

Angaben bzw. Vorschriften für die Automobil-Technik

DMSB-Gutachter-Gremium	Seite 2
Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements.....	Seite 3
Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (FIA- und DMSB-Gruppen)	Seite 12
Allgemeine technische Vorschriften – DMSB-Geräuschvorschriften	Seite 25
DMSB-Abgasvorschriften	Seite 31
FIA/DMSB-Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen.....	Seite 34
Vorschriften für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer.....	Seite 35
DMSB-Wagenpass-Bestimmungen.....	Seite 42

DMSB-Gutachtergremium

Stand: 09.10.2018

Um in strittigen Demontagefällen als Folge von Protesten den Ersatz der Kosten festzulegen, hat der DMSB ein Gutachtergremium geschaffen. Dieses Gremium wird erst dann angesprochen, wenn eine Kostenvermittlung durch den Veranstalter fehlgeschlagen ist. Die Entscheidungen des Gutachtergremiums sind endgültig.

Das Gutachtergremium setzt sich zusammen aus den beiden Herren Wolfgang Dammert (DEKRA-Stuttgart) und Ralf Kleebusch (TÜV-Arnstadt).

Verteilung von Demontage- und Montagekosten

Die durch einen Protest entstandenen Kosten hat grundsätzlich der im Protest Unterlegene zu tragen. Die Sportkommissare können von diesem Grundsatz bei Vorliegen besonderer Umstände abweichen und die Kosten nach pflichtgemäßem Ermessen auf die Parteien verteilen (Quotelung).

Bei Protesten, die die Beanstandung mehrerer Teile zum Gegenstand haben, werden die angefallenen Demontagekosten dann in jedem Falle geteilt, wenn von den untersuchten Aggregaten nicht sämtliche als reglementwidrig erkannt werden. Die Demontagekosten sind in diesen Fällen nach den protestbetroffenen Aggregaten zu verteilen (quoteln). Der jeweils Unterlegene hat die Kosten der De- und Remontage des betreffenden Aggregats zu tragen. Die Sportkommissare können von dieser Regelung abweichen, wenn es nicht sachgerecht erscheint, die Kosten des gesamten Reparaturwegs bei der Untersuchung des betreffenden Teils dem Unterlegenen anzulasten.

Zum Aggregat „Motor“ gehören, entgegen der früheren Regelung, weder Nebenaggregate noch Anbauteile (z.B. Lichtmaschine, Anlasser, Gemischaufbereitung, Abgasanlage).

Nebenkosten, die dadurch entstehen, dass Sonderarbeiten, die über die regulären erforderlichen Handgriffe hinausgehen, durchgeführt werden, können nicht erstattet werden. Ebenso werden Ausfallkosten für Fahrzeuge, Mietwagenkosten, Rückreisekosten, Telefongebühren, Reisekosten, Transportkosten für Wettbewerbsfahrzeuge (sofern sie nicht vom Veranstalter oder den eingesetzten Funktionären angeordnet werden) oder Spesen für Fahrer und Monteure, speziell angefertigte Teile, Prüfstandskosten und ähnliche Nebenkosten nicht erstattet.

Nicht erstattet werden auch Verbrauchsstoffe. Demontage- und Montagekosten an solchen Aggregaten, die zu keiner Beanstandung Anlass geben, gehen jedoch ausschließlich zu Lasten des Protestierenden, unabhängig davon, ob andere Aggregate beanstandet wurden oder nicht.

Wenn der Beginn oder die Fortsetzung der Technischen Untersuchung an einem Tag nach der Veranstaltung erforderlich ist, beträgt der Aufwendersersatz für Technische Kommissare pro angefangenem Kalendertag € 200,00 und für TK-Helfer €100,00. Für Sportkommissare gelten Aufwendersentschädigungen gemäß den DMSB-Richtlinien für Sportkommissare.

Die km-Pauschale für evtl. zusätzliche Reisekosten im Rahmen der Protestuntersuchung beträgt: 0,30 €/km (Pkw) bzw. 0,13 €/km (Motorrad) gemäß der aktuell gültigen DMSB-Reisekosten-Ordnung. Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden nach den tatsächlichen Kosten (2. Klasse) abgerechnet.

Die Kosten für Übernachtung richten sich ebenfalls nach der gültigen DMSB-Reisekosten-Ordnung für das Ehrenamt.

Danach werden die effektiven Kosten für ein Einzelzimmer erstattet, jedoch nur bis zu einer max. Höhe von € 110,00 / Übernachtung. Bei Übernachtungen ohne Rechnung wird ein Pauschbetrag von € 20,00/Übernachtung erstattet.

Die vorgenannten Kosten finden Berücksichtigung in dem von den Sportkommissaren, festzulegenden Kostenvorschuss. Hinweis: Frühere Regelungen hinsichtlich Pauschalen für einzelne Untersuchungsberichte und einzelne Aggregate sind mit obiger Regelung entfallen.

Verweigerung der technischen Untersuchung eines Wettbewerbsfahrzeugs

Die Verweigerung eines Bewerbers oder Fahrers, das eingesetzte Wettbewerbsfahrzeug einer angeordneten technischen Untersuchung zur Verfügung zu stellen, ist nach Feststellung der FIA und nach ständiger Rechtsprechung des Berufungsgerichts und des Sportgerichts des DMSB als ein schwerer Verstoß gegen sportrechtliche Pflichten der Lizenznehmer anzusehen. Ein solches Verhalten beweist, dass der Bewerber/Fahrer nicht gewillt ist, die eingegangenen Verpflichtungen und die sportlichen Regeln im Automobilsport einzuhalten. Ebenso muss auch jedes andere Verhalten beurteilt werden, das die Entziehung eines Wettbewerbsfahrzeugs der notwendigen Untersuchung zum Ziele hatte. Die Sportkommissare sind in solchen Fällen gehalten, neben dem Ausschluss aus der Wertung auch die vorläufige Einziehung der DMSB-Lizenz und gegebenenfalls auch des DMSB-Wagenpasses sowie eine Bestrafung durch das Sportgericht des DMSB zu beantragen.

Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2019

Stand: 15.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Zu bestehenden Texten der einzelnen technischen Reglements bestehen hin und wieder Interpretationsschwierigkeiten. Die nachfolgenden Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zum Anhang J (mit der FIA abgestimmt) und den DMSB-Gruppen sollen zum besseren Verständnis dienen sowie für einzelne Textauslegungen des Reglements Hilfestellung geben. Die daraus resultierenden allgemeinen Bestimmungen sind zu beachten.

1. ANHANG J

1.1 Stabilisator (Art. 252)

Die Montage eines durch den Fahrgastraum verlaufenden Stabilisators ist nicht zulässig.

1.2 Luftfilter (Gr. N, Art. 254)

Der Luftfiltereinsatz darf unter Beachtung folgender Punkte ausgetauscht werden:

- Die Marke/Hersteller des Filtereinsatzes ist frei.
- Ein Weglassen des Filtereinsatzes ist nicht erlaubt.
- Der Filtereinsatz muss Staubpartikel filtrieren, der Luftdurchsatz darf größer als der des Originalfilters sein.
- Die komplette Ansaugluft muss durch den Filtereinsatz geleitet werden.
- Das serienmäßige Luftfiltergehäuse muss beibehalten werden
- Der Filtereinsatz muss in der originalen Einbaulage untergebracht werden.

1.3 Ölfilter (Gr. N, Art. 254)

Zu den „Ersatz-ÖlfILTEREINSÄTZEN“ zählen auch die schraubbaren Ölfilterpatronen. Diese dürfen unter Beachtung folgender Punkte ausgetauscht werden:

- Die Marke/Hersteller der Ölfilterpatrone/des Ölfiltereinsatzes ist frei.
- Ein Weglassen der Ölfilterpatrone/des Ölfiltereinsatzes ist nicht erlaubt.
- Die Ölfilterpatrone/der Ölfiltereinsatz muss Schmutzpartikel filtrieren, der Öldurchsatz darf größer als der des Originalfilters sein.
- Der komplette Ölstrom muss durch die Filterpatrone/den Filtereinsatz geleitet werden.
- Das Anschlussgehäuse für die Ölfilterpatrone muss unverändert bleiben.

1.4 Kraftstoffbehälter (Gr. N, A, B und alle DMSB-Gruppen)

1. Unter Kraftstoffbehälter ist jeder Behälter zu verstehen der Kraftstoff enthält und diesen auf irgendeine Art und Weise entweder zum Hauptbehälter oder zum Motor fließen lassen kann. Auch das Einfüllrohr bzw. der Einfüllstutzen ist Teil des Kraftstoffbehälters (siehe auch Art. 251.2.7).

Somit muss auch der/das Einfüllstutzen/Einfüllrohr eine zusätzliche Trennwand aufweisen, damit die Vorschrift erfüllt wird, dass zwischen Kraftstoffbehälter und Fahrgastraum eine Trennwand vorhanden sein muss.

Das Einfüllrohr darf nicht durch den Fahrgastraum geführt werden, es sei denn, es handelt sich um die serienmäßige Version oder es ist ein FIA-homologiertes Rückschlagventil (siehe Art. 253.14.5) eingebaut.

2. Kraftstoff-Sammelbehälter (nur Gruppe N, Art. 254):

Der Sammelbehälter muss entweder ein FT3-, FT3.5 oder FT5-Tank oder ein im Gruppe A- bzw. N-Homologationsblatt genehmigter Kraftstoffbehälter sein.

1.5 Radio (Gr. N, Art. 254)

Radios dürfen auch dann ausgebaut werden, wenn sie serienmäßig installiert bzw. im Homologationsblatt abgebildet sind.

1.6 Zentralverriegelung (Gr. N, Art. 254)

Falls Fahrzeuge serienmäßig mit Zentralverriegelung ausgestattet sind, darf diese stillgelegt aber nicht ausgebaut werden. Ein Ausbau ist nur dann möglich, wenn das Modell auch serienmäßig ohne diese Einrichtung, z. B. Spannausführung, erhältlich ist.

1.7 Verstärkungen (Gr. N, Art. 254)

Die in Artikel 254-6.7.4 erlaubten Verstärkungen des aufgehängten Teils lassen z. B. eine Verstärkung der kompletten Karosserie durch Schweißung oder durch Hinzufügung von zusätzlichem Material (z. B.: Stahlblech) zu. So darf z. B. ein zweiter Fahrwerksdom über den Originaldom gesetzt und verschweißt werden. Bei Hinzufügung von jeglichem Material muss prinzipiell gewährleistet sein, dass dieses Material der Form des Originalteils folgt und mit ihm Kontakt hat.

Unter „aufgehängte Teile“ sind die Teile zu verstehen, die durch die Radaufhängung abgefedert sind, d. h. alle Elemente, die hinter der/den Drehachsen von Radaufhängungsteilen liegen.

1.8 Dachöffnungen (Gr. N, Art. 254)

In Homologationsnachträgen des Typs VO sind in der Gruppe A teilweise so genannte Dachklappen oder Hebedächer homologiert, welche zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung im Rallyesport dienen.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass solche Einrichtungen in der Gruppe N auch erlaubt sind.

1.9 Gruppe N-Ladedruck und Einspritzpumpe

Durch die erlaubten Änderungen in den Gruppe N-Bestimmungen, z.B. durch 254.6.1 ist die E-Box grundsätzlich freigestellt. Diese Freiheit darf jedoch keine unerlaubte Änderung nach sich ziehen. So ist z. B. bei Fahrzeugen mit Aufladung der Ladedruck nicht freigestellt.

Bei Fahrzeugen mit einem Turbo-Diesel-Motor muss die Einspritzpumpe beibehalten werden, darf jedoch im Rahmen des Artikels 254 modifiziert werden.

1.10 Radaufhängung (Gr. A, Art. 255)

Exzentrische Befestigungen der Radaufhängung sind nur zulässig, wenn sie homologiert sind.

1.11 Sturz und Spurweite (Gruppe N, Art. 254)

Die Sturzwerte sind freigestellt, solange die in Artikel 254 beschriebenen Änderungsmöglichkeiten hinsichtlich Teile der Radaufhängung eingehalten werden. Hierzu sind Änderungen am Stoßdämpfer, nicht aber am Radträger oder der Karosserie zulässig.

Die homologierte Spurweite muss auf jeden Fall eingehalten werden und gilt als max. zulässiges Maß. Die Spurweite darf also, z. B. durch Verwendung von Felgen mit größerer Einpresstiefe, verringert werden.

1.12 Fensterscheiben (Gruppe N, A und B)

Es wird klargestellt, dass die von der FIA homologierten Fensterscheiben vorgeschrieben sind. Der Artikel 253-11 im Anhang J erlaubt selbst dann den Umbau auf andere Scheiben nicht, wenn diese als Sicherheitsglas gekennzeichnet sind.

1.13 Umbau von Fahrzeugmodellen (Gruppe N, A)

Grundsätzlich ist es zulässig, ein Fahrzeugmodell bzw. Fahrzeugvariante auf ein anderes Modell bzw. Fahrzeugvariante umzubauen, unabhängig von der Fahrgestellnummer.

Jedoch muss das Fahrzeug komplett auf das neue Modell umgebaut werden, und wird dann so behandelt, als ob es schon immer dieses Modell wäre.

1.14 Gruppe N-Erläuterung zum Motor- Steuergerät

Das originale Steuergerät (E-Box, ECU) für die Einspritzanlage darf durch ein anderes Steuergerät ersetzt werden, wobei die „Inputs“ und „Outputs“ ihre Originalfunktion beibehalten müssen. Es dürfen also keine Steuerfunk-

tionen bzw. Sensoren hinzugefügt werden. Der serienmäßige bzw. homologierte Kabelbaum inkl. dessen Anschlussstecker muss beibehalten werden. Zwischen Steuergerät-Anschlussstecker und Steuergerät darf ein Abzweig installiert werden, z. B. für eine Drehzahlanzeige am Armaturenbrett.

2. DMSB-GRUPPEN

2.1 Gruppe G – Distanzscheiben an den Rädern

In der Gruppe G sind ausschließlich serienmäßige Distanzscheiben zulässig, welche durch die Fahrzeug-ABE oder EWG-Betriebserlaubnis/EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) abgedeckt sind. Nachträglich montierte Distanzscheiben sind selbst dann unzulässig, wenn sie durch den TÜV in Zusammenhang mit einem Felgeneintrag vorgeschrieben werden.

2.2 Gruppe H – Erläuterungen zum Kotflügel

Durch den Artikel 18 der technischen Bestimmungen wird jeweils gefordert, dass mindestens 1/3 des Umfangs der kompletten Reifen vom Kotflügel überdeckt sein muss. Diese Vorschrift ist auch dann einzuhalten, wenn bei einem straßenzugelassenen Fahrzeug eine Rad-Reifen-Kombination in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist, welche obige DMSB-Forderung nicht erfüllt.

2.3 Messpunkt für den Überhang der aerodynamischen Hilfsmittel (Gruppe H)

Es wird klargestellt, dass sich der Messpunkt für den Überhang der aerodynamischen Hilfsmittel gemäß Art. 16 und 19 des Gruppe H-Reglements entweder:

- ab der Originalposition der Außenkante des originalen Stoßfängers befindet, oder
- bei demontierten Stoßfänger durch die Außenkante der Frontschürze gebildet wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass Art. 16 die Originalform der Karosserie sowie die Freiheit des Entfernens der Stoßfänger beinhaltet. Ein Versetzen des Stoßfängers nach vorne ist somit nicht zulässig.

2.4 Gruppe F – Elektrische Ausrüstung, Beleuchtung

Der Art. 23 des Gruppe-F-Reglements besagt, dass die elektrische Ausrüstung zwar, unter Beachtung des Reglements (Mindestbeleuchtung, Batterie, etc.), freigestellt ist, jedoch der StVZO entsprechen muss.

Die StVZO wird dahingehend erläutert, dass das Fahrzeug zu jeder Zeit betriebsbereit sein muss. Dies setzt voraus, dass die hierzu notwendigen Aggregate, wie z.B. Anlasser, Batterie und Lichtmaschine in ausreichender Kapazität bzw. Leistung vorhanden sein müssen. Es muss gewährleistet sein, das Fahrzeug, auch nach längerem Fahrbetrieb, jederzeit aus eigener Kraft starten und bewegen zu können. Des Weiteren müssen die lichttechnischen Einrichtungen voll funktionstüchtig sein.

Aus vorgenannter Erläuterung ergibt sich, dass ein Ausbau, der zur ständigen Betriebsbereitschaft des Fahrzeugs notwendigen, elektrischen Aggregate (wie Anlasser, Lichtmaschine oder Batterie) nicht zulässig ist.

Ebenso ist ein Anlassen des Motors mittels externer Energiequellen (wie z. B. kurzfristig eingebaute bzw. verwendete 2. Batterie) nicht statthaft.

2.5 Hubraum-Berechnung für Rotationskolben-Motoren (Wankel)

Der Einstufungs-Hubraum (Kammervolumen) eines Wankel-Motors im DMSB-Bereich ergibt sich aus dem Unterschied zwischen dem maximalen und dem minimalen Volumen der Arbeitskammer sowie dem Faktor 1,5. Darüber hinaus sind die Anzahl der Scheiben sowie bei aufgeladenen Motoren (z. B. Turbolader) der Koeffizient zu berücksichtigen. Hierbei gilt folgende Formel:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times K_{\text{Aufladung}}$$

$V_{\text{Einstufung}}$	– Einstufungshubraum
$V_{K_{\text{max}}}$	– maximales Kammervolumen
$V_{K_{\text{min}}}$	– minimales Kammervolumen
1,5	– Faktor
n_{Scheiben}	– Anzahl der Scheiben
n_{Scheiben}	– Anzahl der Scheiben
$K_{\text{Aufladung}}$	– Aufladungskoeffizient (nur für aufgeladene Motoren)

Beispiele:

1. Mazda-Motor 13B (654 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,4

Max. Kammervolumen: 654 ccm

(3 Kammern à 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,2 ccm

(ergibt sich aus: 218 ccm/9,4)

Hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}}$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (654 \text{ ccm} - 23,2 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 630,8 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 1892,4 \text{ ccm}$$

2. Mazda-Motor 12A (573 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,4

Max. Kammervolumen: 573 ccm

(3 Kammern à 191 ccm)

Min. Kammervolumen: 20,32 ccm

(ergibt sich aus: 191 ccm/9,4)

Hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}}$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (573 \text{ ccm} - 20,32 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 552,68 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 1658,04 \text{ ccm}$$

3. Mazda-Motor 13B Turbo (654 ccm x 2)

2 Scheiben, Verdichtung: 9,1

Max. Kammervolumen: 654 ccm

(3 Kammern à 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,96 ccm

(ergibt sich aus: 218 ccm/9,1)

hieraus folgt für den Einstufungshubraum $V_{\text{Einstufung}}$:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{K_{\text{max}}} - V_{K_{\text{min}}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = (654 \text{ ccm} - 23,96 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2 \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 630,04 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2 \times 1,7$$

$$V_{\text{Einstufung}} = 3213,2 \text{ ccm}$$

2.6 Betätigungshebel für Handbremse und Getriebe

In den DMSB-Gruppen muss der Betätigungshebel für die Handbremse und/oder das Getriebe, welcher nach oben gerichtet ist, mit einem Knauf oder einer Polsterung versehen sein.

3. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN UND ERLÄUTERUNGEN

3.1 Aufstellen der Front- bzw. Heckhaube

Es wird darauf hingewiesen, dass ein Hochstellen bzw. Aufstellen der Front- bzw. Heckhaube in allen Gruppen nicht als aerodynamisches Hilfsmittel anzusehen und somit unzulässig ist, es sei denn, es entspricht der Serie oder es ist bzw. war homologiert (Beispiel: NSU TT, Hom.-Nr. 5226).

3.2 Fly-Off-Handbremse

Eine Handbremsanlage (Feststellbremsanlage), welche bei bestimmungsgemäßer Betätigung mit einer Hand/einem Fuß nicht gleichzeitig festgestellt (arretiert) werden kann, ist als „Fly-Off-Anlage“ anzusehen. (Eine per Knopfdruck festzustellende Handbremse ist somit nicht als Fly-Off-Anlage zu definieren.)

Alle anderen Vorrichtungen, die geeignet sind eine Handbremsanlage (Feststellbremsanlage) so zu gestalten, dass eine Fly-Off-Funktion bewirkt wird, gelten im Sinne des relevanten technischen Reglements als Fly-Off-Anlage (z. B. zweiter Feststellhebel).

Hinweis: Jede Modifikation an der serienmäßigen Handbremsanlage ist bei Fahrzeugen, die der StVZO entsprechen müssen, eintragungspflichtig.

3.3 Freigestellt

In den technischen Bestimmungen bedeutet das Wort „freigestellt“ das Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet und verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl. D. h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.

Das geänderte oder ersetzte Teil darf jedoch keine anderen Funktionen als das Originalteil übernehmen.

3.4 Handelsüblicher Kraftstoff

Im DMSB-Bereich wird der Begriff „handelsüblicher Kraftstoff“ für alle Fahrzeuggruppen wie folgt definiert: Bei handelsüblichen Kraftstoff handelt es sich um Motor-Treibstoff (Benzin bzw. Diesel-Kraftstoff) für den Betrieb

normaler straßenzugelassener Serienfahrzeuge (keine Automobilsportfahrzeuge), welcher von einer Mineralölgesellschaft hergestellt wurde und von einer gegenwärtig an mindestens 200 öffentlichen an Autobahnen, Landstraßen oder Ortsstraßen gelegenen Tankstellen aus üblichen Zapfsäulen für jedermann frei erhältlich ist. Diese Zapfsäulen müssen ein offizielles Prüfsiegel der letzten Eichung aufweisen.

Im Zweifelsfall muss der Fahrzeugbetreiber Tankstelle und Zapfsäule nachweisen, aus denen er den von ihm verwendeten Kraftstoff bezogen hat. Spezialkraftstoffe, von einzelnen Händlern angeboten und vertrieben, sind daher unzulässig.

Hinweis: Die im Art. 252.9 (Anhang J) beschriebenen Anforderungen werden in der Regel von den handelsüblichen Kraftstoffen Super bzw. Super Plus nach DIN EN 228 erfüllt. Bei allen DMSB-Wettbewerben ohne FIA-Prädikat gilt *grundsätzlich* für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Für mit Katalysator ausgerüstete Fahrzeuge ist generell unverbleiter Kraftstoff vorgeschrieben.

Vorstehende Regelung gilt grundsätzlich bei allen vom DMSB genehmigten Veranstaltungen, es sei denn, dass in einzelnen Bestimmungen zu bestimmten Gruppen oder Serien andere Regelungen beschrieben sind.

Ausschließlich bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten ausschließlich die Regelungen im Anhang J zum ISG bzw. die in den FIA-Meisterschaftsbestimmungen, z. B. WTCCR, festgelegten Regelungen.

3.5 Kraftstoff

3.5.1 Biodiesel

Im DMSB-Bereich ist grundsätzlich in allen DMSB- und FIA-Fahrzeuggruppen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, auch die Verwendung von Biodiesel gemäß der Norm DIN EN 14214 erlaubt.

3.5.2 Bioethanol E 85

Im DMSB-Bereich ist in allen DMSB- und FIA-Fahrzeuggruppen auch die Verwendung von Bioethanol E 85 gemäß des Normenentwurfs DIN EN 15376 nur dann zulässig, wenn dies die jeweilige Veranstaltungsausschreibung erlaubt. Dieser Kraftstoff muss einen Ethanolanteil von mindestens 85 % haben. Die restlichen Anteile müssen handelsüblicher Ottokraftstoff nach DIN EN 228 sein. In der Gruppe G wird die Verwendung von Bioethanol E85 erlaubt unter der Voraussetzung, dass die durch das Gruppe G-Reglement festgelegte Motorleistungsgrenze nicht überschritten wird.

In anderen Gruppen, wie z. B. A oder H darf Bioethanol zur Anwendung kommen, wenn dies der einzelne Veranstalter über seine Ausschreibung ermöglicht.

In Fahrzeugen, welche in einem von der FIA oder vom DMSB ausgeschriebenen Prädikat fahren, ist mit Ausnahme in der Gruppe G die Anwendung dieses Kraftstoffes nicht erlaubt.

3.6 Messung der Breite von Aufklebern/Werbung

Die Abmessungen der Werbung auf den Fahrzeugscheiben (Höhe der Streifen) stellen die jeweils tatsächliche Breite der (Werbe-)Aufkleber auf der Scheibe dar (ermittelt parallel zur Front- bzw. Heckscheibenoberfläche) und nicht deren Höhe in der Frontalprojektion. Diese Maße sind somit unabhängig von der Scheibenneigung.

Unabhängig von der Schriftgröße werden die max. zulässigen Abmessungen der Aufkleber in ihrer Gesamtheit ermittelt.

3.7 Messung der Breite von Zierleisten

Als Höhe bzw. Breite der Zierleisten an der Karosserie gelten die tatsächlichen Maße der Zierleisten, ermittelt parallel zu den Karosserieteilen an denen die Zierleisten angebracht sind. Diese Maße sind somit unabhängig von der Karosserieneigung.

Gemäß dieser Regelung ist z. B. auch in der Gruppe A die Zierleistenhöhe (max. 25 mm) gemäß Art. 255-5.7.2.4 zu ermitteln.

3.8 Stabilisator

Der Stabilisator ist zwar ein Teil des Fahrwerkes bzw. Radaufhängung und wird auf Torsion beansprucht, fällt aber nicht unter den Begriff Fahrwerksfeder. Dies hat selbstverständlich zur Folge, dass in einem technischen Reglement erlaubte Änderungen bzw. Freiheiten, welche sich auf die Federn beziehen, nicht auf den Stabilisator übertragbar sind.

3.9 Definition „Serie entsprechen“

Wenn es in technischen Bestimmungen heißt „das Fahrzeugteil X muss der Serie entsprechen“, bedeutet dies, dass es sich um ein serienmäßiges Originalteil handeln muss. Es ist nicht ausreichend, wenn es sich um ein anderweitig gebautes Teil handelt, welches in seinen Grundabmessungen gleich ist und optisch auf den ersten Blick keine Unterschiede aufweist.

3.10 Definition „Türen“

An GT-Fahrzeugen und Tourenwagen werden Türen als solche angesehen, welche sich seitlich am Fahrzeug befinden. Sie müssen grundsätzlich von außen und innen zu öffnen sein.

Eine Fahrzeughersteller bezeichnen in Prospekten die Kofferraumhaube bzw. die Heckklappe als fünfte Tür.

Diese „fünfte Tür“ wird sportrechtlich nicht als Tür angesehen.

3.11 DMSB-Wagenpass und StVZO

In verschiedenen Fahrzeuggruppen, z. B. N, A oder CTC/CGT besteht – außer im Rallyesport – die Möglichkeit auf der Basis eines DMSB-Wagenpasses oder mit einem zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeug an Veranstaltungen teilzunehmen.

Ein Fahrzeug ohne DMSB-Wagenpass, welches eine Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr hat, muss, falls

vom Reglement nicht anders verlangt (wie z. B. in den Gruppen G und F), während des Wettbewerbes nicht den Bestimmungen der StVZO entsprechen. Eine gültige HU muss vorliegen. Es genügt hierbei, wenn die Regelungen der jeweiligen Fahrzeuggruppe eingehalten werden. Der Teilnehmer muss bei der technischen Abnahme den Fz.-Schein, den Fz.-Brief oder die Zulassungsbescheinigung Teil I vorlegen können.

3.12 Gruppeneintrag im DMSB-Wagenpass

Es ist möglich, dass mehrere Fahrzeuggruppen in einem Wagenpass genehmigt werden können. Bei Gruppen, in denen das Fahrzeug eine Homologation haben muss (z. B.: N, A, R, CTC, CGT, Youngtimer) muss immer die Homologations-Nummer angegeben werden.

Die Fahrzeuge dürfen bei Veranstaltungen ausschließlich in den Gruppen teilnehmen, die über den Wagenpasseintrag abgedeckt sind. Selbstverständlich muss das Fahrzeug im vollen Umfang dem technischen Reglement der Gruppe entsprechen, für die genannt wurde.

3.13 Wertungsprüfungen im Rallyesport

Fahrzeuge aller Gruppen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen müssen auch auf den Wertungsprüfungen den Bestimmungen der StVZO entsprechen. Das heißt, dass grundsätzlich alle eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung müssen die Bedingungen für den öffentlichen Straßenverkehr des betreffenden Landes einhalten.

3.14 KFP-Pflicht im Rallyesport

Seit dem 01.01.2017 ist mit Ausnahme der Gruppe G und hist. Fahrzeuge gemäß Anhang K im Rallyesport bei allen Veranstaltungen, die durch den DMSB oder seine Mitgliedsorganisationen genehmigt werden, der DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) für alle Fahrzeuge, welche in Deutschland ihre Straßenzulassung haben, verbindlich vorgeschrieben. Die KFP-Pflicht gilt *seit* 2017 auch für diejenigen Fahrzeuge, für die die entsprechenden Einträge in den Fahrzeugpapieren bereits vorliegen. Vorstehende KFP-Pflicht wurde vom DMSB beschlossen.

Da Die Gruppe H im DMSB-Rallyesport seit dem 01.01.2017 nicht mehr ausgeschrieben wird, werden keine KFPs für Gruppe H-Fahrzeuge mehr ausgestellt.

3.15 KFP-Geltungsbereich

Für den DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung (KFP) ist der Geltungsbereich in der Richtlinie zu § 70 StVZO, Pkt. 3.3 und auf Seite 2 des KFP, Art. 1 geregelt. Von Bedeutung ist auch der Pkt. 2.1 in der Richtlinie zu § 70 StVZO.

Der KFP kann für folgende Fahrzeuge ausgestellt werden und ist gültig bei folgenden Veranstaltungen:

Der KFP kann ausschließlich für Fahrzeuge ausgestellt werden, die einer FIA- oder DMSB-Fahrzeuggruppe (siehe

§ 70, Pkt. 4) entsprechen. Nicht gemeint sind Fahrzeuge, deren technische Bestimmungen von Dritten oder z.B. von einem DMSB-Trägerverein, ohne Prüfung und Genehmigung des DMSB, erstellt worden sind. Somit gilt der KFP nur dann z.B. bei einer GLP-Veranstaltung, wenn die betreffende Ausschreibung vom DMSB geprüft und genehmigt ist und dort z.B. die Gruppen G und F ausgeschrieben sind.

Der KFP kann nicht zur Anwendung kommen für Gruppen bzw. Serien, welche nicht für Rallyes sondern z.B. für Rundstreckenrennen vorgesehen sind, wie z.B. 24h-Spezial, STT, DTM, VLN-Produktionswagen, RCN-Spezial oder Porsche Carrera Cup.

3.16 Effektiver Hubraum

Der effektive Hubraum eines Motors ergibt sich aus den rechnerischen Werten bezüglich Zylinderbohrung, Kolbenhub und Zylinderzahl, wobei die Kreiszahl π mit 3,1416 anzusetzen ist.

3.17 Ausrüstungsgegenstände im Fahrzeug

Es gilt grundsätzlich die DMSB-Regelung, dass die Befestigung von Gegenständen, welche bei Tourenrennen oder GT-Fahrzeugen im Fahrgastraum oder Kofferraum mitgeführt werden, einer Kraft von mind. 25 G standhalten müssen.

3.18 Fahrzeughöhe und StVZO

Es wird darauf hingewiesen, dass die StVZO-Toleranz zur Fahrzeughöhe +/- 50 mm beträgt. Steht in den Fahrzeugpapieren eines Fahrzeuges z.B. das Maß 1350 mm, so ist bei einer Prüfung der Höhe das Maß 1300 mm im Hinblick auf die StVZO noch für in Ordnung zu befinden.

Vorstehendes kommt im Rallyesport in allen Fahrzeuggruppen zur Anwendung. In den Gruppen F und G kommt oben stehendes bei allen Wettbewerbsarten zur Anwendung.

In der Gruppe N muss zusätzlich das Maß zu Position 205 (Radmitte-Kotflügel) im Homologationsblatt berücksichtigt werden.

In der Gruppe G muss zusätzlich der Artikel 23.4 des G-Reglements beachtet werden.

4. DMSB-ENTSCHEIDUNGEN

4.1 Kühlmedien

Bei allen DMSB-Veranstaltungen sind grundsätzlich als Kühlmittel für das Fahrzeug bzw. Fahrzeugteile lediglich Luft, Öl und Wasser inklusive zugesetzten Korrosions- und Frostschutzmitteln sowie serienmäßige Kühlmittel für die Klimaanlage zugelassen. Jede andere Art von nicht serienmäßigen Wärmeträger-Substanzen (z.B. Kohlensäure, Stickstoff, Trockeneis etc.) sind verboten, es sei denn, diese werden ausdrücklich über das entsprechende Reglement erlaubt.

Darüber hinaus ist Trockeneis in einer Box, welche ausschließlich mit dem Fahrer-Kühlsystem in Verbindung steht und Stickstoff als Reifenfüllung erlaubt.

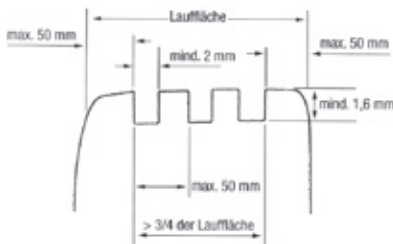
4.2 DMSB-Reifen-Profilierungsvorschrift im Rallyesport

Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB-genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, evtl. ursprüngliche Slick-Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

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

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

Ein Protest gegen die Profiltiefe und/oder das ECE-Genehmigungszeichen ist in allen Gruppen nicht zulässig.



Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen. Über vorstehende Profilvervorschrift hinaus sind auch alle Reifen zulässig, welche in erhabener Schrift eine vollständige DIN- oder ECE-Kennzeichnung haben und uneingeschränkt der StVZO entsprechen.

Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind die FIA-Bestimmungen gültig.

Die Profilierung der Reifen (Vulkanisieren, Schneiden, Nachschneiden etc.) darf ausschließlich durch den Reifenhersteller selbst oder durch eine vom betreffenden Reifenhersteller in schriftlicher Form bevollmächtigte Firma oder autorisierte Person durchgeführt werden. Der Nachweis über die Bevollmächtigung bzw. Autorisierung muss im Bedarfsfall erbracht werden.

Hinweis: In der DRM kann es separate Reifenbestimmungen geben (siehe Ausschreibung).

4.3 Kraftstoffmengen in allen Fahrzeuggruppen

In allen Fahrzeuggruppen und Klassen gilt grundsätzlich folgende Regelung:

Damit ggf. eine Kraftstoffuntersuchung durchgeführt werden kann, muss grundsätzlich gewährleistet sein, dass zu jeder Zeit der Veranstaltung, d. h. auch nach Ende der Trainings- und Rennläufe, eine Restmenge von min-

destens 3 Liter Kraftstoff (im Kartsport: 2 Liter) im Kraftstoffbehälter vorhanden sein muss.

Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht möglich.

4.4 Prüf- und AU-Plaketten (alle StVZO-Gruppen)

In den Gruppen G und F, sowie bei allen Fahrzeuggruppen im Rallyesport mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gilt folgendes:

Bei der Technischen Abnahme werden sowohl vorgeschriebene Prüf- als auch AU-Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen auf Gültigkeit kontrolliert. Die Zulassung zur Veranstaltung muss versagt werden, wenn die auf den Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen angegebene Frist für die Durchführung zur nächsten Untersuchung überzogen ist.

4.5 Normen-Ausschluss aus Reglements

Vorschriften, Definitionen und Festlegungen aus Regelwerken, die nicht von der FIA oder dem DMSB herausgegeben wurden (z. B. DIN, EN, ECE, EG, SFI etc.) sind nur dann anwendbar, wenn auf sie in FIA- und DMSBReglements ausdrücklich verwiesen wird oder sich ihre Anwendung aus der öffentlichen Gesetzgebung zwingend ergibt (z. B. verlangt die StVZO, welche für bestimmte Fahrzeuggruppen gilt, die Einhaltung bestimmter Bauvorschriften der EG bzw. ECE).

4.6 Anbringung einer Fahrgestell-/VIN-Nr.

Das Vorhandensein einer Fahrgestell-/VIN-Nr. ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben.

Außer für Monocoque-Fahrzeuge gilt hinsichtlich Fahrgestell-Nr.-Anbringung folgende Regelung:

Die Anbringung muss direkt an einem tragenden Fahrzeugteil (z. B. Rahmen), jedoch nicht am Kotflügel, erfolgen. Sie muss direkt an einem tragenden Fahrzeugteil oder an einem dort angeschweißten Metallschild eingeschlagen oder eingraviert sein. Aufgeklebte, genietete oder angeschraubte Schilder werden somit nicht akzeptiert.

4.7 Links-/Rechtslenkerversion

Für die Gruppen N, A, CTC und CGT ist im DMSB-Bereich folgende Regelung gültig:

Links- und Rechtslenkerversionen sind unter der Voraussetzung zulässig, dass beide Fahrzeugvarianten mechanisch äquivalent sind und sich in der Serienproduktion befinden bzw. befanden. Das heißt, ein Modell, welches z. B. in der Linkslenkerversion homologiert ist darf auch in der rechts gelenkten Version zum Einsatz kommen, wenn diese Variante ab Werk lieferbar ist und lediglich spiegelverkehrt gebaut wird oder wurde.

4.8 EU-Fahrzeugpapiere

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

Ab sofort gilt bis auf weiteres folgende Regelung zum Nachweis von Eintragungen in den Fahrzeugpapieren für Fahrzeuge gemäß StVZO (z.B. Gruppe G, F):

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

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

Für zusätzliche Eintragungen wird empfohlen, sich auf der Zulassungsstelle ein Beiblatt zum Fahrzeugschein ausstellen zu lassen.

4.9 Amtliche Kennzeichen im Automobilsport

1. Standard-Kennzeichen (Euro-Kennzeichen)



- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

2. Altes Standard-Kennzeichen (DIN-Schrift)



- War bis Oktober 2000 erhältlich, wurde vom Euro-Kennzeichen abgelöst.
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

3. Saison-Kennzeichen



- Betriebszeitraum (am rechten Rand), in dem das Fahrzeug jedes Jahr verwendet werden darf (hier: 04-10 für 1. April bis 31. Oktober).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

4. Oldtimer-Kennzeichen (H-Kennzeichen)



- Das letzte Zeichen „H“ steht für „Historisches Fahrzeug“.
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld.
- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

5. Rotes Oldtimer-Kennzeichen



- Auch 07er-Kennzeichen genannt.
- Nur Stempelplakette, keine Prüfplakette.
- Nummer beginnt immer mit „07“.
- Rote, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, roter Rand, blaues Euro-Feld.

- Im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

6. Rotes Kennzeichen für das Kfz-Gewerbe



- Auch 06er-Kennzeichen genannt.
- Nummer beginnt immer mit „06“
- Nur Stempelplakette, keine Prüfplakette, rote, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, roter Rand, blaues Euro-Feld.
- Für Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

7. Kurzzeit-Kennzeichen



- Blaue Stempelplakette, keine Prüfplakette, kein Euro-Feld.
- Nummer beginnt immer mit „04“.
- Gelbes Feld rechts: letzter Tag der Gültigkeit; oben Tag, mittig Monat, unten Jahr (hier: 21. November 2000).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand
- Für Probe-, Prüfungs- und Überführungsfahrten.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

8. Ausfuhr-Kennzeichen (Internationale Zulassung)



- Erkennungsnummer: ein- bis vierstellige Zahl und ein Buchstabe.
- Rote Stempelplakette, keine Prüfplakette, kein Euro-Feld.
- Rotes Feld gibt die Gültigkeit an; oben Tag, mittig Monat, oben Jahr (hier: 21. November 2000)
- Zum Export von Fahrzeugen „aus eigener Kraft“ (früher: ovales Zollkennzeichen mit „Z“-Nummer).
- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand.
- Im Automobilsport nicht zugelassen.

9. Wechselkennzeichen



- Zweiteiliges Kennzeichen bestehend aus starrem Element und Wechselelement.
- Wechselelement: Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, kleines „w“ über der Zulassungsplakette, blaues Euro-Feld.
- Im starren Element muss die Beschriftung des Wechselelement aufgeprägt sein.
- Nur zulässig wenn sich Wechselelement und starres Element am Fahrzeug befinden.

- Kennzeichen darf sich zur selben Zeit nur an einem Fahrzeug befinden.
- im Automobilsport grundsätzlich erlaubt.

10. „E“-Kennzeichen



- Schwarze, geprägte Beschriftung, weißer Untergrund, schwarzer Rand, blaues Euro-Feld. „E“ hinter der Zahlenkombination ange stellt.
- Im Automobilsport nur in Gruppen erlaubt, bei denen alternative Antriebstechnologien (z.B. Elektroantrieb) Anwendung finden können (z.B. Gruppe G-Elektro)

4.10 Allgemeines

a) Hauptuntersuchung und Eintragungspflicht

Bei allen Rallyeveranstaltungen als auch bei Fahrzeuggruppen oder Serien, z. B. Gruppe G und F, in denen die Einhaltung der StVZO verlangt wird, müssen bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Der Fahrzeugschein bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil I muss deshalb mitgeführt werden.

Bei Fahrzeugen mit rotem 07er-Kennzeichen muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes und der „Besondere rote Fahrzeugschein“ bzw. das „Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen“ vorgelegt werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden.

Die Hauptuntersuchung (HU) nach § 29 StVZO darf bei Neufahrzeugen maximal 36 Monate und ansonsten 24 Monate zurück liegen, was bei Veranstaltungen im DMSB-Bereich auch für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen gilt.

Für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen wird alternativ zur gültigen Hauptuntersuchung (HU) ein von einem DMSB-Sachverständigen ausgestelltes Gutachten im Sinne des § 29 StVZO akzeptiert.

Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden und darf (wie die HU) nicht älter als 24 Monate sein.

b) Abgasuntersuchung/Umweltverträglichkeitsprüfung (AU)

Für alle Fahrzeuge ist eine Abgasuntersuchung (AU) nach §47 bzw. 47a StVZO vorgeschrieben. Hierzu gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit Erstzulassung vor Juli 1969 (Otto-Motoren) bzw. vor Januar 1977 (Diesel-Motoren) gemäß § 47 StVZO, eine Abgasuntersuchung (AU) generell nicht vorgeschrieben.

- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen eine Abgasuntersuchung ebenfalls nicht erforderlich.

4.11 Homologationsnachträge des Typs WRC, R, A-Kit, Super 1600, Super 2000 und Super 2000 Rallye

Falls Homologationsnachträge des Typs WRC-Fahrzeuge, R, A-Kit, Super 1600, Super 2000 oder Super 2000 Rallye zur Anwendung kommen sollen, so ist das bei DMSB-Veranstaltungen grundsätzlich nur dann möglich, wenn der Veranstalter diese Fahrzeuge auch separat in seiner Ausschreibung ermöglicht. Somit ist z. B. bei einem Start in der Gruppe A der WRC-Homologationsnachtrag aus dem A-Blatt nicht in der Gruppe A zulässig. Das heißt, es muss eine separate Gruppe WRC ausgeschrieben werden, falls solche Fahrzeuge gewünscht sind.

Eine Ausnahme ist die Gruppe H. Siehe dort die Artikel 2 und 4.1.

4.12 Nationale DMSB-Homologation

Für folgende Fahrzeuge gab es nationale DMSB-Homologationen:

Alfa Romeo 147 1,9 JTD	– Hom.-Nr. DA-/DN-01
BMW Mini Cooper S	– Hom.-Nr. DA-/DN-02
BMW Mini Cooper (R56)	– Hom.-Nr. DA-/DN-03

Die Homologationen können in der Gruppe CTC genutzt werden.

4.13 Kameras

Die Anbringung von Kameras ist in allen Fahrzeuggruppen und allen Wettbewerbsarten innerhalb des Fahrgastraumes erlaubt. Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist seit 01.01.2013 die Anbringung von max. zwei Kameras auch außerhalb der Karosserie, z.B. auf dem Dach, zulässig. Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung (Technische Abnahme) dem Technischen Kommissar vorgeführt werden. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung, erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der TKs.

4.14 Fliehkraftkupplung

Die Verwendung von Fliehkraftkupplungen sind ausschließlich unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Eine Fliehkraftkupplung ist nur in Fahrzeuggruppen erlaubt, in denen das betreffende Reglement die Kupplung entsprechend freistellt, z.B. Gruppe H.

Rundstreckenrennen:

Mit einer Fliehkraftkupplung ausgerüstete Fahrzeuge müssen über eine Einrichtung verfügen, welche der Fahrer zusätzlich zum Gaspedal vor jeder Anfahrt aktiv betätigen muss, um das Fahrzeug in Bewegung zu setzen (z.B. Taster am Lenkrad).

- a) Wird der Taster nicht betätigt und
- b) die Antriebsräder oder die Getriebeausgangswelle stehen seit mehr als 10s still und
- c) ein Gang ist eingelegt,

so darf der Motor bei Gaspedalbetätigung seine Drehzahl um max. 300 min⁻¹ gegenüber der Warmleerlaufdrehzahl erhöhen.

Hiermit soll ein unbeabsichtigtes Anfahren des Fahrzeugs bei eingelegtem Gang verhindert werden.

Andere Wettbewerbsarten:

Bei Verwendung einer Fliehkraftkupplung, z.B. bei Bergrennen, Slalom, usw., muss das hiermit ausgerüstete Fahrzeug über folgende Sicherheitseinrichtungen verfügen:

- a) Warnlampe für eingelegten Gang:

Eine Warnlampe muss im Sichtbereich des Fahrers aufleuchten wenn der 1. Gang eingelegt ist. Die Warnlampe darf erlöschen, wenn der Motor steht oder wenn sich die Antriebsräder drehen.

- b) Ausrückmöglichkeit:

Der Fahrer muss die Kupplung in jedem Fahrzustand öffnen können.

Oben stehendes gilt bei allen DMSB-Veranstaltungen mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Auch der Kartsport ist von vorstehenden Regelungen ausgenommen.

Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (FIA- und DMSB-Gruppen)

Stand: 27.09.2018– Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Überrollvorrichtungen

Eintrag der Überrollvorrichtung

Fahrzeuge mit Straßenzulassung: Bei Fahrzeugen aller Gruppen, welche eine gültige Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr haben und auf der Basis des Fahrzeugscheins an Motorsportveranstaltungen teilnehmen, muss die eingebaute Überrollvorrichtung in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein (z.B. auch Gruppe CTC auf der Rundstrecke).

DMSB-Wagenpass-Fahrzeuge: Jede eingebaute Überrollvorrichtung muss im DMSB-Wagenpass vom DMSB-Sachverständigen eingetragen sein.

1.1 Übereinstimmung mit den Bestimmungen (alle Gruppen)

Wenn eine Überrollvorrichtung im Fahrzeug eingebaut ist, muss diese – unabhängig davon, ob eine Überrollvorrichtung durch das betreffende Reglement gefordert ist – den Bestimmungen des jeweiligen Reglements entsprechen.

Somit muss auch im Slalomsport die Überrollvorrichtung den Bestimmungen des betreffenden Reglements entsprechen, wenn eine Überrollvorrichtung verwendet wird (auch wenn selbige im Slalomsport nicht vorgeschrieben ist). Zum Beispiel gelten auch hier die Materialbestimmungen (inkl. Aluminium-Verbot).

1.2 Überrollvorrichtungen für die Gruppen N, A, B, alle DMSB-Gruppen

Im Automobilsport gibt es folgende drei Möglichkeiten eine Überrollvorrichtung in ein Fahrzeug zu installieren:

- a) **Eigenbauten:** Nach den Eigenbauvorschriften hergestellte Konstruktionen sind zulässig, wenn sie nach den Bestimmungen gemäß Artikel 253.8.1.a (bis Ende 2006 Art. 253.8-8.3) des Anhangs J gebaut sind.

Für solche Konstruktionen ist weder ein Zertifikat, noch eine FIA-Homologation vorgeschrieben.

Gemäß den FIA- und DMSB-Bestimmungen gelten sämtliche Überrollvorrichtungen, für welche weder:

- ein ASN-Zertifikat (z.B. ONS- bzw. DMSB-Zertifikat);
- noch eine FIA-Homologation (vom Fahrzeughersteller bei der FIA beantragt und als Nachtrag VO mit dem betreffenden Fahrzeugmodell homologiert) existiert und vorgelegt werden kann als so genannte Eigenbaukäfige.

Beispielsweise zählen auch Käfige, welche zwar über eine Herstellerbescheinigung oder Materialbescheinigung (z.B. von der Firma Wiechers) aber nicht über ein ONS-/DMSB-Zertifikat verfügen, als Eigenbau. Diese Eigenbaukäfige unterliegen somit grundsätzlich den aktuell gültigen DMSB-Bestimmungen zur A-Säulen-Abstützung (seit 01.01.2011), Diagonalstrebe im

Hauptbügel (seit 01.01.2010) doppelten Flankenschutz (seit 01.01.2009).

- b) **ASN-Zertifikat:** Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.b (bis Ende 2006 Art. 253.8.4) des Anhangs J sind nur auf der Basis eines von der ONS/bzw. DMSB oder eines anderen ASN, z. B. MSA (Großbritannien), genehmigten Zertifikates zulässig soweit sie nicht homologiert sind (siehe Ziffer 3).

Solche Konstruktionen müssen wie auf dem Zertifikat beschrieben eingebaut und dürfen nicht verändert werden. D. h., es ist z. B. nicht erlaubt, Streben hinzuzufügen oder wegzulassen.

Seit dem 01.04.1990 werden im DMSB-Bereich nur ONS/DMSB-Zertifikate akzeptiert, bei denen eine ONS- oder DMSB-Perforation vorhanden ist oder das Papier hat DMSB- Wasserzeichen.

Zertifikate eines ausländischen ASN müssen eine ASN- Perforation oder im Papier ein ASN- Wasserzeichen haben.

ONS/DMSB-Zertifikate können bei der DMSB-Geschäftsstelle schriftlich angefordert werden. DMSB-Zertifikate mit der End-Nr. .../67-S müssen beim Käfighersteller angefordert werden. Bei der Bestellung muss der Fahrzeugtyp, der Hersteller der Konstruktion und die Prüfbericht-Nr. des Zertifikates angegeben werden.

- c) **FIA-Homologation:** Weiterhin sind Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.c (bis Ende 2006 Art. 253.8.5) des Anhangs J zum ISG zulässig, welche durch die FIA per Homologationsnachtrag des Types VO für das jeweilige Fahrzeug homologiert sind.

Auch diese Konstruktionen müssen wie auf der Homologation beschrieben eingebaut werden und dürfen nicht verändert werden.

Auf diesen Homologationsnachträgen ist kein Originalstempel mit Unterschrift des ASN (DMSB) notwendig. Hier genügt allein die Perforation.

Die komplette Konstruktion muss aus Stahl bestehen.

D. h., auch alle Streben wie z. B. Diagonalstrebe oder Flankenschutz und auch alle Verbindungselemente müssen aus Stahl sein.

In den Gruppen N, A und B wurden seit 1.1.1994 durch Artikel 253.8.1.a (früher 253.8.3) des Anhangs J die vorgeschriebenen Dimensionen für die Hauptbügel von $\varnothing 38 \times 2,5$ mm oder $\varnothing 40 \times 2$ mm auf $\varnothing 45 \times 2,5$ mm oder $\varnothing 50 \times 2$ mm erhöht. Dieser Artikel 253.8.3 betrifft nur Eigenbauten.

Hingegen ist Art. 253.8.1.a nicht relevant für Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN (z. B. DMSB oder MSA) und für Vorrichtungen mit FIA-Homologation (Homologationsnachtrag des Typs VO), da die Artikel 253.8.1.b und 253.8.1.c weiterhin bestehen bleiben.

Somit sind nach wie vor alle Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN oder mit FIA-Homologation zulässig.

In den DMSB-Fahrzeuggruppen G (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1996), F (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1997), H, CTC, CGT, alle Gruppen gemäß den DMSB-Bestimmungen für Auto- und Rallycross, sowie alle Fahrzeuge in den vom DMSB genehmigten Serien wie z.B. Markenpokale oder Cup-Fahrzeuge werden die von der FIA seit 1994 vorgeschriebenen Dimensionen nicht vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass in den DMSB-Fahrzeuggruppen auch für so genannte Eigenbauten grundsätzlich die Mindestdimensionen von Ø38 x 2,5 mm oder Ø40 x 2 mm beibehalten werden. Hingegen müssen Neufahrzeuge ab 1996 in Gruppe G bzw. ab 1997 in Gruppe F auch die aktuellen FIA-Dimensionen erfüllen.

Seit 2009 sind in allen DMSB-Gruppen an so genannten Eigenbaukäfigen mit Ausnahme der Gruppe CSC grundsätzlich Überrollkäfige mit Flankenschutzstreben vorgeschrieben, d. h., es sind mit Ausnahme des Slalomsports keine Überrollbügel mehr zulässig (s. a. Art. 1.8).

1.3 Kennzeichnung von Überrollvorrichtungen

Für Überrollvorrichtungen, welche auf Basis von ONS/DMSB-Zertifikaten mit der Prüfberichts-Nr. .../67-S enden und genehmigt wurden bzw. werden, gilt folgende Kennzeichnungspflicht: Auf der linken Befestigungsfußplatte des Hauptbügels muss die Prüfberichts-Nr. des ONS/DMSB-Zertifikates, das Firmenlogo/zeichen und die Serien-Nr. eingeschlagen oder eingraviert sein. Diese Kennzeichnung kann auch auf einem angeschweißten Schild oder auf einem sich selbst zerstörenden Aufkleber vorhanden sein, welches an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sein muss.

Die Kennzeichnung erfolgt ausschließlich durch die Hersteller der Konstruktionen.

Das zugehörige ONS/DMSB-Zertifikat mit entsprechender Serien-Nr. muss mitgeführt werden. Diese, ab dem 1. 1. 1996 genehmigten ONS/DMSB-Zertifikate, sind nur beim Hersteller der Überrollvorrichtung erhältlich.

Keine Kennzeichnungspflicht besteht für Konstruktionen mit Zertifikaten bei denen die Prüfberichts-Nr. mit .../67 endet. Diese Zertifikate können bei der DMSB-Geschäftsstelle schriftlich angefordert werden.

1.4 Befestigung einer Masse, z.B. Kamera am Überrollkäfig

An der Überrollvorrichtung darf eine Masse von maximal 2 kg, z. B. Kamera, angebracht werden, solange das betreffende Teil fachgerecht und sicher mit dem Käfig verbunden wird. *Die Entscheidung der fachgerechten Befestigung obliegt der Beurteilung des Tks.* An der Überrollvorrichtung dürfen keinerlei Änderungen (z. B. Bohren, Schweißen) vorgenommen werden.

1.5 Querverstärkung (alle Gruppen)

Eine Querverstärkung des vorderen Bügels innerhalb des Fahrgastraumes ist erlaubt. Diese Strebe muss in einem Bereich angebracht sein, der den Raum für die Insassen nicht beeinträchtigt. Der Fußraum der Insassen muss also frei bleiben.

Nach oben ist die Anbringungshöhe durch das Armaturenbrett begrenzt, d. h. die Querstrebe darf nicht über dem Armaturenbrett angebracht sein.

1.6 Schutzpolsterung

In allen DMSB-Gruppen, G, H, F usw. und in allen vom DMSB genehmigten Serien ist jede Überrollvorrichtung mit einer Schutzpolsterung zu versehen.

Diese partielle flammabweisende Polsterung muss in den DMSB-Gruppen räumlich gesehen 50 cm um den Helm der angeschnallten in normaler Sitzposition befindlichen Insassen angebracht werden. In den DMSB-Gruppen ist das Polstermaterial (Schaumstoff) freigestellt.

In den FIA-Gruppen A, N, Super 2000, Super 2000 Rallye, usw. muss eine FIA-homologierte Polsterung gemäß der Norm 8857-2001 Typ A angebracht sein.

In den FIA-Gruppen muss die Anbringung gemäß Zeichnung 253-68 erfolgen.

DMSB-Anmerkung: Informationen über FIA-homologiertes Polstermaterial (Hersteller, Dimensionen, usw.) sind in der FIA-Liste Nr. 23 aufgeführt. Diese Liste findet man im Internet unter www.fia.com (dort weiter unter FIASport/Regulations/Technical Lists).

1.7 Vorgeschriebener Stahl für Überrollvorrichtungen im Eigenbau

Gemäß Art. 253.8.1.a ist für Eigenbauten von Überrollvorrichtungen (dies sind alle Konstruktionen ohne ASN-Zertifikat oder ohne FIA-Homologation) die Verwendung von hochlegierten Stählen unzulässig ist. Somit ist für Eigenbauten z.B. auch der legierte Vergütungsstahl 25 CrMo 4 (frz.-Bezeichnung: 25CD4; USA-Bezeichnung: SAE 4130) unzulässig!

Vorgenannte Vorschrift ist im Anhang J, Art. 253-8 nachzulesen und gilt für alle Fahrzeuge, die durch das Reglement dem Art. 253-8 des Anhangs J entsprechen müssen, d.h. z.B. für alle Fahrzeuge der FIA-Gruppen A, B, N, Auto- und Rallycross und der DMSB-Gruppen G, H, Auto- und Rallycross usw.

1.8 Flankenschutz und Diagonalstreben, Stützstreben und Verbindungslaschen an Überrollkäfigen

Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB-Zertifikat oder FIA-Homologation müssen unverändert beibehalten werden. Es darf an diesen Käfigen weder Material hinzugefügt noch weggelassen werden.

1.8.1 Flankenschutz

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom sport sind seit dem 01.01.2009 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben gilt folgende Regelung zu den verstärkenden Knotenblechen:

- a) für alle DMSB-Gruppen und Serien (siehe u. a. Handbuch, brauner Teil):
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben, bei denen mindestens eine Strebe (ein Rohr) unterbrochen ist, (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.
- b) für alle FIA-Gruppen (siehe u. a. Handbuch, orange-farbener Teil):
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.

1.8.2 Diagonalstreben im Hauptbügel

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport sind seit dem 01.01.2010 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-20

Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei Veranstaltungen mit Beifahrer (Rallye) sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß folgender Bestimmungen vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- einer Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt (Variante 1 + 2).

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Hierbei können die Knotenbleche vertikal oder horizontal gegenüberliegen.

Falls am Hauptbügel zwei Kreuzstrebeungen (Zeichnung 253-7 plus 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

1.8.3 Stützstrebe an der A-Säule

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport müssen seit dem 01.01.2011 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 oder eine der nachfolgenden alternati-

ven Abstützungen der A-Säule auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

Hierzu gibt es in Abhängigkeit der baulichen Bedingungen (insbesondere Lenkradabstand, Ein- und Ausstiegsöffnungen und Sicht zum Außenspiegel) die nachfolgenden 3 Möglichkeiten:

a) Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 (Optimallösung)

Stützstrebe vom oberen Verbindungspunkt (+/- 100 mm) des vorderen und seitlichen Bügels zum Käfigfuß (+/- 100 mm) des vorderen Bügels gemäß Art. 253-8.3.2.1.4 des Anhang J.

b) Verkürzte Stützstrebe (Alternativlösung 1)

Anstelle der langen Stützstrebe aus a) kann eine verkürzte Stützstrebe mit einer Mindestlänge von 400 mm zur Versteifung des A-Bügel-Knickpunktes verwendet werden.

Diese verkürzte Stützstrebe sollte:

- oben so weit wie möglich zum Verbindungspunkt des vorderen und seitlichen Bügels und
- unten so weit wie möglich auf den Verbindungspunkt der oberen Flankenschutzstrebe mit dem vorderen Bügel verlaufen.

Darüber hinaus muss die Stützstrebe die zu verstärkende A-Säulen-Biegung (in der Nähe des Armaturen-brettes) so abstützen, dass gemäß nachstehender Zeichnung 1 mindestens 200 mm vom Scheitelpunkt der Knickung nach oben und unten überbrückt sind.

Vorgenannte Stützstreben nach a) und b) müssen gemäß den Materialvorschriften nach Art. 253-8.3.3 ausgeführt sein (Kohlenstoffstahl, min. $\varnothing 40 \times 2$ mm bzw. $\varnothing 38 \times 2,5$ mm) und dürfen um max. 20° nach außen in Fahrzeugquerachse gebogen sein, d.h. sie müssen von der Seite gesehen gerade sein.



Zeichnung 1

A: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach oben gemessen)

B: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach unten gemessen)

C: mind. 400 mm (Verbindungsline zwischen A und B = gerade Länge). Die Länge wird nicht an der Rohmitte sondern an den längsten Rohrpunkten ermittelt.

Für vorgenannte Versteifungen nach b) sind keine Ausnahmegenehmigungen notwendig.

c) Sonderkonstruktionen (Alternativlösung 2)

Für Sonderkonstruktionen, abweichend von a) und b) kann beim DMSB ein Antrag gestellt werden – jedoch nur in dem Fall, wenn eine verkürzte Strebe (Mindestlänge 400 mm) nicht verbaut werden kann. Zu diesem Zweck sind gemäß der Hinweise für die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung Fotos (jpg-Format) und Detailbeschreibungen *per E-Mail* an den DMSB zu senden.

Bei positiven Bescheid kann eine Genehmigung für eine von den vorstehenden Varianten abweichende Versteifung der A-Säule erteilt werden. Die Bearbeitungsgebühr hierfür beträgt 65,00 €.

Zeichnungen

Zeichnung 253-5

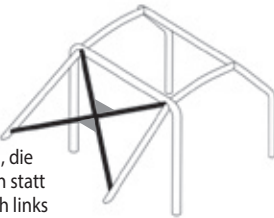


Zeichnung 253-20

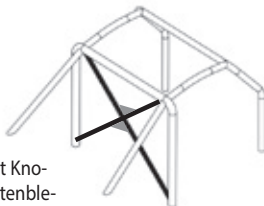


Zeichnung 253-21

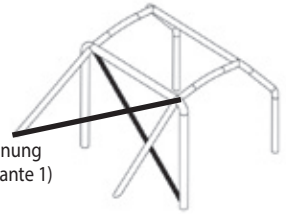
(mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein



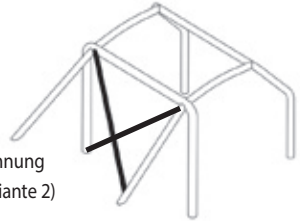
Zeichnung 253-7 (mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein



Kombination Zeichnung 253-4 + 253-5 (Variante 1)

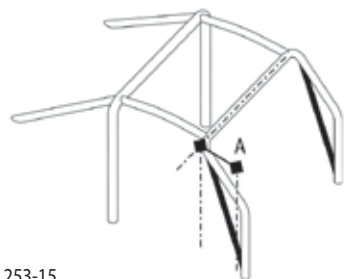
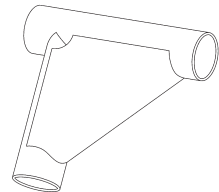


Kombination Zeichnung 253-5 + 253-4 (Variante 2)



Zeichnung 253-34

U-förmige Knotenbleche im Kreuzungsbereich der Streben gemäß dieser Zeichnung 253-34. Die Schenkellänge der Knotenbleche müssen entlang der Rohre (an denen sie verschweißt sind) gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Durchmesser der verbundenen Rohre.

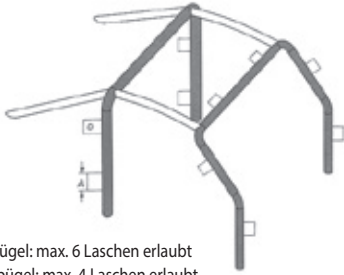


Zeichnung 253-15

Möglichst gerade Stützstrebe ab 2011 Vorschrift, wenn das Maß A größer ist als 200 mm. Die untere Befestigung der Stützstreben darf grundsätzlich max. 10 cm über dem Käfigfuß sein. Die obere Befestigung der Stützstrebe darf grundsätzlich max. 10 cm vom Knotenpunkt sein. Die Stützstrebe darf geteilt und durch die Flankenschutzstreben geführt sein. 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.

1.8.4 Verbindungslaschen

In den DMSB-Fahrzeuggruppen dürfen an so genannten Eigenbaukäfigen nachstehend beschriebene Verbindungslaschen angebracht werden:



Frontbügel: max. 6 Laschen erlaubt
 Hauptbügel: max. 4 Laschen erlaubt
 Flachstahl Maß A max. 60 mm, Dicke max. 10 mm erlaubt
 Die Laschen dürfen mit der Karosserie verschweißt und/oder verschraubt sein.

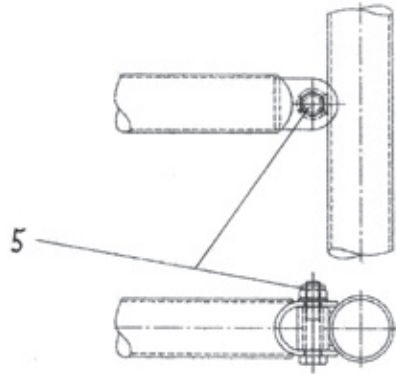
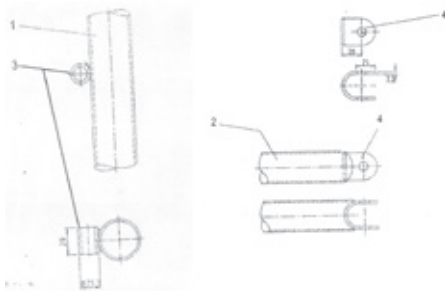
1.9 Rohrverbindungen an Überrollvorrichtungen

Falls bei so genannten Eigenbaukäfigen demontierbare Streben zur Anwendung kommen, so müssen die Verbindungen einer der Zeichnungen 253-37 bis 253-47 im Anhang J entsprechen.

Auch die Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9 bis 253-11, die Stützstreben gemäß Zeichnung 253-15 und die Diagonalstreben dürfen gemäß Artikel 253-8.3.2.2 demontierbar ausgelegt sein.

Gurt-Befestigungstreben müssen grundsätzlich verschweißt sein.

Ausschließlich in den DMSB-Fahrzeuggruppen darf für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 auch nachstehend gezeigte Rohrverbindung zur Anwendung kommen:



- 1 + 2: Käfigrohr
- 3: Befestigungshülse \varnothing 21,3 x 3,25 x 29 mm
- 4: Schelle 35 x 3,5 x 105 mm
- 5: Schraube/Mutter M10

1.10 Fußbefestigung an Überrollvorrichtungen

Die Befestigung der vier Hauptfüße an so genannten Eigenbaukäfigen muss einer der Zeichnungen 253-50, 253-51 oder 253-52 entsprechen. Dort ist u.a. die Anordnung der vorgeschriebenen 120 cm²-Verstärkungsplatten beschrieben.

Im Eigenbau muss jeder Fuß mit mindestens drei Schrauben der Größe M8 (siehe Artikel 253-8.3.2.6) befestigt sein und darf zusätzlich verschweißt sein. Seit 01.01.2010 muss seitens der FIA die Verteilung der Schrauben gemäß Zeichnung 253-50 erfolgen. Das heißt, grundsätzlich dürfen die drei Schrauben nicht in Reihe angeordnet sein, sondern der Winkel von mindestens 60° ist zu beachten. Die Position einer zulässigen aber nicht vorgeschriebenen vierten Schraube ist freigestellt.

Vorgenannte 60°-Regelung gilt nicht bei DMSB-Veranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Das heißt, die Schrauben müssen zwar vorhanden sein, aber deren Anordnung bleibt freigestellt.

Die Käfigfüße dürfen gemäß den Zeichnungen 253-53 bis 253-56 der Karosserieform angepasst werden. Die Stirnflächen der angesetzten Bleche dürfen analog einer Box geschlossen sein.

Die Fußverbindung an den hinteren Streben (Radlauf) muss mit mindestens zwei Schrauben der Größe M8 erfolgen (Zeichnung 253-57). Die Fußplatte muss dort mindestens 60 cm² aufweisen.

Nur bei Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB- oder MSA-Zertifikat oder FIA-Homologation können andere Karosserieverbindungen realisiert werden. Somit ist ein Überrollkäfig mit Fußverbindung ohne Schrauben nur dann zulässig, wenn ein entsprechendes Zertifikat oder Homologation vorgelegt werden kann.

1.11 Schweißnähte

Grundsätzlich müssen die Schweißnähte der Rohrverbindungen nicht nur an so genannten Eigenbaukäfigen sondern auch an Überrollvorrichtungen mit ASN-Zertifikat und mit FIA-Homologation umlaufend ausgeführt sein.

1.12 Überrollvorrichtungen im Slalomspor

- Seit 01.01.2011 ist für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert.
- Falls bei geschlossenen Fahrzeugen empfohlene Überrollbügel oder Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemeinen gültigen DMSB-Bestimmungen entsprechen.

1.13 Ungültige Zertifikate

Folgende DMSB- Zertifikate der Firma Cardiff- Motorsport wurden für ungültig erklärt:

- Nr. 25-150/67-5 (Porsche 928)
- Nr. 25-166/67-5 (MG MGC)

2. Sicherheitsgurte gemäß FIA-Norm 8853-2016, 8853/98 bzw. 8854/98

2.1 Kennzeichnung FIA-homologierter Sicherheitsgurte

Die Kennzeichnung erfolgt an jedem einzelnen Gurt per Homologations- oder Identifikationslabel. Das Homologationslabel beinhaltet folgende Angaben: Hersteller, Ablauf der Homologationsgültigkeit, Hom.-Nummer/n, sowie Herstellerland, während das kleinere Identifikationslabel lediglich den Ablauf der Homologationsgültigkeit sowie Hom.-Nummer/n enthält.

Die Homologations-Nummer setzt sich zusammen aus dem Schriftzug „FIA“, gefolgt von einem Kennbuchstaben für die Anzahl der Einzelgurte (welche mit dem Fahrer in Kontakt kommen), Bindestrich gefolgt von der Homologationsnummer (im folgenden Beispiel: „999“) einem Punkt gefolgt von der Abkürzung des Verschlusstyps (T = Turn, P = Push) sowie einem Schrägstrich gefolgt vom Jahr der FIA-Norm (derzeit immer „98“).

Musterbeispiele von Homologationsnummern:

- FIA B-999.T/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA B-999.P/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)
- FIA C-999.T/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA C-999.P/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)
- FIA D-999.T/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)
- FIA D-999.P/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)

Die aktuelle FIA-Norm erkennt man an den Endziffern „98“ (8853/98 für 5- und 6-Punkt-Gurte bzw. 8854/98 für 4-Punkt-Gurte).

Gemäß Art. 8 und Anhang V der FIA-Normen 8853/98, 8854/98 oder 8853-2016 muss jeder einzelne Gurt (d.h. Schulter-, Becken- und Schrittgurte) des Gurtsystems mit dem Ablaufjahr durch den Schriftzug „NOT VALID AFTER“ lesbar gekennzeichnet sein; entweder durch Homologations- oder Identifikationslabel. Die Homologationsnummer auf jedem einzelnen Gurt des Gurtsystems muss identisch sein.

2.2 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Gurte

2.2.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, T, GT3):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Gurte gemäß der FIA-Norm 8853/98 oder 8853-2016 5 Jahre gültig, wobei lediglich das Jahr der Herstellung hierbei relevant ist (Unterschied zu Sitzen).

Beispiel:

- Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum NOT VALID AFTER 2012
- dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: 31.12.2012

2.2.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS):

Die Gültigkeit der Gurt-Homologationen (FIA-Norm 8853-2016, 8854/98 bzw. 8853/98) verlängert sich für alle DMSB-Gruppen (*ausgenommen Veranstaltungen und Serien mit dem Status International*) um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre). Voraussetzung hierfür ist, dass sämtliche Gurte und Verschlüsse in einem einwandfreien Zustand und sämtliche Labels lesbar sind.

Beispiel:

- Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum NOT VALID AFTER 2012
- dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: 31.12.2017 (2012 + 5 Jahre)

2.3 Allgemeines

Ein Technischer Kommissar ist berechtigt einen unfallgeschädigten Sicherheitsgurt am Homologationslabel per Faserschreiber/Marker o.ä. als ungültig zu markieren.

Ein Durchschneiden des Gurtes oder Abschneiden des Labels ist nur mit dem Einverständnis des Fahrers/Bewerbers zulässig.

Darüber hinaus verlieren Gurte, deren Homologations- oder Identifikationslabel unleserlich sind ihre Gültigkeit.

2.4 Anwendung von Sicherheitsgurten gemäß Art. 253-6 im Anhang J

Seit 01.01.2015 sind in allen FIA-Fahrzeuggruppen, z.B. N, A, FIA-homologierte 5- oder 6-Punkt-Gurte gemäß der Norm 8853/98 oder 8853-2016 vorgeschrieben.

Alle Sicherheitsgurte müssen der FIA-Norm 8854/98 (nur in DMSB-Gruppen zulässig), 8853-2016 oder 8853/98 entsprechen und von der FIA homologiert sein. Die Gurte müssen entsprechend gekennzeichnet sein.

Der zum Einsatz kommende Gurt muss eine gültige FIA-Homologation haben und dementsprechend gekennzeichnet sein welche gut lesbar sein muss.

Die vorgenannten Bestimmungen gelten grundsätzlich für die DMSB-Fahrzeuggruppen H, F und CTC/CGT sowie z.B. in den FIA-Gruppen N, A, Super Touring und Super 2000. Diese Bestimmungen gelten nicht für die DMSB-Fahrzeuggruppe G im Slalomspport.

Alle Bewerber und Fahrer sollten beachten, dass bei einem schweren Unfall die Sicherheitsgurte des Fahrzeuges gedehnt werden und deshalb ihre stoßdämpfenden Eigenschaften im Falle eines weiteren Aufpralls verlieren.

Es ist deshalb zwingend notwendig, jeden Gurt, der einer hohen Beschleunigung ausgesetzt war, auszutauschen. (Bull. 308)

2.5 Gurtbefestigungsstreben

2.5.1 Gurtbefestigungsstreben in der Überrollvorrichtungen gemäß Art. 253-6.2, Anhang J

Die Gurte dürfen durch eine Schlaufenbefestigung oder mit Gewindehülsen gemäß Art. 253-8 im Anhang J auch an Streben von Eigenbaukonstruktionen montiert werden. Gewindehülsen an Konstruktionen mit Zertifikat eines ASN sind nur dann zulässig, wenn dies über das jeweilige Zertifikat so vorgesehen ist.

Gemäß Artikel 253.8 im bisherigen Anhang J muss eine Befestigungsstrebe für Sicherheitsgurte so angeordnet sein, dass sich ein Winkel der Schultergurte zwischen 0° und 45° nach unten (siehe Zeichnung 253-61) ergibt.

Da im Automobilsport ein Kopf-Rückhaltesystem (z. B. HANS®-System) immer mehr zur Anwendung kommt, schlägt der DMSB bei einem Neubau oder Umbau einer Käfigkonstruktion vor, eine Position für die Gurtstrebe dahingehend zu realisieren, dass sich ein Winkel zwischen 10° und 20° der Schultergurte nach unten ergibt. Vorgenannte Empfehlung zum Gurtwinkel von 10°-20° gilt auch für Insassen ohne Kopf-Rückhaltesystem.

Das in den Zeichnungen 253-66 und 253-67 beschriebene Sicherheitsgurt-Befestigungssystem ist auch an Überrollkäfigen zulässig, welche gemäß den sogenannten Eigenbaubestimmungen gebaut sind.

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

Die HANS®-Richtlinien sind im Internet unter www.dmsb.de (weiter unter Technik/Reglement, Automobilsport, Fahrzeugbestimmungen) zu finden.

2.5.2 Separate Gurtbefestigungsstreben

Alternativ zu der in Art. 253-8.3.2.2.5 bzw. Art. 253-6.2 (Anhang J) definierten Querstrebe (siehe vorstehend) gilt in sämtlichen DMSB-Gruppen folgende Regelung für Gurtstreben:

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosen, kaltgezogener, unlegierten Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen $\emptyset 38 \times 2,5$ mm oder $\emptyset 40 \times 2,0$ mm und einer Mindestzugfestigkeit von 350 N/mm² (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 nachstehender Zeichnung 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 x 100 x 2 mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Die Höhe der Gurtstrebe muss so gewählt werden, dass der nach hinten gerichtete Winkel der angelegten Schultergurte zwischen dem obersten Punkt der Schultergurte und der hinteren Gurtbefestigung, bezogen zur horizontalen Referenzebene, zwischen 10° und 45° nach unten beträgt, wobei ein Winkel von 20° empfohlen ist (Gurtführung muss geradlinig ohne weitere Umlenkung zum Befestigungspunkt ausgeführt sein).

Die Referenzebene wird durch eine Horizontale, welche durch den obersten Punkt des angelegten Schultergurts verläuft, gebildet, siehe Zeichnung 253-61 im Anhang J.

Die Gurte können mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein, jedoch muss bei einer Verschraubung ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 253-67 im Anhang J).

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



2.6 Ungültige Gurthomologationen (Bull. 304, 375 408 und 416):

- 1) Marke TRW Sabelt:

Homologations-Nr.:	D-001
Homologations-Nr.:	D-006
- 2) Marke Momocorso srl (Italien):

Verkaufsbezeichnung:	Homologations-Nr.:
6 PUNTI FORMULA	D-142.T/98
RALLY LUSSO 3"	B-143.T/98
CINTURA 3" 6 P.TI	D-153.T/98
CINTURA 3" 5 P.TI	C-154.T/98

- 3) Marke Confezioni LRF Ditta Ind. (Italien):
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 6 PUNKT FORMULA D-140.T/98
 RALLY LUSSO 3" B-141.T/98
 PROFESSIONALE 3" C-151.T/98
 PROFESSIONALE 3" D-152.T/98
- 4) Marke Taiwan Racing Products (Taiwan):
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 3"x2" Racing harness D-203.T/98
 Formula
- 5) Marke: Sabelt S.P.A. (Italien)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Top Formula FIA C-119.T/98
 Top Formula FIA D-121.T/98
 Top Formula FIA B-123.T/98
 904603N FIA D-167.T/98
- 6) OMP Racing S.R.L. (Italien)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Professional 3.1 FIA C-194.T/98
 Professional 3.2 FIA D-196.T/98
 Professional 3 FIA B-198.T/98
- 7) Stockbridge Racing Ltd – Willans (GB)
 Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:
 Club 4x3 FIA B-128.T/98

3. Sitze

3.1 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Sitze

3.1.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, T, R, GT3):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 für 5 Jahre gültig, wobei Monat und Jahr der Herstellung hierbei relevant sind. Das Herstellungsdatum bzw. *Gültigkeitsdatum* muss auf dem Sitz angegeben sein.

Eine Gültigkeitsverlängerung für 2 Jahre kann durch den Hersteller durchgeführt werden, jedoch muss diese durch ein zusätzliches Label am Sitz erkennbar sein (siehe Art. 253-16).

Sitze mit Herstellungsjahr vor 2014 waren gemäß nachstehendem Beispiel 1 mit dem Monat und dem Jahr der Herstellung gekennzeichnet.

Beispiel 1:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum
 Monat/Mounth: 05 Jahr/Year: 2012
- dies bedeutet, der Sitz durfte verwendet werden bis zum: 31.05.2017

Sitze mit Herstellungsjahr ab 2014 sind gekennzeichnet mit „Not valid after“

Beispiel 2:

Die Sitzkennzeichnung ist „Not valid after 2019“. Der Sitz wurde irgendwann im Jahre 2014 hergestellt. Er darf bis Ende 2019 verwendet werden.

3.1.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS, CTC/CGT)

Die Gültigkeit der Homologationen für Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 verlängert sich für alle DMSB-Gruppen (*ausgenommen bei Veranstaltungen und Serien mit dem Status International*) um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre).

Beispiel 1:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum
 Monat/Mounth: 05 Jahr/Year: 2009
- dies bedeutet, der Sitz darf verwendet werden bis zum: 31.05.2019 (5 + 5 Jahre)

Beispiel 2:

Die Sitzkennzeichnung ist „Not valid after 2019“. Der Sitz darf bis Ende 2024 verwendet werden.

Sitze der FIA- Norm 8862/2009 erhalten keine Homologationsverlängerung durch den DMSB

3.2 Ungültige Sitzhomologationen

Die FIA hat folgende Sitzhomologationen für ungültig erklärt:

Hersteller: Autosport Upholstery (New Zealand)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.675.95

Hersteller: Ektor (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Runner 2000

Homologations-Nr. CS.972.99

Hersteller: Recaro (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Racer GT1

Homologations-Nr. CS.728.96

Hersteller: Kingdragon (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Master Fiberglass

Homologations-Nr. CS.912.98

Hersteller: Cobra Seats (UK)

(FIA-Schreiben vom 13.11.2003)

Typ: Monaco

Homologations-Nr. CS.980.99

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Forza

Homologations-Nr. CS.992.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.053.02

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Pro Series

Homologations-Nr. CS.993.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Revolution

Homologations-Nr. CS.994.00

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional II

Homologations-Nr. CS.133.05

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional III
Homologations-Nr. CS.142.05
Hersteller: OMP Racing (ITA) (Bull. 429)
Typ: HTE-ONE
Homologations-Nr. AS.001.09
Hersteller: SPARCO (ITA)(Bull. 429)
Typ: ADV Supercarbon & PRO ADV Supercarbon Plus
Homologations-Nr. AS.006.10"
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440 + 442)
Typ: Top Rally
Homologations-Nr. CS.159.06, Serien-Nr. 166-570
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440)
Typ: Top Rally Light
Homologations-Nr. CS.208.08, Serien-Nr. 1027-1917
Hersteller: GP-Race (E) (Bull. 440)
Typ: Top Circuit
Homologations-NR. CS.207.08, Serien-Nr. 565-1060
Hersteller: Border Motorseats
Typ: SP-4C
Homologations- Nr. CS.213.08

Durch die FIA wurden verschiedene Sitze des Herstellers Recaro, Model Pro Racer Ultima 1.0 mit der Homologationsnummer AS.015.10 bezogen auf Ihre FIA-Homologation für ungültig erklärt.

Eine Liste der Betroffenen Sitze mit entsprechenden FIA-Hologramm-Nummern und Sitz-Seriennummern kann unter nachfolgendem Link bei der FIA eingesehen werden. Hier sind auch weitere Informationen zum Austausch betroffener Sitze ersichtlich:

<https://www.fia.com/file/67433/download?token=25hXCyJB>

3.3 Sitzbefestigung in DMSB-Gruppen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen ist folgende Regelung hinsichtlich Sitzbefestigung gültig:

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

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

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzeintrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

3.4 Sitzbefestigung-Hinweis

Sitze gemäß der FIA-Norm 8862/2009 dürfen ausschließlich mit den für den betreffenden Sitz FIA-homologierten Befestigungsteilen eingebaut werden.

Im Allgemeinen dürfen Sitze der FIA-Norm 8855/1999 auch gemäß Artikel 253-16, Zeichnung Nr. 253-65, befestigt werden. Bei vorstehender Norm kann es nun sein, dass auch für solche Sitze ausschließlich für den betreffenden Sitz homologierte Befestigungsteile zulässig sind, was durch einen Vermerk in der technischen FIA-Liste Nr. 12 hervorgehen muss. Dies ist z.B. der Fall bei dem Recaro-Sitz, Modell Pole Position N.G. / Furious N.G., Hom.-Nr. CS.319.14.

4. Feuerlöscher

4.1 Prüfplaketten an Feuerlöschern

In den FIA-Gruppen wie auch in allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird alle 24 Monate nach dem Herstellungsdatum eine Prüfung der Handfeuerlöscher und Feuerlöschanlagen gemäß Artikel 253-7 im Anhang J verlangt.

Bescheinigt werden diese Prüfungen durch Prüfplaketten, die an den Behältern aufgeklebt werden. Die Prüfungen können durch die Hersteller oder Feuerwehrestellen erfolgen.

Auf den Behältern von Feuerlöschanlagen und Handfeuerlöschern muss laut Anhang J, Art. 253.7.3.5 angegeben sein:

- Fassungsvermögen
- Typ des Feuerlöschmittels
- Gewicht oder Volumen des Feuerlöschmittels
- Datum der Überprüfung des Feuerlöschers.

Dieses Datum darf nicht länger als 2 Jahre seit der letzten Befüllung bzw. dem Herstellungsdatum oder der letzten Überprüfung zurückliegen. Als Frist gilt nicht der Datumstag sondern der Monat. Vorgenannte 2 Jahres- Frist ist auch dann einzuhalten wenn der Löscherhersteller von sich aus eine längere Frist vorsieht. Das Sportgesetz hat hier Vorrang.

Ist aus der Beschriftung oder aus Aufklebern auf dem Feuerlöscher nicht ersichtlich, wann er gekauft, befüllt oder zuletzt geprüft wurde, so gilt als Zeitpunkt des Beginns der Prüffrist der Baumonats und das Baujahr des Behälters.

Ist keine Monatsangabe ersichtlich, so gilt der Januar als Baumonats (Bsp.: Herstellungsjahr 2016 = Prüfung gilt von Januar 2016 bis inkl. Januar 2018).

Das Baujahr muss gemäß deutscher und europäischer Norm DIN EN 3-5, Art. 7.2 an beliebiger Stelle auf dem Behälter eingeprägt sein (zusammen mit anderen Angaben meistens nahe des Ventils oder im Bodenbereich).

Die Angabe des Baumonats ist oft vorhanden, wird aber in der Norm nicht verlangt.

5. Außenspiegel

5.1 Außenspiegel (Gruppen A, B, H, CTC, CGT und G)

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

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder

stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

5.2 Außenspiegel (Gr.N, Art. 254)

Falls ein Fahrzeug serienmäßig mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet ist und dementsprechend homologiert ist, so müssen beide Außenspiegel beibehalten werden.

Erkennbar ist dies anhand des Fotos auf Seite 1 des Gruppe A-Homologationsblattes.

Sollte jedoch ein Außenspiegel auf der Beifahrerseite nicht serienmäßig vorhanden und homologiert sein, so darf ein beliebiger Spiegel montiert werden. Der Außenspiegel an der Fahrerseite muss immer der Serie entsprechen.

6. Haubenhalter (alle Gruppen)

Falls ein Fahrzeug mit zusätzlichen Haubenhaltern ausgerüstet ist, so ist es aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich, dass diese Haubenhalter ohne Zuhilfenahme von Werkzeug, Münzen oder anderen Hilfsmitteln zu entfernen sein müssen.

7. Sicherheits-Kraftstoffbehälter

7.1 FT3-, FT3.5- und FT 5-Sicherheitskraftstoffbehälter (Gr.N, Art. 254)

Der Einbau von FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitskraftstoffbehältern ist seit dem 01.01.2017 in der Gruppe N vorgeschrieben wobei folgendes zu beachten ist:

1. Der serienmäßige Kraftstoffbehälter muss bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters entfernt werden.
2. Der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter darf am Einbauort des serienmäßigen Kraftstoffbehälters oder im Kofferraum des Fahrzeugs eingebaut werden.
3. Das Fassungsvermögen des FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters, zu dem auch das Volumen des Einfüllstutzens zählt, darf mit Ausnahme des Rallyesports max. dem des serienmäßigen homologierten Kraftstoffbehälters entsprechen (Position 401 d im Homologationsblatt).
4. Es dürfen mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter verwendet werden; dabei darf aber das homologierte Gesamtvolumen (401 d) nicht überschritten werden (Ausnahme: Rallye).
5. Zum Einbau des/der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter(s) darf der Fahrzeug-/Kofferraumboden nicht ausgeschnitten oder auf irgend eine andere Art verändert werden.
6. Falls ein Sicherheitstank in der Reserveradmulde eingebaut wird, muss diese ihre serienmäßige Form beibehalten und darf in keinem Fall durch schweifende und/oder treibende Blechbearbeitung in ihrer Gestalt verändert werden.

7. In den Kofferraum-/Fahrzeugboden dürfen nur Bohrungen zur Durchführung von Kraftstoffleitungen und zur Durchführung von Einfüllleitungen für unter dem Fahrzeugboden liegende FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter gemacht werden.
8. Eventuell entstandene Öffnungen in der Karosserie durch den Austausch des serienmäßigen Kraftstoffbehälters durch einen/mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter (z. B. Zugangsöffnung des Gebers der Füllstandsanzeige bzw. Zugangsöffnung für in dem serienmäßigen Kraftstoffbehälter liegende Pumpen und Filter) dürfen nicht zugeschweißt werden. Das Schließen dieser Öffnungen darf nur durch die serienmäßigen Verschlussstopfen oder andere ähnliche Kappen oder Stopfen erfolgen.
9. Bei der Verwendung eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters müssen die serienmäßigen Kraftstoffleitungen durch Leitungen, die der Luftfahrtnorm entsprechen, ersetzt werden. Die Verlegung dieser Leitungen ist freigestellt. Jedoch müssen diese bei einer Verlegung durch den Fahrgastraum durchgehend sein und dürfen keine Verbindungs- oder Anschlußstellen, außer an den Trennwänden, aufweisen.
10. Kraftstoffpumpen und Kraftstofffilter, welche innerhalb des serienmäßigen Kraftstoffbehälters eingebaut sind, dürfen bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters durch außenliegende Pumpen und Filter mit den gleichen technischen Daten (Druck, Förderleistung, Durchflussrate usw.) ersetzt werden.
11. Unter dem Fahrzeugboden liegende nicht serienmäßige FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter, Kraftstoffpumpen, Kraftstofffilter und Kraftstoffleitungen müssen ausreichend gegen Beschädigung durch äußere Einwirkung geschützt werden.
Jedoch darf der einzige Zweck einer solchen Vorrichtung der Schutz dieser Teile sein (kein aerodynamischer Einfluss!).
12. Bei Zweivolumenfahrzeugen (z.B. VW Golf, Opel Astra u. a.) muss bei einem Einbau des/der Sicherheitskraftstoffbehälter(s) im Kofferraum dieser/diese durch eine flüssigkeitsdichte und flammenhemmende Schutzwand bzw. Box vom Fahrgastraum abgetrennt werden. Bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters in den Kofferraum eines Dreivolumenfahrzeugs (z.B. Audi 80/90, BMW 3er Reihe u.a.) muss die Trennwand zum Fahrgastraum ebenfalls flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ausgeführt sein. Die Einfüllleitung bzw. der Einfüllstutzen ist Bestandteil des Kraftstoffbehälters.
13. Die Einfüllleitungen für den/die FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter müssen bei Zweivolumenfahrzeugen flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ummantelt werden.

14. Einfüllstutzen/Einfüllöffnungen dürfen nicht in den Scheiben und nicht im Dach untergebracht werden. Sie dürfen nicht aus der Karosserie hervorstehen.
15. Der auf den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter aufgedruckte Hersteller, das Herstelldatum und die Seriennummer müssen jederzeit gut lesbar sein. In den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter umhüllende Schutzwand kann ein Sichtfenster (möglichst aus Polycarbonat) eingebaut werden. Dieses muss flüssigkeitsdicht sein, und aus einem flammenhemmenden Material bestehen.
16. Bei Vorhandensein eines FIA-homologierten Rückschlagventils (Art. 253.14.5) darf das Einfüllrohr durch den Fahrgastraum geführt werden. Die Platzierung der Einfüllöffnung, z.B. an der C-Säule, wäre dann möglich.

Alle vorgenannten Bestimmungen ergeben sich aus den Artikeln 253-3, 253-14 und 254-6.8 im Anhang J des ISG.

7.2 FT3-Kraftstoffbehälter des Herstellers Ets J. Riche (Frankreich)

FT3-Kraftstoffbehälter des französischen Herstellers Ets J. Riche, welche ein Herstellungsdatum nach dem 1. Januar 1999 aufweisen sind nicht FIA-homologiert und werden somit auch nicht von der FIA akzeptiert. Dies gilt für alle Veranstaltungen.

7.3 Gruppe N, A und E1- Sicherheitstanks

Bei DMSB- Veranstaltungen dürfen Fahrzeuge der Gruppen N, A und E1 wie auch GT- Fahrzeuge grundsätzlich auch nach 2017 mit dem serienmäßigen Kraftstoffbehälter ausgerüstet sein. Diese DMSB- Regelung gilt allerdings nur bei folgenden Veranstaltungen mit dem Status:

National

National A/NEAFP

National A Plus/NSAFP

Ggf. bei int. Veranstaltungen (je nach Ausschreibung)

Bei anderen Veranstaltungen *ist* analog der FIA- Bestimmungen ein FT3-, FT3.5 oder FT5- Sicherheitstank vorgeschrieben.

8. Dioden-Rückleuchten (Gruppe E-Formelsport)

Alternativ zu den Rückleuchten mit 21 W-Glühlampen sind auch diodenbestückte klar erkennbare rote Rückleuchten des Typs LED zulässig. Bei diesen Rückleuchten müssen in einer Fläche von mindestens 50 cm² mindestens 60 Dioden angeordnet sein. Darüber hinaus sind alle FIA-homologierten Diodenrückleuchten (siehe Technische Liste Nr. 19) zulässig.

9. Sicherheitsfolien in DMSB-Gruppen

9.1 Folien innen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird die nachträgliche Anbringung von klarer/farbloser Sicherheitsfolie mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195,

D5197, D5209, D5233, D5274, D5277, D5403, D5446, D5497, D5498, D5532 oder D5533 innen an den Seitenscheiben und Heckscheiben empfohlen.

Darüber hinaus ist für Fahrzeuge der Gruppen H (siehe Art. 20), FS (siehe Art. 8.2) und F (siehe Art. 19) klare/farblose Sicherheitsfolie für die Scheibe der Fahrertür und bei Wettbewerben mit Beifahrern auch an der Beifahrertür vorgeschrieben, wenn diese Scheiben aus Hartglas bestehen.

Die nachträgliche Anbringung von getönter Folie ist in den DMSB-Gruppen ausschließlich an den hinteren Seitenscheiben erlaubt.

9.2 Abreißfolien auf der Windschutzscheibe

In allen DMSB-Gruppen ist die Anbringung von Kunststofffolien an der Außenseite der Windschutzscheibe, mit Ausnahme des Rallyesportes, erlaubt. Diese Folie muss klar und durchsichtig (nicht getönt) sein. Ein Prüfzeichen muss nicht vorhanden sein.

10. Abschleppösen

Abschleppösen (FIA-/DMSB-Gruppen z.B. N, A, G, H, F, R1, R2; R3)

Aufgrund, dass einige Neufahrzeuge mit einer demonstrierbaren Abschleppöse für vorn und hinten ausgestattet sind (welche z.B. im Handschuhfach untergebracht ist), wird klargestellt, dass auch diese Fahrzeuge bei Motorsportveranstaltungen mit einer fest angebrachten Öse vorne und hinten ausgerüstet sein müssen. Hierzu können serienmäßige Abschleppösen oder eigens konstruierte, welche ausreichend dimensioniert und befestigt sein müssen, angebracht sein.

Die Position der Abschleppösen muss gekennzeichnet sein. Sie müssen ohne Nutzung von Werkzeug verwendbar sein.

11. Radkappen

Hinsichtlich Radkappen in DMSB-Gruppen wird folgendes klar gestellt:

Mit den Rädern verschraubte Radkappen sind generell zulässig. Aufgesteckte Radkappen sind aus Sicherheitsgründen zu entfernen.

12. Türfangnetze (NASCAR-Netze) in allen Gruppen außer StVZO

Für alle Fahrzeuge, außer denen, die der StVZO entsprechen müssen, (wie z.B.: Gruppe F, Gruppe G, Rallyefahrzeuge aller Gruppen) ist im DMSB-Bereich ein sogenanntes NASCAR-Netz im Bereich der Fahrertür unter folgenden Bedingungen zulässig.

- a) Netz: Das Netz muss aus mindestens 19 mm (3/4") breiten Gewebegurten bestehen und eine Maschengröße von mindestens 25 mm x 25 mm und maximal

60 mm x 60 mm aufweisen. Diese Gewebegurte müssen aus flammabweisenden Material bestehen und an jedem Kreuzungspunkt (Überlappung) miteinander vernäht sein. Das Netz darf keinen provisorischen Charakter haben.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicht nach hinten (Spiegeldurchblick) ist es zulässig das Netz, an einer Stelle, mit einem Ausschnitt mit der Maschenweite von max. 120 mm x 120 mm zu versehen.

- b) Befestigung: Das Netz muss entweder am oberen Türausschnitt der Karosserie, am Fensterrahmen der Fahrertür oben oder an der Überrollvorrichtung oberhalb der Fahrertürscheibe mit Schnellverschluss befestigt sein.

Diese Befestigung muss so ausgelegt sein, dass sie auch im Falle eines Fahrzeugüberschlages sich nicht selbstständig lösen kann und mit nur einer Hand gelöst werden kann. Hierzu muss ein farblich gekennzeichnete Griff bzw. Hebel vorhanden sein, dessen Entriegelungs-Richtung mittels Pfeil von außen sichtbar markiert sein muss.

Des Weiteren sind auch Entriegelungsmechanismen mittels Drucktaste zulässig, falls diese die vorgenannten Bedingungen erfüllen. Die Lage der Drucktaste muss von aussen farblich und mit der Aufschrift „press“ oder „push“ gekennzeichnet sein.

Die Schnellverschlüsse des Türfangnetzes müssen sich oberhalb des Netzes befinden. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Befestigung am Fensterrahmen, am Türausschnitt der Karosserie oder an der Überrollvorrichtung vorgenommen wurde.

Zusätzlich zu den oberen Befestigungen mit Schnellverschlüssen dürfen auch die unteren Befestigungen mit Schnellverschlüssen versehen werden. Die Verschlüsse müssen vom Fahrer geöffnet werden können.

Für die Netzbefestigung bzw. Netzaufnahme an den Überrollvorrichtungen sind nur schraubbare Verbindungen zulässig. Jede Änderung an der Überrollvorrichtung selbst, z. B. Bohren, Schweißen etc. ist nicht erlaubt. Oben werden Klettverschlüsse als Entriegelungsmechanismen nicht akzeptiert.

13. Ungültige Fahrerbekleidung

13.1 Overalls

Die FIA-Homologation Nr. RS.218.12 für den Overall des Herstellers Power On Racewear (UK), Modell Pro Power 3 wurde für ungültig erklärt.

Die FIA hat folgende Overall-Homologation für ungültig erklärt (Bull. 443):

- Hersteller: ZEAL (PAK)
- Modell: ZEAL Racesuit
- Hom.-Nr.: RS.226.12

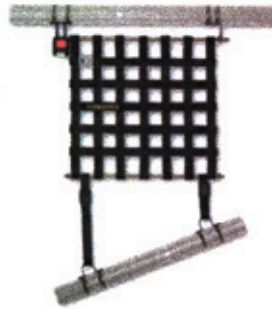
13.2 Fahrer-/Beifahrerausrüstung

Overalls, Schuhe, Handschuhe, Kopfhäuben und Unterwäsche des Herstellers „Power On Racewear“ entsprechen nicht der FIA-Norm 8856-2000 und sind deshalb unzulässig.

14. Renn-Netz

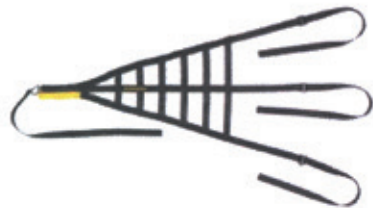
Seit einigen Jahren sind bei bestimmten Veranstaltungen an der Fahrerseite so genannte Türfangnetze/Fensternetze (siehe Art. 12) vorgeschrieben.

Türfangnetz:



Seit Anfang 2015 gibt es auch Renn-Netze gemäß der FIA-Norm 8863-2013 (siehe technische FIA-Liste Nr. 48), deren Verwendung in der Fahrzeuggruppe GT3 seit dem 01.01.2016 bei Rundstreckenrennen vorgeschrieben und ansonsten empfohlen ist.

Renn-Netz:



Diese Renn-Netze können oben genannte Türfangnetze ersetzen. Die Befestigung solcher Renn-Netze müssen grundsätzlich von der FIA homologiert sein. Falls in einer GT3-Homologation eine Netzbefestigung noch nicht homologiert ist, so muss die Befestigung individuell mit dem DMSB abgestimmt werden. Falls die Befestigung an einem vom ASN (z.B. DMSB) zertifizierten oder von der FIA-homologierten Überrollkäfig erfolgen soll, so muss das Einverständnis des Käfigherstellers eingeholt werden.

Zusätzlich darf auch das oben genannte Türfangnetz vorhanden sein.

15. Batterien

Alle im DMSB-geregelten Automobilsport eingesetzten Starterbatterien (z.B. Blei-Säure, Gel, Lithium, etc.) müssen als Mindestkennzeichnung die Kennzeichnung gemäß Batteriegesetz Art.17 aufweisen.

In vorgenanntem Artikel ist u.a. geregelt, dass bei einem Anteil von mehr als 0,0005% Quecksilber, mehr als 0,002% Cadmium oder mehr als 0,004% Blei die entsprechenden chemischen Zeichen der Metalle (Hg, Cd, Pb) auf der Batterie vom Hersteller auf der Batterie vorhanden sein müssen und dass diese Symbole und Zeichen gut sichtbar, gut lesbar und dauerhaft aufgebracht sein müssen. Des Weiteren muss die Batterie mit einer sichtbaren, lesbaren und unauslöschlichen Kapazitätsangabe versehen sein.

Aus der Kennzeichnung müssen alle relevanten Angaben (z.B. Art, Typ, Kapazität) erkennbar sein, damit man die Batterie identifizieren kann.

15.1 Lithium-Batterien

Lithium Metall- und Lithium Ionen- Batterien dürfen seit dem 01.07.2017 im DMSB-geregelten Automobilsport grundsätzlich nur verwendet werden, wenn sie in nachstehender Liste aufgeführt sind und das Label der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ inkl. der entsprechenden Registrierungsnummer tragen.

Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Die aktuelle Liste der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ ist auf der DMSB-Homepage www.dmsb.de verfügbar.

Allgemeine technische Vorschriften, DMSB-Geräuschvorschriften 2019

Stand: 10.12.2018

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat haben bei allen DMSB-genehmigten Wettbewerben nachstehende Vorschriften Gültigkeit, um eine Reduzierung der Geräuschentwicklung sowie eine Vereinheitlichung bei der Ermittlung von Geräuschpegeln zu bewirken.

Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die FIA-Bestimmungen. Falls ein Wettbewerb gleichzeitig ein FIA- und DMSB-Prädikat hat, gelten grundsätzlich die FIA-Bestimmungen.

Für den Kartsport gelten gesonderte Bestimmungen, siehe DMSB-Kartreglement (siehe DMSB-Handbuch, gelber Teil).

Die im DMSB-Sport tätigen Personen (Bewerber, Fahrer, Veranstalter, Sportwarte) sind verpflichtet, die Einhaltung der Geräuschvorschriften zu beachten.

Verstöße gegen diese Geräuschvorschriften sind von den Sportkommissaren und/oder dem Rennleiter zu ahnden.

Art. 1 Allgemeines

Die zulässigen Geräuschwerte gelten für die Dauer des gesamten Wettbewerbs. Fahrzeuge mit wirkungsloser Geräuschdämpfung (z. B. abgebrochenem Auspuffkrümmer oder -rohren) sind bei Rennen oder während des Trainings nach Auftreten des Schadens vom Renn-/Rallyeleiter aus dem Wettbewerb zu nehmen bzw. an die Boxen zu beordern. Ist eine Instandsetzung nicht möglich, muss das Fahrzeug aus dem laufenden Wettbewerb genommen werden.

Art. 2 Geräuschmessung

- Die Verpflichtung zur Geräuschmessung liegt beim Veranstalter; die Messung ist von den Technischen Kommissaren oder dem DMSB-Geräuschmessteam vorzunehmen.
- Der Veranstalter hat die ordnungsgemäße Durchführung der Geräuschmessungen zu ermöglichen und jede hierfür notwendige Unterstützung zu geben.
- Die Bereitstellung der erforderlichen Messgeräte hat der Veranstalter sicherzustellen (Ausnahme: Schallleistungs-Vorbeifahrtmessung) und mit den Technischen Kommissaren abzustimmen.
- Die nachfolgenden Grenzwerte enthalten bereits alle Messwertabweichungen (Toleranzen), die sich aus der jeweiligen Messmethode und dem verwendeten Messgerät ergeben könnten.

Es ist daher ratsam, Abgasanlagen mit einem gewissen „Sicherheitsabstand“ zum Grenzwert (ca. 3 dB(A)) zu verwenden. Der VdTÜV (Dachorganisation des TÜV) und der DEKRA haben im Übrigen den Mitarbeitern an ihren Prüfstellen empfohlen, Sportfahrzeuge (auch Wagenpass-Fahrzeuge) auf Wunsch nach den u. a. Messvorschriften zu prüfen.

Der Teilnehmer ist für die Erfassung der Messwerte mitverantwortlich und hat durch Bereitstellung des Fahrzeuges (Kapitel I) bzw. durch seine Fahrweise (Kapitel II) eine ordnungsgemäße Messung zu ermöglichen.

Art. 3 Abgasanlagen

Die Abgasanlagen müssen dem üblichen Stand der Technik entsprechen:

- Vom Motor bis zu der (den) Endrohröffnung(en) an der Karosserieaußenseite dürfen keine weiteren Öffnungen (nach außen) in der Abgasanlage vorhanden sein.
- Vorrichtungen zur vorübergehenden Drosselung sowie zur wahlweisen Leitung des Abgasstroms durch unterschiedliche Teile der Abgasanlage oder ins Freie (Bypass-Leitungen) sind nicht zulässig, es sei denn, dass betreffende Reglement lässt dies ausdrücklich zu oder es entspricht der Serienversion.
- Sind mehrere Endrohre vorhanden, darf keines davon durch lösbare Deckel ganz oder teilweise verschlossen sein.
- Zusätzliche provisorische Dämpfungsvorrichtungen in den Endrohren sind nicht zulässig. Dazu gehören auch vorübergehend wirksame Mittel wie Putz- und Stahlwolle.

Art. 4 Proteste

Proteste nach dem ISG sind im Bereich dieser Geräuschvorschriften ausgeschlossen.

Ebenso sind gegen die ermittelten Messwerte der als Sachrichter eingesetzten Technischen Kommissare, TK-Helfer bzw. des Geräuschmessteams sowie gegen die daraus resultierenden Entscheidungen der Sportkommissare/Rennleiter keine Proteste zulässig (Sachrichterentscheidungen).

KAPITEL I DMSB-NAHFELD-MESSMETHODE

Die Geräuschwerte, ermittelt nach der Nahfeld-Messmethode im Stand, sind möglichst bei der technischen Abnahme der betroffenen Fahrzeuggruppen zu kontrollieren. Die Prüfung muss, mit Ausnahme von Rundstreckenveranstaltungen, gemäß der nachfolgend beschriebenen DMSB-Nahfeld-Messmethode erfolgen.

Für Rundstreckenveranstaltungen, bei denen Vorbeifahrtmessungen durchgeführt werden, gelten ausschließlich die im Kapitel II beschriebenen Bestimmungen der Vorbeifahrt-Messmethoden.

1. Grenzwerte

Es gelten folgende Grenzwerte nach DMSB-Nahfeld-Messmethode in dB(A) bei einer Motordrehzahl von 4500 min⁻¹ (Ausnahme: Straßen zugelassene Fahrzeuge, F3 und F 3000).

Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf
- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl.
- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren.

1.1 Vorschriften für die Gruppe G bei allen Veranstaltungen*:

a) Pkw, zugelassen ab dem 1.1.1984 müssen den in Ziffer 30 im Fahrzeugschein bzw. Code U1 in der Zulassungsbescheinigung eingetragenen P-Standgeräusch-Grenzwert, zuzüglich der amtlichen Toleranz von +2 dB(A) einhalten.

Dies gilt auch für ab dem 1. 1. 1991 zugelassene Pkw, wenn im Fahrzeugschein der Buchstabe „P“ nicht eingetragen ist.

b) Für Pkw, die im Fahrzeugschein einen höheren P-Wert als 100 dB(A) eingetragen haben, gilt der Grenzwert von 98 +2 dB(A).

c) Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf
- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl
- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren

1.2 Vorschriften für die Gruppen N, A, B, R, R-GT, E1, E2-SH, T, Klasse 1, SP, GT1, GT2, GT3, Super 2000, Super 2000-Rallye, Super 1600, WRC,F, H, FS, CTC, CGT, E1-Bergrennen und Anhang K-Fahrzeuge bei Fahrzeugen mit Frontmotor bei allen Veranstaltungen außer Rundstrecke*:

Es gelten die unter Ziffer 31 im Fahrzeugschein bzw. Code U3 der Zulassungsbescheinigung eingetragenen Fahrgeräusch-Grenzwerte.

Ersatzweise wird bei konstanter Motor-Drehzahl von 4500 min⁻¹ nach der DMSB-Nahfeld-Messmethode gemessen. Der sich danach ergebende Geräuschwert darf 95 dB(A) zuzüglich der Messtoleranz von 2 dB(A) nicht überschreiten. Um den unterschiedlichen Messverfahren Rechnung zu tragen, ist eine Überschreitung von 3 % zu tolerieren.

Straßen zugelassene Fahrzeuge (z.B. Rallye) werden in Anlehnung an die 70/157/EWG wie folgt gemessen:

- Getriebe im Leerlauf

- Drehzahl $\frac{3}{4}$ der Nennleistungsdrehzahl

- Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren

1.3 Vorschriften für die Gruppen N, A, B, R, R-GT, E1, E2-SH, T, Klasse 1, SP, GT1, GT2, GT3, Super 2000, Super 2000-Rallye, Super 1600, WRC, F, H, FS, CTC, CGT, E1-Bergrennen und Anhang K-Fahrzeuge bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor bei allen Veranstaltungen außer Rundstrecke*:

Der max. zulässige Wert beträgt 98 +2 dB(A) + 3 % Messtoleranz. Dieser Grenzwert gilt für die betreffenden Fahrzeuge bei allen Wettbewerbsarten, außer im Rallyesport. Im Rallyesport gilt weiterhin der Grenzwert wie oben in Position 1.2 beschrieben.

1.4 Rallycross:

Für Fahrzeuge mit Frontmotor, gilt der Geräuschgrenzwert von max. 95 +2 dB(A).

Für Fahrzeuge mit Mittelmotor oder Heckmotor gilt der Grenzwert von max. 95 +2dB(A) + 3 %.

1.5 Autocross und Cross-Buggies:

Siehe DMSB-Autocross-Bestimmungen. Zum Download auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de unter Infos für Aktive – Automobilsport – Technische Dokumente – Technische Reglements.

1.6 Formel 3 und Formel 3000*:

Der max. zulässige Wert beträgt 95 dB(A) + 3 % Messtoleranz (Messung siehe Art. 2.1).

Achtung: Für die Internationale F3-Meisterschaft (Rundstrecke) gelten gesonderte Bestimmungen (s.a. Kapitel II)

1.7 Gruppe E2-SS (formelfreie Rennwagen außer historische)*:

Der max. zulässige Grenzwert beträgt 98 +2 dB(A).

1.8 Gruppe C1, C2, C3, CN, E2-SC, CSC, IMSA-GTP und CAN-AM*:

Der max. zulässige Grenzwert beträgt 98 + 2 dB(A)+3 %.

1.9 Markenpokale und sonstige Serien:

Diese werden je nach Fahrzeugkonzept und Grad der zulässigen Änderungen in eine der oben genannten Gruppen eingeordnet.

Achtung: Für Rundstreckenveranstaltungen, beachte Kapitel II

1.10 Geräuschtrennwand:

Bei allen Formelfahrzeugen, u.a. der Gruppen D und E, kann der max. zulässige Geräuschgrenzwert unter Zuhilfenahme einer Geräuschtrennwand ermittelt werden.

*für Rundstrecken-Veranstaltungen gelten andere Grenzwerte gemäß LWA bzw. Lp-Messung

**gilt grundsätzlich nicht für die Rundstrecke

Die Trennwand muss plan sein und das Endstück des Auspuffs muss durch die Trennwand ragen. Darüber hinaus ist die Konstruktion der Trennwand freigestellt. Jeder Teilnehmer kann selbst eine solche Geräusch-trennwand zur Verfügung stellen.

2. DMSB-Standgeräusch/Nahfeld-Messmethode**

2.1. Allgemein

Die gesamte Messeinrichtung muss der europäischen Norm DIN EN 60651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC651, IEC179 oder IEC651, 2.Auflage) entsprechen, kalibrierfähig sein und über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen.

Einstellung Messgerät

Bewertungskurve, „A“, Anzeigegeschwindigkeit „schnell“. Vor und nach jeder Messreihe muss das Gerät mit einer geeigneten Schallquelle (z. B. dem ihm zugeordneten akustischen Kalibrator) überprüft werden. Tritt hier eine Abweichung von mehr als 0,5 dB(A) auf, so ist die Messung am Fahrzeug ungültig.

2.2 Prüfbedingungen

Prüfgelände bzw. Prüffläche*

Ebene Fläche im Abstand von 3 m um die Fahrzeugkontur aus Beton, Asphalt o. a., ohne nennenswerte akustische Störungen (kein gewalzter Boden). Keine Bordsteinkante soll näher als 1m zum Mikrofon sein. Umgebungsgeräusch mindestens 10 dB(A) unterhalb des vom Fahrzeug erzeugten Schallpegels.

Mikrofon

Auf die Auspuffmündung gerichtet unter 45° ± 10° seitlich zum Abgasstrom (zu der Seite, die den größtmöglichen Abstand zwischen Mikrofon und Fahrzeugumriss ergibt). Abstand 0,5 m, Mikrofon in Höhe der Auspuffmündung, jedoch nicht weniger als 0,2 m über der Fahrbahn: Mikrofon waagrecht halten.

Bei mehreren Auspuffmündungen aus einem Schalldämpfer mit Abstand zueinander von weniger als 0,3 m nur die höhere oder die am weitesten außen liegende Mündung messen, ansonsten jede einzelne Auspuffmündung messen, wobei die Auspuffmündung mit dem höchsten Messwert entscheidend ist.

Bei senkrecht nach oben gerichteter Auspuffmündung wird das Mikrofon senkrecht nach oben in gleicher Höhe wie die Auspuffmündung gehalten. Der Abstand zu der Seitenwand des Fahrzeuges, die dem Auspuff am nächsten ist, muss 0,5 m betragen (querab gemessen).

Messung

Getriebe im Leerlauf, Drehzahl ¾ der Nennleistungsdrehzahl (gemessen mit kalibriertem Drehzahlmesser mit max. ± 3 % Abweichung (nicht den Drehzahlmesser des Fahrzeuges verwenden)).

Nach Erreichen der Drehzahl ist diese kurzzeitig konstant zu halten und dann das Gaspedal rasch in Leerlaufstellung zu bringen. Der größte Anzeigewert des Schallpegelmessgerätes während dieses Messablaufes ist zu protokollieren.

**gilt grundsätzlich nicht für die Rundstrecke

Auswertung der Ergebnisse

Mindestens 3 Messungen an jedem Messpunkt. Es sind nur diejenigen Messwerte zu berücksichtigen, die bei 3 aufeinanderfolgenden Messungen erzielt wurden und die nicht mehr als 2 dB(A) voneinander abweichen. Messergebnis und Prüfergebnis ist der größte der 3 Werte (auf ganze dB auf- oder abgerundet).

- Im Autocross und Rallycross muss auf die Messfläche eine Unterlage (Teppich) mit einer Mindestgröße von 150 cm x 150 cm gelegt werden.

- Um eine möglichst unreflektierte Schalldruckausbreitung zu haben, ist in einem Umkreis von mindestens 2 m vom Mikrofon die Messplatzfläche freizuhalten.

Das zu messende Fahrzeug ist so aufzustellen, dass hinter dem Fahrzeug in Auspuffmündungs- bzw. Messrichtung Wände, Leitplanken oder ähnliche Hindernisse mindestens 4 m Abstand haben.

Das Messpersonal soll sich seitlich vom Mikrofon aufhalten.

- Alle Messverfahrenstoleranzen, wie witterungsbedingte Einflüsse (Wind, Luftdruck, Feuchtigkeit etc.), die unterschiedlichen Umgebungseinflüsse sowie die Geräte-Toleranz sind in der zum jeweiligen Grenzwert angegebenen Toleranz bereits enthalten.

Wind- und andere Störgeräusche müssen 10 dB(A) unter dem Grenzwert liegen, d. h., sie dürfen also nicht mehr als z. B. 90 dB (A) beim Grenzwert 100 dB(A) betragen.

- Motordrehzahl: Außer bei Straßen zugelassenen Fahrzeugen der Formel 3 und Formel 3000 wird einheitlich bei einer Motordrehzahl von 4500 min⁻¹ gemessen. Die Messdrehzahl für Formel-3-Fahrzeuge (nicht Rundstrecke) beträgt 3800 min⁻¹.

2.3 Formel 3, ES-SS und Formel 3000 – Nahfeld-Messmethode**

- Messpunkt: 100 cm +/- 5 cm hinter dem hintersten Punkt des Heckflügels an der Fahrzeuglängsachse +/- 10 cm

- Mikrofonhöhe: 35 cm +/- 10 cm

- Mikrofon in waagerechter Position auf das Fahrzeug gerichtet

- Messgerät auf „langsam“ und Bewertungsfilter „A“ einstellen

- Motordrehzahl: 3800 min⁻¹

KAPITEL II DMSB-VORBEIFAHRT-MESSMETHODE FÜR RUNDSTRECKENVERANSTALTUNGEN

Für Rundstreckenveranstaltungen (nicht Rallycross, Autocross, Kartrennen), bei denen Vorbeifahrtmessungen durchgeführt werden, gelten die nachfolgenden Bestimmungen bei allen DMSB-genehmigten Rundstreckenveranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die FIA-Bestimmungen. Falls ein Wettbewerb gleichzeitig ein FIA- und DMSB-Prädikat hat, gelten uneingeschränkt die FIA-Bestimmungen.

Einleitung:

Die Genehmigungssituation für Rundstreckenveranstaltungen macht es erforderlich, dass die Geräuschentwicklung der Rennfahrzeuge mit einem Messverfahren ermittelt wird, das einen Vergleich mit den gesetzlich zulässigen Grenzwerten, zum Beispiel nach der TA-Lärm und der darin enthaltenen Sonderfallprüfung Ziffer 3.2.2. ermöglicht.

Da die Geräuschmission bei den Anwohnern im Wesentlichen aufgrund der Schallemission der Rennfahrzeuge bei maximaler Leistungsentfaltung entsteht, sind die in Kapitel I beschriebenen Bestimmungen zu Nahfeldmessungen im Stand nicht ausreichend, um die Geräuschentwicklung der Fahrzeuge im Sinne einer rechtssicheren Durchführung von Rennsportveranstaltungen zu überwachen und zu gewährleisten.

Hierzu sind Messungen der Fahrzeuge unter Rennbedingungen erforderlich, welche von jedem Fahrzeug auf der Strecke in jeder gefahrenen Runde den Schalleistungspegel bei maximaler Leistungsentfaltung erfassen.

Hierzu sind 2 Vorbeifahrt-Geräuschmessverfahren zulässig, nämlich:

1. Schalleistungs-Messung

(computergestütztes L_{WA} -Verfahren)

2. Schalldruckpegel-Messung (L_p -Verfahren)

Beide Messverfahren basieren auf den in der EG-Richtlinie 70/157/EWG beschriebenen Grundsätzen.

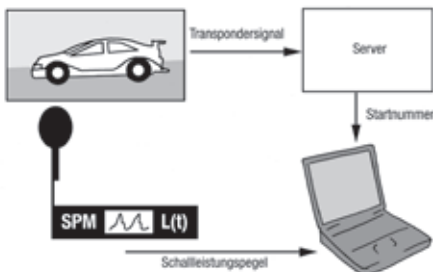
Zur Durchführung der beiden Vorbeifahrt-Geräuschmessverfahren ist nur qualifiziertes und vom DMSB-authorizedes Messpersonal zugelassen.

1. Schalleistungs-Messung (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 aktuellsten Stand der Geräuschmesstechnik.

Die DMSB-Schalleistungs-Messmethode (nachfolgend als L_{WA} -Verfahren bezeichnet) ist nach folgendem Verfahrenschema durchzuführen (siehe auch Abbildung 1).



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

Der Schalleistungspegel L_{WA} des Fahrzeuges wird aus dem Schalldruckpegel bei der Vorbeifahrt des Fahrzeuges ermittelt. Parallel dazu wird das Fahrzeug anhand des Transponder-Signals identifiziert.

- a) **Vorbereitung:** 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. Bt. Eurospeedway-Lausitz, Hockenheimring und Nürburgring - GP-Kurs) durchgeführt bzw. vorhanden.

- b) **Messtechnische Erfassung**

b.1 Erfassung des Schalldruckpegels des vorbeifahrenden Fahrzeugs (dynamische Last bzw. Beschleunigungsphase) – Übertragung an Rechner mit digitalen Signalprozessor und Umrechnung in den Schalleistungs-Pegel L_{WA} .

b.2 Erfassung des Transponder-Signals zur Zuordnung der Start-Nummer des Fahrzeuges und dem dazugehörigen Schalleistungspegel.

- c) **Messwert-Verwertung:** Innerhalb eines definierten Zeitfensters wird rechnerisch mittels geeigneter Software entschieden, ob der Wert eindeutig ist und verwertet werden kann. Dadurch werden der Mindestabstand zwischen Transponder-Signalen sowie der Ausschluss von Fremdgeräuschen (z. B. Lautsprecherdurchsagen, Fluglärm o. ä.) sichergestellt.

Falls der erfasste Messwert eindeutig ist, wird dieser mit Rundenzuordnung in ein Messprotokoll übertragen (Darstellung z. B. in einer Excel-Tabelle). 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.

- d) **Auswertung:** Bei Überschreitung des, für das jeweilige Fahrzeug, vorgegebenen maximalen Schalleistungspegels (s. Tabelle in Punkt e) bzw. im DMSB-Wagenpass) informiert das Geräuschmessteam 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 auf-

geführten Schalleistungsklassen bzw. der im DMSB-Wagenpass eingetragene Grenzwert nicht mit einer zulässigen Toleranz zu versehen.

e) Schalleistungsklassen

Gemäß den immissionsrechtlichen Genehmigungen der Rennstrecken Nürburgring, Hockenheimring und EuroSpeedway Lausitz und den Erfahrungen bei der Umsetzung dieser DMSB-Geräuschbestimmungen werden alle Fahrzeuge ab 01.01.2012 wie folgt in Schalleistungsklassen unterteilt. Diese Werte sind zwingend einzuhalten.

Für Schalldruckpegel-Messungen (L_p) gemäß Art. 2 gelten die Werte der nachstehenden Tabelle unter Berücksichtigung der Näherungsgleichung analog.

Fahrzeug-Schalleistungsklassen:

Klasse	Schalleistung L_{WA}	Fahrzeuge (Gruppeneinstufung)*
A	> 144-max. 154 dB(A)	DTM
B1	>138 - max. 144 dB (A)	Formel 3, FIA-GT-Gruppen (GT1– GT3, z.B. GT Masters), GT4, Porsche Super Cup
B2	>132 - max. 138 dB (A)	Porsche Carrera Cup, FIA-Gruppe F und T1 – T4 (z.B. Truck GP), Gruppe CSC, Gruppe CN, Gruppe E2-SC, alle hist. Tourenwagen (T, CT) nach Anhang K, alle hist. GT-Fahrzeuge (GT, GTS, GTP) nach Anhang K, hist. Spezial-Produktionswagen der Gruppe 5 (1976-1981) gemäß Anhang K; Youngtimer u.ä.
C1	>126 – max. 132 dB (A)	FIA-Gruppen N, A und SP, DMSB-Gruppen H, CTC/CGT, und Gruppe AT, Gruppe 24h-Spezial (24h-Rennen + VLN), VLN-Produktionswagen, UH-Spezial, RCN-Spezial, Porsche Sports Cup, Formel Renault, Formel V, Gruppe E2-SS
C2	>120-max. 126 dB (A)	alle nicht unter Klasse A bis C1 aufgeführten Gruppen bzw. Serien, - mit Ausnahme: Anhang K

* Achtung: Unberührt davon, bleiben die in der jeweiligen Ausschreibung festgelegten Geräuschgrenzwerte (L_{WA}) verbindlich. Das heißt, falls in der Ausschreibung des Veranstalters *andere* Grenzwerte festgelegt wurden (z.B. für Nürburgring-Nordschleife: max. 132 dB(A)), so gelten diese.

f) Messgeräte

- 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) Durchführungsbestimmungen

- Die Mikrofoneinheit muss sich in einer Entfernung von 10 bis 40 Metern von der, mit mittlerer erwarteter Vorbeifahrtwahrscheinlichkeit, errechneten Ideallinie am Messort befinden.
- Jeder Messort an jeder Strecke muss mit einer Normschallquelle einkalibriert sein.
- Die Verbindung zwischen Mikrofoneinheit und Messeinrichtung 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 Transponderankopplung der Messeinrichtung erfolgen.
- Um eine aus akustischer Sicht optimale Wahl des Messortes zu gewährleisten (siehe Kriterien in Punkt b.1), dürfen zur Identifikation der Fahrzeuge auf ihre Eignung geprüfte RFID- (Radio Frequency Identification) Transponder verwendet werden. Sofern die Zeitnahme-Messpunkte für die akustische Messung geeignet sind, dürfen die Transponder-Signale der Streckenzeitnahme verwendet werden.
- 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) gemäß Punkt 1 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 (siehe 1.e) 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.

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

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

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

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

Beispielrechnung für $a = 15 \text{ m}$:

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

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

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

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

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, Mikrophonaufstellung

Gemessen wird an von der Streckensicherung freigegebenen, vom DMSB festgelegten und im Streckenabnahmeprotokoll vermerkten Stellen – 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 Mikrophon 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 Qualifikationstraining, und kann zur Information bereits im freien gezeiteten Training durchgeführt werden. Die Messung ist von mindestens zwei DMSB-authorized 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.

Eine Korrelationsliste mit den Grenzwerten für Schall druckpegel und Schallleistungspegel für die verschiedenen Fahrzeuggruppen und -Serien kann bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

DMSB-Abgasvorschriften 2019

Stand: 09.10.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Allgemeines

Nachstehende DMSB-Abgasbestimmungen gelten grundsätzlich bei allen DMSB-Veranstaltungen. Davon abweichende Bestimmungen bedürfen der Genehmigung durch den DMSB. Bei Wettbewerben mit FIA-Prädikat gelten die Bestimmungen der FIA.

2. Gruppe G

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

3. Gruppe F und FS

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

4. Gruppe H, E1-Bergrennen, und E2-SH

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

5. Gruppe N

Die Fahrzeuge müssen im Rallye-Sport mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Bei anderen Wettbewerbsarten müssen die Fahrzeuge mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Die Änderungsmöglichkeiten zur Abgasanlage im Gruppe N-Reglement des Anhangs J müssen beachtet werden. Über den Anhang J hinaus gilt folgendes:

Falls serienmäßig keine gehärteten Ventilsitze vorhanden sind, dürfen dann solche eingebaut werden. Auch ist dann der Einbau einer Lambdasonde an irgendeiner Stelle erlaubt.

6. Gruppe A, B, GT1, GT2, GT3, T, R1, R2, R3, R4, R5 und R-GT

Die Fahrzeuge müssen im Rallye-Sport mindestens die Euronorm nach Anlage XXV erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Bei anderen Wettbewerbsarten müssen die Fahrzeuge mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

Über den Anhang J hinaus gilt Folgendes:

Falls serienmäßig keine gehärteten Ventilsitze vorhanden sind, dürfen dann solche eingebaut werden. Auch ist dann der Einbau einer Lambdasonde an irgendeiner Stelle erlaubt.

7. Pokal- und Cup-Fahrzeuge (GT- und Tourenwagen)

Die Fahrzeuge müssen mindestens die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Ab-

gasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Artikel 15 ausgerüstet sein.

8. Super Touring (ST), Super 2000 und Super 2000 Rallye

Die Fahrzeuge müssen mit einem FIA-homologierten Katalysator oder DMSB-homologierten Katalysator ausgerüstet sein.

9. Autocross und Rallycross

Die Fahrzeuge aller Gruppen müssen die Euronorm nach Anlage XXV erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein.

10. Gruppe E2-SS (Formelfreie Rennwagen)

Mit Ausnahme von historischen Formel-Fahrzeugen nach Anhang K müssen alle Formel-Fahrzeuge der Gruppe E2-SS, mit einem DMSB-homologierten Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e ausgerüstet sein.

11. Bergrennen (alle Gruppen)

Bei allen Bergrennen (auch internationale) im DMSB-Bereich sind, mit Ausnahme von Läufen mit FIA-Prädikat, Katalysatoren gemäß den Bestimmungen der jeweiligen Fahrzeuggruppen vorgeschrieben.

12. Gruppe D (Formel 3, Formel 4 und Formel 3000)

Ein DMSB-homologierter Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e ist vorgeschrieben.

13. Gruppe C, C3, CN, E2-SC, T, CSC und CAN-AM

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist ein DMSB-homologierter Katalysator nach Art. 15.d oder 15.e vorgeschrieben. Für Fahrzeuge der Gruppe T können von den FIA-Bestimmungen abweichende Regelungen gewährt werden.

14. Markenpokale, Cups und sonstige Serien

Die DMSB-Abgasvorschriften gelten auch dann, wenn eine Veranstaltung, der Pokal oder die Serie selbst international ausgeschrieben ist und die Veranstaltung innerhalb Deutschlands stattfindet. Das heißt, auch die Fahrzeuge ausländischer Teilnehmer müssen dann die DMSB-Abgasvorschriften erfüllen. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge die Euronorm nach Anlage XXV zur StVZO erfüllen bzw. mit einer DMSB-Abgasbestätigung des Typs B oder C ausgestattet oder mit einem Katalysator nach Art. 15 ausgerüstet sein müssen.

Falls eine vom DMSB genehmigte Serie, z. B. Formel X, im Terminkalender 3 Rennen im Ausland vorsieht, so gilt die Katalysatorpflicht auch bei den 3 Auslandsrennen.

Falls eine von einem ausländischen ASN, z. B. FFSA oder RACB, genehmigte Serie in Deutschland eine Veranstaltung durch-

führt, so gilt grundsätzlich auch für diese Fahrzeuge die Katalysatorpflicht, wobei der DMSB auf Antrag hierzu Ausnahmen genehmigen kann. Dies gilt insbesondere dann, wenn die ausländische Serie nur ein (1) Rennen pro Saison in Deutschland bestreitet. Bei nur einem Lauf in Deutschland verzichtet der DMSB im Regelfall auf die Katalysatorpflicht. Falls die ausländische Serie zwei oder mehr Rennen in Deutschland bestreitet so gilt auf jeden Fall die Katalysatorpflicht.

15. Folgende Katalysortypen sind zulässig bzw. vorgeschrieben:

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

- 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.
- Katalysatoren mit ABE, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anlage XXV zur StVZO bestätigt ist.
- Katalysatoren mit einem TÜV-Prüfbericht, wenn darin die Einhaltung der Euro-Schadstoff-Norm nach Anl. XXV zur StVZO bestätigt ist.
- DMSB-homologierte Katalysatoren

Achtung: Bei Fahrzeugen mit Straßenzulassung (StVZO) vorab beim Kat-Hersteller erfragen, ob Kat eintragungsfähig ist.

Für Gruppe G-Fahrzeuge vorab bei der DMSB-Geschäftsstelle erfragen, ob eine DMSB-Abgasbestätigung erteilt werden kann.

Ein evtl. Hubraumfaktor (z.B. für Aufladung) ist für die Katalysatorauslegung (Größe) nicht zu berücksichtigen.

- FIA-homologierte Katalysatoren.
- Nur Fahrzeuge mit Dieselmotor sind mit einem Oxidations-Katalysator gemäß vorstehenden Punkten a, b, c oder d auszurüsten.

Falls ein Katalysator nach Absatz d) oder e) zur Anwendung kommt, muss auch eine Kopie des betreffenden Homologationsblattes bzw. Testblattes, welches beim Katalysatorhersteller erhältlich ist, bei der Veranstaltung vorgelegt werden. Bei einem Kat nach Absatz e) muss zusätzlich die DMSB-Zulassungsbestätigung vorgelegt werden. Diese Zulassungsbestätigung muss vom Katalysatorhersteller beim DMSB beantragt werden.

16. Gruppe CTC und CGT

Die Verwendung von Katalysatoren gemäß Artikel 15 ist vorgeschrieben.

Fahrzeuge mit Dieselmotor müssen zusätzlich mit einem vom DMSB homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein.

17. Partikelfilter für Fahrzeuge mit Dieselmotor

Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist in allen Fahrzeuggruppen die Verwendung eines vom DMSB homologierten Partikelfilters vorgeschrieben. Die auf dem Homologationsblatt beschriebenen Kraftstoff-Additive dürfen verwendet werden.

Vorstehende Regelung gilt auch bei der Verwendung von z.B. Biodiesel oder anderen Diesel-Ersatzkraftstoffen.

Ausschließlich bei Diesel-Fahrzeugen der Gruppe G und T darf alternativ zum DMSB-homologierten Partikelfilter der serienmäßige Partikelfilter verwendet werden, wenn das Fahrzeug die Abgasnorm EURO 4, Schlüssel-Nr. 62 in Ziffer 1 des Fahrzeugbriefes bzw. in Ziffer 14.1 der Zulassungsbescheinigung Teil 1 erfüllt.

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).

Hinweis: Auch die Katalysatorregelung der entsprechenden Fahrzeuggruppe muss eingehalten werden (siehe auch Art. 15.f). Eine Kopie des Partikelfilter-Homologationsblattes, welches beim Filterhersteller erhältlich ist, muss bei der Veranstaltung vorgelegt werden.

18. 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.

19. 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: Sofern die Matrix des Katalysators bei ausgebauter Lambdasonde ohne technische Hilfsmittel sichtbar ist, kann auf vorstehenden Prüfanschluss verzichtet werden. 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 erlöscht die ABE des Fahrzeugs nicht.

20. Katalysator-Eintragungspflicht

Bei Fahrzeugen mit Straßenzulassung muss in sämtlichen Fahrzeuggruppen, in denen ein Katalysator vorgeschrieben ist, der Katalysator in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Falls bei straßenzugelassenen Fahrzeugen der serienmäßige Katalysator verwendet wird und über die Schlüssel-Nr. in Ziffer 1 der Fahrzeugpapiere mindestens die Euro-norm nach Anlage XXV zur StVZO nachgewiesen wird, ist kein zusätzlicher Eintrag notwendig.

21. Proteste

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

22. Kraftstoff

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

Bei Dieselfahrzeugen darf auch das Additiv, wie in Artikel 17 beschrieben, verwendet werden.

FIA/DMSB-Vorschriften 2019 für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen

Stand: 10.12.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

- Die Ziffern der Startnummern müssen schwarz auf einem weißen Hintergrund sein. Bei Fahrzeugen mit heller Lackierung ist ein schwarzer Strich von 5 cm Breite ganz um den weißen rechteckigen Hintergrund herum aufzubringen.
- Die Zahlenauführung muss wie folgt sein:
1 2 3 4 5 6 7 8 9 0
- Des Weiteren müssen Startnummern *wie folgt* angebracht werden:
 - auf den Vordertüren bzw. im Bereich des Cockpits auf beiden Seiten des Fahrzeugs.
 - auf der vorderen Haube des Fahrzeugs, von vorne *gut* lesbar.Bei Einsitzern und allen historischen Fahrzeugen:
 - Die Mindesthöhe der Ziffern muss 23 cm und die Strichbreite 4 cm betragen.
 - Der weiße Hintergrund muss mindestens 45 cm breit und 33 cm hoch sein.Bei allen anderen Fahrzeugen:
 - Die Mindesthöhe der Ziffern muss 28 cm betragen bei einer Strichbreite von 5 cm.
 - Der weiße Hintergrund muss mindestens 50 cm breit und 38 cm hoch sein.
- Auf beiden vorderen Kotflügeln muss/müssen die Nationalflagge(n) des/der Fahrer(s) sowie dessen/deren Name sichtbar sein. Die Mindesthöhe von Flagge(n) und Name(n) muss 4 cm betragen.
Der Hintergrund muss an allen Stellen mindestens 5 cm über den Umriss der Buchstaben überstehen.
- Über oder unter dem weißen Hintergrund muss eine Fläche von der gleichen Breite wie der rechteckige Hintergrund und einer Höhe von 12 cm freigelassen werden. *Diese Fläche kann der Veranstalter für Werbezwecke nutzen.* Bei Fahrzeugen, auf denen eine solche Fläche nicht zur Verfügung gestellt werden kann (z.B. manche Einsitzer), muss der Teilnehmer eine entsprechende Fläche in der unmittelbaren Nähe des weißen Hintergrunds von jeglicher Werbung freihalten.
Wenn der ASN nichts anderes verfügt, bleibt Werbung auf den übrigen Teilen der Karosserie freigestellt.
- Weder die Startnummer noch die Werbung darf über die Karosserie hinausragen.
- Windschutzscheibe und Fenster müssen von Werbung frei bleiben. Hiervon ausgenommen ist ein maximal 10 cm hoher Streifen im oberen Bereich der Windschutzscheibe und, vorausgesetzt, dass die Sicht des Fahrers nicht beeinträchtigt wird, ein 8 cm hoher Streifen auf der Heckscheibe.
- Historische Fahrzeuge:
Die vorstehenden Punkte 5, 6 und 7 gelten nicht für historische Fahrzeuge.
Weiterhin sind die Vorschriften gemäß Artikel 6 im Anhang K zum ISG zu beachten.

Zusätzliche DMSB-Vorschriften

- In der Bundesrepublik Deutschland gelten folgende weitere Werbe- und Startnummern-Vorschriften des DMSB bei allen Veranstaltungen:
- Keine politische, religiöse, soziale oder beleidigende Werbung.
 - Auf jeder Seite des Fahrzeugs ist eine Fläche von 50 cm Höhe und 60 cm Breite für die Startnummer freizulassen.
 - Am oberen Rand der Windschutzscheibe ist (anstelle des im FIA-Bereich erlaubten 10-cm-Streifens, vgl. Punkt 7) ein max. 15 cm hoher Werbestreifen zugelassen.
Ein Startnummernaufkleber mit der Größe von max. 20 cm x 20 cm darf an der Beifahrerseite in der oberen Ecke unterhalb des 15 cm-Streifens angebracht sein. Dieser Aufkleber darf ausschließlich die Start-Nr. beinhalten.
 - Am oberen Rand der Heckscheibe ist (anstelle des im FIA-Bereich erlaubten 8 cm-Streifens, vgl. Punkt 7) ein max. 10 cm hoher Werbestreifen zugelassen.
 - Die Werbung darf keine Veränderungen der Karosserie bewirken und darf den Sicherheitsvorschriften nicht widersprechen.
 - Werbung für Tabak-Produkte ist nicht erlaubt. Diese Einschränkung hat sich die Tabak-Industrie in der Bundesrepublik Deutschland selbst auferlegt.
 - Werbung für Waffen ist nicht erlaubt. Ebenso ist Werbung, die gegen gesetzliche Bestimmungen verstößt oder das Ansehen des Motorsports schädigt, nicht gestattet.
 - Auf den hinteren Seitenscheiben dürfen Aufkleber oder auch getönte Folien angebracht werden.
 - Von den vorgenannten Vorschriften abweichende Punkte/Bestimmungen bedürfen der Genehmigung durch den DMSB.
 - Die unter Artikel 11 beschriebene 15 cm-Regelung und unter Artikel 12 beschriebene 10cm-Regelung bezieht sich auf die Höhe des kompletten Werbestreifens und nicht auf die Größe der Buchstaben. Die max. Höhe ist auch dann zu berücksichtigen, wenn keine Werbung vorhanden ist. Die Höhe wird parallel zur Scheibe ermittelt.

Werbung an den amtlichen Kennzeichen in den DMSB-Gruppen G und F

- Werbung an amtlichen Kennzeichen ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:
- Werbung an den Kennzeichen ist erlaubt, es sei denn, der Veranstalter verbietet dies über seine Ausschreibung.
 - Die Werbeaufkleber/Schilder müssen demontierbar sein, d.h., die Kennzeichen müssen weiterhin vorhanden sein und dürfen lediglich abgedeckt werden.
 - Der Teilnehmer muss gewährleisten, dass auf öffentlichen Straßen die Werbung entfernt wird und die Kennzeichen gemäß STVZO erkennbar sind.
 - Die Kennzeichenwerbung muss fest angebracht sein und darf kein Sicherheitsrisiko darstellen.

Vorschriften 2019 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer

Stand: 19.11.2018 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. SCHUTZHELME

a) Allgemeines

Bei allen Geschwindigkeitswettbewerben und Gleichmäßigkeitsprüfungen ist das Tragen von DMSB-anerkannten Schutzhelmen vorgeschrieben.

Schutzhelme enthalten eine stoßenergie-absorbierende Schicht, die sich bei Unfällen, Stößen, usw. verformt und danach deutlich verringerte Schutzwirkung hat. Außerdem altern die Helmaußenschalen. Schutzhelme, die einen Stoß erhalten haben oder älter als 36 Monate sind, sollten im Automobilsport keine Verwendung finden.

Der DMSB lässt im Automobilsport nur solche Schutzhelme zu, die ein international anerkanntes Prüfzeichen oder eine entsprechende Normkennzeichnung tragen. Dieses Verfahren entspricht der Handhabung in anderen Ländern, die für ihren Bereich jeweils berechtigt sind, bestimmte Schutzhelme zuzulassen.

b) Helme für Fahrer von offenen Fahrzeugen

Seit 01.01.2006 sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z. B. Formelfahrzeuge, offene Sportwagen, Cabriolets etc.) ausschliesslich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende FIA-Vorschrift als Empfehlung (Bull. 407).

Darüber hinaus gilt seit 01.01.2007, dass bei Rundstrecken- und Bergrennen für Fahrer von offenen Fahrzeugen ausschließlich Integralhelme gemäß den aktuellen FIA-Normen zulässig sind.

Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung.

Hinweis: Die vorstehenden Helm-Vorschriften für Fahrer von Cabriolets gelten immer dann, wenn kein festes Dach (Hardtop) am Fahrzeug vorhanden ist.

c) Helme bei GLP-Veranstaltungen

Die Helm-Bestimmungen für Gleichmäßigkeitsprüfungen sind im Internet unter:

<http://clubsport-motorsport.de/>

Automobilsport,

Basisauschreibung GLP Clubsport (Art. 10)

d) Helme für den Kartsport

Für den DMSB-Kartsport gelten gesonderte Helmbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement im gelben Teil).

e) Helmänderungen

Ein Helm darf im Vergleich zu seiner Herstellungsspezifikation nicht verändert werden, außer wenn es in Übereinstimmung mit den Vorschriften geschieht, die vom Hersteller und von dem Testinstitut, welches den Helm

genormt hat, genehmigt wurde. Jede andere Änderung macht den Helm unakzeptabel für die Forderungen dieses Artikels.

f) Maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme

Analog den FIA-Bestimmungen gilt folgendes: Das Gewicht der Schutzhelme kann zu jeder Zeit der Veranstaltung geprüft werden und darf inkl. aller Zubehör- und Befestigungsteile nicht mehr als 1800 g für Vollvisierhelme und nicht mehr als 1600 g für sogenannte Jet-Helme (offener Gesichtsbereich) betragen.

Am Helm angebrachte Lautsprecher sind bei Rundstrecken- und Bergrennen verboten, sofern nicht ein Nachweis gemäß Artikel 1e) vorhanden ist. Ohrmuschel-Lautsprecher (Ohrknopfhörer) sind grundsätzlich erlaubt, falls am Helm nichts verändert wurde.

Anträge auf Ausnahmegenehmigung, ausschließlich aus medizinischen Gründen, können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers erfolgen.

Die Anbringung des Mikrofonen darf nur unter Beachtung des Artikels 1e) erfolgen.

g) Lackierung/Verzierung

Die FIA-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1.5 (siehe grüner Teil) sind einzuhalten.

h) Kameras

Die Anbringung von Kameras am Helm ist nicht erlaubt.

1.1 ZULÄSSIGE HELME IM DMSB-BEREICH

Die nachstehend aufgeführten Prüfzeichen für Schutzhelme sind im DMSB-Bereich (mit Ausnahme in Wettbewerben mit FIA-Prädikat, siehe Art. 1.2) anerkannt und entsprechen den Mindestanforderungen, die von Seiten des DMSB gestellt werden.

a) *Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002, SA 2010, SAH 2010 und SA 2015*

b) FIA Standard 8860-2004 (nur noch bis 31.12.2020), FIA Standard 8860-2010, FIA Standard 8859-2015 und FIA Standard 8860-2018

c) Snell M2010 und Snell M2015 (nur noch bis 31.12.2023)

f) Nur im Slalomsport sind zusätzlich folgende Normen zulässig:

1) ECE 22/04 und ECE 22/05 (Europa)

2) B.S.I. (Großbritannien) BS6658-85 Type A/FR

3) American Foundation Inc. S.F.I. 31.2

4) Snell Foundation SA 2000 und SA 2005

1.1.1 Kennzeichnung der Helme

Helme, welche vom DMSB akzeptiert werden, müssen eine der folgenden Kennzeichnungen aufweisen.

Achtung: Alle Helme müssen entsprechend der nachstehenden Muster gekennzeichnet sein. Sollte die Kennzeichnung nicht einwandfrei erkennbar sein, so gilt der Helm als nicht zulässig.

- a) Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002, Norm Snell Foundation SA/SAH 2010 und SA 2015



oder



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023 (beachte Artikel 1.2)



(SAH 2010: spezielle Norm für Verwendung von FHR, z.B. HANS®)

Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2023

Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

- b) FIA-Standard 8860-2004:



Im FIA-Bereich nur noch zulässig bis 31.12.2020

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Hinweis: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber (SA 2000 oder SA 2005) aufweisen.

- c) FIA-Standard 8860-2010:



oder



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

- d) FIA-Standard 8859-2015



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

- e) FIA-Standard 8860-2018



- f) Snell M2010 & Snell M2015 ((nur Autocross):



Nur für Autocross Division 1, 4 und 5:



Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

g1) Nur für Slalom: ECE 22/05



055587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr.

(Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 05 beginnen.

Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

g2) Nur für Slalom: ECE 22/04



045587-41628

Die Nr. im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr.

(Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 04 beginnen.

Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

g3) Nur für Slalom: Norm B.S.I. (Großbritannien) - BS 6658-85 Type A/FR



Es handelt sich um einen außen am Helm befindlichen Aufkleber.

DMSB-Anmerkung: Die Angabe „-85“ nach dem Standard kann auch entfallen, d.h. es gelten beide Varianten: „BS 6658 Type A/FR“ und „BS 6658-85 Type A/FR“

g4) Nur für Slalom: Norm S.F.I. 31.1, 1A, 2 oder 2A



Es handelt sich um einen Aufkleber

g5) Nur für Slalom: Norm Snell Foundation SA 2000 und SA 2005



Helme beim Autocross:

Fahrer der Autocross-Divisionen SuperBuggy, Buggy1600 und JuniorBuggy müssen bei allen im FIA-Kalender eingetragenen Veranstaltungen einen Helm gemäß Technischer FIA-Liste Nr. 25 tragen (vgl. nachfolgenden Art. 1.2).

Es wird darauf hingewiesen, dass bei DMSB-Autocrossveranstaltungen auch die Fahrer von Buggies sowohl Vollvisierhelme als auch offene Helme (z. B. Jet-Helme) tragen dürfen.

1.2 ZULÄSSIGE HELME IM FIA-BEREICH (Anhang L des ISG, Kapitel III)

Bei allen Wettbewerben mit FIA-Prädikat sind ausschließlich Helme gemäß FIA-Liste Nr. 25 zulässig, welche nach einer der folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet sind:

a) Norm Snell Foundation SA 2005 nur in Verbindung mit FIA Standard 8858-2010 oder 8858-2002

Snell Foundation SA 2010 (nur bis 31.12.2023)* sowie Snell Foundation SAH 2010 (nur bis 31.12.2023) und Snell Foundation SA 2015 (nur bis 31.12.2023)

b) FIA-Standard 8860-2004 (nur bis 31.12.2020),

FIA-Standard 8860-2010

Vorgeschrieben für FIA Formel 1, FIA World Rally Championship, WTCC, WEC, FIA World Rallycross Championship, FIA GT3 European Championship und in den internationalen Serien der GP2, LMP1 und LMP2, GP3 und F3.

FIA Standard 8859-2015

FIA-Standard 8860-2018

* Die Helmnormen SA 2005 und SA 2010 sind nach den oben genannten Ablaufdaten im FIA-Bereich nur noch mit zusätzlicher Kennzeichnung der Norm FIA 8858-2002 oder FIA 8858-2010 gültig.

ACHTUNG:

Zusätzlich sind die FIA-Helm-Bestimmungen des Anhang L, Kapitel III, Art. 1 einzuhalten (siehe grüner Teil). Hierin wird unter anderem die Verwendung von Jet-Helmen, Helmänderungen, Verzögerungen, maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme geregelt.

2. FLAMMABWEISENDE BEKLEIDUNG

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass seit 01.01.2006 auch im DMSB-Bereich grundsätzlich Bekleidungen gemäß der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 zulässig bzw. vorgeschrieben ist. Um den Feuerschutz nicht zu reduzieren, sollte der Overall nicht zu eng anliegen.

Der Hals, die Handgelenke und die Knöchel sollen immer von mindestens zwei Lagen Schutzkleidung bedeckt sein. Die Kopfhaube und der obere Teil der Unterwäsche sollen sich mindestens 3 cm um den Hals des Fahrers herum überlappen, außer an der vorderen Mittellinie, wo sie sich mindestens 8 cm überlappen sollen.

a) Rallye:

In allen Fahrzeuggruppen ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von FIA-homologierten Overalls einschließlich einer Gesichtshaube, Socken, Schuhe, Handschuhe und langer Unterwäsche gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben. Lediglich für den Beifahrer ist das Tragen von Handschuhen freigestellt.

Bei Gleichmäßigkeits-Rallyes ist das Tragen vorstehender Bekleidung empfohlen.

Hinweis: Das heißt, dass auch bei Rallyes im historischen Sport nach Anhang K zum ISG dem Beifahrer das Tragen von Handschuhen freigestellt ist.

b) Slalom:

Das Tragen von körperabdeckender Kleidung (schulterbedeckendes Oberteil und lange, *das komplette Bein bedeckende* Hose) sowie geschlossenen Schuhen ist vorgeschrieben.

Flammabweisende Overalls bzw. Anzüge gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 sind empfohlen.

Der Veranstalter kann über die Ausschreibung Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 vorschreiben.

c) Kart:

Es gelten die Bekleidungs Vorschriften der CIK/FIA (siehe gelber Teil in diesem Handbuch).

d) Übrige Veranstaltungsarten:

Flammabweisende Overalls gemäß FIA-Prüfnorm 8856-2000 oder 8856-2018 sind vorgeschrieben.

e) Sonstige Bekleidung:

Bei denjenigen Veranstaltungen, bei denen Overalls nach der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben sind müssen auch Unterwäsche, Kopfhäube, Socken, Schuhe und Handschuhe getragen werden, welche die Ausführung und Herstellung gemäß dieser Normen respektieren und zwar auch dann, wenn ein Schild im Overall bzw. Anzug besagt, dass dieser ohne entsprechende Unterwäsche FIA-zulässig ist (Ausnahme: siehe Artikel 2.a).

Fahrer von Formel-Fahrzeugen müssen bei Rennen mit stehendem Start, farblich auffällige Handschuhe tragen, welche sich von der vorherrschenden Farbe des Fahrzeugs unterscheiden müssen, so dass der Fahrer dem Starter evtl. Schwierigkeiten deutlich signalisieren kann.

Unterwäsche – Erläuterung

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Wettbewerben, in denen das Tragen von FIA-homologierter Unterwäsche vorgeschrieben ist, diese eine lange Ausführung sein muss. Das heißt am Hemd Ärmellänge bis zum Handgelenk und Hosenlänge bis zu den Knöcheln. Kurze Versionen sind bei diesen

Wettbewerben auch dann verboten, wenn eine FIA-Kennzeichnung angebracht ist.

Schuhe – Erläuterung

Schuhe, welche nach dem FIA-Standard 8856-2000 oder 8856-2018 produziert sind, müssen mit der Nr. 8856-2000 oder 8856-2018 und mit dem Namen des Herstellers gekennzeichnet sein. Die Platzierung dieser Kennzeichnung am Schuh ist freigestellt.

f) Overall:

Gemäß dieser FIA-Prüfnormen 8856-2000 oder 8856-2018 müssen mit einem der folgenden Labels am Kragen hinten, außen eingestickt, versehen sein:

Falls der Overall farblich hell ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels dunkelblau sein.

Falls der Overall farblich dunkel ausgeführt ist, muss der Untergrund des Labels gelb sein.

Overalls bzw. Anzüge mit aufgenähtem Prüfzeichen werden nicht akzeptiert.

Die Homologation von Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2018 gilt für 10 Jahre. Das Gültigkeitsende ist auf dem Homologationslabel angegeben (not valid after).

Overalls gemäß Standard 8856-2000:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



Overalls gemäß Standard 8858-2018:

Prüfzeichen: Mindestgröße 100 mm x 40 mm



Neu: Gültigkeitsangabe

Kühlwesten/Fahrer-Kühlsysteme:

Nur Wasser oder Luft mit atmosphärischem Druck sind als Medium für vom Fahrer getragene Kühlsysteme (z.B. Kühlwesten) zulässig. Wasser-Kühlsysteme dürfen keine komplette Befüllung des Systems verlangen, um dessen Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. (Anmerkung: Sys-

tem muss auch unvollständig befüllt, d.h. mit evtl. Luftblasen, funktionsfähig sein).

Kühlwesten ohne FIA-Homologation dürfen ausnahmsweise getragen werden, jedoch nur zusätzlich zur vorgeschriebenen homologierten Unterwäsche. Die Kühlwesten müssen einen nach ISO 15025 anerkannten und gekennzeichneten Stoff aufweisen. Des Weiteren müssen sämtliche Leitungen der ISO 17493 entsprechen und gekennzeichnet sein und dürfen nicht im direkten Hautkontakt mit dem Fahrer sein. Darüber hinaus müssen sämtliche Verbindungen mit On-board-Systemen dem Art. 5.8.6 des FIA-Standards 8856-2000 entsprechen.

Aufnäher an Overalls des FIA-Standards 8856-2000 (Bull. 384)

Bei der Anbringung von Aufnähern (z.B. Werbeaufnäher) auf Overalls des FIA-Standards 8856-2000 ist folgendes zu beachten:

1. Das Befestigungsmaterial bzw. Garn (z.B. Nomexfaden), welches den Aufnäher mit dem FIA-homologierten Overall verbindet, muss flammhemmend sein (siehe detaillierte Anforderungen und Instruktionen im Anhang 1 des FIA-Standards 8856-2000).

2. Auch die komplette untere Lage des Aufnäher-Trägermaterials, also die Fläche, welche mit der äußeren Lage des Overalls Kontakt hat, muss aus flammhemmendem Material, z. B. Nomex, bestehen und der ISO-Norm 15025 entsprechen.

Weiterhin wird empfohlen, dass auch die übrigen Bestandteile des Aufnäher aus flammhemmendem Material bestehen. Vorstehendes wird für Overalls gemäß FIA-Standard 1986 empfohlen.

DMSB-Hinweis:

Der Text, dass das Nähgarn von Aufnähern nur durch die äußere Lage gehen darf, wurde gestrichen. Dies bedeutet, dass es nun auch erlaubt ist, mit Hilfe flammhemmenden Garns die Aufnäher durch alle vorhandenen Lagen des Overalls zu befestigen. Bisher durfte das nur durch die äußere Lage des Overalls realisiert werden.

Vorstehendes betrifft ausschließlich Aufnäher. Es bleibt bei der Regelung, dass eingestickte Schriftzüge oder Zeichen nur an der äußeren Lage des Overalls befestigt sein dürfen.

Anzeige _____



ISA-RACING
MOTORSPORTZUBEHÖR

**SEIT JAHRZEHNEN
STARK IM MOTORSPORT**

LEITUNGSSYSTEME

BREMSEN/KUPPLUNGEN

TEAMAUSSTATTUNG

BEKLEIDUNG

SICHERHEIT/INNENRAUM

SPEZIALZUBEHÖR

ANTRIEBSTECHNIK

ELEKTRONIK

BENZIN/ÖL/WASSER





ISA-Racing GmbH · August-Horch-Straße 11 · 56736 Kottenheim · Tel.: 02651 - 9625-0 · Fax: 02651 - 9625-10
Mail: info@isa-racing.de · Internet: www.isa-racing.de

3. DMSB-BESTIMMUNGEN FÜR DIE ANWENDUNG VON KOPFRÜCKHALTESYSTEMEN (FHR Z.B. HANS®)

3.1 Alle Fahrzeuge ausser Anhang K zum ISG

a) Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Seit 01.01.2010 ist im DMSB-Bereich in allen FIA- und DMSB-Gruppen und in allen vom DMSB genehmigten Serien bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems (FHR = Frontal Head Restraint-System, z.B. HANS) vorgeschrieben.

b) Bergrennen:

Seit 1. 1. 2008 ist bei Bergrennen im DMSB-Bereich bei allen Fahrzeugen ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

c) Rallyesport

Seit 01.01.2015 ist bei Rallyes im DMSB-Bereich, bei allen Fahrzeugen ein FIA-homologiertes Kopf Rückhaltesystem, z.B. HANS®, vorgeschrieben.

d) Andere Veranstaltungsarten:

Bei allen anderen Veranstaltungen, Fahrzeuggruppen bzw. Serien im DMSB-Bereich wird die Verwendung von Kopfrückhaltesystemen empfohlen.

3.2 Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K gelten bei allen Wettbewerbsarten die Bestimmungen des Anhang K zum ISG.

DMSB-Hinweis: Die FIA hat zusammen mit dem DMSB eine Anleitung zur Verwendung von Kopfrückhaltesystemen (HANS®) eingeführt, welche seit 01.01.2005 gültig ist.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die richtige Position der Schultergurtbefestigung zu richten. Die Einbaulinien sind im Internet unter www.dmsb.de (Infos für Aktive, Automobilsport, Technische Bestimmungen) zu finden.

3.3 Besondere Bestimmungen für Kopfrückhaltsysteme (FHR)

3.3.1 Helme

Seit 1. 1. 2006 sind nur noch Helme für die Nutzung von Kopfrückhaltesystemen (z.B. HANS®) zulässig, welche mit einem entsprechenden, nachfolgend aufgeführten Label von der FIA gekennzeichnet sind.

Darüber hinaus müssen die Helme in der Technischen Liste Nr. 41 der FIA aufgeführt sein (siehe FIA-Website).

Diese Helme wurden vom Hersteller oder seinem offiziellen Repräsentant mit Post-Clips inklusive einer FIA-Prüfnummer ausgestattet. Nur die in der FIA-Liste Nr. 41 aufgeführten Helme sind vom Hersteller und den Testinstituten im wechselseitigen Gebrauch zugelassen und geprüft.

Demnach müssen mit Kopfrückhaltesystem (FHR) verwendete Helme entweder:

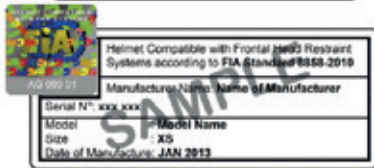
- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 oder 8858-2010 gekennzeichnet sein (dies sind in der FIA Technischen Liste Nr. 41 aufgeführte Helmmodelle, s. Abb. 1+2) oder
- dem FIA-Standard 8860-2004 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-f1) oder
- dem FIA-Standard 8860-2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1-f2) oder
- dem Snell-Standard SAH 2010 entsprechen (Label siehe Art. 1.1.1.e).

Abb. 1



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 (Farbe silber mit Hologramm)

Abb. 2



FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2010

Die nachträgliche Label-Kennzeichnung von, vom Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, umgerüsteten Helmen erfolgt grundsätzlich durch den Helm-Hersteller bzw. dessen autorisierten Händler, nach Überprüfung der ordnungsgemäßen Nachrüstung.

Die verwendeten HANS® Clips müssen zwingend mit der FIA Prüfnummer versehen sein!

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.

Achtung: Zusätzlich muss der Helm einen Aufkleber einer der unter Art 1.1.1 aufgeführten Prüfnormen aufweisen.

3.1.2 Kopfrückhaltsysteme

Kopfrückhaltsysteme (z.B. HANS®) müssen entweder durch FIA-Label des Standards 8858-2002 oder 8858-2010 (FIA-Listen Nr. 29 oder 36) oder mit einem Hersteller-Label von Hubbard and Downing Inc. (HDI) mit Barcode

und Serien-Nr. gekennzeichnet sein. Im Zweifelsfall hat der Fahrer hierfür einen entsprechenden Nachweis zu erbringen. Die Technischen FIA-Listen können von der Website: <http://www.fia.com/sport/homologation> abgerufen werden.

Kopfrückhaltesysteme – FIA-Vorschriften

Zukünftig zu beachtende FIA-Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen: siehe Kapitel III, Art. 3.3 des Anhang L (ISG):

<http://www.fia.com/en-GB/sport/regulations/Pages/InternationalSportingCodeA.aspx>

DMSB-Hinweis: Internationale Veranstaltungen sind solche Veranstaltungen, welche im internationalen Kalender der FIA (siehe Internet www.fia.com) eingetragen sind.

DMSB-Wagenpass-Bestimmungen 2019

Stand: 15.11.2018

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten ausschließlich für DMSB-Wagenpässe. Die früher ausgestellten ONS-Wagenpässe (DIN A5) sind dem DMSB-Wagenpass gleichgestellt und bleiben weiterhin gültig.

1. DMSB-Wagenpass

Der DMSB-Wagenpass, nicht zu verwechseln mit dem DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP), ist die sportrechtliche Zulassung von Automobilen zum Automobilsport im DMSB-Bereich.

Der Wagenpass beschreibt das Fahrzeug in einigen wesentlichen Teilen und gibt den bei dem DMSB registrierten Fahrzeugbesitzer an. Der DMSB-Wagenpass ersetzt nicht den HTP für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K. Der KFP ersetzt nicht den DMSB-Wagenpass.

2. Privatrechtliche Bedeutung

2.1 Die Eintragung und Registrierung des Fahrzeugbesitzers beruht auf dessen Angaben. Der DMSB übernimmt daher keine Gewähr für deren Richtigkeit.

- 2.2 Der Wagenpass hat nicht die Funktion des Fahrzeugbriefs, er dient nicht der Sicherung des Eigentums oder anderer Rechte am Fahrzeug. Privatrechtliche Eigentums- oder Besitzstreitigkeiten werden vom DMSB nicht entschieden, die Beteiligten haben sich diesbezüglich selbst – gegebenenfalls gerichtlich – auseinanderzusetzen.
- 2.3 Der Wagenpass bleibt auch nach Ausstellung Eigentum des DMSB. Er kann deshalb zu jeder Zeit, auch ohne Angabe von Gründen, eingezogen und/oder für ungültig erklärt werden.

3. Zulassungspflicht

- 3.1 Alle im Automobilsport von DMSB-Lizenznehmern eingesetzten Fahrzeuge sind zulassungspflichtig. Die Fahrzeuge müssen entweder zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein oder grundsätzlich die sportrechtliche Zulassung (DMSB-Wagenpass) besitzen. Sollte nicht der Fahrzeugeigentümer der Wettbewerbsfahrer sein, so benötigt der Fahrer eine Bevollmächtigung des Fahrzeugeigentümers das Fahrzeug einsetzen zu dürfen.

Für ausländische Teilnehmer wird der Wagenpass seines betreffenden ASN akzeptiert.

- 3.2 Im DMSB-Bereich dürfen nicht zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge erst nach erfolgter Grundabnahme und Ausfertigung des Wagenpasses durch den DMSB-Sachverständigen im Automobilsport eingesetzt werden. Teilnehmer mit einer ausländischen Lizenz müssen grundsätzlich für den Einsatz ihres Fahrzeugs entweder den



vom jeweils zuständigen ASN ausgestellten Wagenpass oder den DMSB-Wagenpass besitzen und vorweisen können.

- 3.3 Alle Fahrzeuge, die in Markenpokal-Wettbewerben zum Einsatz kommen, sind – unabhängig von der öffentlich-rechtlichen Zulassung – sportrechtlich in jedem Fall zulassungspflichtig.
- 3.4 Für Fahrzeuge, die öffentlich-rechtlich zugelassen sind, kann zusätzlich eine sportrechtliche Zulassung vorgenommen werden.

4. Geltungsbereich

- 4.1 Die sportrechtliche Zulassung ist auf Automobil-sportveranstaltungen, die auf für den öffentlichen Straßenverkehr gesperrten Straßen, Wegen und Plätzen durchgeführt werden, beschränkt. Wird die Veranstaltung auch nur teilweise im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt, dürfen die Fahrzeuge, die lediglich die sportrechtliche Zulassung besitzen, nicht eingesetzt werden.
- 4.2 Die bei automobilsportlichen Veranstaltungen eingesetzten Technischen Kommissare sind verpflichtet, Fahrzeuge deren sportrechtliche Zulassung (Wagenpass) oder öffentlich-rechtliche Zulassung nicht ordnungsgemäß nachgewiesen wird, nicht abzunehmen.

5. Gegenstand und Umfang der Abnahme

- 5.1 Der DMSB-Sachverständige soll bei der Abnahme die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs für den wettbewerbsmäßigen Einsatz prüfen.

Er hat dabei insbesondere das Vorhandensein der notwendigen Sicherheitsausrüstung zu kontrollieren.

Die Abnahme ist auf eine allgemeine Sicht- und Funktionsprüfung beschränkt.

- 5.2 Der DMSB-Sachverständige hat bei der Erstellung des Wagenpasses grundsätzlich von den Angaben des Fahrzeugbesitzers zur Fahrzeuggruppe auszugehen.

Die Abnahme und Wagenpassausstellung umfasst nicht die Prüfung hinsichtlich der Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften der FIA, des DMSB und/oder der StVZO.

- 5.3 Eine Abnahme eigener Fahrzeuge ist dem DMSB-Sachverständigen nicht gestattet.

6. Grundabnahme

Zur endgültigen Ausstellung des Wagenpasses ist eine Grundabnahme des betreffenden Fahrzeuges durch einen anerkannten DMSB-Sachverständigen erforderlich. Die vom DMSB für diese Abnahme anerkannten Sachverständigen werden in einer nach ihrem Sitz geordneten Liste auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ (bzw. im

„Vorstart“) bekannt gegeben. Andere als diese Sachverständige sind zur Fahrzeugabnahme bezüglich des Wagenpasses nicht berechtigt.

Vor der Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen ist kein Start des betreffenden Fahrzeuges zulässig.

Für den Dragstersport, Elektro-, Hybrid-, Wasserstoff- und für gasbetriebene Fahrzeuge sind nur bestimmte DMSB-Sachverständige berechtigt, die Grund- und Wiederholungsabnahmen durchzuführen.

7. Abnahmeverfahren

- 7.1 Bei dem mit dem Sachverständigen vereinbarten Abnahmetermin ist das Fahrzeug in wettbewerbsfähigem Zustand vorzuführen. Dem Sachverständigen sind alle notwendigen Untersuchungen zu ermöglichen. Die erforderlichen Unterlagen, insbesondere der durch den DMSB vorgefertigte Wagenpass (ggf. Homologationsblatt, ggf. Zertifikat für die Überrollvorrichtung etc.) sind dem Sachverständigen vorzulegen.
- 7.2 Werden bei der Überprüfung (Grundabnahme, Wiederholungsabnahme usw.) durch den DMSB-Sachverständigen Mängel am Fahrzeug festgestellt, kann eine nochmalige Fahrzeugvorführung verlangt werden.

Erst wenn das Fahrzeug grundsätzlich für in Ordnung befunden ist, darf der DMSB-Sachverständige den Wagenpass ausstellen oder die Wiederholungsabnahme bestätigen. Dies gilt insbesondere für sämtliche Angaben und die Fotos im Wagenpass. Kleinere Mängel können im Abnahmebericht vermerkt werden und sind umgehend vom Antragsteller zu beseitigen.

- 7.3 Abnahmebericht: Von dem DMSB-Sachverständigen wird ein Abnahmebericht über die durchgeführte Abnahme erstellt. Das originale Exemplar für die Grundabnahme ist durch den Sachverständigen an den DMSB zu senden. Mindestens ein Exemplar verbleibt beim DMSB-Sachverständigen. Ein Kopie-Exemplar erhält der Fahrzeugbesitzer.

Bei einer Wiederholungsabnahme verbleibt das Original des Abnahmeberichtes beim DMSB-Sachverständigen. Eine Kopie erhält der Fahrzeugbesitzer. Dem DMSB muss grundsätzlich keine Kopie geschickt werden.

- 7.4 Zur Vorfertigung des DMSB-Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle sind zwei Fotos des Fahrzeuges; 1x schräg von vorne (Fahrerseite) und 1x schräg von hinten (Beifahrerseite) in der Größe 9 cm x 13 cm (Querformat) erforderlich. Bei schlechter Fotoqualität erfolgt keine Bearbeitung durch den DMSB.

- 7.5 Angaben und Daten im DMSB-Wagenpass:
Im Wagenpass müssen alle charakteristischen Daten, die für eine Einstufung des Fahrzeuges nach Anhang J, zum Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA oder DMSB-Bestimmungen maßgebend sind, eingetragen werden, und zwar u.a.:
- Typenbezeichnung
 - Baujahr
 - ggf. Homologationsnummer
 - Fahrzeughersteller oder Fabrikat i
 - Fahrgestell-Nr./VIN
 - ggf. Fahrzeug-Brief-Nummer
 - Motorhersteller oder Fabrikat
 - Antriebsart
 - Art der Aufladung
 - Hubraum ($\pi = 3,1416$)
 - Einstufungshubraum
 - Angaben zur Überrollvorrichtung
 - ggf. Sicherheitstank
- Werden durch Ein- oder Umbauten diese Daten verändert, sind diese grundsätzlich durch eine erneute Abnahme des Fahrzeuges von einem DMSB-Sachverständigen zu berichtigen oder zu ergänzen.
- Hierzu wird vom DMSB-Sachverständigen ein Abnahmebericht erstellt.
- 7.6 Der Wagenpass ist erst nach DMSB-Registrierung und durchgeführter und eingetragener Grundabnahme durch den DMSB-Sachverständigen gültig. Außerdem muss der Wagenpass auf Seite 3 vom Fahrzeugbesitzer in der entsprechenden Zeile unterschrieben sein.
- Unter außergewöhnlichen Umständen kann in Eilfällen eine Teilnahme eines Fahrzeugs mit dem Abnahmebericht ohne registrierten DMSB-Wagenpass für den Zeitraum von max. 3 Wochen erfolgen. Diese Möglichkeit gilt nicht für andere Dokumente wie z.B. FIA-Wagenausweise bzw. HTPs.
- 7.7 Gegenüber den Angaben im DMSB-Wagenpass haben die technischen Bestimmungen der jeweiligen Gruppe, in der gestartet wird, *Vorrang*.
- 8. Wiederholungsabnahme, besondere Abnahme**
- 8.1 Nach der Grundabnahme müssen in einem Abstand von jeweils max. 24 Monaten (maßgeblich ist das Monatsende) Wiederholungsabnahmen durchgeführt werden. (gilt auch für FIA- oder DMSB-Wagenausweise (HTP)). Falls die Frist überschritten ist, ist der Wagenpass zunächst ungültig.
- 8.2 Eine erneute Abnahme ist grundsätzlich nach technischen Änderungen, die die im Wagenpass beschriebenen Teile betreffen, durchzuführen.

- 8.3 Nach Unfällen, die das Fahrzeug über reine Blechschäden hinaus beschädigt haben, ist das Fahrzeug vor dem nächsten Einsatz ebenfalls einer erneuten Überprüfung bzw. Wiederholungsabnahme durch einen DMSB-Sachverständigen zu unterziehen.

- 8.4 Der DMSB behält sich vor, Fahrzeuge durch besondere Anordnung z.B. nach Unfall, erneut überprüfen zu lassen.

9. Sachverständige

Die DMSB-Sachverständigen müssen die notwendige Sachkunde hinsichtlich der Automobilsporttechnik besitzen.

Der DMSB teilt jedem der von ihm anerkannten Sachverständigen einen besonderen Stempel mit der persönlichen Kenn-Nummer zu.

10. Registrierung und Ausstellung

Zur Beantragung des Wagenpasses ist der DMSB-Geschäftsstelle das entsprechende Formular „Antrag auf einen DMSB-Wagenpass“ mit den dazugehörigen Fotos zu übersenden.

Das Formular kann auf der DMSB-Internetseite www.dmsb.de im „Downloadcenter“ unter dem Suchbegriff „Wagenpässe“ heruntergeladen werden.

Der DMSB führt die Registrierung und die Vorausfertigung des Wagenpasses durch. Hiernach muss der Antragsteller die Grundabnahme seines Fahrzeuges bei einem DMSB-Sachverständigen durchführen lassen, der nach erfolgreicher Abnahme den DMSB-Wagenpass rechtskräftig ausstellt und an den Antragsteller übergibt.

Der Wagenpass ist erst nach der Registrierung/Vorausfertigung durch die DMSB-Geschäftsstelle und nach der Ausstellung durch den DMSB-Sachverständigen (nach der Grundabnahme) rechtswirksam ausgestellt.

Der DMSB stellt neue Wagenpässe grundsätzlich nur für von ihm oder der FIA aktuell genehmigten Gruppen und Serien aus.

Darüber hinaus müssen Fahrzeuggruppen und Serien, die nicht nach aktuellen FIA- oder DMSB-Bestimmungen ausgeschrieben werden, den relevanten, aktuell gültigen Sicherheitsbestimmungen der FIA bzw. des DMSB entsprechen.

11. Umschreibung des Wagenpasses

Der Wagenpass muss auf den neuen Besitzer umgeschrieben werden, wenn ein Besitzerwechsel stattgefunden hat. Dazu müssen der bisherige und der neue Besitzer dies der DMSB-Geschäftsstelle entsprechend anzeigen (Formschreiben im Wagenpass, zum Heraustrennen oder Kopie des Kaufvertrages).

12. Verlust des Wagenpasses

Bei Verlust des Wagenpasses kann auf besonderen Antrag eine Zweitausfertigung ausgestellt werden. Das Fahrzeug muss dann nach Vorausfertigung des Wagenpasses durch die DMSB-Geschäftsstelle erneut einem DMSB-Sachverständigen vorgeführt werden. Bei einer Zweitausfertigung des Wagenpasses ist wie bei einem Erstantrag zu verfahren. Dies gilt auch für die anfallenden Kosten.

13. Eintragungen und Änderungen im Wagenpass

- 13.1 Der Fahrzeugbesitzer ist nicht verpflichtet, jede Teilnahme an Wettbewerben im Wagenpass bestätigen zu lassen.
- 13.2 Fahrzeugbesitzer, Fahrer und Bewerber sind verpflichtet, den Wagenpass auf Anforderung dem Technischen Kommissar der jeweiligen Veranstaltung vorzulegen. Der Technische Kommissar trägt Beanstandungen, welche die Abnahme des DMSB-Sachverständigen betreffen, im Wagenpass ein. Er gibt dabei an, ob eine erneute Abnahme erforderlich ist. Diese Eintragung wird auch nach einem Unfall, durch den das Fahrzeug über bloße Blechschäden hinaus beschädigt wurde, vorgenommen (s. a. Art. 8-3).
- 13.3 Eine eingebaute Überrollvorrichtung muss, unabhängig davon, ob sie durch das Reglement verlangt wird, im Wagenpass eingetragen sein.
- 13.4 Eintragungen und Änderungen sind auch durch die DMSB-Geschäftsstelle, Abt. Technik, möglich.
- 13.5 Das Fahrzeug ist grundsätzlich nur in der/den Gruppe/n startberechtigt, die im Wagenpass durch den DMSB genehmigt bzw. eingetragen ist/sind.
- 13.6 Proteste gegen Angaben im DMSB-Wagenpass sind nicht zulässig.
- 13.7 Für die Richtigkeit der Angaben im DMSB-Wagenpass zeichnet der eingetragene Fahrzeugbesitzer verantwortlich.
- 13.8 Nur vom DMSB genehmigte Eintragungen im Wagenpass sind gültig.

14. Gültigkeit im Ausland

- 14.1 In der Regel wird der Wagenpass im Ausland als sportrechtliche Zulassung anerkannt, es ist jedoch Sache des Nennenden sich bei einem Start im Ausland mit dem Veranstalter oder dem zuständigen ASN hinsichtlich der Gültigkeit des DMSB-Wagenpasses in dem betreffenden Land in Verbindung zu setzen. Der DMSB übernimmt keine Gewähr dafür, dass der Wagenpass in jedem Land als sportrechtliche Zulassung anerkannt wird.
- 14.2 Um Schwierigkeiten bei der Grenzbefertigung aus dem Wege zu gehen, sollte darauf geachtet werden, dass der Motorblock mit einer Motornummer

versehen ist. Sollte diese nicht vorhanden sein, kann der DMSB-Sachverständige eine Motornummer erteilen und sie in den Motorblock einschlagen. Eine Fahrgestell-Nummer muss vorhanden sein. Für einige Nicht-EU-Länder sind noch Carnets-A.T.A. von der Industrie- und Handelskammer, vor allem für die Händler erforderlich (Auskunft erteilen ADAC und AvD).

15. Gebühren

- 15.1 Der DMSB erhebt für folgende Leistungen Gebühren, deren Höhe im Internet veröffentlicht wird:
 - Vorausfertigung von Neuausstellung und Registrierung
 - Besitzerumschreibung
 - Zweitausfertigung gemäß Gebührenordnung
- 15.2 Dem DMSB-Sachverständigen sind für folgende Leistungen Gebühren direkt zu zahlen:
 - Grundabnahme
 - Wiederholungsabnahme
 - Abnahme nach baulichen Veränderungen gemäß Gebührenordnung
 - Abnahme der Überrollvorrichtung
 - oder Abnahmen auf besondere Anordnung

16. Haftungsausschluss

Auf Grund der Erteilung des DMSB-Wagenpasses, Ablehnung, Rücknahme, Erlöschen, Entziehung des DMSB-Wagenpasses, etwaiger Auflagen oder sonstiger Maßnahmen und Entscheidungen stehen dem Antragsteller keine Schadenersatzansprüche irgendwelcher Art gegenüber dem DMSB, seinen Mitgliedsorganisationen, der Deutschen Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, den Organen, Generalsekretären, Geschäftsführern und Verrichtungs- und Erfüllungsgehilfen der zuvor aufgeführten Organisationen zu, 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.

17. Änderungen der DMSB-Wagenpass-Bestimmungen

Änderungen dieser Bestimmungen werden im DMSB Automobilsport-Handbuch, im Internet und/oder im „Vorstart“ bekannt gemacht.