich Start- und Zielhaus – **Zeitstrafe** (kann nicht mit einem Boxenstop kombiniert werden)
- ◆ 3. Verstoß: Streichung von Rennrunden und Meldung an die Sportkommissare.

29. Flaggenzeichen

Die Rettungsdienste und die Streckenüberwachung sind nach den Bestimmungen des Anhang H zum Internationalen Sportgesetz (ISG) organisiert. Die Fahrer sind verpflichtet, sich mit diesen Bestimmungen vertraut zu machen, die Signalgebung zu beachten und damit erteilte Anweisungen der Sportwarte zu befolgen. Die Flaggenzeichen entbinden die Fahrer nicht von der Pflicht, sich bei erkennbaren Gefahren so zu verhalten, dass andere nicht gefährdet werden.

Um die Fahrer vor einem Unfallpunkt zu warnen welcher mit geschwenkten gelben Flaggen angezeigt ist, wird, nur für das 24h-Rennen, vor diesem Punkt grundsätzlich eine stillgehaltene gelbe Flagge gezeigt.

Bei Dunkelheit werden die Flaggenzeichen durch Leuchttafeln ersetzt.

Die beim 24h Rennen eingesetzten Leuchttafeln und sonstige Lichtsignale sind ebenso zu beachten wie die vorstehend beschriebenen Flaggenzeichen.

30. Einsatz von Intervention-Cars, DMSB-Staffel, Abschlepp- und Bergefahrzeuge

30.1

Wie in **Art. 28.5** beschrieben, werden Sicherheitsfahrzeuge (Intervention-Cars) zur besseren Absicherung von Gefahren- und Unfallstellen eingesetzt.

Diese Fahrzeuge führen GELBE RUNDUMLEUCHTEN.

Während der Fahrt werden diese Fahrzeuge wie Teilnehmer behandelt und dürfen überholt werden (gelbe Rundumleuchten sind **AUS!**).

An einer Gefahren- oder Unfallstelle sichert das Intervention-Car den Gefahrenbereich ab. Hierbei kann die Besatzung auch kurzfristig die Streckenführung verändern. Dies bedeutet, dass je nach Art der Gefahren- oder Unfallstelle, mittels Pylone, die Fahrzeuge auch über Seitenstreifen an den Gefahren- oder Unfallstellen vorbei geführt werden können. Die somit abgesicherten Gefahren- oder Unfallstellen sind im SCHRITT-TEMPO zu passieren (gelbe Rundumleuchten sind **ANI!**). Im Bereich der Gefahren- oder Unfallstelle ist absolutes Überholverbot für die Teilnehmer untereinander! Die Pflicht zum passieren der Gefahrenstelle mit Schritt-Tempo und Überholverbot gilt für die gesamte Dauer der Absicherung der Gefahrenstelle!

Hinter den GELBEN Rundumleuchten befindet sich ein Signalmaster mit blauem Lauflicht, der die Richtung anzeigt, in der die Gefahren- oder Unfallstelle zu passieren ist (rechts oder links).

Das Ende der Gefahrenzone wird mit **GRÜN** angezeigt. Erst ab diesem Punkt ist die Strecke wieder frei gegeben.

30.2

Zusätzlich können die Intervention-Cars zur Absicherung von Fahrten der übrigen Rettungsfahrzeuge (Rettungswagen, Abschlepp- oder Bergefahrzeug) eingesetzt werden (gelbe Rundumleuchten sind **ANI!**). In diesem Fall darf das Intervention-Car und das davor befindliche Rettungsfahrzeug überholt werden. Für die Teilnehmer untereinander besteht jedoch Überholverbot! Das Intervention Car und das davor befindliche Rettungsfahrzeug sind wie bei geschwenkter gelber Flagge mit reduzierter Geschwindigkeit zu passieren. Die Teilnehmer sind verantwortlich dafür, dass durch den Überholvorgang keine Gefährdung des Intervention-Cars und davor befindlichem Rettungsfahrzeug oder anderen Teilnehmern entsteht.

30.3

Die Fahrzeuge der DMSB-Staffel führen während der gesamten Veranstaltung gelbe Rundumleuchten. Für die Teilnehmer untereinander besteht Überholverbot! Die Fahrzeuge der DMSB-Staffel sind wie bei geschwenkter gelber Flagge mit reduzierter Geschwindigkeit zu passieren. Die Teilnehmer sind verantwortlich dafür, dass durch den Überholvorgang keine Gefährdung der DMSB-Staffel Fahrzeuge oder anderer Teilnehmern entsteht.

Es wird also WEISS während deren Fahrt und GELB während den Abschleppmaßnahmen sowie doppelt GELB geschwenkt bei deren Standzeit und Rettungsmaßnahmen angezeigt.

30.4

Die Abschlepp- und Bergfahrzeuge führen während der gesamten Dauer der Veranstaltung gelbe Rundumleuchten. Soweit erforderlich, werden die Einsätze der Abschlepp- und Bergfahrzeuge durch Intervention-Cars abgesichert.

30.5

Im Bereich der Gefahrenstellen, ist die Geschwindigkeit so einzurichten, dass der Teilnehmer jederzeit zum Anhalten bereit ist. Dies und die Nichtbeachtung der Flaggen- und Lichtsignale oder die Gefährdung der eingesetzten Sportwarte führt zur Bestrafung durch die Sportkommissare. Siehe hierzu **Art. 28.8.**

31. Fahrerbesprechung

31.1

Der Veranstalter wird für alle Teilnehmer am 24h-Rennen eine Fahrerbesprechung durchführen. Der genaue Ort und die Uhrzeit wird mit der Nennbestätigung bekannt gegeben.

Die Fahrerbesprechung wird in zwei Besprechungen unterteilt:

1. Fahrerbesprechung für deutschsprachige Teilnehmer
2. Fahrerbesprechung für Teilnehmer aus dem Ausland in englischer Sprache

31.2

Die vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht. Die Teilnahme wird mittels Anwesenheitsliste, in die Eintragungspflicht besteht, überwacht. Zuwiderhandlungen werden mit einer Geldbuße in Höhe von 300,- Euro belegt.

32. Training/Qualifying – Fahrzeit – Fahrerwechsel – Qualifikation-Rennen

32.1

Das Training/Qualifying wird gemäß Zeitplan durchgeführt.

Nur Fahrzeuge, die von den Technischen Kommissaren abgenommen sind und über den entsprechenden Aufkleber verfügen, dürfen am Training/Qualifying teilnehmen.

ALLE Fahrer/Fahrerinnen müssen mindestens 2 gezeitete Qualifyingrunden absolvieren!

Fahrer/Fahrerinnen, die auf zwei Fahrzeugen genannt haben, müssen mit jedem der zwei Fahrzeuge **mindestens 2 gezeitete Qualifyingrunden** absolvieren.

32.1.1 Top 40 Qualifying

Teilnahmeberechtigt zum Top 40 Qualifying sind die jeweils 10 bestplatzierten Fahrzeuge aus den Zeittrainings der jeweiligen VLN Veranstaltungen im Vorfeld des **24h-Rennens 2013.**

Die fahrzeugspezifische Teilnahmeberechtigung am Top 40 Qualifying bezieht sich auf die jeweilige Kombination Team / Fahrzeugtyp / Klasse.

Ein Fahrer kann maximal 2 Fahrzeuge durch die Qualifyingergebnisse der VLN direkt für das Top 40 Qualifying des 24h-Rennens qualifizieren vorausgesetzt dieser Fahrer nimmt auf beiden Fahrzeugen am 24h-Rennen teil.

Bis 1 Stunde vor dem jeweiligen VLN-Zeittraining müssen sich die Teilnehmer für die Möglichkeit der direkten Qualifizierung für das Top 40 Qualifying unter Angabe des Fahrers, Fahrzeugmodells, Fahrzeugtyps, Fahrgestellnummer und Klasse einschreiben.

Fahrzeuge welche sich durch die Qualifyingergebnisse der VLN-Läufe im Vorfeld des **24h-Rennens 2013** direkt für das Top 40 Qualifying qualifiziert haben dürfen die beiden Zeittrainings im Rahmen des 24h-Rennens erst nach Ablauf von 20 Minuten aufnehmen.

Für die sich hieraus ergebende restliche Anzahl an Startplätzen für das Top 40 Qualifying sind die entsprechend schnellsten Fahrzeuge der beiden Zeittrainings des 24h-Rennens teilnahmeberechtigt.

Die Startaufstellung für die ersten 40 Fahrzeuge erfolgt nach den Zeiten des Top 40 Qualifyings.

Durchführungsbestimmungen:

- ◆ Die Startreihenfolge des Top 40 Qualifyings wird durch Auslosung durch den Veranstalter bestimmt. Bei der Auslosung ist die Anwesenheit der Fahrer, die das TOP 40 Qualifying bestreiten Pflicht, diese ziehen das Los für die Startreihenfolge.
- ◆ 10 Minuten vor Beginn des Top 40 Qualifying zeigt die Boxenampel für die Dauer von 5 Minuten grün. Ab diesem Zeitpunkt ist das Vorheizen der Reifen und Felgen nicht mehr zulässig. Alle Reifen, die verwendet werden sollen, müssen gut sichtbar im Arbeitsbereich der Boxengasse platziert werden. Dies wird von Sportwarten überwacht! Alle

zum TOP 40 zugelassenen Fahrzeuge fahren über die Anbindung „Coca Cola Kurve auf die Start-Ziel-Gerade“ und werden gemäß Artikel 32.1.1 sportliches Reglement gestartet.

- ◆ In der Startaufstellung zum Top 40 Qualifying sind maximal 3 Helfer pro Fahrzeug erlaubt. Die Fahrzeuge müssen sich in der Startaufstellung direkt hintereinander (1 bis 40) aufstellen.
- ◆ Bis spätestens 1 Minute vor der Aufnahme der Aufwärmrunde müssen die Helfer des jeweiligen Fahrzeugs die Startaufstellung verlassen haben.
- ◆ Mit Ausnahme von Reifenwechsel dürfen in der Startaufstellung zum Top 40 Qualifying keinerlei Arbeiten am Fahrzeug getätigt werden.
- ◆ Nach erfolgter Startaufstellung werden den Teilnehmern jeweils folgende Tafeln gezeigt:
 - 5 Minuten
 - 3 Minuten
 - 1 Minute
 - 30 Sekunden
- ◆ Nachdem die grüne Flagge dem ersten Teilnehmer gezeigt wurde, darf dieses Fahrzeug zur Aufwärmrunde starten. Hiernach wird jedem weiteren Teilnehmer die Freigabe zur Aufwärmrunde im Abstand von 10 Sekunden per Flaggsignal erteilt. Die Startfreigabe zur Aufwärmrunde wird unmittelbar vor der jeweiligen Position des Fahrzeugs in der Startaufstellung erteilt. Ein Aufrücken der Fahrzeuge ist demnach nicht notwendig.
- ◆ Die Boxengasse bleibt geschlossen bis das letzte Fahrzeug auf die Nordschleife abgelenkt ist.
- ◆ Nach Freigabe der Aufwärmrunde ist die Nutzung der Anbindung zur GP-Strecke (Coca-Cola Kurve) nicht zulässig.
- ◆ Grundsätzlich kann die Boxengasse nach der 1. Runde (Aufwärmrunde) direkt von der Nordschleife befahren werden.
- ◆ Fahrzeuge welche nach der Aufwärmrunde direkt in die Boxengasse einfahren, müssen nach Verlassen der Boxengasse über die GP-Strecke „Coca Cola“ Kurve einzeilen und dürfen dann noch eine Zeitrunde fahren.
- ◆ Fahrzeuge welche über die „Coca Cola“ Kurve einzeilen haben Vorfahrt vor den Fahrzeugen welche in die Boxengasse einfahren.
- ◆ Fahrzeuge welche nach der Aufwärmrunde direkt in die Boxengasse einfahren dürfen im Falle eines Reifenschadens oder wenn das TOP 40 Qualifying durch den Rennleiter als „Wet Race“ deklariert wurde Reifen wechseln.
- ◆ Alle Fahrzeuge des Top 40 Qualifyings müssen das 24h-Rennen auf **mindestens 3 Trockenreifen (Slicks)** starten, welche im Top 40 Qualifying genutzt wurden. Eine Ausnahme von dieser Regelung gilt nur dann, wenn der Rennstart durch den Rennleiter als „Wet Race“ deklariert wurde.
- ◆ Ein Verstoß gegen diese Regelung kann mit Rundenabzug bestraft werden.
- ◆ Nachdem das erste Fahrzeug 2 gezeitete Runden absolviert hat, wird abgelenkt. Hiernach fahren alle Teilnehmer durch die Boxengasse ins Parc Fermé. Es gelten die Parc Fermé Bestimmungen.

Als nicht im Top 40 Qualifying qualifiziert gelten:

- Fahrzeuge die nicht mindestens eine gezeitete Runde absolviert haben.
- Fahrzeuge welche das Parc Fermé nicht aus eigener Kraft erreichen.
- Fahrzeuge die nach Startfreigabe die Aufwärmrunde nicht innerhalb von 5 Sekunden aufnehmen.

- ◆ Nichtqualifizierte Fahrzeuge werden gemäß Auslosung der Startreihenfolge des Top 40 Qualifyings innerhalb der Top 40 hinten einsortiert.

32.2 Qualifikation zum Rennen

Es werden nur die Teams zum Rennen zugelassen, die mindestens die Qualifikationszeit von 120% des jeweiligen Klassenbesten im Zeittraining erreicht haben. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter abschließend.

32.3

Der Mehrfachstart eines Fahrers ist zulässig, jedoch auf **maximal 2 Fahrzeugen**, wobei beim Fahrerwechsel auf ein anderes Fahrzeug eine Mindestruhepause von 2 Stunden **im Rennen** einzuhalten ist. Die **MINDESTRUHEPAUSE** von 2 Stunden **im Rennen** gilt für ALLE Fahrer, nicht nur für die Fahrer, die für 2 Fahrzeuge genannt sind!

32.4

Jeder Fahrer darf maximal **3 Stunden** ohne Ablösung (einschließlich aller Tank- und Boxenstops) **im Rennen** fahren. Wird diese maximale Fahrzeit überschritten, so kann dem Team je angefangenen 5 Minuten Verspätung je eine Runde gestrichen werden.

32.5

Der Fahrerwechsel darf nur im Boxenbereich unter Aufsicht eines Sportwartes vorgenommen werden. Der Wechsel muss durch Zeiteintrag, Unterschrift des Sportwartes und Namensnennung sowie Unterzeichnung durch den abgelösten Fahrer auf der Fahrerwechselkontrollkarte bestätigt werden. Diese Kontrollkarte muss durch den Bewerber/Fahrer verwaltet werden und er ist für Eintrag und Abzeichnung an den vorgesehenen Boxen verantwortlich.

Für die beiden Qualifyings sowie das Rennen werden getrennte Fahrerwechselkarten ausgegeben. Die Fahrerwechselkontrollkarte für das Qualifying wird erst nach erfolgter Dokumentenabnahme (incl. Überprüfung der Bekleidung, Helm, Kopfrückhalte-System und Wiegen der Teilnehmer) ausgegeben. Der Fahrerwechsel wird kontrolliert. Die Fahrerwechselkontrollkarte der Qualifyings ist bis spätestens 30 Minuten nach Beendigung des letzten Qualifyings im Rennbüro im Start- und Zielhaus abzugeben. Hier erhalten die Teams dann die Fahrerwechselkontrollkarte für das Rennen.

Diese ist bis spätestens 45 Minuten nach Rennende im Rennbüro im Start- und Zielhaus abzugeben.

Ein Fahrzeug darf nur von den dafür genannten Fahrern gefahren werden. Umnennungen während des Rennens sind grundsätzlich ausgeschlossen. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter abschließend.

32.6

Nicht zum Start des 24h-Rennen zugelassen werden:

- ◆ Teilnehmer, die die Trainings-Qualifikationsbedingungen nicht erfüllt haben (siehe Art. 32.1 und 32.2 dieser Ausschreibung).

In Ausnahmefällen kann der Rennleiter, ungeachtet der vorstehenden Regelungen, Fahrer zum Rennen zulassen, die die Qualifikation durch besondere Umstände nicht erreicht haben.

Über die endgültige Zulassung entscheidet der Rennleiter abschließend.

Teilnehmer, die sich nicht qualifizieren, haben keinen Anspruch auf Nenn gelderstattung oder Erstattung der sonstigen Kosten und Gebühren.

32.7

Beim Training kann auch die Anbindung zur GP-Strecke (Coca-Cola Kurve) genutzt werden, Ausnahme: Top 40 Qualifying. Dies geschieht im Sinne der Teilnehmer, damit nicht eine komplette Runde vor der Zeiterfassung gefahren werden muss (siehe Zeichnung Nr. 8).

32.8

Eine Einfahrt in die Boxengasse ist beim Training von der Nordschleife her nicht möglich.

Alle Teilnehmer müssen dann noch eine Runde auf der GP-Strecke fahren und nur von dort aus ist die Einfahrt in die Boxengasse möglich.

Eine Einfahrt in die Boxengasse beim Rennen ist von der Nordschleife, aber auch von der GP-Strecke her möglich.

Bei der Anfahrt der Boxengasse von der GP-Strecke her, geschieht dies nur nach Anweisung der Sportwarte. Fahrzeuge, die diese Variante fahren, werden der Zeitnahme gemeldet und die Durchfahrt wird nicht als Runde gezählt.

33. Startaufstellung

33.1

Die Startaufstellung erfolgt am **Sonntag, 19. Mai 2013** gemäß Zeitplan auf der Start- und Zielgeraden nach den Qualifyingergebnissen in den einzelnen Startgruppen. **Ausnahme:** 1. Startgruppe, siehe hierzu Artikel 32.1

Es sind drei Startgruppen zu maximal je 70 Fahrzeugen vorgesehen.

In jeder Startgruppe befindet sich die Pole Position jeweils in der ersten Reihe rechts.

Die Startaufstellung erfolgt im 2er Format pro Startreihe, d.h. in jeder Startreihe stehen zwei Fahrzeuge nebeneinander.

33.2

In der Startaufstellung ist das Vorheizen der Reifen nicht erlaubt.

33.3

90 Minuten vor Beginn der Einführungsrunde der 1. Startgruppe wird die Boxengasse geschlossen.

Fahrzeuge, die bis zum Schließen der Boxengasse nicht zur Startaufstellung erschienen sind und ihre Startposition eingenommen haben, müssen aus der Boxengasse starten. Teilnehmer die nicht zum Start erscheinen, können durch evtl. Reservefahrzeuge ersetzt werden. Reservefahrzeuge starten in jedem Fall aus der Boxengasse.

Der nicht besetzte Startplatz innerhalb der Startgruppe bleibt frei. Das Nachstarten erfolgt jeweils hinter der entsprechenden Startgruppe (Kennzeichnung gemäß Punkt für die Startgruppe) in der Einführungsrunde.

34. Start

34.1

Startart: fliegender Start (Indianapolisstart)

34.2

Startablauf – Indianapolisstart:

Nach erfolgter Startaufstellung werden den Teilnehmern in den einzelnen Startgruppen jeweils folgende Tafeln gezeigt:

- ◆ 5 Minuten
- ◆ 3 Minuten – Helfer raus!
- ◆ 1 Minute
- ◆ 30 Sekunden

Auf das Zeichen 1 Minute müssen die Motoren angelassen werden. Nachdem die grüne Flagge gezeigt wurde, absolvieren die Teilnehmer in den einzelnen Startgruppen hinter dem Führungsfahrzeug die Einführungsrunde über die gesamte Strecke. Eine Positionsveränderung in der Einführungsrunde ist unter Androhung des Ausschlusses verboten. Das Führungsfahrzeug darf vor erfolgtem Start nicht überholt werden.

34.3

Der Veranstalter wird geeignete Maßnahmen ergreifen, um die Strecke während der Einführungsrunde frei zu halten. Den Teilnehmern ist es untersagt, während der Einführungsrunde das Tempo auf Schrittgeschwindigkeit zu reduzieren oder anzuhalten.

Ausnahme: technischer Defekt. Im Interesse aller Teilnehmer ist die Einführungsrunde zügig zu absolvieren. Die Geschwindigkeit wird vom Führungsfahrzeug vorgegeben.

Der Rennleiter wird die Einhaltung dieser Regelung überwachen. Verstöße gegen diese Regelung können von der Rennleitung mit **einer Zeitstrafe** geahndet werden.

34.4

Gegen Ende der Einführungsrunde wird den Teilnehmern das Grid-Schild gezeigt. Nach dem Ausscheren des Führungsfahrzeuges und Erlöschen der Rundumleuchten vor der Startlinie, kann der Start jeden Moment erfolgen. Das Startzeichen wird mit der Startampel gegeben, in dem der Starter die Ampel von ROT auf GRÜN schaltet.

34.5 Früh- oder Fehlstart:

Verändern der vorgeschriebenen Startposition, Zurückfallenlassen oder frühzeitiges Beschleunigen bevor die Ampel auf GRÜN geschaltet wird, kann mit **einer Zeitstrafe** belegt werden.

35. Verlassen der Strecke, Reparaturen und fremde Hilfe

35.1

Fahrer, die von der Strecke abgekommen sind, müssen das Rennen an der Stelle fortsetzen, wo sie die Strecke verlassen haben.

35.2

Reparaturen von technischen Defekten oder Unfallschäden auf der Strecke während des Trainings oder Rennens dürfen nur abseits der Rennstrecke und nur vom Fahrer des betreffenden Fahrzeuges und nur unter Verwendung der im Fahrzeug befindlichen Werkzeuge und Ersatzteile ausgeführt werden. Helfer dürfen nur im Fahrerlager und an den Boxen an den Fahrzeugen tätig sein.

35.3

Liegengebliebene Fahrzeuge **können** nach Anweisung des Rennleiters ins Fahrerlager zur Reparatur geschleppt werden.

Ein Anspruch auf Rückbringung vor Beendigung des Trainings oder Rennens besteht nicht. Der Rennleiter entscheidet aufgrund des Trainings- oder Rennverlaufes über den Transport liegengebliebener Fahrzeuge.

35.4

Ist ein Rücktransport liegengebliebener Fahrzeuge nicht möglich, oder erfolgt aus anderen Gründen nicht, werden diese abseits der Rennstrecke abgestellt.

Für das abgestellte Fahrzeug wird keine Haftung übernommen und zwar weder für Diebstahl noch für Beschädigung. Eine entsprechende Versicherung für diese Fälle besteht seitens des Veranstalters **nicht**.

Es besteht für die Teams die Möglichkeit, die Fahrzeuge in bestimmten Bereichen, in denen sie abgestellt wurden, soweit möglich, selbst abzuholen. **Fahren bzw. Abschleppen auf öffentlichen Straßen mit dem/des Wettbewerbs-Fahrzeug/es ist strikt untersagt! Ausnahme: Fahrzeuge gemäß StVZO.**

35.5

Liegegebliebene Fahrzeuge, die zurück transportiert wurden, unabhängig davon, ob der Rücktransport durch ein Abschlepp- oder Bergefahrzeug des Veranstalters oder der DMSB-Staffel oder durch eigenen Transport des Teams erfolgt ist, dürfen in der Box oder im Fahrerlager repariert werden.

35.6

Unter Einhaltung der Bestimmungen von Art. 15 dieser Ausschreibung ist die Fortsetzung des Trainings oder Wiederaufnahme des Rennens möglich.

36. Abbruch des Trainings oder Rennens

Der Rennleiter behält sich vor, ein Training oder Rennen zu unterbrechen oder abbrechen. In diesen Fällen zeigt der Rennleiter an der Start- und Ziellinie die rote Flagge und die Ampel wird auf Rot geschaltet. Gleichzeitig zeigen alle Streckenposten entlang der Rennstrecke rote Flaggen. Nach erfolgter Zeichengebung müssen alle Fahrzeuge sofort ihre Geschwindigkeit drosseln und langsam zu den Boxen fahren. Überholen ist dabei verboten. Während der Unterbrechung bestehen keine Parc Fermé Bedingungen. An den Fahrzeugen dürfen Service- und Reparaturarbeiten vorgenommen werden.

Die weitere Vorgehensweise nach einer Unterbrechung bzw. Abbruch wird in Abstimmung zwischen dem Rennleiter und den Sportkommissaren den Teilnehmern entsprechend bekannt gegeben.

37. Beendigung des Rennens

37.1

Nach Ablauf von 24 Stunden Fahrzeit wird das Fahrzeug abgewinkt, welches als erstes über die Ziellinie fährt.

37.2

Fahrzeuge, die im Bereich zwischen Posten 207 (Kurzanbindung Nordschleife) und der Start- und Ziellinie anhalten, oder im Schritt-Tempo rollen, um die Zielankunft abzuwarten, werden mit Zeitstrafe und/oder Wertungsverlust bestraft.

37.3

Teilnehmer, die nicht innerhalb von 20 Minuten nach Abwinken die Start- und Ziellinie (Rennstrecke – nicht Boxengasse) mit eigener Kraft passiert haben, werden nicht gewertet.

37.4

Nach dem Zeigen der Zielflagge ist die Geschwindigkeit stark herabzusetzen. Die Fahrzeuge sind OHNE anzuhalten direkt in das Parc Fermé einzubringen. Zuwiderhandlungen werden den Sportkommissaren gemeldet. Nach der Zieldurchfahrt ist den Anweisungen der Sportwarte zu folgen.

37.5

Die Boxengasse ist nach dem Zeigen der Zielflagge geschlossen (Boxen-Ampel rot).

38. Parc Fermé und Schlussabnahme

38.1

Alle Fahrzeuge müssen nach besonderer Weisung im Parc Fermé abgestellt werden und verbleiben dort bis zur Freigabe durch den Rennleiter. Der Veranstalter ist berechtigt, im Parc Fermé bei den entsprechenden Fahrzeugen das Auslesen der Data-Logger vorzunehmen.

38.2

Der Parc Fermé für die Fahrzeuge, die im Gesamtklassament auf den Positionen 1 – 3 platzierten Teams befindet sich vor den Boxen 1 – 3 in der Boxengasse. Die Fahrzeuge sind von den Teilnehmern dort nach Anweisung der Sportwarte abzustellen.

38.3

Der Parc Fermé für die übrigen abgewinkten Fahrzeuge befindet sich auf der Stichstrasse der Grand-Prix-Strecke kurz vor Start- und Ziel, vor der Tribüne T 13.

38.4

Auf Veranlassung der Sportkommissare können Schlussuntersuchungen durchgeführt werden. Außerdem halten die Technischen Kommissare während der gesamten Veranstaltung an den Boxen Aufsicht und sind jederzeit berechtigt, Fahrzeuge, die technische oder materielle Mängel aufweisen, dem Rennleiter zumelden, der ggf. die Weiterfahrt verweigern kann.

39. Wertung

39.1

Nach Ablauf der 24 Stunden werden zunächst ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl alle nachfolgenden Fahrzeuge beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt.

Alle Fahrzeuge platzieren sich nach der Zahl der gefahrenen Runden. Diejenigen, die die gleiche Rundenzahl zurückgelegt haben, in der Reihenfolge der letztmaligen Durchfahrt über die Ziellinie. Für die Platzierung werden nur Runden, die das Fahrzeug mit eigener Motorkraft zurückgelegt hat, gewertet. Die Wertung erfolgt nach Klassen und nach dem Gesamtklassement.

39.2

Gewertet in der Abschlusswertung (Gesamtklassement und Klassenwertung) werden nur Teilnehmer, die mindestens 50 % der zurückgelegten Rundenzahl des Gesamtsiegers erreicht haben, **sowie unter Maßgabe des Artikels 37 Beendigung des Rennens, Artikel 37.3.**

39.3

Bei einem endgültigen Abbruch des Rennens werden die 50 % von den zurückgelegten Runden des Gesamtsiegers bis zum Zeitpunkt des Abbruchs berechnet. Maßgeblich hierfür ist die letzte Runde vor dem endgültigen Abbruch.

40. Wertungsstrafen

40.1

Wertungsstrafen sind:

- ◆ Nichtwertung von Trainingsrunden
- ◆ Abzug von Runden im Rennen
- ◆ **Zeitstrafen**

40.2

Wenn eine in den letzten 45 Minuten des Rennens verhängte Zeitstrafe gem. Rundstreckenreglement Artikel 24 (7) und (8) nicht angetreten wird, wird eine Ersatzstrafzeit zu der letzten Runde addiert, die vor Ablauf der 24 Stunden vollendet wurde. Wird dadurch rechnerisch die 24-Stundengrenze überschritten, ist diese Runde die letzte gewertete Runde des Teilnehmers.

Beispiel 1:

Beträgt die Gesamtfahrzeit am Ende der Runde (23.54.45) + Ersatzstrafzeit (5.30.00) = 24.00.15 wird diese Runde als letzte Runde gewertet.

Beispiel 2:

Beträgt die Gesamtfahrzeit am Ende der Runde (23.54.15) + Ersatzstrafzeit (5.30.00) = 23.59.45 wird die nächste Runde virtuell vor Ablauf der 24 Stunden erreicht und noch gewertet. Die Ersatzstrafzeit geht in die Gesamtfahrzeit ein.

40.3

Diese Strafen können ohne Einhaltung eines besonderen Verfahrens vom Rennleiter verfügt werden. Sie sind Teil der dem Rennleiter zustehenden organisatorischen Regelungsbefugnisse und werden durch Änderung der Ergebnisse bzw. Anzeige der **Zeitstrafe** bekannt gemacht. Der Rennleiter informiert die Sportkommissare über diese Strafen.

41. Zeitstrafe – Durchführung

Soweit der Rennleiter gegen ein Team eine **Zeitstrafe** im Rennen verhängt, erfolgt die Durchführung wie folgt:

- ◆ An Start und Ziel wird dem Teilnehmer die **Zeitstrafe** in Verbindung mit der Startnummer des Teilnehmers mittels einer elektronischen LED-Tafel / alternativ Schild angezeigt.
- ◆ Darüber hinaus wird die **Zeitstrafe** im Infosystem der Firma. WIGE auf den Monitoren angezeigt.
- ◆ Der betreffende Teilnehmer hat nach dem erstmaligen Zeigen insgesamt drei Runden Zeit um die **Zeitstrafe** anzutreten.
- ◆ Zur Durchführung der **Zeitstrafe** muss der Teilnehmer in die Boxengasse fahren und **das Feld für die Zeitstrafe** (vor dem Start- und Zielgebäude) anzufahren und das Fahrzeug innerhalb der Markierung zum Stillstand bringen.
- ◆ Erst auf ausdrückliches Anzeigen des für die Einhaltung der Strafe verantwortlichen Sportworts hin kann der Teilnehmer die markierte Fläche verlassen und das Rennen wieder aufnehmen
- ◆ Es können mehrere Teilnehmer gleichzeitig mit einer **Zeitstrafe** belegt werden. Die Fahrzeuge haben sich dann hintereinander an der Markierung einzureihen und werden einzeln wieder ins Rennen geschickt.
- ◆ Die Absolvierung einer **Zeitstrafe** darf nicht mit einem normalen Boxenstopp verbunden werden.
- ◆ Steuert ein Teilnehmer nach Ableisten der **Zeitstrafe** trotzdem seine Box zum normalen Boxenstopp an, erfolgt eine Meldung an den Rennleiter und die zuvor absolvierte **Zeitstrafe** gilt als NICHT angetreten.

42. Proteste / Berufungen

42.1

Für die Abgabe von Protesten gelten die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes. Jeder Protest muss unter gleichzeitiger Zahlung der Protestgebühr von derzeit **500,00 €** zuzüglich 7 % Mehrwertsteuer schriftlich an den Rennleiter oder in dessen Abwesenheit an die Sportkommissare eingereicht werden, wobei die jeweiligen Protestfristen eingehalten werden müssen.

42.2

Werden die Ergebnisse den Teilnehmern mit der Post zugesandt, so endet die Protestfrist am 7. Tag (24.00 Uhr) nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel ist maßgebend.

42.3

Für Berufungen gelten die Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes. Die Gebühr für die Berufung beträgt derzeit **1.500,00 €** zuzüglich 7 % Mehrwertsteuer.

43. Siegerehrung auf dem Podium

Die vorläufige Siegerehrung der im Gesamtklassement auf den Positionen 1 – 3 platzierten Teams findet unmittelbar im Anschluss an das Rennen auf dem Siegerehrungspodest (Start- und Zielhaus) statt.

Alle Fahrer der betreffenden Teams haben sich nach der Zielankunft unmittelbar zum Siegerehrungspodest zu begeben.

44. Preise, Siegerehrung und Preisverteilung

44.1

Für **Klassensieger und Platzierte bis zu 25 %, aber maximal bis Platz 5 der gestarteten Teilnehmer werden Pokale ausgegeben.** Pokale erhalten alle Fahrer des jeweiligen Teams.

44.2

Die Siegerehrung findet am **20. Mai 2013**, ab ca. **19:30 Uhr** statt. Die Örtlichkeit der Siegerehrung wird mit der Nennungsbestätigung bekannt gegeben.

44.3

Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Preise werden **nicht** nachgesandt.

Notizen

Kapitel II - Allgemeine Technische Bestimmungen

Art. 1 Allgemeine Fahrzeugbestimmungen für alle Fahrzeuge

Art. 1.1

Der Veranstalter behält sich in Abstimmung mit dem DMSB das Recht vor, jederzeit Reglementsänderungen vorzunehmen.

Art. 1.2

Zur Teilnahme werden nur Fahrzeuge zugelassen, die den Bestimmungen und den Anlagen 1 – 8 dieser Ausschreibung entsprechen. Die am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen sind im Nennungsformular einzutragen.

Art. 1.3

Über die Zulassung eines Fahrzeuges entscheidet ausschließlich der Veranstalter. Der Veranstalter kann die Zulassung eines Fahrzeuges mit Angaben von Gründen verweigern. Die Entscheidung des Veranstalters ist abschließend. Die Entscheidung basiert auf den vom DMSB genehmigten Bestimmungen.

Dies wird von jedem Bewerber/Fahrer ausdrücklich mit Abgabe der Nennung uneingeschränkt anerkannt. Proteste gegen die Einstufung und Zulassungen durch den Veranstalter sind daher ausgeschlossen.

Art. 1.4

Für deutsche Teilnehmer ist ein DMSB-Wagenpass oder eine Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer ist der Wagenpass, falls gegeben, des jeweiligen ASN vorzulegen, oder ein gleichwertiges Dokument.

Art. 1.5

Fahrzeuge, die nach ihrem äußeren Bild dem Ansehen des Automobilsports schaden und/oder nicht mit dem Code of ethics des ADAC vereinbar sind, können – ohne Verpflichtung des Veranstalters zur Rückzahlung des Nenngeldes oder sonstigen Kosten und Gebühren – abgewiesen werden.

Art. 1.6

Für Fahrzeuge, die kein Homologationsblatt besitzen, kann der Veranstalter vom Teilnehmer ein technisches Datenblatt verlangen. Dieses Datenblatt muss mit der Nennung, vollständig ausgefüllt, eingereicht werden. Ersatzteilkataloge und Werkstatthandbücher sind ebenfalls für diese Fahrzeuge bereit zu halten. Eine geforderte Nachweispflicht liegt ausschließlich beim Fahrer/Bewerber des Fahrzeuges.

Art. 1.7 Luftmengenbegrenzer

Für alle Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, SP2T, SP3T, SP4T, SP8T, D4T sowie die Klassen E1-XP1 und E1-XP2 gelten folgende Bestimmungen :

- ◆ Das Ansaugsystem des Motors muss mit einem oder zwei Luftmengenbegrenzer (Restriktor) ausgerüstet sein. Diese müssen eine minimale Länge von 3 mm und einen maximalen Durchmesser gemäß (**Anlage 5/BOP**) aufweisen.
- ◆ Die Luftmengenbegrenzer müssen aus metallischem Werkstoff sein. Der in **Anlage 5/BOP** vorgeschriebene Durchmesser, darf zu keinem Zeitpunkt und unter allen Temperaturbedingungen nicht überschritten werden.
- ◆ Alle dem Motor zugeführte Verbrennungsluft muss diese Luftmengenbegrenzer passieren.
- ◆ Hinter dem/den Luftmengenbegrenzer/n sind keinerlei Luft führende Leitungen an dem Ansaugsystem erlaubt.
- ◆ Alle Luftmengenbegrenzer müssen mit Hilfe eines Drahtes durch die TK's versiegelbar sein, welches eine Demontage unmöglich macht.
- ◆ Bei Saugmotoren wird der/die Luftmengenbegrenzer mit dem Ansaugsystem (Air box) gepaart.
- ◆ Bei Turbomotoren wird der Restriktor(en) mit dem Turbolader gepaart.
- ◆ Bei Turbomotoren ist der/die Luftmengenbegrenzer maximal 300 mm vor dem Verdichterrad des Turboladers anzubringen.
- ◆ Das Verschließen des Luftmengenbegrenzers muss zum sofortigen Stillstand des Motors führen. Dieser Test wird bei einer Drehzahl von 2500 U/min durchgeführt. Alle im Ansaugsystem befindlichen Drucksensoren müssen für diesen Test abgeschlossen werden. Der bei diesem Test gemessene Druck im Ansaugsystem muss mindestens 150 mbar unter dem vor Ort herrschenden Umgebungsdruck sein und für mindestens 0,5 Sekunden gehalten werden.
- ◆ Auf Verlangen des Veranstalters ist diesem ein Messanschluss an dem Ansaugsystem zur Verfügung zu stellen.
- ◆ Der Veranstalter behält sich das Recht vor die Größe der Luftmengenbegrenzer für einzelne Fahrzeuge zu ändern.
- ◆ **Fahrzeuge der Klasse SP9 und E1-XP (mindestens ein Fahrzeug pro Hersteller) müssen im Vorfeld grundsätzlich mindestens zwei Läufe zur Langstreckenmeisterschaft Nürburgring bestreiten.**

Ausnahme:

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, SP2T, SP3T, SP4T und SP8T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft werden.

In diesem Fall ist die Verwendung von Luftmengenbegrenzern vorbehaltlich abweichender Einstufungen nicht vorgeschrieben. Siehe Artikel 2.0 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren

Art. 1.7.1 Luftmengenbegrenzer – Prüfdorn

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, bzw. zur Technischen Abnahme sind Teilnehmer, die ein Fahrzeug einsetzen, das unter die Luftmengenbegrenzer Bestimmung fällt, verpflichtet 2 Prüfdorne zur Kontrolle der Luftmengenbegrenzer zur Verfügung zu stellen.

Ein Prüfdorn muss der realen Größe des Luftmengenbegrenzers entsprechen, der zweite Prüfdorn-Durchmesser muss um 0,1 mm geringer sein als die reale Größe des Luftmengenbegrenzers. Eine Messtoleranz von -0,02 mm wird berücksichtigt. Die Temperatur des Prüfdorns muss vor dem Einführen in den Luftmengenbegrenzer im Bereich +/- 10° Celsius zur Umgebungstemperatur liegen.

Jedes Team ist für den Einwandfreien Zustand der Prüfdorne verantwortlich. Die Prüfdorne müssen aus metallischem Material gefertigt sein.

Art. 1.8 Daten Aufzeichnung / Datalogger

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP10, SP2T, SP3T, SP4T, SP8T, D4T sowie die Klassen E1-XP1 und E1-XP2 müssen mit dem vom Veranstalter zugelassenen Daten- Aufzeichnungsgerät (gemäß Anlage 7) ausgerüstet werden. Die Bereitstellung des Systems incl. der notwendigen Sensorik und die einwandfreie Funktion obliegen alleine dem Teilnehmer.

Das Aufzeichnungssystem muss vom Teilnehmer unter genauer Einhaltung der Einbauvorschriften eingebaut werden. Die Verantwortung für die einwandfreie Funktion obliegt dem Teilnehmer. Der Veranstalter behält sich während der gesamten Veranstaltung vor, die Daten jederzeit abzurufen. Unregelmäßigkeiten können mit Strafen bis hin zum Wertungsausschluss belegt werden.

Zur Sicherstellung der Datenaufzeichnung, muss die GPS-Antenne des Datenaufzeichnungssystems grundsätzlich auf dem Fahrzeugdach angebracht werden.

- ◆ Die Aufzeichnungsgeräte und das Auslesen der Daten muss dem Veranstalter zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung ermöglicht werden.
- ◆ **Die Aufzeichnung folgender Daten muss durch den Teilnehmer sichergestellt werden:**
 - ↘ Motor Drehzahl
 - ↘ Fahrzeug Geschwindigkeit (GPS Signal)
 - ↘ Fahrzeug Geschwindigkeit (aus ECU)
 - ↘ Drosselklappen Stellung
 - ↘ Ansaugsystem Druck
 - ↘ Quer Beschleunigung (interner Sensor)

Grundsätzlich behält sich der Veranstalter das Recht vor die Aufzeichnung weiterer Daten anzuordnen.

Während der Veranstaltung werden für vom Veranstalter ausgewählte Fahrzeuge USB-Datenspeicher ausgeteilt. Diese USB-Datenspeicher sind vom Teilnehmer an den Data-Logger anzuschließen.

Für die ordnungsgemäße Rückgabe bzw. den ordnungsgemäßen Austausch der Datenspeicher, wird durch den Veranstalter eine Kautionshöhe von **500,00 €** erhoben. Die Kautionshöhe ist im Büro der Tankabrechnung zu bezahlen. Die Kautionshöhe wird nur zurück erstattet bei Einhaltung der nachstehenden Fristen.

Grundsätzlich müssen diese Datenspeicher bis spätestens 30 Minuten nach Öffnung des Parc Fermé bzw. der Trainingsläufe vom Teilnehmer im ausgewiesenen Büro abgegeben werden.

Während des Rennens sind die Datenspeicher auf Verlangen des Veranstalters beim Boxenstop auszutauschen und der beschriebene Speicher unmittelbar abzugeben. Bei verspäteter Abgabe im Qualifying, behält sich der Rennleiter vor, Wertungsstrafen gemäß Rundstreckenreglement anzuwenden. Bei verspäteter Abgabe im/nach dem Rennen, wird die Kautionshöhe durch den Veranstalter einbehalten.

Ausnahme:

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, SP2T, SP3T, SP4T, SP8T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft werden.

In diesem Fall ist die Ausrüstung des Fahrzeugs mit Datenaufzeichnungsgerät vorbehaltlich abweichender Einstufungen nicht vorgeschrieben.

In diesem Fall muss das Fahrzeug für den Einsatz der veranstaltereigenen Datenaufzeichnungsgeräte vorgerüstet werden.

Siehe Artikel 2.0 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren

Art 1.9 ADAC-Tankpilot

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP9, SP8T, D4T sowie die Klassen E1-XP1 und E1-XP2 dürfen ausschließlich über das ADAC Tankpilotsystem betankt werden. (siehe Anlage 6)

Ausnahme:

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, SP8T und D4T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft werden.

In diesem Fall ist die Betankung über das ADAC Tankpilotsystem vorbehaltlich abweichender Einstufungen nicht vorgeschrieben. Siehe Artikel 2 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren

Art. 1.10 Verplombungsmöglichkeit am Motor

Für alle Fahrzeuge der Gruppe 24h-Spezial, Klassen SP6 bis SP8, D1T bis D4T, SP9 (FIA-GT3), SP10 (SRO-GT4) und E1-XP müssen Verplombungsmöglichkeiten am Motor angebracht werden.

Plomben müssen angebracht werden können, zwischen Ventildeckel und Zylinderkopf, als auch zwischen Ölwanne und Motorblock.

Art. 2 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, **SP2T**, SP3T, SP4T, SP8T, D4T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft werden.

Fahrzeuge die durch den Veranstalter als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft wurden sind vorbehaltlich abweichender Auflagen durch den Veranstalter von folgenden Regelungen befreit:

- ◆ **Artikel 19.1.8 sportliches Reglement: Betankung über das ADAC – Tankpilotsystem**
- ◆ **Artikel 1.7 allg. techn. Best.: Luftmengenbegrenzer**
- ◆ **Artikel 1.8 allg. techn. Best.: Datenaufzeichnung**

Fahrzeuge die durch den Veranstalter als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft wurden sind für den Einsatz der veranstaltereigenen Datenaufzeichnungsgeräte vorzurüsten.

Die Bereitstellung der erforderlichen Spannungsversorgung und Sensorik um die in Artikel 1.8 geforderten Daten aufzuzeichnen liegt in der Verantwortung des Teilnehmers. (siehe **Anlage 7** Data-Logger)

Der Veranstalter behält sich das Recht vor die Ausrüstung von Fahrzeugen mit seriennahen Motoren mit veranstaltereigenen Datenaufzeichnungsgeräten zu verlangen. In diesem Fall gelten die Bestimmungen des Artikel 1.8 allgemeine Technische Bestimmungen: Datenaufzeichnung.

Grundsätzlich müssen die Data-Logger bis spätestens 30 Minuten nach Öffnung des Parc Fermé bzw. der Trainingsläufe vom Teilnehmer im ausgewiesenen Büro abgegeben werden.

Bei verspäteter Abgabe im / nach dem Rennen sowie bei Abgabe beschädigter Aufzeichnungsgeräte wird dem Teilnehmer ein Betrag in Höhe von 1.500,- Euro durch den Veranstalter in Rechnung gestellt.

Zur Einstufung als Fahrzeug mit seriennahem Motor gelten folgende Richtlinien:

Klasse SP6 – SP8:

- ◆ **Serienansaugsystem**
- ◆ **Seriendrosselklappe**
- ◆ **Serienauspuffkrümmer**
- ◆ **Mindestgewicht/ Kraftstoffmenge (gemäß Anlage 5)**

Klasse **SP2T**, SP3T, SP4T und SP8T

- ◆ **unverändertes Serienansaugsystem**
- ◆ **unveränderte Seriendrosselklappe**
- ◆ **unveränderter Serienturbolader**
- ◆ **unveränderter Serienauspuffkrümmer**
- ◆ **Mindestgewicht/ Kraftstoffmenge (gemäß Anlage 5)**

Die Zulassung als Fahrzeug mit seriennahem Motor kann ausschließlich nach Antragstellung über das offizielle Antragsformular nebst allen darin geforderten Dokumentationen ausgesprochen werden (siehe **Anlage 8**).

Die kompletten Anträge sind **mindestens 6 Wochen** vor dem 24h-Rennen an den Veranstalter zu senden. Später eingehende Anträge werden mit einer Versäumnisgebühr wie folgt belegt:

- ◆ bis 4 Wochen vor der Veranstaltung 25,00 Euro (inkl. MwSt.)
- ◆ weniger als 4 Wochen 50,00 Euro (inkl. MwSt.)
- ◆ Anträge die im Rahmen der Veranstaltung gestellt werden, können nur in Ausnahmefällen bearbeitet werden! Diese werden mit einer Versäumnisgebühr belegt, in Höhe von: 200,00 Euro (inkl. MwSt.)

Evtl. anfallende Gebühren sind direkt mit der Antragsstellung zu entrichten. Anträge ohne die evtl. anfallenden Gebühren werden nicht bearbeitet. (Bankverbindung siehe Nenngeldzahlung Artikel 10.2.2, sportl. Reglement)

Die Zulassung als Fahrzeug mit seriennahem Motor wird durch den Veranstalter schriftlich bestätigt.

Alle in dieser offiziellen Zulassung beschriebenen Auflagen und Einstufungsdetails haben grundsätzliche Gültigkeit.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor für Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eine maximal zulässige Motorleistung nach **Anlage 5.1** „maximale Motorleistungen in Abhängigkeit zum Fahrzeugmindestgewicht“ zu definieren.

Diese Leistungsgrenze wird durch das offizielle Zulassungsschreiben festgelegt.

Jeder Teilnehmer, für dessen Fahrzeug eine Maximal zulässige Motorleistung festgelegt wurde, ist verpflichtet, das Fahrzeug, im Falle einer Leistungsüberprüfung, mit einer straßentauglichen Rad/Reifen-Kombination auszurüsten. Eine Leistungsüberprüfung mit Wettbewerbsbereifung ist unter Umständen nicht möglich. Die Überprüfung der Motorleistung erfolgt nach den technischen Bestimmungen der Gruppe G Artikel 23.1 – 23.1.6 (DMSB-Handbuch brauner Teil).

Alle für das Jahr 2012 erstellten Anerkennungen als Fahrzeug mit seriennahem Motor behalten ihre Gültigkeit bis zum 31.12.2013.

Grundsätzlich behält sich der Veranstalter das Recht vor, für Fahrzeuge mit seriennahen Motoren Handicapregelungen in Form von z.B. Zusatzgewichte, Ladedruckbegrenzung und / oder Luftbegrenzer festzulegen. Ferner können die zulässige an Bord mitgeführte Kraftstoffmenge und Kraftstoff-Durchflussmengen, sowie Aerodynamik angepasst werden.

Entgegen Artikel 2.6, Anlage 1, gilt die Möglichkeit zur Zulassung als Fahrzeug mit serienahem Motor ausschließlich für Serienfahrzeuge, welche mit diesem Motor in mindestens 200 identischen Einheiten gebaut wurden. Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter in Abstimmung mit dem Technikausschuss abschließend.

Art. 2.1 Telemetrie

Der Einsatz einer „one – way“ Telemetrie ist freigestellt. D.h. die Übermittlung von Daten und / oder Signalen vom Fahrzeug an eine fahrzeugfremde Einrichtung ist erlaubt. Die Übermittlung von Daten und / oder Signalen von einer fahrzeugfremden Einrichtung zum Fahrzeug ist **nicht** erlaubt.

Art. 3 Geräuschbegrenzung und Abgasvorschriften für alle Fahrzeuge

Art. 3.1 Geräuschbegrenzung - Lärmtransponder

Art. 3.1.1

Das 24h Rennen entspricht der Geräusch- Emissionsklasse B am Nürburgring.

Art. 3.1.2

Zur Überwachung der Einhaltung der Grenzwerte der Emissionsklasse B am Nürburgring wird beim 24h Rennen ausschließlich nach der DMSB-Vorbeifahrtmessmethode (siehe auch DMSB-Handbuch, blauer Teil, Kapitel II) verfahren. Die Überwachung erfolgt während der gesamten Veranstaltung.

In jedes Fahrzeug ist neben dem Transponder für die Zeitnahme, ein weiterer Transponder zur Überwachung der Lärmbeschränkung zu installieren. An der Nordschleife sind 5 permanente Dauermessstationen installiert worden, die die Lautstärke der Fahrzeuge nach der DMSB-Vorbeifahrtmessmethode erfassen. Durch den Transponder wird der erfasste Wert dem jeweiligen Fahrzeug zugeordnet.

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte sind der Tabelle in Art. 3.1.3 zu entnehmen. Diese Werte dürfen unter keinen Umständen überschritten werden. Fahrzeuge, die zweimal diesen Wert überschreiten, werden durch ein schwarzes Flaggensignal und einer Tafel mit Startnummer aus dem Rennen geholt.

Die Lärmtransponder haben eine Größe von 13 x 2,5 x 2,0 cm und werden inkl. einer Halteplatte zusammen mit dem Zeitnahmetransponder bei der Technischen Abnahme ausgegeben. Die Rückgabe erfolgt bei der Tankkaution-Abrechnung. Der Lärmtransponder muss in Höhe der Seitenscheibe (z.B. am Käfig) im Fahrzeug montiert werden. Dies wird auch bei der Technischen Abnahme kontrolliert.

1. Schalleistungs-Messung (computergestütztes L_{WA} -Verfahren)

Das nachstehend beschriebene L_{WA} -Verfahren ist für Rundstreckenveranstaltungen (insbesondere auf permanenter Rundstrecke) vorzugsweise anzuwenden.

Die computergestützte Schalleistungs-Messung ist ein automatisiertes Messverfahren zur Erfassung der Schalleistung jedes Fahrzeugs und entspricht dem aktuellen Stand der Geräuschmesstechnik.

Die DMSB-Schalleistungs-Messmethode (nachfolgend als L_{WA} -Verfahren bezeichnet) ist nach folgendem Verfahrensschema durchzuführen.

- ◆ Messung der Fahrzeuge unter Rennbedingungen
- ◆ Erfassung der Drehzahl
- ◆ Erfassung aller Fahrzeuge und aller gefahrenen Runden

Die Schalleistungsmessungen müssen gemäß §26/28 BImSchG amtlichen Ansprüchen gerecht werden.

- a) Geräuschtechnische Bestimmung und Einmessung der Mikrofonposition nach fahrdynamischen und messtechnischen Parametern (unter Einsatz einer geeichten Schallquelle), Aufbau des Messequipments und Testmessung.

Anmerkung: Diese Vorbereitungen und Einrichtungen sind bereits bei den permanent überwachten Rennstrecken (z.Z. Eurospeedway-Lausitz, Hockenheimring und Nurburgring) durchgeführt bzw. vorhanden.

- b) Erfassung des Schalldruckpegels des vorbeifahrenden Fahrzeugs (dynamische Last bzw. Beschleunigungsphase) – Übertragung an Rechner mit digitalen Signalprozessor und Umrechnung in den Schalleistungs-Pegel L_W
Erfassung des Transponder-Signals zur Zuordnung der Start-Nummer des Fahrzeugs und dem dazugehörigen Schalleistungspegel.
- c) Innerhalb eines definierten Zeitfensters wird rechnerisch mittels geeigneter Software entschieden, ob der Wert eindeutig ist und verwertet werden kann. Dadurch wird der Mindestabstand zwischen Startnummer-Signalen sowie der Ausschluss von Fremdgeräuschen (z.B. Lautsprecherdurchsagen, Fluglärm o.ä.) sichergestellt.
- d) Falls der erfasste Messwert eindeutig ist, wird dieser mit Rundenzuordnung in ein Messprotokoll übertragen. Nicht berücksichtigte Messwerte (z.B. durch Geräuschüberlagerung mehrerer Fahrzeuge) werden im Protokoll gesondert gekennzeichnet.
Parallel sind sämtliche Schallereignisse (Startnummern- und Zeit- zugeordnet) online darzustellen, so dass auffällige Fahrzeuge sofort zu identifizieren sind.

- e) Bei Überschreitung des, für das jeweilige Fahrzeug, vorgegebenen maximalen Schalleistungspegels (s. Tabelle in Art. 3.1.3) informiert das Geräuschesmessteam in geeigneter Weise die Rennleitung, den Veranstalter bzw. die Sportkommissare, die in geeigneter Weise reagieren können.
Alle Messtoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Temperatur, Feuchte etc.) die unterschiedlichen Umgebungseinflüsse sowie die Geräte-Toleranz sind gemäß §26/28 BImSchG bei der Erfassung des jeweiligen Messwertes zu berücksichtigen. Daher sind die in nachfolgender Tabelle aufgeführten Schalleistungsklassen eingetragene Grenzwerte **nicht** mit einer zulässigen Toleranz zu versehen.
- f) Die gesamte Messeinrichtung muss der Europa-Norm DIN EN 60651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen, kalibrierfähig sein und über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen. Die Mikrofoneinheit muss wetterfest sein.
- g) Die Mikrofoneinheit muss sich in einer Entfernung von 10 bis 40 Metern von der, mit mittlerer erwarteter Vorbeifahrtswahrscheinlichkeit, errechneten Ideallinie am Messort befinden.
Jeder Messort an jeder Strecke muss mit einer Normschallquelle eingeeicht sein.
Die Verbindung zwischen Mikrofoneinheit und Messeinheit muss über abgeschirmte Kabel erfolgen.
Die Messeinheit muss auf A-Bewertung und einen 20-Millisekunden-Mittelungspegel ($L_{Aeq20ms}$) einstellbar sein.
Die Messeinheit muss parallel Pegelzeitverlauf und spektrale Verteilung erfassen und gleichzeitig digitale Tonmitschnitte aufzeichnen können.
Die Zuordnung des Schalleistungspegels zum emittierenden Fahrzeug muss eindeutig, automatisiert und dokumentiert mittels Transponderankoppelung der Messeinrichtung erfolgen.
Pegelzeitverlauf und Fahrzeugidentifizierung müssen in Echtzeit visuell dargestellt werden.
Nicht auswertbare Messergebnisse aufgrund von Überholvorgängen oder dergleichen während der Erfassung müssen in Echtzeit als solche erkennbar sein.

2. Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren)

Bei Veranstaltungen, bei denen eine L_{WA} -Messung (Schalleistungsmessung) nicht vorgesehen ist, muss bei Rundstreckenwettbewerben die nachstehend beschriebene Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren) zur Anwendung gebracht werden.

Achtung: Grundsätzlich sind die Messwerte der L_{WA} -Messung denen der L_p -Messung vorzuziehen. Im Zweifelsfall gelten die Ergebnisse der L_{WA} -Messung.

Vereinfacht kann aus dem L_p -Wert der L_{WA} -Wert über die Beziehung der nachstehenden Gleichung als Näherungswert errechnet werden.

$$\Delta = 10 \times \log 2 \pi a^2$$

$$\Delta = 31,5 \text{ dB} \quad (\text{bei } a = 15 \text{ m})$$

a = Abstand Mikrofon zum Fahrzeug (akustischer Schwerpunkt des Fahrzeugs)

Δ = Differenz L_p - zu L_{WA} -Wert (Näherungswert)

Beispielrechnung für a = 15 m:

$$\Delta = 10 \times \log \times 2\pi \times 15^2$$

$$\Delta = 10 \times \log \times 1413,7$$

$$\Delta = 10 \times 3,15$$

$$\Delta = 31,5 \text{ dB}$$

a) Messgeräte

Kalibriertes Präzisions-Schallpegelmessgerät.

Die Messgeräte müssen der Europa-Norm DIN EN 60 651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen und kalibrierfähig sein.

Die Geräte müssen über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen.

Die Geräte müssen auf „Fast“ und auf den Bewertungsfilter „A“ eingestellt werden.

b) Messort, Mikrofonaufstellung

Gemessen wird in der Regel nach dem Kurvenausgang vor Start und Ziel.

Aufstellung des Mikrophons in 15 m +/- 0,5 m Abstand seitlich von der Fahrzeuglängsachse des zu messenden Fahrzeugs in 125 cm +/- 15 cm Höhe über der Fahrbahn, auf der dem Kurvenradius-Mittelpunkt zugewandten Seite (Innenseite der Kurve).

c) Durchführungsbestimmungen

Der maximale Schallpegel eines unter Vollast vorbeifahrenden Fahrzeugs wird unter rennmäßigen Bedingungen ermittelt und festgehalten.

Hierbei ist zu überwachen, dass sich das Fahrzeug auf der Fahrspur befindet - welche in der Regel auch die Ideallinie ist - die den 15 m Abstand zum Mikrofon ergibt.

Die jeweilige Startnummer des Fahrzeugs ist dem Messwert zugeordnet festzuhalten.

Über die Messungen ist in geeigneter Weise ein Protokoll zu erstellen.

Bei Überschreitung des, in Ziffer 2 d) angegebenen, Grenzwertes ist die Rennleitung in geeigneter Weise zu informieren.

d) Bedingungen, zulässiger Grenzwert

Die Messung erfolgt grundsätzlich im Qualifikations-Training. Die Messung ist von mindestens zwei DMSB-autorisierten Sachrichtern, respektive Technischen Kommissaren durchzuführen.

Vom erfassten Messwert ist eine Messtoleranz von 2 dB und eine weitere Korrekturgröße von 1 dB für Störeinflüsse, die durch besondere Umstände am und durch den Messplatz gegeben sein können, in Abzug zu bringen. Damit sind in der 3 dB-Gesamt toleranz die Messverfahrenstoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Temperatur, Feuchte etc.) die unterschiedlichen Umgebungs-Einflüsse sowie die Geräte-Toleranz bereits berücksichtigt. Wind- und andere Störgeräusche müssen 10 dB (A) unter dem Grenzwert liegen. Streckenlautsprecher im Umfeld der Messung sind abzuschalten bzw. auszublenden. Der sich somit ergebende Wert ist zur Bewertung des Messergebnisses heranzuziehen. Der zulässige Grenzwert ist im jeweiligen DMSB-genehmigten Reglement anzugeben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Veranstalters und des Rennstreckenbetreibers beachtet werden.

Art. 3.1.3

Folgende Grenzwerte dürfen nicht überschritten werden:

Division 1 - Gruppe 24h-Spezial

Klasse	LWA-Verfahren	LP Verfahren
SP2T	130	98
SP3	130	98
SP3T	130	98
SP4	130	98
SP4T	130	98
SP5	130	98
SP6	130	98
SP7	132	100
SP8	132	100
SP8T	132	100
SP9 (FIA-GT3)	132	100
SP10 (SRO-GT4)	132	100
D1T	128	96
D2T	128	96
D3T	128	96
D4T	128	96
AT (Gas)	132	100

Division 1 - Gruppe E1-XP

Klasse	LWA-Verfahren	LP Verfahren
E1-XP1	132	100
E1-XP2	132	100
E1-XP Hybrid	132	100

Division 1 - Gruppe VLN-Serienwagen

Klasse	LWA-Verfahren	LP Verfahren
V2	128	96
V3	128	96
V4	128	96
V5	128	96
V6	128	96

Division 2 - Gruppe N

Klasse	LWA-Verfahren	LP Verfahren
N2	128	96
N3	128	96
N4	128	96
N5	128	96

Art. 3.1.4

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, zusätzlich die Fahrzeuge nach der DMSB-Nahfeldmeßmethode zu überprüfen. Hierbei sind alle Fahrzeuge auf maximal 95 + 2 db (A) + 3 % begrenzt. (Beschreibung zum Download unter www.24h-Rennen.de).

Art. 3.1.5

Verstöße gegen die Geräuschbegrenzung können folgende Strafen zur Folge haben:

◆ **Im Training:**

- **1. Verstoß** - die bis zur Feststellung des Verstoßes erzielten Trainingszeiten werden gestrichen; das Fahrzeug muss technisch der Geräuschbegrenzung angepasst werden. Hierzu wird dem Teilnehmer an Start- und Ziel die schwarze Flagge mit orangem Punkt und die Startnummer auf einer separaten Tafel angezeigt. Der Teilnehmer hat unverzüglich die Box aufzusuchen.
- **2. Verstoß** – alle weiteren Trainingszeiten werden gestrichen. Die weitere Teilnahme am Training kann untersagt und die Teilnahme am Rennen aufgrund der Nichteinhaltung der Geräuschbegrenzung durch den Rennleiter versagt werden.

◆ **Im Rennen:**

- **1. Verstoß** – Dem Teilnehmer werden die schwarze Flagge mit orangem Punkt und die Startnummer auf einer separaten Tafel gezeigt. Der Teilnehmer hat unverzüglich die Box aufzusuchen und das Fahrzeug ist den Geräuschbegrenzungen technisch anzupassen. Das Fahrzeug ist im Anschluss den technischen Kommissaren vorzuführen. Der Rennleiter entscheidet über die Wiederaufnahme des Rennens.
- **weitere Verstöße** – Verstößt ein Fahrzeug wiederholt gegen die Geräuschbegrenzung kann der Rennleiter dem Team die weitere Teilnahme versagen. In diesem Fall wird dem Teilnehmer an Start- und Ziel die schwarze Flagge in Verbindung mit der Startnummer auf einer separaten Tafel angezeigt. Der Teilnehmer hat unverzüglich die Box aufzusuchen und das Fahrzeug abzustellen.

Sollte der Veranstalter seitens des Betreibers der Rennstrecke wegen eines Verstoßes gegen die Lärmschutzvorschriften in Anspruch genommen und verpflichtet werden können, so behält sich der Veranstalter vor, den eigentlichen Störer, der für den Verstoß verantwortlich ist, seinerseits in Anspruch zu nehmen.

Art. 3.2 Abgasvorschriften

Art. 3.2.1

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

Art. 3.2.2

In allen Klassen (inkl. Gruppe GT3 und GT4) ist ein Katalysator gemäß Art. 15 der DMSB-Abgasvorschriften vorgeschrieben (siehe auch DMSB Handbuch blauer Teil).

Folgende Katalysatorarten sind zulässig bzw. vorgeschrieben:

Alle verwendeten Katalysatoren müssen aus einem Antriebskonzept für Pkws stammen, welches mindestens dem Hubraum des Motors im Wettbewerbsfahrzeug entspricht.

- a) Katalysatoren, die auf dem Markt für jedermann frei erhältlich sind und in Verbindung mit einem typgenehmigten Antriebskonzept für PKWs die Euro-Schadstoffnorm nach Anlage XXV zur StVZO nachgewiesen haben.
- b) Katalysatoren mit ABE, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anl. XXV zur StVZO bestätigt ist.
- c) Katalysatoren mit einem TÜV-Prüfbericht, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anl. XXV zur StVZO bestätigt ist.
- d) DMSB-homologierte Katalysatoren
Achtung: Bei Fahrzeugen mit Straßenzulassung (StVZO) vorab beim Kat-Hersteller erfragen, ob Kat eintragungsfähig ist.
Ein evtl. Hubraumfaktor (z.B. für Aufladung) ist für die Katalysatorauslegung (Größe) nicht zu berücksichtigen.
- e) FIA-homologierte Katalysatoren, wenn auch zusätzlich eine Zulassungsbestätigung des DMSB vorliegt.
- f) Nur Fahrzeuge mit Dieselmotor sind mit einem Oxidations-Katalysator gemäß vorstehenden Punkten a, b, c oder d auszurüsten.

Bei allen Fahrzeugen mit Dieselmotor ist zusätzlich ein vom DMSB homologierter Partikelfilter vorgeschrieben.

Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoff-Additive dürfen verwendet werden.

Derzeit existieren folgende Partikelfilter-Homologationen:

Marke	Hom.-Nr:	Verwendungsbereich
HJS	PTK 350/75	bis 2000 ccm
HJS	MS-DPF 2,4/1,3	bis 3000 ccm
HJS	MS-DPF 2,5/1,3	bis 3000 ccm
HJS	MS-DPF 1,7/0,87	bis 2200 ccm
HJS	MS-DPF 1,8/0,87	bis 2000 ccm
HJS	MS-DPF 3,3/1,3	bis 4000 ccm
BMW	BMW DPF 2000A	bis 2000 ccm
Seat	Seat Sport V6PT 131723	bis 2000 ccm

Die Hubraumangabe bezieht sich auf den effektiven Hubraum (gleichgültig ob Saugmotor oder aufgeladener Motor).

HJS-Filter bzw. Katalysatoren sind bestellbar unter :

Telefon-Nr.: 02373-987-160 oder Fax-Nr.: 02373-987-199

Hinweis: Auch die Katalysatorregelung der entsprechenden Fahrzeuggruppe muss eingehalten werden.

Art 3.2.3 Abgasführung

Bei Katalysatorfahrzeugen müssen sämtliche Abgase durch den/die Katalysator/en geführt werden.

Der Katalysator sollte so nah wie möglich hinter dem Auslasskrümmer positioniert sein.

Bei Fahrzeugen mit Dieselmotor müssen sämtliche Abgase durch den Partikelfilter geführt werden.

Art 3.2.4 Prüfanschluss mit Verschlussstopfen

Bei Fahrzeugen mit Katalysator muss in allen Gruppen vor dem Katalysator ein Prüfanschluss mit Innengewinde M 18 x 1,5 vorhanden sein, welcher durch einen Verschlussstopfen abgedichtet werden muss (Prüfanschluss-Buchsen-gewinde analog Anschluss für Lambdasonde).

Anmerkung: Dieser Prüfanschluss muss auch an Fahrzeugen angebracht sein, wenn eine Lambdasonde vorhanden ist.

Der Zweck dieses Anschlusses ist es, dass sowohl eine Funktionsprüfung als auch eine Sichtprüfung des Katalysators möglich sein soll. Aus diesem Grunde soll der Prüfanschluss so nahe als möglich vor dem Katalysator gut erreichbar und mit demontierbaren Verschlussstopfen angebracht sein. Durch Einbau des Prüfanschlusses erlischt die ABE des Fahrzeugs nicht.

Art 3.2.5 Proteste

Ein Protest gegen die Konvertierungsrate des Katalysators oder des Partikelfilters ist nicht zulässig.

Art. 3.2.6 Kraftstoff

Bei allen Fahrzeugen mit Katalysator ist unverbleiter Otto-Kraftstoff oder Dieseldieselkraftstoff vorgeschrieben, wie er in den Bestimmungen der jeweiligen Gruppe reglementiert ist.

Nur der von der Nürburgring Automotive GmbH durch die Tanksäulen in der Boxengasse bzw. der mobilen Dieseldieselkraftstoffanlage zur Verfügung stehende Kraftstoff darf verwendet werden. Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf sich nach der Technischen Abnahme ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff in einem von der Technischen Abnahme abgenommenen Fahrzeug befinden.

Jedliches Verändern des vorgeschriebenen Kraftstoffes ist verboten. So dürfen zum Beispiel keinerlei Substanzen hinzugefügt, entfernt oder in ihrer Konzentration verändert werden. Jedliches Vermischen mit anderen Kraftstoffen ist verboten.

Bei Dieselfahrzeugen darf auch das Additiv, wie in Artikel 3.2.2 beschrieben, verwendet werden.

Zu widerhandlung gegen vorstehende Bestimmung wird mit Ausschluss aus dem Wettbewerb bestraft.

Art. 3.2.7.

Soweit die Betankung mit alternativen Treibstoffen nicht über die Nürburgring eigene Betankungsanlage erfolgen kann, müssen die Betankungsanlagen vom Veranstalter, der Nürburgring Automotive GmbH und dem DMSB genehmigt werden und die Standorte festgelegt werden.

Für die notwendigen, erforderlichen Genehmigungen und evtl. TÜV-Abnahmen hat der Teilnehmer bzw. der Treibstofflieferant selbst Sorge zu Tragen und gegenüber dem Veranstalter und der Nürburgring Automotive GmbH bei der Veranstaltung nachzuweisen. Der Veranstalter übernimmt keine hieraus entstehenden Kosten.

Art. 3.2.8

Alle Fahrzeuge der Klassen SP2T – SP8T, D4T, SP9(FIA-GT3), SP10(SRO-GT4) und E1-XP müssen mit einem FIA homologierten, (siehe FIA Technische Liste Nr. 5) selbst dichtenden Anschluss ausgerüstet sein, der es ermöglicht, Kraftstoff aus dem Kraftstoffsystem zu entnehmen. Dieser Anschluss muss unmittelbar vor den Einspritzdüsen montiert sein. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet geeignete Leitungen und Verbindungselemente zur Kraftstoffentnahme an dem oben genannten Anschluss bei der technischen Abnahme zur Verfügung zu stellen. Es muss möglich sein mit Hilfe des Abtankanschlusses das Benzinssystem komplett zu entleeren.

Art. 3.3 Sicherheitstank bei Dieselfahrzeugen

Alle Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen einen von der FIA homologierten Sicherheitstank (Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5) verwenden. Das Füllrohr selbst oder der Übergang von Karosserie zum Füllrohr und Füllrohrverbindung zum Tank muss flexibel gestaltet sein. Dies gilt nicht wenn ein kurzer Tankstutzen innerhalb des Kofferraums vorhanden ist. **Die Verwendung eines Serientanks ist nicht zulässig!**

Art. 3.4 Bestimmung der Kraftstoffmenge

Im Falle der Überprüfung der an Bord mitgeführten Kraftstoffmenge, wird folgendermaßen vorgegangen:

- ◆ Das Fahrzeug wird bei der technischen Abnahme, mit Hilfe aller im Tank/Fahrzeug befindlichen Benzinpumpen abgetankt. Es obliegt dem Teilnehmer, dass alle Liftpumpen während des Abtankens laufen, sowie alle Druckpumpen auf Anweisung der Technischen Kommissare geschaltet werden. Während des Abtankvorganges können Pausen eingelegt werden, damit sich Restmengen im Tank sammeln, und dann mit abgetankt werden können. Entsprechende Behälter und Leitungen sind vom Teilnehmer zu stellen.
- ◆ Auf Anweisung der Technischen Kommissare kann das Fahrzeug vorne bzw. hinten um 100 mm angehoben werden. Entsprechende Vorrichtungen sind vom Teilnehmer zu stellen.
- ◆ Im Zweifelsfall, halten sich die Technischen Kommissare das Recht vor den Tank zu öffnen bzw. ausbauen zu lassen und auf Restmengen im Tank und Fahrzeug zu untersuchen.
- ◆ Das abgetankte Fahrzeug wird nun, unter Aufsicht eines Technischen Kommissars, an die dem Team zugeordnete Zapfsäule gebracht.
- ◆ Bei Fahrzeugen ohne Tankpilot, wird das Fahrzeug nun mit der dem Team zugeordneten Zapfsäule vollgetankt. Bei nicht horizontalen Einfüllstutzen zählt die untere Kante der Einfüllöffnung. Während des Tank Vorganges sind alle Liftpumpen sowie mindestens eine Druckpumpe einzuschalten. Das Messergebnis wird in einem Protokoll festgehalten und von den Technischen Kommissaren sowie dem Team Vertreter gegengezeichnet. Es wird eine Gesamt toleranz von 0,5 Liter auf das Messergebnis gewährt. Im Zweifelsfall haben beide Parteien das Recht den Test wiederholen zu lassen.
- ◆ Bei Fahrzeugen mit Tankpilot, wird der senkrechte Tankpilot des Fahrzeuges randvoll gefüllt und anschließend die Zapfsäule genullt. Das Fahrzeug wird dann mit Hilfe der dem Team zugeordneten Zapfsäule, sowie dem vorgefüllten Tankpiloten vollgetankt. Während des Tankvorganges sind alle Liftpumpen sowie mindestens eine Druckpumpe einzuschalten. Die von den Tankentlüftungen abgehenden Leitungen sollten zu diesem Test senkrecht nach oben gelegt werden., falls sie sich unterhalb des aufgesetzten Tankpilotes befinden. Während des Tankvorganges ist das Benzinniveau auf der 10 Liter Markierung zu halten. Wenn der Tank gefüllt ist, verbleibt der mit 10 Liter gefüllte Tankpilot noch weitere 10 Sekunden aufgesteckt und wird dann abgezogen. Der senkrechte Tankpilot wird dann wieder mit Hilfe der Zapfsäule randvoll gefüllt. Das Messergebnis wird in einem Protokoll festgehalten und von dem Technischen Kommissar sowie dem Team Vertreter gegengezeichnet. Es wird eine Gesamt toleranz von 0,8 Liter auf das Messergebnis gewährt. Im Zweifelsfall haben beide Parteien das Recht den Test wiederholen zu lassen.
- ◆ Während der vorgenannten Maßnahmen ist die Anwesenheit, von maximal 1 Teammanager sowie 3 Mechanikern pro Team zulässig.
- ◆ Ein entsprechendes Eichprotokoll der Tanksäule liegt dem Veranstalter vor.

Art. 4 Besondere technische Bestimmungen und Sicherheitsvorschriften für alle Fahrzeuge

Art. 4.1

Bei allen Fahrzeugen müssen die Sicherheitsvorschriften für Gruppe A gemäß Art. 253 im Anhang J zum ISG eingehalten werden.

Der Überrollkäfig muss dem Art. 253.8 des Anhang J 2002 oder des aktuellen Anhang J zum ISG entsprechen. In allen Fahrzeuggruppen und Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß Art. 253 im Anhang J des ISG verlangt. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Es sind weiterhin alle Überrollkäfige zugelassen, welche über ein ASN-Zertifikat, z.B. DMSB, ONS, MSA, usw. oder eine FIA-Homologation abgedeckt sind.

In allen Fahrzeuggruppen und Serien muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe auf beiden Fahrzeugseiten an der A-Säule vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil Art. 1.8.3, www.dmsb.de). Der DMSB kann für Fahrzeuge, bei denen der Bauraum z.B. hinsichtlich Lenkradbetätigung nachweislich eine gerade Stützstrebe nicht zulässt, auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für eine Ersatzkonstruktion erteilen.

Art. 4.1.1 Separate Gurtbefestigungsstrebe

In den Gruppen 24h-Spezial, AT und VLN-Serienwagen ist folgende separate Gurtbefestigungsstrebe zulässig:

Separate Gurtbefestigungsstrebe an der Karosserie/dem Fahrgestell

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

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

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

Die Gurte dürfen mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein.

Art. 4.2

Ein FIA homologierter 6-Punkt Sicherheitsgurt ist bei allen Fahrzeugen vorgeschrieben.

Art. 4.3

Ein FIA homologierter Fahrersitz mit Befestigung nach Anhang J Art. 253 ist bei allen Fahrzeugen vorgeschrieben.

Art. 4.4

Für alle Fahrzeuge ist die Verwendung von Türfangnetzen (NASCAR-Netze) gemäß DMSB-Bestimmungen im Bereich der Fahrtür vorgeschrieben. In der Gruppe E1-XP sind solche Netze empfohlen.

Art. 4.5

Das Bekleben der Seiten bzw. Türscheiben mit einer klaren Sicherheitsfolie (nicht getönt) nach DMSB-Richtlinien wird empfohlen. (Ausnahme: Fahrzeuge der Gruppe 24h-Spezial, siehe Anlage 1, Art. 16.1)

Das Bekleben der Frontscheibe außen mit einer klaren Sicherheitsfolie (nicht getönt) ist zulässig. Die Folie muss nicht gekennzeichnet sein.

Art. 4.6

Die Heckscheiben dürfen teilweise abgeklebt werden (die Sicht nach hinten muss gewährleistet bleiben). **Die auf der Heckscheibe befindliche Folie darf nicht mit Werbung versehen sein. Ausnahme Fläche der Pflichtwerbung.**

Art. 4.7

Bei allen Fahrzeugen sind maximal 6 Frontscheinwerfer erlaubt.

Art. 4.7.1

Für Fahrzeuge der Klassen SP7, SP8 und SP9 (FIA-GT3), wird die Verwendung von gelben Scheinwerfern empfohlen.

Art. 4.8

Jedes Fahrzeug muss mit einer roten, von der FIA homologierten oder Serienmäßigen Nebelschlussleuchte ausgerüstet sein. (siehe technische FIA-Liste Nr. 19).

Art. 4.9

Das Anbringen von nicht ausdrücklich erlaubten Blinklichtern, Leuchtdioden, Laserlichtquellen usw. an den Fahrzeugen ist nicht gestattet. Ausnahme die Top 40 Fahrzeuge (siehe Art. 4.10).

Art. 4.10 Leuchtdioden

Alle zum **Top 40 Qualifying** startberechtigten Fahrzeuge müssen zur besseren Erkennbarkeit und Identifizierbarkeit an ihren Fahrzeugen Leuchtdioden anbringen, die hinter der Frontscheibe auf der Beifahrerseite anzubringen sind. Die Montage und Stromversorgung obliegt dem Team selbst.

Die Blinklichter werden den Teams rechtzeitig vor dem Rennen gegen Zahlung einer Kaution in Höhe von 300,00 € im Rennbüro ausgehändigt. Die Rückgabe der Blinklichter erfolgt bei der Tankabrechnung, hier erfolgt auch die Rückzahlung der Kaution.

Art. 4.11

Ein Stromkreisunterbrecher gemäß Anhang J Art. 253.13 ist vorgeschrieben.

Art. 4.12 Abschleppösen

Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse muss einen Innendurchmesser von mindestens 60mm und max. 100mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 29 cm² und max. 79 cm² aufweisen. Durch die Abschleppöse muss ein Bolzen mit einem Durchmesser von 60mm bewegt werden können. Die Abschleppösen müssen fest mit den tragenden Teilen der Karosserie verbunden sein. Die Abschleppösen müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt. Darüber hinaus müssen die Abschleppösen stabil genug und zugänglich sein, um das Fahrzeug bergen zu können, wenn es in einem Kiesbett zum Stillstand kommt. Jede Abschleppöse muss selbst oder durch einen Pfeil an dem darüber liegenden Karosserieteil kontrastierend zum Fahrzeug in gelb, rot oder orange gekennzeichnet sein.

Art. 4.13

Es ist angebracht, die Auspuffanlage besonders zu sichern z.B. mit Knotenblechen, Fangbändern usw. (Homologationsvorschriften für die Klasse SP9 (FIA-GT3) und SP10 (SRO-GT4) sind zu beachten). In Bezug auf die Auspuffanlagen sind die Geräuschbegrenzungen gemäß Art. 3.1 dieser Ausschreibung zu beachten.

Art. 4.14

Das Hinzufügen von Schutzgittern in und vor Lufteinlässen ist gestattet. **Diese Gitter und deren Befestigungen dürfen von oben gesehen maximal 10 mm aus der Projektion des Fahrzeuges herausragen.**

Art. 4.15

Die Befestigungen von Videokameras müssen der technischen Abnahme vorgeführt werden.

Art. 4.16 Feuerlöscher

Art. 4.16.1

Für die Fahrzeuge der Division 1 – Gruppe 24h-Spezial und Gruppe E1-XP ist eine von der FIA für Tourenwagen homologierte Feuerlöschanlage vorgeschrieben.

Art. 4.16.2

Für alle übrigen Fahrzeugklassen ist ein 4 kg oder 2 x 2 kg Handfeuerlöscher nach DMSB – Bestimmungen vorgeschrieben. Ein von der FIA für Tourenwagen genehmigtes zulässiges Feuerlöschsystem wird empfohlen.

Artikel 5 Fahrzeugkennzeichnung

Art. 5.1

Die Startnummern und Werbeaufkleber werden im Check-In den Teilnehmern ausgehändigt. Sie sind vor der technischen Abnahme ordnungsgemäß anzubringen. Nur Fahrzeuge mit den vom Veranstalter ausgegebenen Startnummern werden abgenommen.

Art. 5.2

Jedes Fahrzeug ist mit drei Startnummern zu versehen. Auf beiden Seiten, vorzugsweise auf den Türen und auf der vorderen Haube 45° nach rechts geneigt. Ferner muss zusätzlich eine kleine Startnummer oben rechts in der Heckscheibe angebracht werden. Die ausgegebenen Nummern dürfen nicht verändert werden (zum Beispiel durch Ausschneiden von Zahlen). Eine zusätzliche Rundumklebung wird empfohlen – die Abklebung darf aber nur in weiß erfolgen.

Art. 5.3

Ist aufgrund der Beschaffenheit der Türen die Beklebung mit dem vorgeschriebenen Startnummerträger und Startnummern nicht einwandfrei möglich, ist eine Alternative zum Bekleben vom Team mit dem Veranstalter abzuklären. Ohne Zustimmung des Veranstalters, darf der Startnummerträger nicht verändert oder auseinander geschnitten werden.

Art. 5.4

Sollte sich eine Startnummer ganz oder teilweise lösen und dadurch das Fahrzeug für die Zeitnahme nicht zu identifizieren sein, geht dies zu Lasten des Teilnehmers.

Art. 5.5

Der 1. Satz Startnummern und Werbeaufkleber wird an die Teilnehmer kostenlos ausgegeben, jeder weitere Werbeaufkleber ist kostenpflichtig. Ersatznummern und Werbeaufkleber erhalten Sie in der Fahrerinfo.

Art. 5.6

Eine wirksame und ausreichende Beleuchtung der Startnummer auf den Fahrzeugseiten ist vorgeschrieben.

Art. 5.7 Zeitnahmetransponder

Für jedes Fahrzeug ist ein Zeitnahmetransponder vorgesehen. Die Ausgabe der Transponder erfolgt bei der technischen Abnahme.

Art. 5.7.1

Der Funktionsnachweis ist Bestandteil der technischen Abnahme. Fahrzeuge ohne Funktionsnachweis werden nicht zum Start zugelassen.

Artikel 6 Zusatzgewicht; zulässiges Gesamtgewicht

Art. 6.1.1 Zusatzgewicht

Soweit für ein Fahrzeug zur Erreichung des vorgeschriebenen Mindestgewichtes nach dieser Ausschreibung Zusatzgewichte erforderlich sind und diese nicht durch entsprechende erlaubte Änderungen im bzw. am Fahrzeug platziert werden können (z.B. Stahltüren, Stahldach etc.) sind die Zusatzgewichte wie folgt im Fahrzeug unterzubringen (für die Klasse SP9 (FIA-GT3) und SP10 (SRO-GT4) gelten die Bestimmungen des Art. 257A im Anhang J des ISG).

Art. 6.1.2

Zusätzlich benötigte Gewichte müssen sich während dem Training und Rennen im Innenraum des Fahrzeuges auf der Beifahrerseite in einem Blechbehälter mit folgenden Mindestmaßen befinden:

Grundfläche mindestens: 1.600 cm² Höhe: 50 mm Wandstärke: 2 mm

Art. 6.1.3

Dieser Behälter muss auf dem Bodenblech angebracht und mit diesem fest verschraubt sein. Er muss durch einen verschraubbaren, stabilen Deckel verschließbar sein und eine Plombierung ermöglichen. Die Gewichte im Behälter müssen zusätzlich befestigt sein. Falls der Deckel zur Befestigung der Gewichte dient, muss er entsprechend stabil, mit mindestens vier Befestigungspunkten verschließbar sein und eine Plombierung ermöglichen.

Art. 6.1.4

Die Befestigung des Behälters, des Deckels und der Gewichte ist so anzulegen, dass eine Belastung von mindestens 25 G ohne Beschädigung möglich ist.

Art. 6.1.5

Mindestens 4 Befestigungsschrauben mit einer Mindestgröße von M 8 mm, Qualität 10.9 sind vorgeschrieben. Falls notwendig, ist der Boden mit einer Verstärkungsplatte zu versehen.

Art. 6.1.6

Dieser Behälter wird immer dann mit einer Plombierung versehen, wenn Zusatzgewichte notwendig geworden sind. Die Plombierung muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung vorhanden sein. Fehlt die Plombierung, so können dem Team alle Trainingszeiten gestrichen werden bzw. im Rennen die im Sportgesetz vorgesehenen Strafen ausgesprochen werden.

Art. 6.1.7

Für alle Fahrzeuge der Klassen SP3 bis SP10, **SP2T**, SP3T, SP4T, SP8T, D1T – D4T, als auch Gruppe AT, und die Klassen E1-XP1 und E1-XP2 gelten die Mindestgewichte nach **Anlage 5/BOP** dieser Ausschreibung.

Art. 6.1.7.1

Die Mindestgewichte nach **Anlage 5/BOP** gelten mit leerem Kraftstofftank ohne Fahrer und ohne Nachfüllen von sonstigen Betriebsstoffen oder Flüssigkeiten und dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

Art. 6.2 Zulässiges Gesamtgewicht

Art. 6.2.1

Sollte das zulässige Gesamtgewicht (siehe Fahrzeugbrief, Schein oder Zulassungsbescheinigung) geringer sein, als das in der Division/Gruppe jeweils geforderte Mindestgewicht, so kann das Fahrzeug nicht in die Nennungsliste aufgenommen werden.

Art. 6.2.2

Somit gilt, dass kein Fahrzeug im rennbereiten Zustand, d. h. Leergewicht nach jeweiliger Tabelle plus Treibstoff plus Fahrer (75 kg nach EU-Norm), das Gewicht überschreiten darf, das für das betreffende Fahrzeug serienmäßig als zulässiges Gesamtgewicht für die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr angegeben wird.

Kapitel III - Technische Bestimmungen der Fahrzeuggruppen:

Division 1: Gruppe AT (Gas, alternativer Dieselmotorkraftstoff), Gruppe 24h-Spezial (inkl. Diesel und Hybrid mild), Gruppe E1-XP, VLN-Serienwagen
Division 2: Gruppe N

Art. 1 Technische Bestimmungen der Gruppe „24h-Spezial“, (inkl. Diesel, Hybrid-mild)

Es gelten die allgemeinen Technischen Bestimmungen, sowie die **Anlage 1** und **Anlage 3 bis 8** der Ausschreibung.

Art. 2 Technische Bestimmungen der Gruppe E1-XP

Es gelten die allgemeinen Technischen Bestimmungen sowie die **Anlage 2** und **Anlage 5 bis 8** der Ausschreibung.

Art. 3 Technische Bestimmungen der Gruppe VLN-Serienwagen

Es gilt das vom DMSB genehmigte VLN-Serienwagen Reglement für **2013** für die in Art. 13.2 sportliches Reglement, Klasseneinteilung, ausgeschriebenen Klassen, sowie die allgemeinen Technischen Bestimmungen dieser Ausschreibung.

Art. 4 Technische Bestimmungen der Fahrzeuggruppe AT (Gasbetriebene Fahrzeuge, alternat. Dieselmotorkraftstoffe)

Art. 4.1 Definition

Es gelten die allgemeinen technischen Bestimmungen, sowie die **Anlage 1** und **Anlage 5/BOP bis 8** der Ausschreibung. Für gasbetriebene Fahrzeuge gelten zusätzlich die Sicherheitsbestimmungen der DMSB-Gruppe AT-G.

Art. 4.2 Zugelassene Fahrzeuge

Bei allen Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen erfolgt die Zulassung nur auf Sonderantrag.

Über die Zulassung der einzelnen Fahrzeugtypen entscheidet alleine der Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB.

Etwaige Sonderzulassungen haben ausschließlich für die Gruppe AT Gültigkeit.

Art. 4.3 Fahrzeugmindestgewicht

Die in der **Anlage 5/BOP** vorgegebenen Gewichte dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

Die Gewichte gelten mit leerem Kraftstofftank ohne Fahrer und ohne Nachfüllen von sonstigen Betriebsstoffen oder Flüssigkeiten. (Zusatzgewichte siehe Kapitel II, Art. 6.1 dieser Ausschreibung).

Art. 4.4 Betankungsanlage

Alternative Kraftstoffe sind nur auf Sonderantrag zulässig.

Soweit die Betankung mit alternativen Treibstoffen nicht über die Nürburgring eigene Betankungsanlage erfolgen kann, müssen die Betankungsanlagen vom Veranstalter, der Nürburgring Automotive GmbH und dem DMSB genehmigt werden und die Standorte festgelegt werden.

Für die notwendigen, erforderlichen Genehmigungen und evtl. TÜV-Abnahmen hat der Teilnehmer bzw. der Treibstofflieferant selbst Sorge zu Tragen und gegenüber dem Veranstalter und der Nürburgring Automotive GmbH bei der Veranstaltung nachzuweisen. Die Pflicht zur vollständigen Auflagenerfüllung sowie die damit verbundene und erforderliche Gefahrenabschätzung obliegt alleine den betreffenden Teams.

Der Veranstalter übernimmt keine hieraus entstehenden Kosten.

Aufgrund umwelt- und sicherheitstechnischer Auflagen für den Rennstreckenbetreiber wurde für die ordnungsgemäße Aufstellung mobiler Tankstellen seitens der Nürburgring Automotive GmbH ein spezieller Tankplatz errichtet.

Der Tankplatz ist in drei Bereiche unterteilt: 1 x Erdgas, 1 x LPG und 1 x alternativer Dieselmotorkraftstoff. In jedem Tankbereich kann **eine** mobile Tankstelle errichtet werden. Somit sind beispielsweise 2 Tankstellen im Bereich Biodiesel nicht mehr zulässig. Eine Ethanolbetankung sowie auch eine Methanol- und Wasserstoffbetankung ist nicht zulässig.

Pro Tankbereich können maximal vier Rennfahrzeuge zugelassen werden. Demzufolge müssen sich die Teams im Vorfeld untereinander auf einen Anbieter und eine Kraftstoffspezifikation einigen.

Eine weitere Begrenzung der maximal pro Tankplatz zugelassenen Fahrzeuge kann, aufgrund noch nicht bekannter Auflagen durch die sachverständigen Stelle oder den DMSB, nicht ausgeschlossen werden.

Art. 5 Technische Bestimmungen der Division 2 – Gruppe N

Für die Gruppe N gelten folgende technische Bestimmungen, sowie die allgemeinen Technischen Bestimmungen dieser Ausschreibung:

Art 5.1 Produktions-Tourenwagen

Es gelten die Bestimmungen der Artikel 251 – 254 im Anhang J zum ISG für die Gruppe N.

Art. 5.2 Kraftstoffbehälter

Art. 5.2.1

Die an Bord mitzuführende Kraftstoffmenge darf in Abhängigkeit vom Hubraum folgende Grenzen nicht überschreiten:

Kraftstoffmenge:

über 1.750 ccm	bis 2.000 ccm	100 Liter
über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm	110 Liter
über 2.500 ccm	bis 6.250 ccm	120 Liter

Art. 5.2.2

Der Kraftstoffbehälter darf durch einen von der FIA homologierten Sicherheitstank (Spezifikation FT 3) ersetzt werden. In diesem Fall ist die Anzahl der Kraftstoffbehälter freigestellt und sie müssen innerhalb des Kofferraumes oder im originalen Einbauort untergebracht sein.

Art. 5.2.3

Die Gestaltung von Sammelkraftstoffbehältern mit einem Fassungsvermögen von maximal einem Liter ist freigestellt. Auch können Kraftstoffbehälter (einschließlich Serienkraftstoffbehälter) und FT3 Kraftstoffbehälter untereinander kombiniert werden, unter der Bedingung, dass die an Bord mitgeführte Kraftstoffmenge die vorstehend festgeschriebenen Grenzen nicht überschreitet.

Art. 5.2.4

Der Anbringungsort des Original-Kraftstoffbehälters darf nur bei Fahrzeugen, bei denen er sich ursprünglich im Fahrgastraum oder in der Nähe der Insassen befindet, verändert werden.

In diesem Fall ist es erlaubt, eine flüssigkeitsdichte Trennwand zwischen Insassen und Kraftstoffbehälter einzubauen oder den Kraftstoffbehälter in den Kofferraum zu verlegen und notfalls die Anschlussvorrichtungen zu verändern (Einfüllöffnung, Benzinpumpe, Kraftstoffleitungen). Es ist erlaubt, in den Kraftstoffkreislauf einen Kühler mit einer maximalen Kapazität von 1 Liter einzubauen.

Art. 5.2.5

Nach oben abweichende Kraftstoffmengen (kontrollierbar anhand der Tankbelege und evtl. Nachuntersuchungen) können mit Wertungsausschluss bestraft werden.

Art. 5.2.6

Der Einfüllort für den Kraftstoff darf sich weder innerhalb der Scheiben noch im Dach befinden.

Art. 5.3 Fahrzeugmindestgewicht

Art. 5.3.1

Das Fahrzeugmindestgewicht beträgt:

über 1.750 ccm	bis 2.000 ccm	1.050 kg
über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm	1.100 kg
über 2.500 ccm	bis 3.000 ccm	1.200 kg
über 3.000 ccm	bis 3.500 ccm	1.300 kg
über 3.500 ccm	bis 6.250 ccm	1.350 kg

Art. 5.3.2

Die vorstehenden Gewichte dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

Art. 5.3.3

Die Gewichte gelten mit leerem Kraftstofftank ohne Fahrer und ohne Nachfüllen von sonstigen Betriebsstoffen oder Flüssigkeiten. (Zusatzgewichte siehe Kapitel II, Art. 6.1 dieser Ausschreibung).

Art. 6

Der Veranstalter behält sich in Abstimmung mit dem DMSB zu jeder Zeit vor, die Ausschreibung zu ändern bzw. zu ergänzen.

Anlage 1 der Ausschreibung

Technische Bestimmungen für die Gruppe 24h-Spezial

Stand: 08.11.2012

1. Allgemeines

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall Beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen.

2.0. Zugelassene Fahrzeuge

2.1

Über die Zulassung der einzelnen Fahrzeuge entscheidet alleine der Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB abschließend.

Insbesondere bei Fahrzeugmodellen, welche nicht in großen Stückzahlen gebaut werden, kann eine Fahrzeugzulassung abgelehnt werden. Bevor ein Fahrzeugbesitzer in den Bau eines solchen Fahrzeuges investiert, sollte er beim Veranstalter oder DMSB eine Zulassung hinterfragen.

Fahrzeuge mit einer gültigen FIA GT2, ACO GT2 bzw. ACO GTE Homologation können nach gestelltem Einzelantrag durch den Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB in den Wettbewerb integriert werden.

2.2

Aus Sicherheitsgründen sind grundsätzlich nur geschlossene Tourenwagen und GT-Fahrzeuge mit mindestens zwei nebeneinander liegenden Sitzplätzen zugelassen. Der Einsatz ist begrenzt auf Fahrzeuge mit Otto-Motor, Dieselmotor oder Rotationskolben-Motor (Wankel) deren Produktionszeitraum mindestens bis 1996 und/oder darüber liegt (ausschlaggebend sind hier die Produktionszeiträume des jeweiligen Serienmodells und nicht das Baujahr des Fahrzeuges), mit 4 nicht auf einer Linie angeordneten Rädern und mit einer minimalen Serienhöhe von 1.100 mm und einer maximalen Serienhöhe von grundsätzlich 1.600 mm. (Ausnahme: Fahrzeuge der Klasse SP9 (FIA-GT3))

Die Mindestwettbewerbshöhe von 1.100 mm des eingesetzten Fahrzeuges darf zu keinem Zeitpunkt unterschritten werden.

Darüber hinaus darf die Wettbewerbshöhe des eingesetzten Fahrzeuges diese Maximalhöhe von grundsätzlich 1.600 mm nicht überschreiten.

Über Ausnahmen entscheidet der Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB.

Der Hubraum bzw. Einstufungshubraum darf max. 6.250 ccm betragen. Über Ausnahmen entscheidet der Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB.

Das Fahrzeugdach muss grundsätzlich eine feste Struktur besitzen. **Serien-Hard-Top** Varianten werden akzeptiert.

Die Zulassung von Fahrzeugen mit Gitterrohrrahmen wird auf Einzelantrag geprüft.

Hinweis:

Fahrzeugmodelle der Produktionsjahre 1990 – 1995 können auf Einzelantrag vom Veranstalter zugelassen werden.

Über Ausnahmen entscheidet der Rennleiter in Absprache mit dem Technikausschuss abschließend.

2.3

Alle Fahrzeuge müssen mit der Karosserie fest verbundene Kotflügel haben. Mitlenkende Kotflügel sind somit nicht erlaubt. Das Basis- und Wettbewerbsfahrzeug muss auch zwischen den Vorder- und Hinterrädern eine feste Karosserie (Einfahrschutz) haben.

2.4

Fahrzeuge mit freistehenden Rädern sind nicht erlaubt.

2.5

Das Serienfahrzeug, welches als Basis für das Rennfahrzeug dient, muss in der EU für den öffentlichen Straßenverkehr zulassungsfähig sein. Im Zweifelsfall muss dies vom Bewerber durch Vorlage von ABE, EBE oder anderen Gutachten nachgewiesen werden. So kann z.B. auch der Nachweis verlangt werden, dass das in Frage stehende Serienfahrzeug eine gültige Straßenzulassung hat oder vormals hatte. Es werden nur übliche Zulassungen bzw. amtliche Kennzeichen oder Gutachten hinsichtlich Straßenzulassungen akzeptiert, die auch für Jedermann möglich sind. Nicht akzeptiert werden z.B. Zulassungen als Versuchsfahrzeuge nach § 19.6 der StVZO oder rote amtliche Kennzeichen.

2.6

Es sind nur Fahrzeuge startberechtigt, deren Serienfahrzeug, welches als Basis für das Wettbewerbsfahrzeug dient, in einer Stückzahl von mindestens 4 identischen Fahrzeugen hergestellt wurden. Die Nachweisspflicht hierzu liegt beim Teilnehmer.

2.7

Als Fahrzeughersteller werden alle Hersteller akzeptiert, die in der DMSB- Fahrzeugherstellerliste oder beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zugelassen und registriert sind. Hersteller im Sinne dieses Reglements werden nur anerkannt, soweit sie Serienfahrzeuge (unabhängig vom Basisfahrzeug für das Wettbewerbsfahrzeug) in einer Stückzahl von über 200 Stück herstellen und über ein entsprechendes Händlernetz vertreiben.

2.8

Serienfahrzeug: Ein Serienfahrzeug im Sinne dieses Reglements sind Fahrzeuge, welche vorstehende Kriterien des Art. 2 bis incl. 2.8, u.a. Fahrzeughöhe, Stückzahl, Hersteller, Straßenzulassung, usw. erfüllen.

2.9 GT-Fahrzeuge

Bei GT-Fahrzeugen handelt es sich um Grand-Touring-Fahrzeuge, die in einer bestimmten Mindeststückzahl für die übliche Kundschaft und für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr gebaut sind. Die Konzeption der Fahrzeuge ist in der Regel auf eine gute sportliche Leistungsfähigkeit und nicht unbedingt auf die Bequemlichkeit und Wirtschaftlichkeit ausgelegt.

Die Fahrzeuge müssen mindestens 2 vollwertige Sitzplätze aufweisen, die nebeneinander angeordnet sind. Auch 2 + 2Sitzer, wie z.B. Porsche 911, werden als GT-Fahrzeuge definiert.

Das Maß D, gemäß der FIA-Homologationsbestimmungen für GT-Fahrzeuge, darf maximal 93 cm betragen. Es handelt sich hierbei um ein genormtes Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze und dem Dach.

3. Fahrzeugmindestgewicht und Zusatz- bzw. Ballastgewichte

3.1 Mindestgewichte

gemäß **Anlage 5/BOP** und den allg. Technischen Bestimmungen (Kapitel II).

4. Motor

4.1

Der serienmäßige Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) und Zylinderkopf/köpfe darf durch einen anderen Serien-Motorblock und/oder Serien-Zylinderkopf/köpfe des gleichen Fahrzeugherstellers ersetzt werden.

Der Motorblock und Zylinderkopf/köpfe dürfen durch Materialabnahme bearbeitet werden, jedoch muss die Ursprünglichkeit erkennbar und die originale Kennzeichnung vorhanden sein.

Der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein und die Einbaurichtung (längs bzw. quer) muss beibehalten werden. Die Einbauposition im ursprünglichen Motorraum ist bis zur originalen Spritzwand freigestellt.

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

Andere Bauteile des Motors, wie z.B. Pleuel, Kolben, Ventile, Einspritzanlagen, Hilfsaggregate, Ansaugsystem, Wasserkühler, Motoraufhängungen usw. sind freigestellt.

Als Kühlmittelmedium ist nur Wasser, Luft und Frostschutzmittel zulässig.

Nur für Hybrid-Fahrzeuge:

Eine Kühleinrichtung (Eis oder Trockeneis) nur für die Hybrideinheit darf wie Zeichnung Nr. 5 (FT 3 Tank) dargestellt angebracht sein.

Art. 4.2 Luftmengenbegrenzer

Siehe Kapitel II, Artikel 1.7 allgemeine Technische Bestimmungen

Art. 4.2.1 Restriktor – Prüfdorn

Siehe Kapitel II, Artikel 1.7.1 allgemeine Technische Bestimmungen

4.3

Eine Aufladung ist erlaubt, wenn der Hersteller diese für das Serienmodell, das Basis für das einzusetzende Wettbewerbsfahrzeug ist, hergestellt hat. Für Otto-Motoren gilt, dass die Aufladung für das entsprechende Serienmodell mit Otto-Motor hergestellt sein muss. Als Serienmodell sind Fahrzeuge der gleichen Baureihe eines Herstellers anzusehen. Die Modelljahresbeschränkung aus Art. 2.2 (1996) ist hierbei ebenfalls zu beachten.

4.4

Der maximal zulässige effektive Hubraum für aufgeladene Motoren beträgt 4.000 ccm. Ausnahme D4T (Zulassung nur auf Einzelantrag).

4.5

Doppelaufladungssysteme sind freigestellt. d.h. auch Kombinationen von Kompressor / Abgasturbolader sind zulässig. Die Marke und die Ausführung des Aufladungssystems sind freigestellt.

Alle dem Motor zugeführte Verbrennungsluft muss einen Luftmengenbegrenzer passieren.

4.6

Der Einbau von maximal zwei Ladeluftkühlern sowie deren Luftführung ist freigestellt.

Jegliche Art von Einspritzung von Wasser oder Flüssigkeiten ist verboten außer Kraftstoff für die normale Verbrennung. Auch die externe Kühlung durch Aufspritzung von Flüssigkeiten auf den Ladeluftkühler ist verboten.

4.7

Bei Fahrzeugen mit Turbolader oder mechanischem Lader ist der Ladedruck wie folgt geregelt: siehe **Anlage 5/BOP**. Ggf. ist auch Art. 7, Kapitel II zu beachten.

Bei allen Turbo-Fahrzeugen sind entsprechende Anschlüsse zur Kontrolle des Ladedrucks vorzusehen.

4.8

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

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

4.9

Das Schmiersystem ist freigestellt

Bei einem Motor ohne Rückführung der Öldämpfe muss ein Ölsammelbehälter mit einem Volumen von mindestens 2 Liter vorhanden sein.

4.10

Die Gemischaufbereitung sowie Hilfsaggregate und Wasserkühler sind freigestellt.

5. Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

5.1

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

5.2

Auspuffrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Nach Innen darf der Auslass der Abgasanlage maximal 10 cm von der Karosserieausenkante entfernt sein.

5.3

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb der Karosserie bzw. Fahrgestells liegen. Darüber hinaus ist die Abgasanlage freigestellt.

Bei Frontmotor Fahrzeugen, welche eine seitliche Mündung aufweisen, ist eine lokale Modifikation der Karosserie gestattet. Diese Modifikationen müssen sich auf ein Minimum beschränken. Entsprechende Modifikationen sind nur nach Genehmigung durch den Veranstalter zulässig.

5.4

Heckabschlussblech/Stoßfänger: Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen im Heckabschlussblech und am hinteren Stoßfänger Öffnungen mit einer Gesamtfläche von max. 100 cm² bei einem einflutigen Endrohr, und max. 200 cm² bei einem zweiflutigen Endrohr vorhanden sein bzw. angebracht werden. Die untere Seite der Öffnung muss mit der Unterkante des Abschlussbleches abschließen. Falls serienmäßig oberhalb dieses Bereiches eine Öffnung für die Abgasdurchführung vorhanden ist, kann diese verwendet werden.

5.5 Abgase, Rauchentwicklung

Die Fahrer und Bewerber werden eindringlich darauf hingewiesen, dass es Ziel nicht nur der alternativen Technik ist, auch positiv auf die Umwelt einzuwirken. Hohe Abgaswerte und Rauch/Russentwicklung stehen diesem Ziel entgegen.

Der Rennleiter ist berechtigt, Fahrzeuge, welche überdurchschnittlich Rauch im Abgas produzieren, mit der schwarzen Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe an die Box zu beordern, um eine entsprechende Reparaturmaßnahme durchführen zu lassen.

6. Kraftübertragung

6.1

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Modell vorhanden ist.

6.2

Die Kupplung, der Achsantrieb und alle kraftübertragenden Teile sind freigestellt.

Das Getriebe ist freigestellt (z.B. sequentielles Getriebe). Das Getriebe muss jedoch in seiner ursprünglichen Serien-Position verbleiben, z.B. direkt vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse usw.. Die Anzahl der Vorwärtsgänge ist auf sieben begrenzt. Ein Rückwärtsgang ist vorgeschrieben. Automatische oder halbautomatische Getriebe, z.B. Wippenschaltung, sind freigestellt..

6.3

Bei Fahrzeugen mit Frontantrieb ist ein Umbau auf Heckantrieb nicht zulässig und umgekehrt. Der ursprüngliche Antrieb muss beibehalten werden.

6.4

Das Hinzufügen jeder Art von Zwischenübersetzungen ist erlaubt. Bei Fahrzeugen mit Allradantrieb darf eine Antriebsachse stillgelegt werden.

6.5

Für den Motor, das Getriebe und das Differenzial sind Ölkühler und die dafür notwendigen Leitungen und Pumpen freigestellt. Die Ölkühler dürfen nicht im Fahrgastraum angebracht sein.

Falls dieser hinten im Kofferraum angebracht ist, so dürfen hierzu Lufteinlass- und Luftauslasskanäle mit einem Durchmesser von max. 15 cm bzw. einem Querschnitt von max. 177 cm² angebracht werden. Dazu darf an beiden Seitenteilen und am Heck oder der Bodengruppe jeweils eine Öffnung mit max. 400 cm² realisiert werden. Eine Trennwand bzw. Box zwischen Ölkühler und Fahrgastraum muss vorhanden sein.

7. Räder und Reifen

7.1

Die kompletten Räder (komplettes Rad = Radschüssel + Felge + Reifen) sind freigestellt. Felge und Radschüssel müssen jedoch aus metallischem Werkstoff sein.

Die obere Hälfte der Rad-/Reifenkombination inklusive Radnabe muss in der senkrechten Betrachtung von oben (horizontale Ebene) durch feste Bestandteile der Karosserie vollständig abgedeckt und somit nicht sichtbar sein. Voraussetzung hierfür ist die Ausrichtung der Räder für Geradeauslauf. Das Anbringen von flexiblen Teilen zum Zwecke der Radabdeckung ist nicht gestattet.

Falls ein Teil des Rades oder der Radnabe durch hervorstehende Teile eine Gefährdung darstellen könnte kann eine Ablehnung des Fahrzeuges erfolgen.

7.2

Das Radbefestigungssystem ist freigestellt.

7.3

In keinem Fall darf die Breite **des kompletten Rades (Radschüssel + Felge + Reifen)**, in Relation zum Hubraum und Gewicht des Fahrzeuges, die in der **Anlage 5** definierten Maße überschreiten.

Die Breiten-Messung kann an einem beliebigen Punkt des Reifens inkl. Felgenhorn (nicht Radschüssel) erfolgen, außer im Bereich der Reifenauflandsfläche.

7.4

Ein Reserverad und dessen Befestigungsteile dürfen entfernt werden.

8. Bodenfreiheit

Außer der Felge und/oder Reifen darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne Luftdruck sind.

Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt. Die Bodenfreiheit wird ohne Insassen geprüft.

Bei fahrfertigem Fahrzeug muss die Bodenfreiheit unter dem Kraftstoffbehälter (inkl. Sammelbehälter) mindestens 100 mm betragen.

Dieser Test muss auf einer möglichst ebenen Fläche, welche vom Technischen Kommissar festgelegt wird, durchgeführt werden. Dem Teilnehmer ist es freigestellt, vor der Überprüfung der Bodenfreiheit die Reifen von den Felgen zu demontieren.

8.1 Bodenfreiheit / Tankschutz

Die in Artikel 8 geregelte Bodenfreiheit von 100 mm darf dann unterschritten werden, wenn sich der komplette Kraftstoffbehälter oberhalb des serienmäßigen Fahrzeugbodens befindet und das nachstehende berücksichtigt wird.

Falls sich der Einbauort des Kraftstoffbehälters unterhalb des serienmäßigen Fahrzeugbodens befindet, muss dieser in einem fest verschlossenen, feuerfesten Gehäuse untergebracht sein, das nicht zu einem aerodynamischen Vorteil führen und keine andere mechanische Funktion haben darf.

Dieses Gehäuse muss an allen äußeren Oberflächen eine zusammendrückbare/dehnbare Struktur aufweisen und durch mindestens zwei Metallhalterungen in einer Größe von je 30 mm x 3 mm gesichert sein, die durch Schrauben und Muttern am Bodenblech befestigt sind. Zur Befestigung dieser Halterungen sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden. Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Diese dehnbare Struktur muss eine Honeycomb-Sandwich Konstruktion mit einem feuerfesten Kern, der einen Mindestknautswiderstand von 18N/cm² (25lb/in²) hat, sein.

Die Verwendung von Aramidfaser ist zulässig.

Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Hälften mit einer Stärke von 1,5 mm und mit einer Zugfestigkeit von mindestens 225N/mm² (14 Tonnen/in²) beinhalten.

Die Mindeststärke der Sandwich-Konstruktion beträgt 1 cm. Die Öffnungen, die sich aus dem Ausbau des Original-Tanks ergeben, dürfen durch Anbringung eines Schildes gleicher Größe verschlossen werden.

9. Bremsanlage

9.1

Eine gleichzeitig auf die Vorder- und Hinterräder wirkende Zweikreisbremsanlage, betätigt durch dasselbe Pedal ist vorgeschrieben. Im Übrigen ist die Bremsanlage freigestellt. Eine Feststellbremse ist empfohlen. Kohlefaserteile sind nicht erlaubt (Ausnahme: Bremsbeläge).

9.2 Bremsenkühlung

Vorder- und Hinterradbremse: Die Schutzbleche sind freigestellt.

Zu jeder Bremse dürfen max. 2 Luftleitungen geführt werden. Der innere Gesamtquerschnitt einer oder beider Luftführungen darf max. 227 cm² betragen. Dies entspricht z. B. einem Querschnitt von 12 cm Durchmesser bei 2 gleichen Leitungen oder 17 cm bei einer Leitung. Diese Luftführungen dürfen von oben gesehen nicht den Umriss des Fahrzeuges überragen.

10. Lenkung

Das Lenksystem darf nicht auf die Hinterachse wirken. Darüber hinaus ist das Lenksystem freigestellt. Jedoch darf die Lenkhilfe nicht im Fahrgastraum untergebracht sein (Ausnahme: wenn serienmäßig). Es ist erlaubt Lenkeinschlagsbegrenzungen einzubauen.

11. Radaufhängung

11.1

Die Teile der Radaufhängung sind freigestellt. Im Falle einer ölpneumatischen Radaufhängung sind Leitungen und Ventile, welche mit Kugeln (pneum. Teil) verbunden sind, freigestellt.

11.2

Alle Teile der Radaufhängung müssen aus metallischem Werkstoff bestehen und dürfen ausschließlich lackiert werden (nicht z.B. verchromt sein).

11.3

Verstärkungen der karosserieseitigen Befestigungspunkte von Radaufhängungsteilen durch Hinzufügung von Material sind erlaubt.

Die Anbringung von Schraubendurchführungen mit einem Durchmesser von maximal 10,5 mm je Schraube ist zulässig.

11.4

Die Befestigungspunkte der Radaufhängungsteile an der Karosserie oder dem Fahrgestell dürfen verändert werden. Die geometrischen Daten, wie z.B. Spurweite, Sturz und Radstand, sind freigestellt.

11.5

Stabilisator: Eine Verstellmöglichkeit der Stabilisatoren, während der Fahrt durch den Fahrer ist nicht zulässig.

12. Fahrgastraum

12.1 Sitze:

Der Beifahrersitz sowie die hinteren Sitze (einschließlich Rückenlehne) dürfen ausgebaut werden. Der Fahrersitz muss in seiner Gesamtheit links oder rechts von der Fahrzeuglängsachse platziert sein.

12.2 Armaturenbrett:

Das Armaturenbrett ist freigestellt, es darf jedoch keine scharfen Kanten aufweisen.

12.3 Pedalboxen:

Homologierte oder handelsübliche Pedalboxen dürfen eingebaut werden. Notwendige karosserieseitige Adaptionsmaßnahmen zur Befestigung der Bremsflüssigkeitsbehälter und / oder der Pedalbox sind erlaubt.

12.4 Boden:

Die Bodenmatten sind freigestellt

12.5 Anderes Dämmmaterial

Anderes Dämmmaterial darf entfernt werden.

12.6 Heizungssystem

Das originale Heizungssystem darf durch ein anderes ersetzt werden. Die Wasserzuführung des inneren Heizsystems darf entfernt und / oder verschlossen werden um ein Versprühen von Wasser bei einem Unfall zu verhindern, falls ein elektrisches oder ähnliches Antibeschlagesystem vorhanden ist.

Das Heizungssystem darf ganz oder teilweise entfernt werden, falls eine mit elektrischem Widerstand beheizbare Windschutzscheibe oder ein elektrisches Gebläse eingebaut ist. Die Luftführungsteile sind dabei freigestellt. Die elektrisch beheizbare Windschutzscheibe muss aus Verbundglas mit Bauart-Prüfzeichen bestehen und der serienmäßigen Außenform entsprechen. Es muss sichergestellt sein, dass die Frontscheibe beschlagfrei gehalten werden kann.

12.7 Klimaanlage

Die Klimaanlage ist freigestellt.

12.8 Lenkrad

Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen, geschlossenen Lenkradkranz aufweisen. Zwischen Lenkrad und Lenksäule ist die Anbringung von Adaptern zulässig. Diese Adapter dürfen mit dem Lenkrad und der Lenksäule durch eine lösbare Befestigung verbunden werden. Ausschließlich auf Einzelantrag und nach erteilter schriftlicher Genehmigung, ist zwischen Adapter und Lenksäule eine Schweißverbindung zulässig.

Die Diebstahlsicherung des Lenkradschlösses muss außer Funktion gesetzt werden. Der vertikale Einbauwinkel der Lenksäule darf im Armaturenbrettbereich durch Anbringung von Adaptern geändert werden.

Das Lenkrad darf wahlweise links oder rechts angebracht sein, vorausgesetzt, dass es sich dabei nur um die Umkehrung der Betätigung der gelenkten Räder handelt, wie es wahlweise vom Hersteller, ohne weitere Veränderungen, geliefert wird.

12.9 Luftleitungen:

Luftleitungen dürfen nur dann durch den Fahrgastraum verlaufen, wenn sie der Belüftung des Fahrgastraumes, der Kühlung im Fahrgastraum verbauter Komponenten, der pneumatischen Steuerung eines Paddleshift Systems oder der Funktion der Schnellhebeanlage dienen.

12.10 Fahrgastraumbelüftung

Der nachträgliche Einbau **einer** Fahrgastraumbelüftung über das Dach wird unter folgenden Bestimmungen erlaubt:

Der Einbau muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen.

Folgende maximalen Außenmaße sind zu beachten: Breite: max. 300 mm, Länge: max. 400 mm, Höhe: max. 50 mm.

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen.

Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein.

Der Blechdurchschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden.

Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.

12.11 Weiterhin ist Folgendes erlaubt

- ◆ Eine Fly-off-Handbremse darf eingebaut werden.
- ◆ Die Trennwände können durch zusätzliche Isolierplatten zum Schutz der Insassen gegen Feuergefahr verstärkt werden.
- ◆ Die Scheibenwaschanlage ist freigestellt. Es muss aber mind. 1 funktionsfähiger Scheibenwischer auf der Windschutzscheibe vorhanden sein.
- ◆ Schnellhebeanlagen sind zulässig, sowie die dafür notwendigen Karosserieanpassungen und Leitungen.
- ◆ Unbenutzte Halterungen dürfen entfernt werden, z.B. Sitzhalterungen, etc.
- ◆ In einem 2-Volumen-Fahrzeug ist es erlaubt, die hintere Ablagefläche (Hutablage) zu entfernen.

13. Elektrische Anlage

13.1

Unter Beibehaltung der originalen Nennspannung ist die Fahrzeug Elektrik und Elektronik freigestellt.

13.2

Die Batterien sind hinsichtlich Marke, Anzahl und Kapazität freigestellt. Für den Fall, dass die Batterie von ihrem ursprünglichen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen.

Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden. Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

13.3

Falls eine Nassbatterie zur Anwendung kommt, muss die Batterie mit einer auslaufsicheren Kunststoffumhüllung mit eigener Befestigung abgedeckt sein. Ihr Platz ist frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen. In diesem Fall muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe Zeichnung Nr. 3).

13.4 Beleuchtungseinrichtungen:

Alle Beleuchtungseinrichtungen und Leuchten müssen den gesetzlichen Bestimmungen oder dem internationalen Abkommen für den Straßenverkehr entsprechen.

Serienscheinwerfer dürfen durch andere Scheinwerfer ersetzt werden, solange dies keine äußerlichen Veränderungen an der Karosserie mit sich zieht. Nicht serienmäßige Scheinwerfer müssen ein E-Prüfzeichen haben oder zumindest die gleiche Scheinwerferwirkung wie der serienmäßige Scheinwerfer haben.

Das Betätigungssystem und die Betätigungsart für versenkbare Scheinwerfer dürfen geändert werden.

Die Frontscheinwerfer müssen mit klarer transparenter Folie abgeklebt werden. Für Fahrzeuge der Klassen SP7, SP8 und SP9(FIA-GT3), D4T und E1-XP wird die Verwendung von gelben Scheinwerfern empfohlen. Man kann auf die Folie verzichten, wenn die Abdeckung der Scheinwerfer auch in der Serienversion aus Kunststoff ist.

Zusätzliche Scheinwerfer sind erlaubt, wenn die Gesamtzahl **6** (einschließlich der Serienscheinwerfer) nicht überschritten wird (Park- und Begrenzungsleuchten nicht eingeschlossen) und die Anzahl gerade ist. Sie **müssen** in die Frontseite der Karosserie oder in den Kühlergrill eingelassen werden, jedoch müssen die hierfür geschaffenen Öffnungen durch die Scheinwerfer vollständig ausgefüllt sein. Ansonsten muss die Beleuchtungseinrichtung der Serie entsprechen.

14. Kraftstoffbehälter

14.1

Die an Bord mitgeführte maximal zulässige Kraftstoffmenge darf in Abhängigkeit vom Hubraum und Gewicht die in der **Anlage 5** festgeschriebenen Maximalgrenzen nicht überschreiten.

Unter keinerlei Umständen darf es möglich sein mehr als die in Anlage 5 definierte Kraftstoffmenge einzufüllen.

14.2

Der Kraftstoffbehälter darf durch einen von der FIA homologierten Sicherheitstank (Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5) ersetzt werden. In diesem Fall ist die Anzahl der Kraftstoffbehälter freigestellt und sie müssen innerhalb des Kofferraumes oder im originalen Einbauort (Ausnahme: siehe Art. 14.5) untergebracht sein.

Ein FT Sicherheitstank und/oder die Verwendung eines mit Sicherheitsschaum gemäß Spezifikation MIL-B-83054 oder D-Stop Materials gefüllten Serientank ist vorgeschrieben.

Kraftstofffilter und Kraftstoffpumpen dürfen im Kofferraum und im Fahrgastraum hinter dem Fahrersitz angeordnet sein. Sie müssen durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box aus CFK, GFK oder Metall abgeschottet werden.

Für Fahrzeuge mit Dieselmotor gilt folgendes:

Alle Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen einen von der FIA homologierten Sicherheitstank (Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5) verwenden. Das Füllrohr selbst oder der Übergang von Karosserie zum Füllrohr und Füllrohrverbindung zum Tank muss flexibel gestaltet sein. Dies gilt nicht wenn ein kurzer Tankstutzen innerhalb des Kofferraums vorhanden ist. **Die Verwendung eines Serientanks ist nicht mehr zulässig!**

14.3

Die Gestaltung von Sammelkraftstoffbehältern mit einem Fassungsvermögen von maximal einem Liter ist freigestellt. Auch können Kraftstoffbehälter (einschließlich Serienkraftstoffbehälter) und FT Kraftstoffbehälter untereinander kombiniert werden, unter der Bedingung, das ihre Gesamtvolumen nicht vorstehend (Art. 14.1) festgeschriebenes Fassungsvermögen überschreitet.

14.4

Der Anbringungsort des Original-Kraftstoffbehälters darf nur bei Fahrzeugen, bei denen er sich ursprünglich im Fahrgastraum oder in der Nähe der Insassen befindet, verändert werden.

In diesem Fall ist es erlaubt, eine flüssigkeitsdichte Trennwand zwischen Insassen und Kraftstoffbehälter einzubauen oder den Kraftstoffbehälter in den Kofferraum zu verlegen und notfalls die Anschlussvorrichtungen zu verändern (Einfüllöffnung, Benzinpumpe, Kraftstoffleitungen).

Es ist erlaubt, in den Kraftstoffkreislauf einen Kühler mit einer maximalen Kapazität von 1 Liter einzubauen.

14.5

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

- ◆ Einbauposition hinter der Vorderkante der serienmäßigen Rücksitzbank bzw. Fersenblech (siehe Zeichnung Nr. 5).
- ◆ Nur FT3-, FT3.5 oder FT5-Sicherheitstanks sind zugelassen.
- ◆ Befestigung an der Karosserie mit mindestens 40 mm breiten und 2 mm dicken Metallbändern, 2 mal längs und 1 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.
- ◆ Eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box muss aus CFK, GFK, Metall oder einer Honeycom-Sandwich-Konstruktion gefertigt sein. Eine Sandwich-Konstruktion muss eine Dicke von mind. 10 mm und einen feuerfesten Kern mit einem Knautschwiderstand von mind. 18 N/cm² (24lb/in²) haben, Aramidfaser ist zulässig. Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Häute mit einer Dicke von jeweils mind. 1,5 mm und eine Zugfestigkeit von mindestens 225 N/mm² (14 Tonnen/in²) beinhalten.
Falls keine Sandwich-Konstruktion verwendet wird muss zwischen aufgesetzter Box und Kraftstoffbehälter (siehe Zeichnung Nr. 6) ein Stoßabsorbierender Schaum mit einer Dicke von mindestens 15 mm und einer Formteildichte von mindestens 35 kg/m³ angebracht sein.

- ◆ Befüllung des Kraftstoffbehälters ist nur von außen zulässig.
- ◆ Alle Kraftstoffleitungen müssen den derzeit gültigen Vorschriften gemäß Artikel 253-3.2 entsprechen.
- ◆ Innerhalb des Fahrgastraumes müssen die Kraftstoffleitungen fortlaufend (nicht gestückelt) sein.
- ◆ Der Einfüllstutzen darf sich an einer geeigneten Stelle der Karosserie mit Ausnahme des Daches befinden. Das Einfüllrohr muss flexibel (z.B. Gummi) und doppelwandig sein. In der Draufsicht betrachtet ist der Einfüllstutzen mindestens 500 mm von dem Auspuff Austritt entfernt anzubringen.
- ◆ Sichtfeld für Herstellernamen und Herstellungsdatum muss vorhanden sein. Alternativ ist die vom Tankhersteller bereitgestellte, dem Tank zugehörige Plakette sichtbar anzubringen.
- ◆ Im Füllrohr muss ein Rückschlagventil eingebaut sein.
- ◆ Die Tankentlüftungsleitung muss mit einem Rückschlagventil versehen sein.
- ◆ Im Hauptbügel der Überrollvorrichtung müssen zwei diagonale Streben (Kreuzstreben) oder gleichwertige Verstrebungen vorhanden sein.
- ◆ Kraftstoffpumpen müssen durch eine Trennwand (Box), vom Fahrgastraum abgeschottet werden.

14.6

Die Regelungen in Art. 14.5, z.B. 15 mm Schaum oder Kreuzstreben im Überrollkäfig kommen nur dann zur Anwendung, wenn sich der Kraftstoffbehälter (Behälter inkl. Einfüllrohr) ganz oder teilweise im Fahrgastraum bzw. theoretischen Fahrgastraum (bei Zwei-Volumen-Fahrzeugen) befindet.

Ansonsten muss sich der Kraftstoffbehälter im Kofferraum oder in der serienmäßigen Position befinden.

14.7

Zum Zwecke der Anbringung der Tank-Einfüllstutzen dürfen die hinteren Seitenscheiben durch Scheiben aus Polycarbonat mit einer Dicke von mindestens 5 mm und mit Prüfzeichen oder durch ein anderes benzinfestes geeignetes Material mit einer Dicke von mindestens 5 mm ersetzt werden. Form und Position müssen der originalen hinteren Seitenscheibe entsprechen.

Die Einfüllposition (Tankstutzen) für den Kraftstoff darf sich nicht im Dach befinden.

Darüber hinaus ist auch eine Befüllung durch den Kofferraum möglich.

Falls der Einfüllstutzen innerhalb der Kofferraumhaube bzw. Heckklappe angebracht ist, darf der Einfüllstutzen nicht starr mit der Haube bzw. Klappe verbunden sein. Ist der Einfüllstutzen innerhalb einer Heckklappe angebracht, so muss sich dessen Position unterhalb der Heckscheibenoberkante befinden.

Wenn der Tank-einfüllstutzen innerhalb des Kofferraumes liegt, muss er einen genügend großen Kragen mit einem Überlaufrohr oder Schlauch aufweisen. Dieser muss aus dem Kofferraum herausgeführt werden.

14.8 Alternativer Kraftstoffbehältereinbau bei GT- Fahrzeugen

Ein Zusatz-Sicherheitstank darf in GT-Fahrzeugen auch im Bereich des Beifahrerraumes eingebaut werden, wobei folgendes beachtet werden muss:

- a) Das Fassungsvermögen ist beschränkt auf das halbe Volumen gemäß den Festlegungen in Artikel 14.1 / Anlage 5 in Bezug auf den jeweiligen Hubraum/Gewicht.
- b) Der Tank inkl. Einfüllrohr muss durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand abgeschottet werden. Diese Tankbox (Trennwand) darf, gemessen ab untersten Punkt des Fersenbleches in Fahrzeuginnenrichtung, eine Länge von max. 600 mm haben. Die Seitenwand der Box muss mindestens 200 mm vom äußeren Rand des Türschwellers entfernt sein.
Die Tankbox muss aus Metall (min. 2 mm Stahl oder min. 3 mm Aluminium) oder einer Honeycom-Sandwich-Konstruktion gefertigt sein. Eine Sandwich-Konstruktion muss eine Dicke von mind. 10 mm und einen feuerfesten Kern mit einem Knautschwiderstand von mind. 18 N/cm² (24lb/in²) haben, Aramidfaser ist zulässig. Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Hälften mit einer Dicke von jeweils mind. 1,5 mm und eine Zugfestigkeit von mindestens 225 N/mm² (14 Tonnen/in²) beinhalten.
Bei Verwendung einer Tankbox aus Metall muss zwischen aufgesetzter Box und Kraftstoffbehälter (siehe Zeichnung Nr. 6) ein Stoßabsorbierender Schaum mit einer Dicke von mindestens 15 mm und einer Formteildichte von mindestens 35 kg/m³ angebracht sein.
- c) Sollte ein Kraftstoffbehälter im Beifahrerbereich eingebaut sein, so muss der Überrollkäfig in diesem Bereich mit mindestens zwei Flankenschutzstreben ausgestattet sein.

15. Karosserie

15.1

Die Gesamtbreite der Karosserie darf max. 200 cm (ohne Spiegel) betragen.

15.1.1

Für die Ansaugluft und/oder Kühlluft des Motors ist bei Fahrzeugen mit Frontmotor ausschließlich eine Luftzuführung über die serienmäßigen Karosserieöffnungen, über den Frontspoiler und/oder die in Artikel 15.5 (Motorhaube) erlaubten Öffnungen zulässig. Nachträglich aufgesetzte Lufthutzen, an welchem Karosserieteil auch immer, sind grundsätzlich nicht erlaubt.

Für Fahrzeuge mit Heckmotor siehe Art. 15.7.

15.2

Frontspoiler, Heckflügel und die Verkleidung der Bodengruppe sind freigestellt, jedoch ist folgendes zu beachten:

Frontspoiler:

Serienmäßige Frontspoiler dürfen entfernt oder ersetzt werden aber nicht parallel verwendet werden.

- Im Sinne dieses Reglements sind Frontspoiler aerodynamische Hilfsmittel, welche sich unterhalb der Radnabenmitte der Vorderräder parallel zur Bodenlinie der Referenzfläche befinden. Gemessen wird hier mit Wettbewerbsbereifung mit 2,0 bar +/- 0,2 bar Reifendruck auf der Referenzfläche der Veranstaltung.
- Die Breite des Frontspoilers ist begrenzt auf das Maß zwischen den äußeren Punkten der vorderen Kotflügel. Komplette von Luft umströmte Flügelprofile sind als Frontspoiler nicht zulässig.
- Am vorderen Stoßfänger sind pro Seite 2 weitere Anbauteile unterhalb der Radnabenmitte der Vorderräder parallel zur Bodenlinie der Referenzfläche erlaubt, vorausgesetzt diese befinden sich in der Projektion von oben, innerhalb der Kontur des Frontspoilers und **außerhalb** der lichten Weite der Vorderreifen gemessen an den äußeren Punkten der Reifenwulst im Bereich der Bodenaufstandfläche. Gemessen wird hier mit Wettbewerbsbereifung mit 2,0 bar +/- 0,2 bar Reifendruck auf der Referenzfläche der Veranstaltung.

In den Klassen SP3 – SP6, SP3T, SP4T und D1T – D3T dürfen Frontspoiler nicht mehr als 200 mm über der von oben projizierten Referenzfläche des äußeren Randes der Originalkarosserie nach vorne hinausragen.

In den Klassen SP7- SP8, SP8T und D4T dürfen Frontspoiler nicht mehr als 100 mm über der von oben projizierten Referenzfläche des äußeren Randes der Originalkarosserie nach vorne hinausragen.

Herangezogen zur Definition der Referenzfläche wird der Bereich der Originalkarosserie oberhalb 300 mm der Radaufstandspunkte der Vorderräder. Gemessen wird hier mit Wettbewerbsbereifung bei 2,0 bar +/- 0,2 bar Reifendruck auf der Referenzfläche der Veranstaltung.

Heckflügel:

- **Im Sinne dieses Reglements ist ein Heckflügel ein aerodynamisches Hilfsmittel, welches oberhalb des hinteren Stoßfängers angeordnet und vollständig von Luft umströmt ist.**
- Heckflügel müssen an die originale äußere Karosserie hinzugefügte Einrichtungen sein und dürfen die äußere Originalform der Karosserie nicht grundlegend ändern.
- **In den Klassen SP3-SP6, SP2T, SP3T, SP4T und D1T – D3T darf der Heckflügel (inkl. Endplatten) maximal 400 mm nach hinten über den hintersten Punkt der originalen Karosserie herausragen.**
- **In den Klassen SP7 und SP8, SP8T und D4T darf der Heckflügel (inkl. Endplatten) nicht über den hintersten Punkt der originalen Karosserie herausragen.**

Als Messpunkt wird hierzu der hinterste Punkt des serienmäßigen Stoßfängers herangezogen. Nicht gefordert ist, dass die Form des Heckflügels inkl. Endplatten der Form der originalen Karosserie folgt. Er darf also gerade sein.

Serienmäßige, nicht komplett von Luft umströmte aerodynamische Vorrichtungen werden im Sinne dieses Reglements als Heckspoiler bezeichnet und dürfen parallel zum Heckflügel verwendet werden (Bsp. Audi TT 8N). **Es darf nur ein (1) Heckflügel vorhanden sein.**

Automatisch oder manuell ausfahrbare Heckflügel bzw. Spoiler sind grundsätzlich nicht zulässig. (Bsp. Audi TT 8J, Porsche Cayman etc.). Diese Heckflügel sind zu entfernen oder deren Funktion in eingefahrenem Zustand stillzulegen.

- Für alle Fahrzeuge wird die Breite des Heckflügels (nicht Heckspoiler) mit Endplatten auf max. 80% der Fahrzeugbreite festgelegt. **Ausnahme: Für Fahrzeuge der Klassen SP7, SP8 und SP8T ohne Anerkennung als Fahrzeug mit serienmäßigem Motor nach Artikel 2 allgemeine technische Bestimmungen, wird die Breite des Heckflügels auf max. 90% der Fahrzeugbreite festgelegt.**

Die Breite des gesamten Heckflügels mit Endplatten ist begrenzt auf das Maß zwischen den äußeren Punkten der vorderen/hinteren Kotflügel minus 20 % des jeweiligen Wettbewerbsfahrzeuges. Der Heckflügel kann mit Endplatten (siehe Zeichnung 4) versehen sein, welche jeweils eine max. Abmessung von 400 mm x 250 mm und eine Dicke von mindestens 5 mm und max. 10 mm haben dürfen. Die Endplatten dürfen nicht scharfkantig sein. Der Heckflügel darf max. zwei Flügelprofile haben, welche sich vollständig zwischen den beiden Endplatten befinden müssen. Der Heckflügel darf austauschbare Abrisskanten (Gurney-Flaps) haben. Die Flügelprofile dürfen in Stufen, jedoch nicht stufenlos und nicht während der Fahrt verstellbar sein. Der Heckflügel darf auf maximal 2 Flügelstützen befestigt werden. Die Flügelstützen müssen einen Mindestabstand von 50 mm zur Innenkante der Endplatten aufweisen.

Die Höhe des Heckflügels inklusive aller Anbau- und Befestigungsteile darf den höchsten Punkt der originalen Dachhaut (ohne Antenne, Lufteinlass usw.) nicht überragen. Die Höhe des Heckflügels wird mit Wettbewerbsrädern bei einem Reifendruck von 2,0 bar +/- 0,2 bar auf der Referenzfläche des Veranstalters gemessen.

Zur Befestigung eines Heckflügels dürfen entsprechende Befestigungen und Verstärkungen sowie Öffnungen (auf das Nötigste Beschränkt) an der Karosserie und oder der Heckklappe geschaffen werden. Des Weiteren darf der äußere Bereich der serienmäßigen Heckscheibe zur Befestigung des Heckflügels genutzt werden. Eine ausreichende Sicht nach hinten muss weiterhin gewährleistet bleiben. Auf keinen Fall darf die Fläche zur Heckflügelbefestigung mehr als 20% der originalen Heckscheibenfläche in Anspruch nehmen. Diese Befestigungen und Verstärkungen dürfen ausschließlich der Befestigung des Heckflügels dienen.

Serienmäßige Heckflügel, die die vorstehenden Bestimmungen nicht erfüllen, können auf Einzelantrag durch den Veranstalter zugelassen werden.

15.3 Bodengruppe – Stossfänger - Heckdiffusor

Das Material der Stoßfänger ist freigestellt.

Der vordere Stoßfänger muss in seiner Form dem der Originalversion entsprechen. Er darf seitlich verbreitert werden um ihn an eine evtl. Kotflügelverbreiterung anzupassen. Die Gesamtbreite darf unter keinen Umständen 2000 mm überschreiten bzw nicht breiter sein als die Karosserie im Bereich der vorderen Kotflügel über der Radnabenmitte.

Der Bereich des vorderen Stoßfängers unterhalb der Radnabenmitte der Vorderräder parallel zur Bodenlinie der Referenzfläche ist freigestellt. Hier können z.B. zusätzliche Kühlöffnungen geschaffen werden. Allerdings darf kein Teil gesehen von oben, aus der Projektion der Original Version herausreichen.

Gemessen wird hier mit Wettbewerbsbereifung mit 2,0 bar +/- 0,2 bar Reifendruck auf der Referenzfläche der Veranstaltung.

Das Heckabschlussblech (Ausnahme Art. 5.4) muss grundsätzlich der Originalversion entsprechen.

Der hintere Stoßfänger darf jedoch im äußeren rechten und linken Bereich auf das Notwendigste an eine eventuell vorhandene Kotflügeländerung bzw. -verbreiterung angepasst werden.

Bis auf die oben erwähnte Anpassung muss jedoch die äußere Form des hinteren Stoßfängers beibehalten werden.

Außer den Öffnungen für die Abgasanlage (siehe Art. 5.4) dürfen im Heckabschlussblech und im hinteren Stoßfänger Öffnungen mit einer Gesamtfläche (summierte Fläche) von max. 750 cm² angebracht werden.

An der Bodengruppe dürfen unter Beachtung des Art. 15.2 Verkleidungen bzw. aerodynamische Hilfsmittel angebracht werden

Bei Verwendung einer Unterbodenverkleidung darf diese inklusive Heckdiffusor aus maximal 5 Teilen bestehen. Zwischen den gedachten senkrechten Ebenen durch die Radmitten der jeweiligen Achse, muss die der Fahrbahn zugewandte Seite der Unterbodenverkleidung eine planebene Fläche (Toleranzhöhe +/- 5mm) darstellen. In der Projektion von oben darf die Unterbodenverkleidung zwischen den gedachten senkrechten Ebenen durch die Radmitten der jeweiligen Achse nicht sichtbar sein. Unterhalb dieser planebenen Fläche dürfen sich keinerlei Bauteile befinden, ausgenommen hiervon sind Räder, Reifen und Radführungselemente. Die Unterbodenverkleidung bzw. die planebene Fläche darf mit maximal 6 Öffnungen bzw. Unterbrechungen mit einer Gesamtfläche von insgesamt 600 cm² versehen werden.

Die Teile die den flachen Unterboden bilden müssen mit der Karosserie fest verbunden sein und dürfen im Verhältnis zur Karosserie keine Bewegungsmöglichkeiten haben.

In den Klassen SP3-SP6, SP2T, SP3T, SP4T und D1T – D3T darf der Heckdiffusor maximal 100 mm über den hintersten Punkt der originalen Karosserie herausragen.

In den Klassen SP7, SP8, SP8T und D4T darf der Heckdiffusor nicht über den hintersten Punkt der originalen Karosserie herausragen.

Als Messpunkt wird hierzu der hinterste Punkt des serienmäßigen Stoßfängers herangezogen:

Die Höhe des Diffusors und somit der Bereich der möglichen Änderungen am Heckabschlussblech sowie des hinteren Stoßfängers ist begrenzt auf das Maß unterhalb der Radnabenmitte der Hinterräder parallel zur Bodenlinie. Gemessen wird hier mit Wettbewerbsbereifung bei 2,0 bar +/- 0,2 bar Reifendruck auf der Referenzfläche der Veranstaltung.

Die lichte Weite des Heckdiffusors ist begrenzt auf den inneren Abstand der Hinterräder.

Die Verwendung von Finnen wird freigestellt, diese müssen jedoch parallel zur Fahrzeugmittelachse verlaufen bzw. angebracht werden

Jegliche Veränderungen an der originalen Bodengruppe an einem Fahrzeug mit Stahl-Karosserie sind auf folgendes beschränkt:

- ◆ Die originalen, karosserieeitigen Sitzbefestigungen dürfen durch Hinzufügen von Material verstärkt werden. Eine Veränderung der originalen karosserieeitigen Sitzbefestigung muss durch einen DMSB-Sachverständigen geprüft und entsprechend im Wagenpass bestätigt werden.
- ◆ Um Freiraum für das Schaltgetriebe zu schaffen, darf der Tunnel geändert werden. Die Änderungsmöglichkeit ist in Längsrichtung begrenzt auf den Bereich zwischen vorderen Punkt der Kupplungsglocke des originalen Getriebes und dem hintersten Punkt des originalen Getriebes.
Bis 100 mm über dem Bodenblech muss der Tunnel unverändert bleiben. Über diesem Messpunkt darf der Tunnel um max. 50 mm, gemessen in der Mitte der Tunnel-Längsachse, erhöht werden.
Die Breite darf um max. 40 mm, gemessen auf der Ebene 100 mm über dem Bodenblech, vergrößert werden.
- ◆ Die Öffnung für den Schalthebel darf versetzt werden.
- ◆ Um Freiraum für das Differentialgehäuse und für die Antriebswellen zu schaffen, darf die Bodengruppe örtlich geändert werden. Die zulässige Änderung ist begrenzt auf maximal plus 30 mm der von oben projizierten Fläche des Differentialgehäuses und der zur Seite führenden Antriebswellen (nicht Kardanwelle).
- ◆ Die Höhe einer kastenförmigen Karosserieänderung ist begrenzt auf max. plus 30 mm, ausgehend vom höchsten Karosseriepunkt über dem originalen Differentialgehäuse bzw. der originalen zur Seite führenden Antriebswellen (nicht Kardanwelle).
- ◆ Für Katalysatoren bzw. Russpartikelfilter dürfen an der Bodengruppe örtlich Änderungen durchgeführt werden, welche für den Einbau unbedingt notwendig sind.
- ◆ 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.
- ◆ Karosserieänderungen jeglicher Art, an Karosserien welche nicht aus Stahl sind, sind nur auf Antrag gestattet.

15.4

Zum Zwecke der Durchführung von Leitungen dürfen in der Trennwand zwischen Motor- und Fahrgastraum als auch zwischen Koffer- und Fahrgastraum jeweils 2 Durchbrüche geschaffen werden. Jeder Durchbruch darf einen Durchmesser von max. 50 mm haben. Nach Durchführung der Leitungen ist der Rest der evtl. noch vorhandenen Öffnung wieder zu verschließen.

Die evtl. vorhandene Trennwand hinter dem Rücksitz darf zum Zwecke des Einbaus eines Überrollkäfigs oder entsprechende Platzierung des Kraftstoffbehälters örtlich ausgeschnitten werden.

15.5 Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube

Das Material der Türen, der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt. Die äußere Originalform der Türen und Kofferraumhaube muss beibehalten werden. Bis auf nachstehende Freiheiten muss auch die äußere Originalform der Motorhaube beibehalten werden. An den Türen müssen die Schösser beibehalten werden. Hauben und Kotflügel müssen also, wie in der Serie, getrennte Bauteile sein. **Bei Rahmenlosen Türen, darf ein Scheibenrahmen zur Befestigung der Türscheiben verwendet werden.**

An den Türen muss je eine Türverkleidung vorhanden sein. Die Verkleidung kann der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mind. 0,5 mm oder aus Verbundwerkstoff mit einer Mindestdicke von 2 mm bestehen. Im Fall eines zweitürigen Fahrzeuges gelten für die Verkleidungen unterhalb der hinteren Seitenscheiben die gleichen Bestimmungen wie vorgenannt.

Der Einbau eines Flankenschutzes mit Verbundwerkstoff-Sidepad (in Flankenstrebe integrierter Seitenschutz) ist gestattet. Die Mindestausführung dieses Flankenschutzes muss mit der Zeichnung 2 übereinstimmen. Die Mindesthöhe muss sich von der Türschwelle bis zur maximalen Höhe der Türstrebe erstrecken.

Je Haube (Motor bzw. Kofferraumhaube) sind mindestens 4 Haubenhalter vorgeschrieben. Die serienmäßigen Verriegelungsmechanismen müssen unwirksam gemacht oder entfernt werden.

In der Motorhaube/Fronthaube dürfen Lufteinlässe bzw. Luftauslässe mit einer Gesamtfläche von max. 3000 cm² angebracht werden. Diese Vorrichtungen dürfen max. 20 mm über die Oberfläche der originalen Motorhaube hinaus ragen. Von oben, dürfen mechanische Teile nicht sichtbar sein. Wenn Lufteinlässe oder Luftauslässe dennoch mechanische Teile sichtbar machen, dann müssen diese Öffnungen mit einem Gitter, dessen Maschenweite max. 10 mm x 10 mm betragen darf, verschlossen werden. Abgeänderte Türen und Hauben müssen auf jeden Fall einzeln gegen die serienmäßigen Teile austauschbar sein.

Falls das Serienfahrzeug mit einer Motorhaube oder Kofferraumhaube ausgestattet ist, welche seitlich so weit herunterreicht, dass sie gleichzeitig als Kotflügel wirken, z.B. AUDI R8, so darf die Haube, ausgehend vom serienmäßigen Radausschnitt um max. 100 mm ausgeschnitten und evtl. verbreitert werden, um eine Verbreiterung zwecks Unterbringung der Rad-Reifeneinheit zu ermöglichen.

15.6 Schweller und Schwellerverbreiterungen

Zwischen den vorderen und hinteren Kotflügeln (Schweller) dürfen Karosserieverbreiterungen hinzugefügt werden.

Diese Verbreiterungen müssen unterhalb der Radnabenmitte liegen und dürfen in der Projektion von oben nicht über die gedachte Linie vom äußersten Punkt des vorderen Kotflügels zum äußersten Punkt des hinteren Kotflügels herausragen. Diese Verbreiterungen dürfen mit dem Unterboden verbunden werden, doch nicht tiefer sein als dieser.

Aus der Form der Verbreiterungen darf sich grundsätzlich kein aerodynamischer Vorteil ergeben.

Das Anbringen von Flügelprofilen und/oder Abrisskanten (Gurneys) ist grundsätzlich nicht erlaubt.

Zum Zwecke der Durchführung der Abgasmündung dürfen in den Schwellern und Schwellerverbreiterungen Öffnungen mit einer Gesamtfläche von jeweils max. 100 cm² bei einem einflutigen Endrohr und max. 200 cm² bei einem zweiflutigen Endrohr vorhanden sein bzw. angebracht werden.

Öffnungen in den Schwellerverbreiterungen welche ausschließlich der Be- bzw. Entlüftung dienen sind zulässig sofern sich hieraus kein aerodynamischer Vorteil ergibt.

15.7 Kotflügel

Material und Form der Kotflügel sind freigestellt. Die Form der Radausschnitte – nicht deren Abmessungen – muss jedoch beibehalten werden. Kotflügel und andere Karosserieteile müssen also, wie in der Serie, getrennte Bauteile sein.

Die obere Hälfte der Rad-/Reifenkombination inklusive Radnabe muss in der senkrechten Betrachtung von oben (horizontale Ebene) vollständig abgedeckt und nicht sichtbar sein. **Somit trifft dies auch für jegliche Art von Be- und Entlüftungen zu.** Voraussetzung hierfür ist die Ausrichtung der Räder für Geradeauslauf. Das Anbringen von flexiblen Teilen zum Zwecke der Radabdeckung ist nicht gestattet.

Die Kotflügel können mit Kühlöffnungen versehen werden. Die Abmessungen der Kotflügel sind gemäß Art. 251.2.5.7 Anhang J definiert.

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

Scharfkantige Karosserieteile im Radhausbereich, die die Reifen oder andere sich drehende Teile beschädigen könnten, dürfen umgebördelt werden.

Kunststoffteile in den Radhäusern dürfen durch andere Teile gleicher Form ganz oder teilweise ersetzt werden. Serienmäßige Radhausöffnungen dürfen ganz oder teilweise verschlossen werden, wobei die ursprüngliche Radhauskontur bzw. Grundform beibehalten werden muss.

An Fahrzeugen mit Heckmotor darf an beiden hinteren Kotflügeln eine Öffnung von jeweils max. 180 cm² zwecks Kühlluft oder Ansaugluft angebracht werden. Diese Öffnung darf auch als Lufthutze aufgesetzt werden. Der Luftkanal darf durch den Innenkotflügel geleitet werden.

15.8 Radhaus/Innenkotflügel

Der äußere Teil des Radhauses/Innenkotflügel darf zum Zwecke von Anpassungen an eine Kotflügelverbreiterung örtlich auf das notwendigste geändert werden um die zulässige Rad- Reifenkombination unterbringen zu können.

Darüber hinaus sind von den Fahrzeugherstellern bzw. deren Sportabteilungen gelieferte Radhäuser /Innenkotflügel zulässig, wenn mindestens vier Karosserien ab Werk so gebaut wurden. Eine StVZO-Zulassung spielt hierbei keine Rolle. Im Zweifelsfalle steht hierzu der Teilnehmer in der Nachweispflicht.
Die Anbringung einer Öffnung in den Radhäusern mit einem maximalen Durchmesser von jeweils 100 mm zur Stabilisator-Durchführung ist zulässig.

15.9

An der kompletten Karosserie (außen und innen) dürfen ungenutzte Halterungen und Deckel bzw. Abdeckungen welche nicht in die Steifigkeitsberechnung der Karosserie einfließen, entfernt werden. Nur Halterungen, welche ausschließlich verschraubt sind, dürfen komplett entfernt werden.

15.10 Querstreben/Längstreben-Verstärkung

Querstreben zwischen gleichen Achs-Anlenkpunkten rechts und links dürfen gemäß Zeichnung 1 oben und unten, vorne und hinten montiert werden, jedoch müssen sie abnehmbar und an den Befestigungspunkten der Radaufhängung bzw. deren Nähe angeschraubt sein, wobei oben zusätzlich je Seite drei Bohrungen eingebracht werden dürfen.

Bei Frontmotor Fahrzeugen ist pro Seite eine herausnehmbare Längsstrebe erlaubt, welche zur Abstützung/Verstärkung des Chassis im Bereich der vorderen Motorlager und Radaufhängung dient. Zur Befestigung können 3 Bohrungen pro Seite geschaffen werden.

In der Seitenansicht, darf sich das vordere Ende der Längsverstärkung nicht außerhalb der Kontur des Vorderrades befinden.

16. Glasflächen und Glasbeschaffenheit

16.1

Sicherheitsglas ist vorgeschrieben. Als Sicherheitsglas i.S. dieses Reglements gelten Hart- und Mineralgläser mit nationalen Prüfzeichen und Zahlen (Wellenlinie gefolgt von einem D und einer Zahl bzw. ECE-Prüfzeichen (z.B. 43 RE1...Zahl) sowie glasähnliche, entsprechende gekennzeichnete Hartkunststoffscheiben. Es muss in jedem Falle durchsichtig sein.

Die Originalflächen der Scheiben müssen beibehalten werden. (Ausnahmen: siehe Artikel 15.2 Befestigung Heckflügel) Schiebefenster sind zulässig. Die Befestigungen der Scheiben und der Betätigungsmechanismus der Seitenscheiben sind freigestellt. Zur besseren Be- und Entlüftung dürfen Belüftungssysteme in die vorderen und hinteren Seitenscheiben eingebaut werden.

Zur besseren Fahrgastraumentlüftung ist es erlaubt in der Heckscheibe Öffnungen mit einer Gesamtfläche von maximal 300 cm² auszuschnitten.

Alle aus Hartglas bestehenden Seitenscheiben müssen innen mit Sicherheitsfolie gemäß DMSB-Bestimmungen (siehe DMSB-Handbuch blauer Teil) beklebt sein. Die Sicherheitsfolie an der Fahrer- und Beifahrertür muss klar sein. Nur an den hinteren Seitenscheiben darf die Folie auch getönt sein.

Das Material von nicht serienmäßigen Seiten- und Heckscheiben, z.B. aus Polycarbonat, muss eine Stärke von mindestens 3 mm haben.

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen. Alternativ ist eine Windschutzscheibe aus Polycarbonat mit einer Dicke von mindestens 5 mm zulässig. Es ist freigestellt, die Frontscheibe außen mit einer klaren Sicherheitsfolie (nicht getönt) zu bekleben. Diese Folie muss nicht gekennzeichnet sein.

Grundsätzlich müssen alle Glasflächen zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbs in einwandfreiem Zustand sein. Eine Vorführung bei der technischen Abnahme ist obligatorisch.

17. Sicherheitsbestimmungen

17.1

Ein Überrollkäfig ist vorgeschrieben. Der Überrollkäfig muss dem Art. 253.8 des Anhang J 2002 oder des aktuellen Anhang J zum ISG entsprechen.

17.2 Rückschlagventil

Ein FIA-homologiertes Rückschlagventil im Einfüllrohr des Kraftstoffbehälters ist vorgeschrieben.

Die Tankentlüftung(en) muss(müssen) mit Rückschlag-ventil(en) versehen sein, das/die nach dem Prinzip der Standard-Einfüllöffnungen konzipiert ist/sind.

17.3 Trennwand

Zwischen Kraftstoffbehälter und Fahrgastraum sowie zwischen Kraftstofffilter/Kraftstoffpumpen, sonstigen Flüssigkeitsbehältern und Fahrgastraum muss eine feuerhemmende flüssigkeitsdichte Trennwand vorhanden sein.

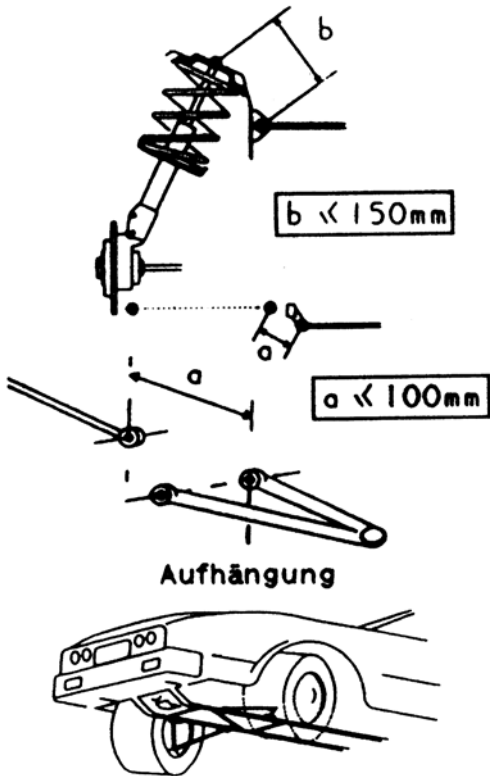
Hinweis: Auch die Leitungs-Anschlussplatte eines FT-Sicherheitsbehälters ist Bestandteil des Tanks und muss auch durch die Trennwand bzw. Box abgeschottet sein.

18. Anfragen / Klarstellungen zur Ausschreibung

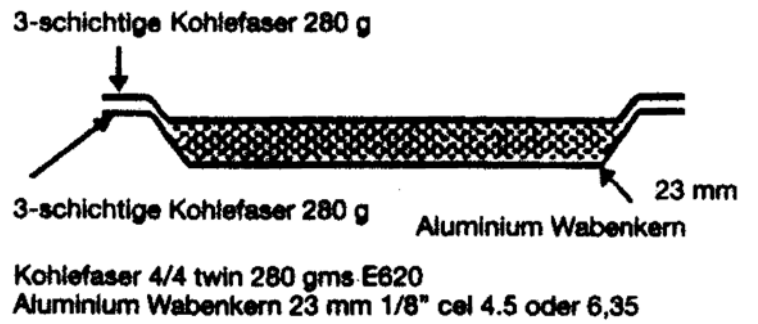
Eventuelle Fragen oder unklare Auslegungen zur Ausschreibung und den Anlagen sind bitte schriftlich an nachfolgende Email-Anschrift zu senden: silvia.berthold@nrh.adac.de

Zeichnungen

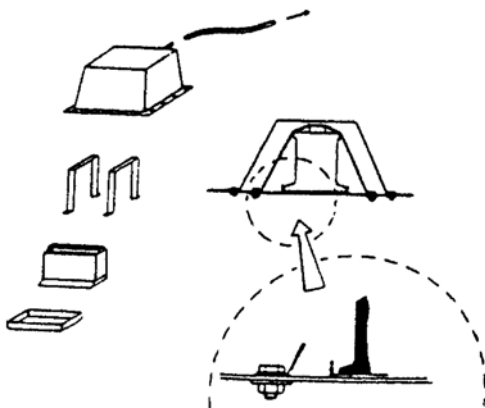
Zeichnung Nr. 1



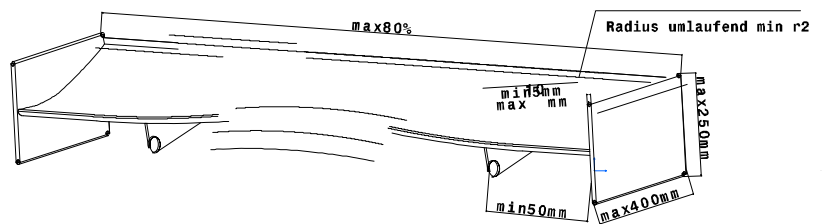
Zeichnung Nr. 2



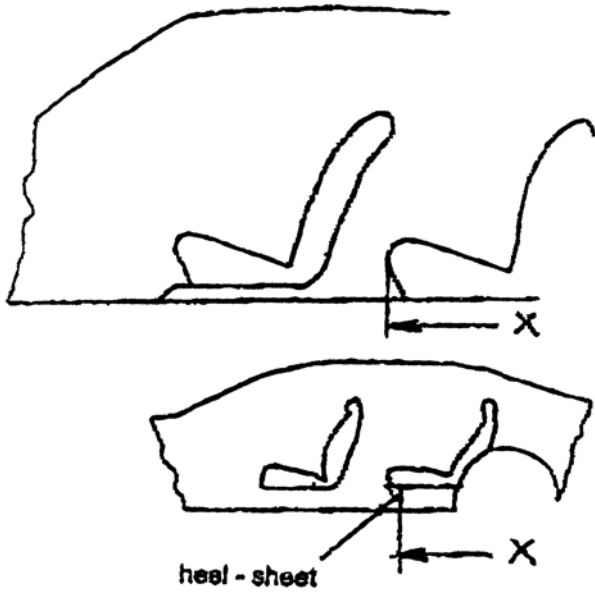
Zeichnung Nr. 3



Zeichnung Nr. 4

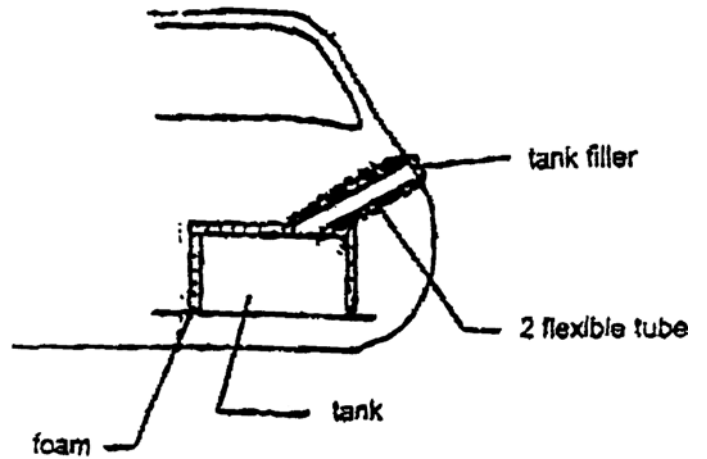


Zeichnung Nr. 5



X = max. forward position
Of FT-3, FT3.5 or FT-5 tank incl. box

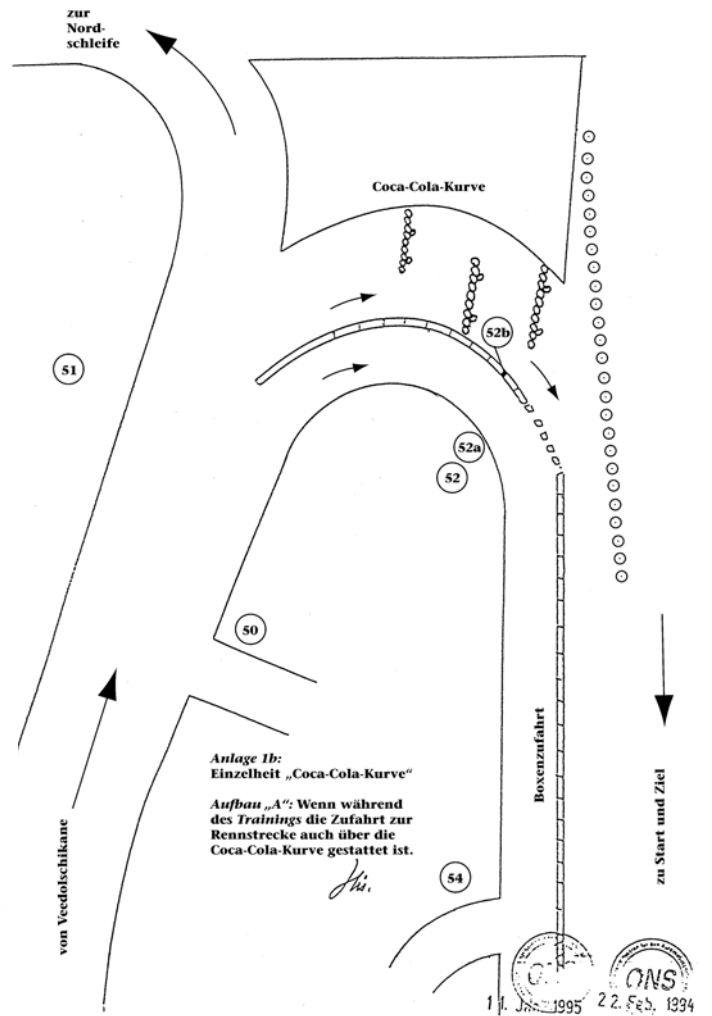
Zeichnung Nr. 6



Zeichnung / drawing Nr. 7



Zeichnung Nr. 8



Anlage 2 der Ausschreibung

Technische DMSB-Bestimmungen 2013 für die Gruppe E1-XP

(Stand: 08.11.2012)

Diese Bestimmungen gelten ab dem 01.01.2013 und ersetzen alle vorhergehenden Regelungen.

1.

Die Gruppe E1-XP (Experimental) ist eine eigenständige Fahrzeuggruppe deren technische Bestimmungen somit unabhängig von den Bestimmungen anderer Gruppen gelten (z.B. der Gruppe 24h-Spezial). Dies gilt auch dann, wenn in einzelnen Bereichen eine Anlehnung an die Bestimmungen anderer Gruppen erfolgt (z.B. Gewichtseinstufung nach Hubraum, Reifengrößen und Tankinhalt etc.).

Dieses Reglement gilt grundsätzlich nur für das 24h-Rennen und den VLN-Veranstaltungen auf der Nürburgring-Nordschleife.

2. Allgemeine Zulassungsregelung:

Die Gruppe E1-XP darf nur mit gesonderter schriftlicher Genehmigung des DMSB ausschließlich bei Rundstreckenrennen ausgeschrieben werden. Das folgende Reglement gilt als Grundlage für die Teilnahme der Fahrzeuge. Es handelt sich bei diesem Reglement um den Versuch, verschiedenartige Fahrzeugkonzepte mit unterschiedlicher Leistungsfähigkeit innerhalb eines Wettbewerbs zu integrieren. Dieses macht, im Gegensatz zu den sonst üblichen Regelungen im Motorsport, eine flexible Handhabung der Bestimmungen erforderlich.

Der DMSB hat jederzeit das Recht, auch nach Beginn der Nennungsabgabe, das vorliegende Reglement zu ändern. Dies gilt auch während eines laufenden Wettbewerbs.

Die Bewerber versichern mit Abgabe der Nennung in der Gruppe E1-XP, die Anerkennung der Befugnisse des DMSB.

Ein DMSB-Wagenpass ausgestellt für die Gruppe E1-XP ist vorgeschrieben. Die DMSB-Genehmigungsgebühr für einen solchen Wagenpass beträgt € 565,00 + 7 % MwSt..

Grundsätzlich werden nur Werksfahrzeuge, die werksseitig eingesetzt oder werksseitig unterstützt werden in der Gruppe E1-XP akzeptiert, die in einer der folgenden Serien gestartet / aufgebaut sind:

- Porsche 911 GT3 R Hybrid gemäß Anhang 1
- Ferrari P 4/5 Hybrid Competizione gemäß Anhang 2

Fahrzeuge anderer Gruppen oder Serien können grundsätzlich nicht akzeptiert werden.

Über die Zulassung entscheidet der Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB. Eine Zulassung kann auch ohne Angabe von Gründen abgelehnt werden.

In 2013 sind ausschließlich folgende Fahrzeuge in der BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft Nürburgring (VLN) und beim ADAC 24h-Rennen Nürburgring zugelassen:

Porsche 911 GT3 R Hybrid (Anhang 1)	Fahrgestell-Nr. WPOZZZ99ZBS799503 und Fahrgestell-Nr. WPOZZZ99ZBS799504
Ferrari P4/5 Hybrid Competizione (Anhang 2)	Fahrgestell-Nr. ZFFKW64A390167108

2.1 BOP

Alle Fahrzeuge unterliegen der für das Jahr 2013 gültigen Balance of Performance-Regelung, welche durch den DMSB zu jeder Zeit angeglichen werden kann.

2.2 Homologation/Evolution

Die DMSB-Gebühr für eine Fahrzeugzulassung (Homologation) auf Basis eines neuen/anderen Fahrzeugkonzeptes beträgt € 3.090,00 + 7 % MwSt.. Die Gebühr für eine Evolutionsstufe eines bestehenden Fahrzeuges beträgt € 1.545,00 + 7 % MwSt..

3.

Basis für den Einsatz der einzelnen Fahrzeuge bilden die technischen Bestimmungen der jeweiligen Serien wie folgt:

Es gelten die sicherheitsrelevanten Bestimmungen für die Kategorie 1 in Artikel 277 im Anhang J zum ISG. Darüber hinaus gelten die nachfolgend aufgeführten Spezifikationen, die im Hinblick auf den Einsatz beim 24h-Rennen abgefasst sind und von den Serienreglements abweichen können.

3.1

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen.

3.2

Das Wettbewerbsfahrzeug ist auf Basis eines der unter Artikel 3 aufgeführten Serienreglements, unter Berücksichtigung der Sicherheitsbestimmungen hinsichtlich Kategorie 1 in Art. 277 im Anhang J und den zulässigen Änderungen gemäß diesen Reglements der zur Gruppe E1-XP aufzubauen. Eine Vermischung der unter Art. 3 aufgeführten Serienreglements zum Aufbau eines neuen Wettbewerbsfahrzeuges ist nicht zulässig.

3.3

Zugelassen sind ausschließlich geschlossene Tourenwagen und GT-Fahrzeuge ohne Aufladung mit 4 nicht auf einer Linie angeordneten Rädern. Das Fahrzeugdach muss eine feste Struktur besitzen. Hard-Top-Varianten werden akzeptiert.

3.4

Eine FIA-Homologation ist nicht erforderlich. Die Fahrzeuge müssen über mindestens 2 funktionstüchtige Türen, je eine auf Fahrer- und Beifahrerseite, verfügen und dürfen eine max. Fahrzeughöhe von 1.600 mm nicht überschreiten. Die Fahrzeughöhe muss mindestens 1.100 mm betragen. Die Fahrzeughöhe ist am Dach zu ermitteln.

3.5

Ein fuel-flow-cut-off-Ventil gemäß Art. 283.3.1 ist nicht vorgeschrieben jedoch empfohlen.

3.6

Eine FIA-homologierte Feuerlöschanlage ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben.

3.7

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Sitze vorgeschrieben. Davon abweichende Sitze bedürfen einer DMSB-Genehmigung. Der Art. 275.14.6 (Kopfstütze) kommt nicht zur Anwendung.

3.8

Die Art. 275.10.3.2 (Strebe an Radaufhängung) und 275.10.3.3 (Seil an Radaufhängung) kommen nicht zur Anwendung.

3.9

Es darf ausschließlich handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN 228 verwendet werden. Darüber hinaus sind auch die Bestimmungen gemäß Artikel 252-9 im Anhang J zum ISG einzuhalten.

3.10

Ein DMSB-homologierter bzw. vom DMSB zugelassener Katalysator ist vorgeschrieben.

3.11 Abgasanlage/Geräuschbegrenzung

Die Abgasanlage darf zum Zwecke der Einhaltung der Geräuschgrenzwerte geändert werden. Der Auslass der Abgasanlage muss sich an der originalen Stelle in Bezug auf das ehemalige Wettbewerbsfahrzeug befinden.

Gemäß der DMSB-Vorbeifahrtmessmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen grundsätzlich die Geräuschgrenzwerte von 132 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 100 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden. Sollten in Veranstaltungsausschreibungen andere Grenzwerte festgelegt sein, so sind diese zu beachten.

3.12 Fahrzeugmindestgewicht

3.12.1

Abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum sind folgende Fahrzeugmindestgewichte vorgeschrieben:

	bis 1.300 ccm:	710 kg
über 1.300 ccm	bis 1.400 ccm:	760 kg
über 1.400 ccm	bis 1.600 ccm:	820 kg
über 1.600 ccm	bis 1.800 ccm:	900 kg
über 1.800 ccm	bis 2.000 ccm:	980 kg
über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm:	1.030 kg
über 2.500 ccm	bis 3.000 ccm:	1.100 kg
über 3.000 ccm	bis 3.500 ccm:	1.200 kg
über 3.500 ccm	bis 4.000 ccm:	1.250 kg
über 4.000 ccm	bis 6.200 ccm:	1.300 kg

Die vorstehenden Gewichte dürfen zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

Vorstehende Regelung gilt nicht bei VLN-Veranstaltungen und dem 24h-Rennen des ADAC Nordrhein. Bei diesen Veranstaltungen gelten bzgl. Mindestgewicht und Ballast die Bestimmungen der Gruppe 24h-Spezial.

3.12.2

Die Gewichte gelten mit leerem Kraftstoffbehälter ohne Fahrer und ohne Nachfüllen von sonstigen Betriebsstoffen oder Flüssigkeiten.

3.13 Räder und Reifen

3.13.1

Die kompletten Räder (komplettes Rad = Radschüssel + Felge + Reifen) sind freigestellt, vorausgesetzt, sie können in der ursprünglichen Karosserie untergebracht werden, d. h. dass der obere Teil des kompletten Rades (Reifen inkl. Felgenhorn), der senkrecht über der Radmitte liegt, von der Karosserie überdeckt sein muss, wenn die Messung senkrecht durchgeführt wird.

Die Kotflügel und die Radhäuser dürfen zum Zwecke der Unterbringung der Räder und Reifen auf das Notwendigste geändert werden.

3.13.2

Das Radbefestigungssystem ist freigestellt.

3.13.3

In keinem Fall darf die Breite des **kompletten Rades**, in Relation zum Hubraum bzw. Einstufungshubraum des Fahrzeuges, die folgenden Maße überschreiten:

bis 1.400 ccm:	8,5 Zoll
über 1.400 ccm bis 1.600 ccm:	9,0 Zoll
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm:	10,0 Zoll
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm:	10,5 Zoll
über 2.500 ccm bis 3.000 ccm:	11,5 Zoll
über 3.000 ccm bis 6.250 ccm:	14,0 Zoll

Vorstehende Regelung gilt nicht bei VLN-Veranstaltungen und dem 24h-Rennen des ADAC Nordrhein. Bei diesen Veranstaltungen gelten bzgl. Breite des **kompletten Rades die Bestimmungen der Gruppe 24h-spezial.**

3.13.4

Der Durchmesser ist freigestellt.

3.13.5

Die Reifen sind freigestellt.

Beim 24h-Rennen müssen zusätzlich die Reifenbestimmungen der betreffenden Ausschreibung beachtet werden.

3.13.6

Ein Reserverad und dessen Befestigungsteile dürfen entfernt werden.

3.13.7

Bodenfreiheit: Außer der Felge und/oder Reifen darf kein Teil des Fahrzeuges den Boden berühren, wenn die Reifen an einer Seite des Fahrzeuges ohne Überdruck sind. Zur Überprüfung dieser Vorgabe werden die Reifenventileinsätze einer Seite entfernt. Die Bodenfreiheit wird ohne Insassen geprüft.

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

3.14 Kraftstoffanlage

3.14.1

Das Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter darf in Abhängigkeit vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum folgende Grenzen nicht überschreiten:

über 1.000 ccm bis 1.400 ccm:	80 Liter
über 1.400 ccm bis 1.600 ccm:	90 Liter
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm:	100 Liter
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm:	110 Liter
über 2.500 ccm bis 6.200 ccm:	120 Liter

Unter Kraftstoffbehälter versteht man die eigentlichen Kraftstoffbehälter, deren Einfüllrohr als auch die Sammelbehälter.

Vorstehende Regelung gilt nicht bei VLN-Veranstaltungen und dem 24h-Rennen des ADAC Nordrhein. Bei diesen Veranstaltungen gelten bzgl. Fassungsvermögen der Kraftstoffbehälter und der an Bord mitgeführten Kraftstoffmenge die Bestimmungen der Gruppe 24h-Spezial.

3.14.2

Der Kraftstoffbehälter darf durch einen von der FIA homologierten Sicherheitstank (Spezifikation FT 3, FT3.5 oder FT5) ersetzt werden. In diesem Fall ist die Anzahl der Kraftstoffbehälter freigestellt und sie müssen innerhalb des Kofferraumes oder im originalen Einbaort gemäß Serienreglement untergebracht sein.

3.14.3

Die Gestaltung von Sammelkraftstoffbehältern mit einem Fassungsvermögen von maximal einem Liter ist freigestellt. Auch dürfen Kraftstoffbehälter (einschließlich Serienkraftstoffbehälter) und FT3-Kraftstoffbehälter untereinander

kombiniert werden, unter der Bedingung, dass ihr Gehalt nicht die vorstehend festgeschriebenen Fassungsvermögen überschreitet.

Jeder Kraftstofffilter darf ein Fassungsvermögen von max. 0,5 Liter haben.

3.14.4

Zwischen Kraftstoffbehälter und Insassen muss eine flüssigkeitsdichte und flammenhemmende Trennwand vorhanden sein.

3.14.5

Es ist erlaubt, in den Kraftstoffkreislauf einen Kühler mit einer maximalen Kapazität von 1 Liter einzubauen.

3.15 Scheiben

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen. Die Verglasung muss grundsätzlich dem zutreffenden Serienreglement (siehe Art. 3) entsprechen. Nur wenn darin keine Scheiben aus Polycarbonat erlaubt sind, darf folgende Regelung in Anspruch genommen werden: Alternativ ist eine Windschutzscheibe aus Polycarbonat mit einer Dicke von mindestens 5 mm zulässig. Die Seitenscheiben und die Heckscheibe müssen aus Sicherheitsglas oder aus Polycarbonat mit einer Dicke von mindestens 3 mm bestehen.

3.16 Bremssystem/Bremsen

3.16.1

Die Verwendung eines ABS Systems ist freigestellt.

3.16.2

Kohlefaserbremsen (Scheiben und Beläge) können eingesetzt werden, wenn es im Serienreglement, das als Basis für das Wettbewerbsfahrzeug gilt, zulässig ist.

Kommen Kohlefaserbremsen zum Einsatz, ist das betreffende Team verpflichtet, unabhängig davon, ob die Beschaffenheit der Bremsscheiben einen Wechsel erforderlich macht, während dem 24h-Rennen einen kompletten Wechsel der Bremsscheiben vorzunehmen. Der Wechsel der kompletten Bremsscheiben ist von einem Sportwart in der Fahrerwechselkarte für das Rennen eintragen und bestätigen zu lassen.

3.17 Motor

3.17.1 Drosselklappen

Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich mit einer mechanischen Drosselklappenbetätigung ausgestattet sein. Eine elektrische Drosselklappenbetätigung ist nur dann erlaubt, wenn es das betreffende Serienreglement so vorsieht bzw. vorgesehen hat.

3.17.2 Luftbegrenzer

Falls der Veranstalter einen Luftbegrenzer vorschreibt, gilt folgendes:

Eine Verplombungsmöglichkeit der Luftbegrenzer muss gegeben sein.

Die Teilnehmer sind verpflichtet, einen dem Reglement entsprechenden Grenzlehndorn bestehend aus Metall zum Vermessen der Luftbegrenzer zur Verfügung zu stellen.

3.18 Getriebe

Sequentielle Getriebe mit max. sechs Vorwärtsgängen sind zulässig, wobei die Übersetzungen freigestellt sind. Die Getriebeteile dürfen durch verstärkte Teile ersetzt werden.

Die Betätigung der Gänge darf ausschließlich auf rein mechanischem Wege erfolgen. Somit sind elektrische, hydraulische und/oder pneumatische Betätigungsvorrichtungen nicht erlaubt.

3.19 Aerodynamische Hilfsmittel

Ausschließlich eine stufenweise Verstellung des Heckflügels ist erlaubt. Eine Verstellmöglichkeit während der Fahrt darf jedoch nicht gegeben sein.

In Bezug auf die aerodynamischen Hilfsmittel unterliegen die Fahrzeuge grundsätzlich den technischen Bestimmungen der Gruppe 24h-Spezial.

Alle Änderungen der Aerodynamik gegenüber den unter Art. 3 aufgeführten Serien werden vom Hersteller mit dem DMSB abgestimmt und entsprechend dokumentiert (Bilder, Zeichnungen).

3.20 Außenspiegel

Die Außenspiegel dürfen mit Öffnungen zum Zwecke einer Luftführung versehen sein.

3.21 Elektronische Regelsysteme

Folgende elektronische Regelsysteme sind freigestellt:

- TCS (Traktionskontrollsystem gegen Reifenschlupf)
- ABS (Antiblockiersystem für Bremsanlage)
- ESP (Elektronisches-Stabilitäts-Programm)

3.22 Telemetrie

Telemetrie ist zulässig.

Anhang 1 zur Gruppe E1-XP (Hybrid) Porsche 911 GT3 R

Fahrzeughersteller: Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG
Typ: 911 GT3 R Hybrid
Fahrgestell-Nr.: WPOZZZ99ZBS799503 und WPOZZZ99ZBS799504
DMSB-Wagenpass-Nr.: 29540/11 und 29541/11

Die oben genannten Fahrzeuge sind startberechtigt.

Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich den beim DMSB hinterlegten technischen Auflagen entsprechen.

Mindestgewicht:	1300 kg (ohne Kraftstoff, ohne Fahrer)
Kraftstoffvolumen:	max. 110 L
Breite Heckspoiler:	1773 +/- 5 mm
Hubraum Saugmotor:	3998 cm ³
Luftmengenbegrenzer:	Luftbegrenzer 1 x Ø 45 mm
Leistung Otto-Motor:	max. 465 PS
Leistung E-Motoren:	2 x 75 kW
Antrieb:	Allradantrieb
Schaltung:	Lenkrad-Wippenschaltung
Bremsscheiben:	Brembo CCM-R, Keramik, vorne max. Ø 380 x 35 mm, hinten max. Ø 360 x 32 mm oder aus Stahl vorne max. Ø 380 x 33 mm und hinten max. Ø 355 x 33 mm

Gegebenenfalls ergeben sich noch Änderungen in Zusammenhang mit der Balance of Performance.





Anhang 2 zur Gruppe E1-XP Ferrari P 4/5 Hybrid Competizione

Fahrzeug: Ferrari P 4/5 Competizione
Fahrgestell-Nr.: ZFFKW64A390167108

Das oben genannte Fahrzeug ist startberechtigt. Das Fahrzeug muss grundsätzlich den technischen Bestimmungen der Gruppe 24h-Spezial bzw. den beim DMSB hinterlegten technischen Spezifikationen entsprechen.

Motor: V8, Bohrung Ø 92 mm, Hub Ø 75,2 mm
Hubraum: 3999,2 ccm – Saugmotor

Batteriegewicht: 45 kg
Elektromotor: 30 kW
Elektromotorgewicht: 25 kg
Luftbegrenzer: 2 x Ø 28,6 mm
Getriebe: 6 Vorwärtsgänge (sequential), 1 Rückwärtsgang
Karosserie: Kohlefaser, Gesamtbreite max. 1996 mm,
Höhe mind. 1075 mm, Frontlippe-Überhang max. 125 mm
Gesamtbreite max. 1598 mm,
Heckspoiler: Endplatten max. 350 mm x 196 mm

Chassis: Aluminium
Mindestgewicht: 1200 kg (ohne Kraftstoff, ohne Fahrer)
Kraftstoffbehälter-Volumen: 89,5 Liter
Bremsen vorne: Stahlscheibe mit max. Ø 380 mm x 35 mm
Bremsen hinten: Stahlscheibe mit max. Ø 330 mm x 35 mm

Das Fahrzeug muss den beim DMSB hinterlegten technischen Sicherheitsauflagen entsprechen.

Gegebenenfalls ergeben sich noch Änderungen in Zusammenhang mit der Balance of Performance.





Anlage 3 der Ausschreibung

Technische Bestimmungen für die Klasse SP 9 (FIA-GT3)

Stand: 08.11.2012

Art. 1. Zugelassene Fahrzeuge

Art. 1.1

Über die Zulassung der einzelnen Fahrzeuge entscheidet alleine der Veranstalter.

Art. 1.2

Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich den Technischen Bestimmungen des Artikels 257A im Anhang J zum ISG und dem betreffenden Homologationsblatt entsprechen.

Darüber hinaus gelten folgende Bestimmungen:

Eventuelle Änderungen in der FIA-GT3-Homologation innerhalb der Saison haben zeitgleich Gültigkeit für diese Bestimmungen

Die Teilnehmer müssen sicherstellen, dass ihre Fahrzeuge während der offiziellen Testfahrten sowie während der Trainings- und Wertungsläufe dem Technischen Reglement und den Sicherheitsbestimmungen der FIA entsprechen. Weiterhin müssen alle in diesem Reglement vorgeschriebenen Beschriftungen vollständig an den vorgeschriebenen Stellen angebracht sein.

Auf Einzelantrag können auch Fahrzeuge mit nationaler GT3-Homologation vom Veranstalter in Absprache mit dem Technik-Ausschuss zugelassen werden.

Art. 1.3 Luftmengenbegrenzer

Alle Fahrzeuge der Klasse SP9 (FIA-GT3) müssen mit einem Luftmengenbegrenzer (Restriktor(en)) ausgerüstet werden.

Das Ansaugsystem bzw. die Konfiguration der Ansaugluftstrecke muss grundsätzlich durch den Fahrzeughersteller homologiert werden.

Die verbindliche Festlegung der Dimensionen und Geometrien der Luftmengenbegrenzer erfolgt durch den Technikausschuss auf Basis der Restriktortabellen und den daraus resultierenden Motorleistungen der Klassen SP6 – SP8, ebenfalls in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fahrzeugherstellern bzw. Homologationsträgern.

Es können nur Fahrzeuge eines Herstellers zugelassen werden, wenn entsprechende Prüfstandläufe in Anwesenheit von Vertretern der Technikkommission durchgeführt wurden.

Die Motoren müssen hierbei mit Luftmengenbegrenzern ausgestattet werden, welche nicht mehr als die vom Veranstalter definierte Maximalleistung erlauben. Ebenso muss die Maximalleistung (ohne Luftmengenbegrenzung) ermittelt werden.

Des Weiteren muss jeder Hersteller in diesem Zusammenhang die Verfügbarkeit von Luftmengenbegrenzern sicherstellen, welche die vom Veranstalter definierte Maximalleistung in Stufen von 3 und 6 Prozent reduziert und um 3 Prozent erhöht.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, jederzeit die Motorleistung einzelner Fahrzeuge auf den Referenzrollenprüfständen der Veranstaltung zu prüfen.

Art. 1.4 Nachhomologation / Datenblätter

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit der Veranstaltung (bis zum Rennbeginn) folgende Parameter der „Balance of Performance“ anzupassen:

- ◆ Gewicht
- ◆ Motorleistung (Luftmengenbegrenzer und Drehzahlbegrenzer)
- ◆ Heckflügel, Aerodynamik
- ◆ maximal zulässiges Kraftstoffvolumen und Tankdurchflussrestriktor

Sicherheitsrelevante und „langstreckentaugliche“ Komponenten zum Einsatz auf der Nürburgring Nordschleife können nach detailliertem Einzelantrag des Homologationsinhabers oder eines autorisierten Vertreters vom Veranstalter kostenpflichtig genehmigt werden. Die Bearbeitungsgebühr pro Antrag beträgt 3.000,- Euro (netto). Die Bearbeitungszeit beträgt 4 Wochen. Anträge auf Nachhomologation, „langstreckentauglicher“, Komponenten müssen bis spätestens 16.04.2013 in schriftlicher Form für das 24h-Rennen 2013 gestellt werden. Maßgebend hierfür ist der Zeitpunkt des Posteingangs beim Veranstalter. Anträge die nach dem 16.04.2013 beim Veranstalter eingehen, können nur noch in Ausnahmefällen zu grundsätzlich höheren Gebühren bearbeitet werden.

Art. 1.5

Nachhomologationen zum Einsatz auf der Nürburgring Nordschleife werden in Datenblättern als Ergänzung zur jeweiligen FIA-GT3 Homologation vom Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB dokumentiert.

Alle Fahrzeuge eines Herstellers müssen exakt der Homologation und allen Erweiterungen entsprechen. Die Möglichkeit zu optionalen Einsätzen nachhomologierter Komponenten besteht grundsätzlich nicht.

Folgende Komponenten können ohne Anführung von Gründen nach detailliertem Einzelantrag homologiert werden:

- ◆ ABS-System
- ◆ langstreckentaugliche Stahl Bremsanlage
- ◆ eine Getriebeübersetzung
- ◆ Eine ggf. notwendige Tankerweiterung (die erforderlichen Änderungen sind im Vorfeld mit dem Veranstalter zu klären).
- ◆ Maßnahmen die zur Vergrößerung des Federweges führen

In allen Anträgen sind die Änderungsumfänge / Komponenten ausreichend nach Muster der Fahrzeughomologation zu dokumentieren und dem Veranstalter als offene Word Datei zur Verfügung zu stellen. Gesendete Bilddateien dürfen eine Dateigröße von 300 kB pro Bild nicht überschreiten.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, nicht ausreichend dokumentierte Anträge abzulehnen oder ggf. weitere Dokumentationen zu verlangen.

Die Datenblätter als Ergänzung zur FIA-GT3 Homologation werden nach schriftlicher Anforderung durch den Veranstalter ausgehändigt. Bei der schriftlich vorzunehmenden Anforderung der Datenblätter muss der Fahrzeugtyp, die Homologationsnummer und die Fahrzeuggruppe angegeben werden.

Pro Datenblatt wird eine Schutzgebühr von 25,00 Euro berechnet. Diese Gebühr ist im Voraus zu bezahlen.

Art. 1.6

Es obliegt jedem Teilnehmer, dass sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung der FIA-GT3-Homologation sowie dem modellspezifischen Datenblatt entspricht.

Ausgenommen hiervon sind die im Artikel 1.8 beschriebenen Komponenten

Art. 1.7 Freigaben

- ◆ **Reifen** – die Reifenhersteller und Reifengrößen sind freigestellt. Die Felgen sind entsprechend der FIA-Homologation einzuhalten, die Rad-/Reifen- Kombination darf folgende Abmaße nicht überschreiten: Breite 14“; Durchmesser 28“
- ◆ **Fahrhöhe** - (Teile die in Relation zur Fahrhöhe homologiert sind werden ggf. per Homologation neu definiert).
- ◆ **Fahrwerksfedern und Dämpfer** - sind freigestellt
- ◆ **Beleuchtung** - die Frontschürze darf zum Einbau von Zusatzscheinwerfern abgeändert werden sofern hieraus kein aerodynamischer Vorteil entsteht. Die Anzahl der Scheinwerfer ist auf maximal 6 Stück beschränkt. Die Startnummernbeleuchtung ist freigestellt und muss nicht homologiert werden. Des Weiteren ist die Startnummernbeleuchtung mit dem Abblendlicht zu koppeln. Der Einbau eines zusätzlichen Schalters zum Ein- bzw. Ausschalten der Zusatzscheinwerfer ist freigestellt
- ◆ **Füllstandsanzeige Kraftstofftank** – die Verwendung eines Systems zur Anzeige des Füllstands der / des Kraftstofftanks ist freigegeben. Im Armaturenbrett darf ein Instrument zur Anzeige des Füllstands bzw. eine Warnlampe angebracht werden.
- ◆ **Abgasanlage ab Abgaskrümmer**
Für alle Abgasanlagen welche von der fahrzeugspezifischen FIA-GT3 Homologation abweichen gelten folgende Bestimmungen:
 - Das Gewicht der FIA homologierten Abgasanlage darf maximal um 5% unterschritten werden.
 - Die Anzahl der Endrohre muss der fahrzeugspezifischen FIA-GT3 Homologation entsprechen.
 - Die Mündungsposition der Abgasanlage muss der fahrzeugspezifischen FIA-GT3 Homologation entsprechen.
 - Ein von der FIA homologierter Katalysator gemäß Art. 3.2 allgemeine Technische Bestimmungen, muss eingebaut sein, und kann ab dem Abgaskrümmer an beliebiger Stelle in die Auspuffanlage nachgerüstet werden. Der Katalysator muss den Homologationsbestimmungen des DMSB entsprechen.

Die Einhaltung der maximal zulässigen Geräuschemissionen liegt in der Verantwortung des Teilnehmers. vgl. Kapitel 2 „Allgemeine technische Bestimmungen“ Artikel 3.1. ff..

Art. 1.8

(siehe Art. 1.8 im Kapitel II allgemeine Technische Bestimmungen).

Jedes Fahrzeug ist zur Datenaufzeichnung über den in der Anlage 7 beschriebenen Data-Logger verpflichtet.

Art. 1.9

Tankvorgang gemäß Kapitel 1 „Sportliches Reglement“ Artikel 19.1 ff..

Ferner sind die Tankgrößen der **Anlage 5/BOP** anzupassen. Hersteller die eine Tankerweiterung benötigen, können diese per Homologation beim Veranstalter beantragen. Etwaige Zusatztanks und/oder Tankvergrößerungen sowie die damit verbundenen Einbaumaßnahmen müssen vom Veranstalter genehmigt werden. Es werden nur Sicherheitstanks der Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5 zugelassen.

Art. 2.0

Die allgemeinen sportlichen und Technischen Bestimmungen, siehe Kapitel 1 und 2 dieser Ausschreibung, haben auch für die Klasse SP9(FIA-GT3) Gültigkeit: Tünette, Tankstutzen und ADAC Tankpilot müssen nicht homologiert werden.

Anlage 4 der Ausschreibung

Technische Bestimmungen für die Klasse SP 10 (SRO-GT4)

Stand: 08.11.2012

Art. 1. Zugelassene Fahrzeuge

Art. 1.1

Über die Zulassung der einzelnen Fahrzeuge entscheidet alleine der Veranstalter.

Art 1.2

Die Fahrzeuge müssen grundsätzlich den Technischen Bestimmungen für die Gruppe GT4 der SRO und dem betreffenden Homologationsblatt entsprechen.

Darüber hinaus gelten folgende Bestimmungen:

Es sind nur Fahrzeuge zulassungsfähig, die über eine SRO-GT4-Homologation verfügen. Eventuelle Änderungen in der SRO-GT4-Homologation innerhalb der Saison haben zeitgleich Gültigkeit für diese Bestimmungen

Die Teilnehmer müssen sicherstellen, dass ihre Fahrzeuge während der offiziellen Testfahrten sowie während der Trainings- und Wertungsläufe dem Technischen Reglement und den Sicherheitsbestimmungen für die Gruppe GT4 der SRO entsprechen. Weiterhin müssen alle in diesem Reglement vorgeschriebenen Beschriftungen vollständig an den vorgeschriebenen Stellen angebracht sein.

Zulassungsfähig sind nur Fahrzeuge, die die Balance of Performance der SRO des laufenden Jahres durchlaufen haben. Ebenso sind Fahrzeuge zulassungsfähig, die über eine SRO-GT4-Homologation verfügen aber aufgrund eines Modellwechsels oder einer Modellüberarbeitung des Herstellers keine Balance of Performance des laufenden Jahres durchlaufen haben.

Diese Fahrzeuge müssen grundsätzlich den Technischen Bestimmungen für die Gruppe GT4 der SRO und dem betreffenden Homologationsblatt entsprechen.

Des Weiteren hat der Veranstalter das Recht, Fahrzeugen deren Homologation bzw. Einstufung durch die SRO vor Veranstaltungsbeginn noch nicht abgeschlossen ist eine Startgenehmigung zu erteilen und in den Wettbewerb zu integrieren. In diesem Fall erfolgt die Einstufung durch den Veranstalter.

Art. 1.3

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit der Veranstaltung (bis zum Rennbeginn) folgende Parameter **im Sinne** der „Balance of Performance“ anzupassen:

- ◆ Gewicht
- ◆ Motorleistung (Luftmengenbegrenzer und Drehzahlbegrenzer)
- ◆ Kraftstoffmenge und Tankdurchflussrestriktor

Jeder Teilnehmer muss bis 2 Wochen vor Beginn der Veranstaltung (bei VLN Läufen bis 10 Werktage vor dem ersten Einsatz des Fahrzeugs) eine Überprüfung der Motorleistung auf dem Referenzprüfstand der Veranstaltung nachweisen. Die gemessene Motorleistung dient dem Veranstalter, neben weiteren Parametern als Referenzleistung zur Balance of Performance Einstufung des jeweiligen Fahrzeugtyps.

Als Referenzprüfstand für alle Fahrzeuge der Klasse SP10 wird der Rollenprüfstand der Firma Boemanns Motorsport, Gewerbegebiet Südschleife, 53520 Müllenbach bestimmt.

Art. 1.4 Nachhomologation / Datenblätter

Sicherheitsrelevante und „langstreckentaugliche“ Komponenten zum Einsatz auf der Nürburgring Nordschleife können nach detailliertem Einzelantrag des Homologationsinhabers oder eines autorisierten Vertreters vom Veranstalter kostenpflichtig genehmigt werden. Die Bearbeitungsgebühr pro Antrag beträgt 3.000,- Euro (netto). **Die Bearbeitungszeit beträgt 4 Wochen. Anträge auf Nachhomologation, „langstreckentauglicher,“ Komponenten müssen bis spätestens 16.04.2013 in schriftlicher Form für das 24h-Rennen 2013 gestellt werden. Maßgebend hierfür ist der Zeitpunkt des Posteingangs beim Veranstalter. Anträge die nach dem 16.04.2013 beim Veranstalter eingehen, können nur noch in Ausnahmefällen zu grundsätzlich höheren Gebühren bearbeitet werden.**

Folgende Komponenten können ohne Anführung von Gründen nach detailliertem Einzelantrag homologiert werden:

- ◆ ABS-System
- ◆ langstreckentaugliche Stahl Bremsanlage
- ◆ eine Getriebeübersetzung
- ◆ Eine ggf. notwendige Tankerweiterung (die erforderlichen Änderungen sind im Vorfeld mit dem Veranstalter zu klären).
- ◆ Schalldämpfer (Lärmschutzvorschriften beachten, vgl. Kapitel 2 „Allgemeine technische Bestimmungen“ Artikel 3.1. ff)

In allen Anträgen sind die Änderungsumfänge / Komponenten ausreichend nach Muster der Fahrzeughomologation zu dokumentieren und dem Veranstalter als offene Word Datei zur Verfügung zu stellen. Gesendete Bilddateien dürfen eine Dateigröße von 300 kB pro Bild nicht überschreiten.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, nicht ausreichend dokumentierte Anträge abzulehnen oder ggf. weitere Dokumentationen zu verlangen.

Nachhomologationen zum Einsatz auf der Nürburgring Nordschleife werden vom Veranstalter in Abstimmung mit dem DMSB in Datenblättern als Ergänzung zur jeweiligen SRO-GT4-Homologation dokumentiert.

Alle Fahrzeuge eines Herstellers müssen exakt der Homologation und allen Erweiterungen / Datenblättern entsprechen.

- die Reifenhersteller und Reifengrößen sind grundsätzlich freigestellt. Die Felgen sind entsprechend der SRO-Homologation einzuhalten

Genehmigte Datenblätter als Ergänzung zur SRO-GT4-Homologation werden nach schriftlicher Anforderung durch den Veranstalter ausgehändigt. Bei der schriftlich vorzunehmenden Anforderung der Datenblätter muss der Fahrzeugtyp, die Homologationsnummer und die Fahrzeuggruppe angegeben werden. Pro Datenblatt wird eine Schutzgebühr von 25,00 Euro berechnet. Diese Gebühr ist im Voraus zu bezahlen.

Art. 1.5

Es obliegt jedem Teilnehmer, dass sein Fahrzeug zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung der SRO-GT4-Homologation sowie dem modellspezifischen Datenblatt entspricht.

Die Möglichkeit zu optionalen Einsätzen nachhomologierter Komponenten besteht grundsätzlich nicht.

Ausgenommen hiervon sind:

- ◆ Reifen (aber die Reifendimensionen müssen beibehalten werden).
- ◆ Fahrhöhe (Teile, die in Relation zur Fahrhöhe homologiert sind, werden gegebenenfalls per Homologation neu definiert).
- ◆ Fahrwerksfedern und Stoßdämpfer

Art. 1.6

(siehe Art. 1.8 im Kapitel II allgemeine Technische Bestimmungen).

Jedes Fahrzeug ist zur Datenaufzeichnung über den in der Anlage 7 beschriebenen Data-Logger verpflichtet.

Art. 1.7

Tankvorgang gemäß Kapitel 1 „Sportliches Reglement“ Artikel 19.1 ff..

Für Fahrzeuge mit einem Mindestgewicht unter 1250 kg sind die Tankgrößen der Anlage 5 anzupassen.

Für Fahrzeuge ab einem Mindestgewicht von 1250 kg gilt ein maximal zulässiges Kraftstoffvolumen von 100 ltr.

Hersteller die eine Tankerweiterung benötigen, können diese per Homologation beim Veranstalter beantragen. Etwaige Zusatztanks und/oder Tankvergrößerungen sowie die damit verbundenen Einbaumaßnahmen sind zulässig, falls diese vom Veranstalter durch Nachhomologation des Homologationsinhabers auf Antrag genehmigt wurde. Es werden nur Sicherheitstanks der Spezifikation FT3, FT3.5 oder FT5 zugelassen.

Art. 1.8

Die allgemeinen sportlichen und Technischen Bestimmungen, siehe Kapitel 1 und 2 dieser Ausschreibung, haben auch für die Klasse SP10 (SRO-GT4) Gültigkeit: Türetze, etc. müssen nicht homologiert werden

Art. 2. Handicapregelung

Für bestimmte Fahrzeugmodelle oder auch für einzelne individuelle Fahrzeuge können Handicapregelungen in Form von z.B. Zusatzgewichte, Ladedruckbegrenzung und/oder Luftbegrenzer festgelegt werden. Ferner können maximal zulässiges Kraftstoffvolumen und Kraftstoffdurchflussmengen angepasst werden. Ebenso können Einstufungen der SRO im Zuge dieser Handicapregelungen ausgesetzt bzw. nicht übernommen werden.

Anlage 5 der Ausschreibung - Einstufungen

Saugmotoren: bis 3000 cm³

Klassen:	über cm ³	bis cm ³
SP 3	über 1750	bis 2000
SP 4	über 2000	bis 2500
SP 5	über 2500	bis 3000

1.) Fahrzeugmindestgewicht, Kraftstoffmenge, Kraftstoff, **komplette Radbreite:**

Klassen:	SP 3	SP 4	SP 5
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	1.020	1.060	1.100
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	100	110	120
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	10	10,5	11,5

2.) ohne Luftrestriktoren für den Motor

Turbomotoren: bis 2600 cm³

Klassen:	über cm ³	bis cm ³	
SP 2 T	über 1350	bis 1500	Zulassung nur auf Einzelantrag möglich
SP 2 T	über 1500	bis 1600	
SP 3 T	über 1600	bis 1800	
SP 3 T	über 1800	bis 2000	
SP 4 T	über 2000	bis 2600	

1.) Fahrzeugmindestgewicht, Kraftstoffmenge, Kraftstoff, **komplette Radbreite:**

Klassen :	Antriebsart	SP 2 T	SP 3 T	SP 3 T	SP 4 T
ccm		bis 1600	bis 1800	bis 2000	bis 2600
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	Front	960	1030	1.100	1.100
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	Heck	1030	1100	1.175	1.175
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	Allrad	1040	1120	1.200	1.200
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]		100	100	100	110
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]		10,5	11	11	12

2.) Luft Restriktoren für den Motor, Ladedruckbegrenzung.

Klassen:	SP 2 T	SP 3 T	SP 4 T
1 Airrestriktor Durchmesser [mm]	38,0	38,0	39,0
2 Airrestriktoren Durchmesser [mm]	26,9	26,9	27,6
Ladedruck (maximal) [mbar]	2400	2400	2400

Saugmotoren : über 3000 cm³ bis 6250 cm³

Einteilung in 2 Kategorien: SP6-SP8 und SP6-SP8 seriennahe Motoren

Klassen:	über cm ³	bis cm ³
SP 6	über 3000	bis 3500
SP 7	über 3500	bis 4000
SP 8	über 4000	bis 6250

Gewichtsklassen über 1400 kg werden nur auf Antrag zugelassen

1.) Luftrestriktoren für den Motor in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht 3 Ventile und mehr pro Zylinder

Gewicht [Kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum [cm³]	1x Durchmesser [mm]				
bis 3250	41.0	42.3	43.8	45.3	46.9
bis 3500	40.7	42.0	43.5	45.0	46.6
bis 4000	40.5	41.7	43.1	44.7	46.2
bis 4500	40.2	41.5	42.9	44.5	46.0
bis 5000	40.0	41.3	42.7	44.2	45.8
bis 5500	39.8	41.1	42.5	44.0	45.5
bis 6000	39.6	40.9	42.3	43.8	45.3
bis 6250	39.5	40.8	42.2	43.7	45.2

Gewicht [Kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum [cm³]	2 x Durchmesser [mm]				
bis 3250	29.0	29.9	30.9	32.0	33.2
bis 3500	28.8	29.7	30.7	31.8	32.9
bis 4000	28.6	29.5	30.5	31.6	32.7
bis 4500	28.4	29.3	30.3	31.4	32.5
bis 5000	28.3	29.2	30.2	31.3	32.4
bis 5500	28.1	29.0	30.0	31.1	32.2
bis 6000	28.0	28.9	29.9	31.0	32.0
bis 6250	28.0	28.8	29.8	30.9	31.9

2.) Wankelmotoren Restriktorgröße

$$D = \{[D-1] \times 1,10\} + 1$$

3.) Kraftstoffmenge

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

4.) komplette Radbreite

Klassen:	SP 6	SP 7	SP 8
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	14,0	14,0	14,0

5.) Kraftstoffdurchfluss

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

Turbomotoren: über 2500 cm³ bis maximal 4000 cm³

Klassen:	über cm³	bis cm³
SP 8 T	2500	4000

Gewichtsklassen über 1400 kg werden nur auf Antrag zugelassen

1.) Luftrestriktoren für den Motor in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht

Turbomotoren (3 Ventile und mehr Pro Zylinder)

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
2 x Restriktor [mm]	28.4	29.3	30.3	31.4	32.5
1x Restriktor [mm]	40.2	41.5	42.9	44.4	46.0

2.) Ladedruck über Hubraum (3 Ventile und mehr pro Zylinder)

Hubraum [cm³]	2400	2800	3200	3600	4000
Ladedruck [mbar]	2900	2500	2170	1960	1750

3.) Ladedruck über Hubraum (2 Ventile pro Zylinder)

Hubraum [cm³]	2400	2800	3200	3600	4000
Ladedruck [mbar]	3200	2700	2400	2150	1900

4.) Kraftstoffmenge

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

5.) komplette Radbreite

Klassen/Classes:	SP 8 T
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	14,0

6.) Kraftstoffdurchfluss

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

Dieselmotoren (Turbo): bis 3000 cm³

Klassen:	über cm³	bis 3000 cm³
D 1 T	über 1750	bis 2000
D 2 T	über 2000	bis 2500
D 3 T	über 2500	bis 3000

1.) Fahrzeugmindestgewicht, Kraftstoffmenge, Kraftstoff, komplette Radbreite:

Klassen:	D 2		
	D 1 T	T	D 3 T
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	1000	1.100	1.200
Kraftstoffmenge Diesel [ltr]	60	65	70
komplette Radbreite (maximal) [Zoll] [inches]	10	10,5	11,5

2.) ohne Luft Restriktoren und ohne Ladedruckbegrenzung für die Motoren bis 3000 cm³

Dieselmotoren (Turbo): über 3000 cm³ bis 6250 cm³

Können nur auf Antrag zugelassen werden!

Klasse: D 4 T**1.) Luftrestriktoren für die Motoren in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht und Hubraum****2.) Den zum Hubraum gehörenden Ladedruck**

Gewicht [Kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum // Ladedruck [cm³] // [mbar]	1 x Durchmesser [mm]				
von 3000 // 4100	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 3500 // 3750	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 4000 // 3450	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 4500 // 3150	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 5000 // 2850	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 5500 // 2600	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7
bis 6250 // 2400	46.4	48.2	50.0	52.0	53.7

Gewicht [Kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum // Ladedruck [cm³] // [mbar]	2 x Durchmesser [mm]				
von 3000 // 4100	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 3500 // 3750	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 4000 // 3450	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 4500 // 3150	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 5000 // 2850	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 5500 // 2600	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7
bis 6250 // 2400	32.8	34.1	35.4	36.8	36.7

3.) Kraftstoffmenge

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Diesel [ltr]	76	85	95	105	105

4.) komplette Radbreite

Klassen: [kg]	1200 bis	1400
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	alle	14,0

Klasse: SP9 (FIA GT3)**1.) Fahrzeuggewicht:**

Fahrzeuge fahren mit Homologationsgewicht + Zusatzgewicht (FIA Balance of Performance)

= Veranstaltungsgewicht

2.) Luftbegrenzer für Motoren

siehe Anlage 3, Technische Bestimmungen für die Klasse SP9 (FIA-GT3), Art. 1.2

3.) Drehzahlbegrenzer

Es werden Drehzahlbegrenzer für Fahrzeuge übernommen, die von der FIA vorgeschrieben sind

4.) Kraftstoffmenge

Gewicht [kg] Minimum	900	950	1000	1050	1100
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	55	58	62	68	74

Gewicht [kg] Minimum	1150	1200	1250	1300	1350	>1350
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	82	90	100	110	120	120

5.) **komplette Radbreiten**

Es werden die **kompletten Radbreiten** für die Fahrzeuge in gleicher Größe übernommen, die von der FIA vorgeschrieben sind.

Klasse: SP10 (SRO GT4)

1.) Fahrzeuggewicht:

Fahrzeuge fahren mit Homologationsgewicht + Zusatzgewicht (SRO Balance of Performance)

= Veranstaltungsgewicht

2.) Luftbegrenzer für Motoren

Es werden Airrestriktoren für die Fahrzeuge in gleicher Größe übernommen, die von der SRO vorgeschrieben sind.

3.) Drehzahlbegrenzer

Es werden Drehzahlbegrenzer für die Fahrzeuge übernommen, die von der SRO vorgeschrieben sind

4.) **Kraftstoffmenge**

Für Fahrzeuge mit einem Mindestgewicht unter 1250 kg sind die Tankgrößen der Anlage 5 anzupassen. Für Fahrzeuge ab einem Mindestgewicht von 1250 kg gilt ein maximal zulässiges Kraftstoffvolumen von 100 ltr.

Die Tanks müssen der GT4 Homologation entsprechen. Auf Antrag des Homologationsinhabers /Technical Form Inhabers ist eine Tankerweiterung bis zu einem Fassungsvermögen von maximal 100 Litern möglich. Ein Sicherheitstank ist erforderlich nach FIA Vorschriften.

5.) **komplette Radbreiten**

Es werden die **kompletten Radbreiten** für die Fahrzeuge in gleicher Größe übernommen, die von der SRO vorgeschrieben sind.

Klasse: E1-XP1, E1-XP2 und E1-XP Hybrid

Fahrzeuge können nur auf Antrag zugelassen werden!

Klassen:	über cm³	bis cm³
E1-XP 1	über 1750	bis 3000
E1-XP 2	über 3000	bis 6250

Klassen: E1-XP 1	über cm³	bis cm³
A 1	über 1750	bis 2000
A 2	über 2000	bis 2500
A 3	über 2500	bis 3000

1.) Fahrzeugmindestgewicht, Kraftstoffmenge, Kraftstoff, komplette Radbreite :

Klassen:	A 1	A 2	A 3
Fahrzeugmindestgewicht [kg]	980	1.030	1.100
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	100	110	120
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	9,5	10,0	11

2.) ohne Luftrestriktoren für den Motor

Klassen: E1-XP 2	über cm ³	bis cm ³
	über 3000	bis 6250

1.) Luftrestriktoren für den Motor in Abhängigkeit vom Fahrzeuggewicht

3 Ventile und mehr pro Zylinder

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum [cm ³]	1x Durchmesser [mm]				
bis 3250	41.0	42.3	43.8	45.3	46.9
bis 3500	40.7	42.0	43.5	45.0	46.6
bis 4000	40.5	41.7	43.1	44.7	46.2
bis 4500	40.2	41.5	42.9	44.5	46.0
bis 5000	40.0	41.3	42.7	44.2	45.8
bis 5500	39.8	41.1	42.5	44.0	45.5
bis 6000	39.6	40.9	42.3	43.8	45.3
bis 6250	39.5	40.8	42.2	43.7	45.2

Gewicht [Kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Hubraum [cm ³]	2 x Durchmesser [mm]				
bis 3250	29.0	29.9	30.9	32.0	33.2
bis 3500	28.8	29.7	30.7	31.8	32.9
bis 4000	28.6	29.5	30.5	31.6	32.7
bis 4500	28.4	29.3	30.3	31.4	32.5
bis 5000	28.3	29.2	30.2	31.3	32.4
bis 5500	28.1	29.0	30.0	31.1	32.2
bis/ 6000	28.0	28.9	29.9	31.0	32.0
bis 6250	28.0	28.8	29.8	30.9	31.9

2.) Kraftstoffmenge

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

3.) komplette Radbreite

Klassen:	E1-XP 2
komplette Radbreite (maximal) [Zoll]	14,0

4.) Kraftstoffdurchfluss Restriktorengrößen

Gewicht [kg] Minimum	1200	1250	1300	1350	1400
Kraftstoffmenge Benzin [ltr]	90	100	110	120	120

E1-XP Hybrid

Klassen:	Hybrid: Prototyp	Fahrzeuge
		> 50 KW Elektrischer Antrieb
	Hybrid: Mild	Fahrzeuge
		< 50 KW Elektrischer Antrieb

Hybrid: Prototyp

Hybrid Prototypfahrzeuge können nur in der Klasse E1-XP zugelassen werden. Die Fahrzeuge müssen nach dem 24h-Spezial Reglement aufgebaut werden. Verbrennungsmotoren unterliegen dem 24h-Spezial Reglement.

Die Sicherheitsbestimmungen der/des FIA/DMSB müssen eingehalten werden. Hybrid Fahrzeuge können nur auf individuellen Antrag an den DMSB zugelassen werden.

Anlage 5.1 der Ausschreibung – Maximalleistung seriennahe Motoren

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, für Fahrzeuge mit seriennahen Motoren gemäß Artikel 2 allgemeine Technische Bestimmungen, eine maximal zulässige Motorleistung gemäß nachfolgender Tabelle festzulegen. Die Festlegung erfolgt in Abhängigkeit maximale Motorleistung zum Fahrzeugmindestgewicht.

Maximalleistung seriennahe Motoren (PS)						
Klasse						
SP3T	348 PS					
SP4T	377 PS					
Gewicht	1200 kg	1250 kg	1300 kg	1350 kg	1400 kg	>1400 kg
SP6	441 PS	461 PS	490 PS	520 PS	548 PS	578 PS
SP7	441 PS	461 PS	490 PS	520 PS	548 PS	578 PS
SP8 / SP8T	441 PS	461 PS	490 PS	520 PS	548 PS	578 PS

Anlage 6 der Ausschreibung - ADAC TANKPILOT

1. Tankpilotsystem Erläuterung Technik

Das ADAC Tankpilotsystem stellt den Kraftstofffluss auf ein vorbestimmtes Zeit/Volumen - Verhältnis ein.

Das Tankpilotsystem besteht im Wesentlichen aus folgenden Komponenten und kann nebst Einbauinformationen über die Sobek – Mattern GmbH & Co KG unter Angabe des durch die Anlage 5 der technischen Bestimmungen vorgeschriebenen Tankvolumens bezogen werden:

- Tankpilot

Der Tankpilot ist in einer 0°, 45 ° oder 90° Anbindungsvariante lieferbar. Gegen Aufpreis Euro können alternative Winkelanbindungen durch die Sobek-Mattern GmbH geliefert werden.

- Empfänger Z-T 9002 0030

der Empfänger ist fahrzeugseitig zu verbauen und dient als Träger des Kalibrierschlüssels. Die Kennzeichnung befindet sich auf dem äußeren Flansch

- Spender Z-T 9002 0040

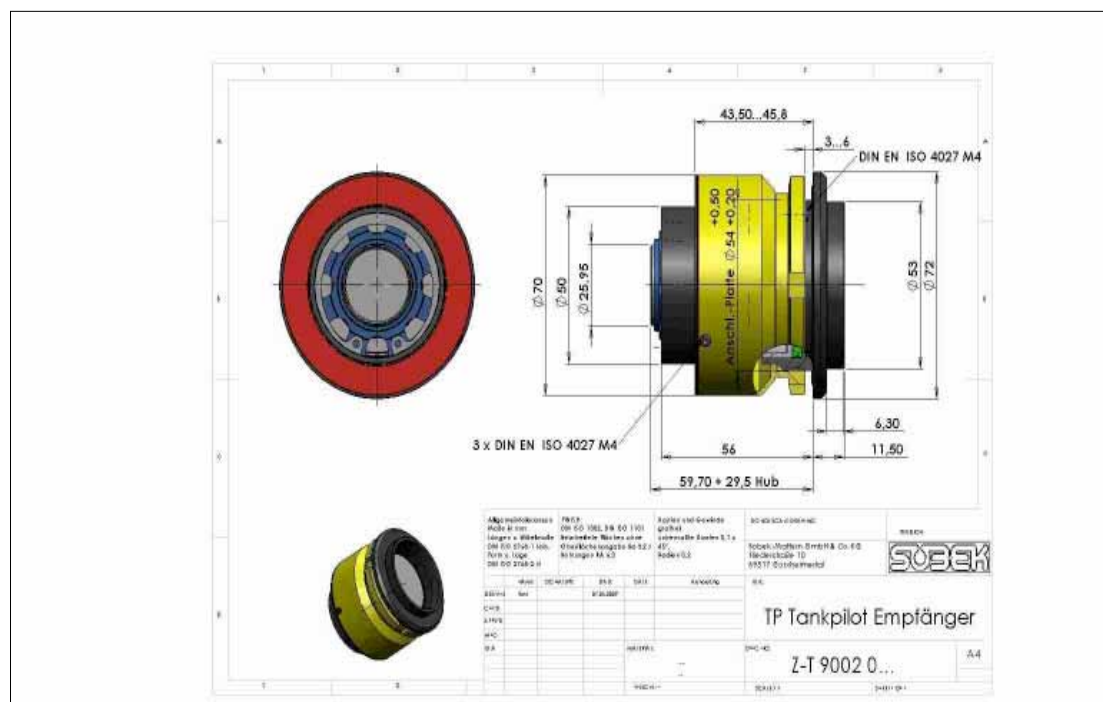
Der Spender ist an der Füllflasche befestigt und hat keine Durchflussbegrenzung.

- Satz Tankbe- und Entlüftungsventil (2 Stück) TVBE Z-V 9009 0099

Die Tankbe – bzw. Entlüftungsventile halten den atmosphärischen Druck im Tank neutral um eine bestmögliche Befüllung zu gewährleisten.

Anzahl, Position Durchmesser und Länge der Entlüftungsleitungen zwischen Kraftstofftank und den Entlüftungsventilen sind freigestellt.

Die Länge und Durchmesser der von den Entlüftungsventilen abgängigen Leitungen ist freigestellt



Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP9, SP8T, D4T sowie die Klassen E1-XP1 und E1-XP2 dürfen ausschließlich über das ADAC Tankpilotsystem betankt werden.

Ausnahme:

Fahrzeuge der Klassen SP6 bis SP8, SP8T, und D4T können durch den Veranstalter nach erfolgtem Einzelantrag als Fahrzeuge mit seriennahen Motoren eingestuft werden.

In diesem Fall ist die Betankung über das ADAC Tankpilotsystem vorbehaltlich abweichender Einstufungen nicht vorgeschrieben. Siehe Artikel 2.0 Fahrzeuge mit seriennahen Motoren

2.1

Zum Nachtanken der tankpilotpflichtigen Fahrzeuge darf ausschließlich das vom Veranstalter freigegebene Tankpilotsystem des Herstellers Sobek-Mattern GmbH & Co. KG verwendet werden.

Etwaige zusätzliche Öffnungen oder Tankstutzen die der Befüllung des Kraftstofftanks dienen sind nicht zulässig und müssen verschlossen werden.

Jegliche Manipulation am Tankpilotsystem ist untersagt.

Zwischen dem Tankpilot und dem TP-Spender sind ausschließlich die durch den Hersteller (Sobek-Mattern GmbH & Co. KG) freigegebenen Verbindungsteile erlaubt.

Der TP Spender muss zum Nachtanken direkt auf den TP Empfänger aufgesetzt werden – etwaige Zwischenstücke oder Adapter sind nicht zulässig.

Alle zum Tankpilotsystem gehörenden Bauteile Tankpilot, Spender, Empfänger etc. werden ggf. durch die technischen Kommissare überprüft.

2.2 Handhabung

Für die Verwendung des Tankpilot im Verlauf des Boxenstopps gelten folgende Bestimmungen:

A: der Tankpilot darf während des Tankvorgangs nicht mit Halterungen und Gestellen in Verbindung stehen.

Kein Teil des Tankpiloten darf während des Tankvorgangs den Boden berühren.

B: Die Befüllung des Tankpilotes darf ausschließlich über die Tanksäulen / Zapfpistolen der Nürburgring Automotive GmbH erfolgen. Die Befüllung des Tankpiloten vor dem Aufsetzen bzw. nach dem Abziehen auf den fahrzeugseitigen Empfänger ist zulässig. Grundsätzlich ist die Zapfpistole vollständig in den Tankpilot einzuführen. Jegliches Planschen oder Schütteln des Tankpiloten während des Tankvorgangs ist strengstens untersagt.

C: Beschädigte oder undichte Bauteile / Systeme sind umgehend auszuwechseln. Tropfmengen sind umgehend durch Bindemittel aufzunehmen. Die Teilnehmer sind zu einer sachgemäßen Behandlung des Tankpilotsystems verpflichtet.

Für Schäden die aufgrund unsachgemäßer Behandlung des Tankpilotsystems oder fahrlässigem Verhalten während des Boxen - bzw. Tankstops entstehen haftet alleine der Teilnehmer.

D: Unmittelbar nach Beendigung des Tankvorgangs sind die Tankpiloten an die vom Veranstalter zur Verfügung gestellten Halterungen zu verbringen. Restmengen dürfen in dem Tankpilot verbleiben. Eine Lagerung der Tankpilotsysteme in der Box ist strengstens untersagt.

2.3

Die vorstehenden Bestimmungen werden durch die technischen Kommissare überwacht. Verstöße gegen diese Vorgaben werden mit einer Zeitstrafe bestraft.

Darüber hinaus kann der Rennleiter den Teilnehmer bei Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen vom gesamten Wettbewerb ausschließen.

3.0

Der Veranstalter behält sich grundsätzlich das Recht vor bei abweichendem Zeit/Volumen – Verhältnis eine Nachjustierung in Zusammenarbeit mit der Firma Sobek Mattern anzuordnen.



Anlage 7 der Ausschreibung - DATA-LOGGER

Montage des Dataloggers AIM evo4

Montieren Sie den Logger an einem Platz, wo er geschützt ist vor direkter Wärmeeinstrahlung (max. 70°C), Schmutz, Kraftstoff, Öl und Wasser. Achten Sie bei der Auswahl des Montageplatzes darauf, dass die mitgelieferte CAN-Leitung lang genug ist, denn sie darf nicht verlängert werden.



Der Datalogger hat einen internen 3-axialen Beschleunigungssensor, der konfigurierbar ist. Montieren Sie den Logger in einer der unten abgebildeten Einbaulagen und bestätigen Sie diese im Zuge der Kanalkonfiguration durch Anklicken der entspr. Skizze.



Zur Befestigung stehen zwei Bohrungen \varnothing 5,5 mm zur Verfügung. Schräge oder diagonale Einbaulagen sind nicht zulässig, und der Logger muss fest montiert sein. Sollte die Montagefläche (z.B. der Mitteltunnel) durch Strahlungswärme vom Auspuff zu warm werden, kann der Logger auch auf M5-Silentbloccs „gestellt“ werden.

Die GPS-Antenne muss auf dem Dach angebracht werden. Der memotec-Aufkleber muss zum Himmel zeigen.

Elektrischer Anschluss des Dataloggers AIM evo4

Der Logger verfügt über ein 12V-Anschlusskabel, das mit einem 2-poligen Stecker, Typ AMP Super Seal, ausgestattet ist. Im Lieferumfang des Loggers ist dazu auch das Gegenkabel M22Z12V, 1 m lang, Querschnitt 2 x 0,35 mm² enthalten. Die schwarze Leitung kommt an Masse, die rote an 8 – 16 V DC hinter dem Hauptschalter, Klemme 30, abgesichert mit 1A. Dieses Kabel kann nach Belieben gekürzt oder verlängert werden.

Das Reglement fordert die Erfassung folgender Parameter: Längs- und Querbeschleunigung, Geschwindigkeit, Position auf der Strecke, Motordrehzahl, Gaspedal- bzw. Drosselklappenstellung und Saugrohrdruck. Die erstgenannten einschl. der Position erfasst der Logger selbst über den integrierten Beschleunigungssensor bzw. über das integrierte GPS-Modul. Die anderen 3 oder 4 Signale werden bei modernen Autos vom CAN-Bus (tlw. auch seriell über RS 232) der ECU abgegriffen. Bei diesen Autos bedeutet das, dass an der Buchse ECU das o.g. CAN-Kabel angeschlossen werden muss.

Fahrzeuge mit CAN-Bus

Zum Anschluss an den CAN-Bus ist das 2 m lange, zweiadrige Anschlusskabel mit 5-poligem Schraubstecker M22ZCAN notwendig, welches zwar gekürzt aber **nicht verlängert** werden darf. Die weiße Leitung wird mit CAN high, die hellblaue mit CAN low der Motorsteuerung verbunden und der Schraubstecker an die Buchse ECU angesteckt und handfest angezogen. Ob das Motorsteuergerät einen CAN-Bus hat und ob er kompatibel zu evo4 ist, können Sie dieser Auflistung <http://www.me-mo-tec.de/default.aspx?ID=260> entnehmen. Im Zweifel können Sie sich auch per E-Mail an info@me-mo-tec.de bei memotec erkundigen.

Für Porsche Modelle mit Bosch MS 3.1 und MS 4 Steuergeräten gibt es den Adapter M22Z911, der den Anschluss des evo4 parallel zu einem Bosch- oder Motec-Datalogger ermöglicht.

Fahrzeuge mit RS 232 Schnittstelle

Hat das Motorsteuergerät eine serielle RS 232-Schnittstelle, so wird der entspr. steuergerätespezifische Adapter und das Anschlusskabel M22ZRS benötigt. In dem Fall bei Bestellung bitte immer die genaue Bezeichnung des Steuergerätes und dessen Firmware-Version angeben.

Fahrzeuge ohne CAN-Bus oder RS 232 Schnittstelle

Sollte eine Datenübernahme vom Motorsteuergerät über CAN oder RS 232 nicht möglich sein, müssen die anderen vorgeschriebenen Parameter auf herkömmliche Art und Weise erfasst werden.

Drehzahl: kann ein Triggersignal der Zündspule (Kl. 1) sein oder von einem induktiven Phasen- oder OT-Sensor mit Kabel M22ZRPM abgegriffen werden. Im Extremfall kann der Einbau des induktiven Drehzahlsensors M26ZA04 notwendig sein.

Drosselklappe: kann vom vorhandenen Drosselklappen-Poti mit Kabel M24AK00 oder von einem separaten Sensor (dazu gibt es mehrere Möglichkeiten) abgegriffen werden.

Ladedruck: wird über den Sensor M20Z911 erfasst. Messbereich 3 bar abs. Auflösung 0,0007 bar.



Herausgeber und Copyright: memotec GmbH

Autor: Ulli Mesch

Datum: 7.11.2008

Bezugsquelle:

memotec GmbH, Bauwaldstr.1, 75031 Eppingen-Elsenz

Tel: 0 72 60 / 920 440, Fax: 0 72 60 / 920 444

E-Mail: info@me-mo-tec.de

Geschäftszeiten: Mo - Fr 9.30 - 13.00 und 14.00 - 18.30


ADAC

ADAC Nordrhein e.V.

Antrag auf
Zulassung Gruppe 24h-Spezial mit
seriennahen Motoren
Application
for admission in group 24h Special with close-to-production
engines

24h-Technik@nrh.adac.de

1. Antragsteller/Applicant:

Name, Vorname Name, given name	
Team / Bewerber Team / Entrant	
Wohnort City	
Strasse; Nr Street, no.	
Telefon Phone	
E-Mail	

2. Fahrzeug:

Hersteller Manufacturer				
Typ Type				
Fahrzeugident.nr / chassis no Vehicle ident no./ chassis no.				
Wagenpassnummer Car pass number				
Startnummer (24h-Rennen oder VLN 2012 oder 2013) Start number (24hRace or VLN 2012 or 2013)				
Klasse / Class				
Hubraum / Capacity [cm ³]				
Gewicht [kg] (nach Anlage 5) Weight [kg] (according to Appendix 5)				
Tankvolumen [ltr] (nach Anlage 5) Tank capacity [ltr] (according to Appendix 5)				
Aufladung Supercharging	Ja / yes		Nein / no	
Antriebsart (Front-, Heck-, Allradantrieb) Drive (front, rear, four wheel drive)				
Motorleistung [kW] Engine power [kW]				
Kraftstoffart Fuels				

3. Bauteildokumentation / Component documentation:

3.1. Ersatz – bzw. Bauteilnummern des Originalteils / Spare part or component number of the original part

Ansaugkrümmer Inlet manifold	
Drosselklappengehäuse Throttle valve housing	
Abgaskrümmer Outlet manifold	
Turbolader Turbocharger	

3.2 Dimensionen / Dimensions

Durchmesser Seriendrosselklappe [mm] Diameter standard throttle valve [mm]	
---	--

Serienladedruck absolut [mbar] Standard boost pressure absolute [mbar]	
---	--

4. Anlagen / Appendices

folgende Dokumentationen sind dem Antrag als PDF-Anhänge anzufügen

! Bilder bitte komprimieren – max 1 MB pro Foto!

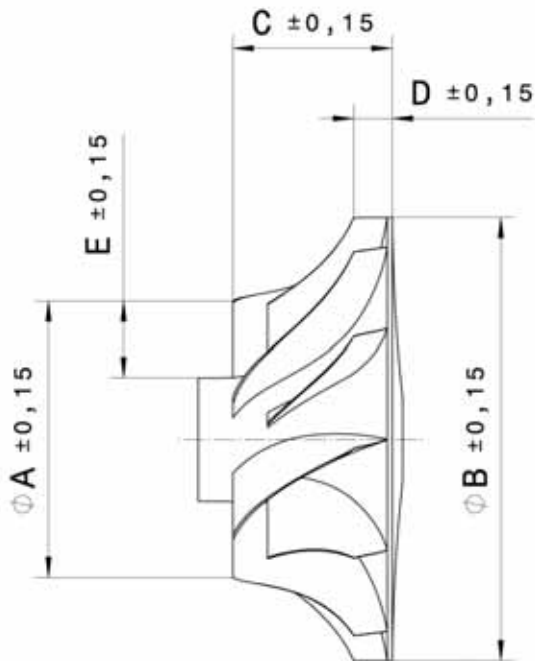
The following documents must be attached to the application as pdf files

! Please compress photos – max 1 MB per photo

- Foto Seitenansicht des Fahrzeugs / Side view of the vehicle
- Foto Frontansicht des Fahrzeugs / Front view of the vehicle
- Foto Motorraum / Engine compartment
- Foto Detailansicht Drosselklappeneinheit / Detailed view throttle valve unit
- Foto Detailansicht Abgaskrümmer / Detailed view outlet manifold
- Foto Detailansicht Ansaugkrümmer / Detailed view inlet manifold
- Foto Detailansicht Turbolader (ggf.) / Detailed view turbocharger (if applicable)
- Auszug (Kopie) aus Ersatzteilkatalog des Fahrzeugherstellers bezüglich der unter 3.1 genannten Bauteile / Extract (copy) from spare part catalogue of the vehicle manufacturer regarding the components specified under point 3.1.

MAßE BITTE EINTRAGEN

VERDICHTERRAD



"A" = _____ mm

"B" = _____ mm

"C" = _____ mm

"D" = _____ mm

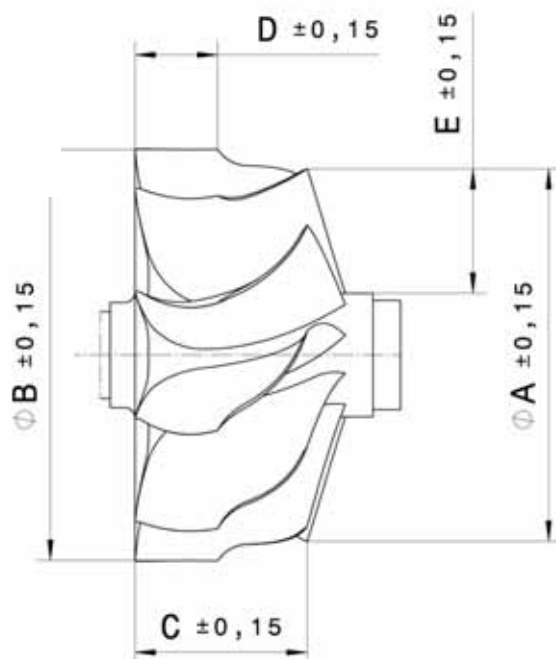
"E" = _____ mm

ANZAHL BLÄTTER GESAMT _____

ANZAHL HOHE BLÄTTER _____

ANZAHL ZURÜCKGESETZTE BLÄTTER _____

TURBINENRAD



"A" = _____ mm

"B" = _____ mm

"C" = _____ mm

"D" = _____ mm

"E" = _____ mm

ANZAHL BLÄTTER GESAMT _____

Die komplette Anlage 8, sowie das Zulassungsschreiben, sind zwingend bei der technischen Abnahme vorzulegen!

Mit **Vollgas** in die neue Saison!

Wir helfen Ihnen das passende Konzept zu entwickeln:

Gestaltung und Konzeption von Anzeigen, Veranstaltungsbroschüren, Flyern, Fahrer- und Team-Internetseiten, Programmierung, CMS u.v.m.



davis creativ media

davis creativ media GmbH
bonner str. 101 · 53173 bonn · tel 0228 / 36 75 80
www.davis-creativ-media.de

ADAC NORDRHEIN

MOTORSPORT



ADAC Nordrhein MX-Cup

Kartsport

Motorsport-Schnupperkurse für Kids

Rallyesport

Automobilslalom

Oldtimersport

ADAC Zurich 24h-Rennen

und vieles mehr



ADAC

**Informationen und Veranstaltungstermine
finden Sie unter www.motorsport-nordrhein.de**

ADAC Nordrhein e.V.