

Technische DMSB-Bestimmungen für die Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und CGT (Classic GT)

Stand: 10.11.2005

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen sind gültig ab dem 01.01.2006.

Dieses Reglement soll den Start von Tourenwagen und GT-Fahrzeugen ermöglichen, wie sie in den Jahren zwischen 1966 und 1996 im Einsatz waren (Ablauf der DA- bzw. DN-Homologation).

Zugelassen sind Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, die in der Zeit zwischen 1966 und 1996 inkl. in den Gruppen 1, 2, 3, 4, 5, N, A oder B FIA-homologiert waren (siehe Artikel 2). Die Fahrzeuge müssen den damaligen FIA-Vorschriften und den nachstehenden Bestimmungen entsprechen, welche Vorrang haben.

Die Fahrzeuge müssen in technischer Hinsicht der Periodenspezifikation für das betreffende Modell entsprechen es sei denn, es wird nachstehend anders geregelt. Auch bezüglich der technischen Periodenspezifikation steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht.

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

1.1 Wagenpass

Für DMSB-Lizenznehmer ist die Vorlage eines gültigen DMSB-Wagenpasses vorgeschrieben. Für ausländische Teilnehmer wird das Zulassungsdokument des zutreffenden ASN akzeptiert.

Alternativ zum Wagenpass ist es ausreichend, wenn das Fahrzeug eine gültige Straßenzulassung hat.

2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1.1: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 1.2: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 1.3: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 2.1: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 2.2: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 2.3: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 3.1: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 3.2: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 3.3: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 4.1: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 4.2: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 4.3: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 5: Gruppe 5-Spezial-Produktionswagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 6: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1996
- Div. 7: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1996
- Div. 8: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1996

Nicht zulässig sind Gruppe 4-Homologationen der Jahre 1966 bis inkl. 1969 und Gruppe 5-Homologationen der Jahre 1971 bis inkl. 1975, da es sich hierbei um Sportwagen handelt.

Hinweis:

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 1 sind in den Gruppen 1, 2 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 2 sind in den Gruppen 2 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 3 sind in den Gruppen 3, 4 und 5 startberechtigt.

Fahrzeuge mit Basishomologation in Gruppe 4 sind in den Gruppen 4 und 5 startberechtigt.

Die Divisionszuteilung ist ausschließlich von der zur Anwendung kommenden Homologation und der Anhang J-Ausgabe gemäß Artikel 3 abhängig. Das Baujahr spielt also keine Rolle.

3. Technik allgemein

Die Fahrzeuge müssen einem der folgenden technischen Reglements gemäß Anhang J zum ISG des zutreffenden Jahres entsprechen:

Div. 1.1:	Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1971
Div. 1.2:	Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1975
Div. 1.3:	Gruppe 1-Bestimmungen des Jahres 1981
Div. 2.1:	Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1971
Div. 2.2:	Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1975
Div. 2.3:	Gruppe 2-Bestimmungen des Jahres 1981
Div. 3.1:	Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1971
Div. 3.2:	Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1975
Div. 3.3:	Gruppe 3-Bestimmungen des Jahres 1981
Div. 4.1:	Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1971
Div. 4.2:	Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1975
Div. 4.3:	Gruppe 4-Bestimmungen des Jahres 1981
Div. 5:	Gruppe 5-Bestimmungen des Jahres 1981
Div. 6:	Gruppe N-Bestimmungen des Jahres 1996
Div. 7:	Gruppe A-Bestimmungen des Jahres 1996
Div. 8:	Gruppe B-Bestimmungen des Jahres 1996

Die jeweiligen technischen Bestimmungen können bei der DMSB-Geschäftsstelle angefordert werden.

4. Homologationsblätter

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, das für sein Fahrzeug zutreffende Homologationsblatt bei der technischen Abnahme vorzuweisen. Es müssen von einem ASN, z.B. DMSB oder von der FIA beglaubigte Kopien sein, welche an der ASN-Perforation oder am FIA-Wasserzeichen erkennbar sind. Bei Start in der Gruppe N muss das Homologationsblatt für die Gruppe N und Gruppe A vorgelegt werden.

Gültig sind ausschließlich nur Grundhomologationen und Homologationsnachträge für die zutreffende Gruppe aus der Zeit der entsprechenden Division (siehe Artikel 2).

Beispiel:

Für ein Gruppe 2-Fahrzeug der Division 2.1 gilt die Homologation inkl. Nachträge, welche zwischen dem 01.01.1966 und dem 31.12.1971 gültig waren.

5. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

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

Grundsätzlich besteht keine freie Wahl der Klassenzuteilung.

5.1 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Aufladung

Für Fahrzeuge mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) gelten folgende Hubraumfaktoren:

Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 1,4
Div. 6, 7 und 8: Faktor 1,7

5.2 Einstufungshubraum bei Fahrzeugen mit Rotationskolbenmotor (Wanke)

Der Einstufungshubraum errechnet sich aus den Werten maximales Kammervolumen minus minimales Kammervolumen multipliziert mit dem folgenden Faktor:

Div. 1.1 bis inkl. Div. 5: Faktor 2,0
Div. 6,7 und 8: Faktor 1,8

6. Luftbegrenzer im Rallyesport

Im Rallyesport sind bei Fahrzeugen der Gruppen N, A und B mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) Luftbegrenzer vorgeschrieben, die gemäß dem heute gültigen Artikel 255.5.1.8.3 konstruiert sein müssen und folgende maximale innere Durchmesser aufweisen müssen:

Gruppe N (Otto-Motor): Ø 32 mm (ein Lader)
Gruppe N (Otto-Motor): jeweils Ø 22,6 mm (zwei Lader)
Gruppe N (Diesel-Motor): Ø 35 mm
Gruppe A (Otto-Motor): Ø 34 mm (ein Lader)

Gruppe A (Otto-Motor): Ø 24 mm (zwei Lader)
Gruppe A (Diesel-Motor): Ø 37 mm
Gruppe B: Ø 34 mm (ein Lader)
Gruppe B: jeweils Ø 24 mm (zwei Lader)

7. Räder und Reifen

7.1 Räder (Radschüssel und Felge)

Nur hinsichtlich der Raddimensionen muss die Periodenspezifikation eingehalten werden, darüber hinaus sind die Räder freigestellt.

7.2 Reifen

Reifen im Nat. B-Rallyesport (Rallye 200)

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

Kennzeichnung: Auf der Reifenflanke muss in erhabener Schrift die vollständige ECE-Bezeichnung mit E-Prüfzeichen deutlich lesbar angegeben sein, z.B.: 185/70 R13 84 H.

Dies bedeutet, dass unabhängig vom Produktionsdatum, die durch die StVZO geforderte „E“-Kennzeichnung von Reifen („E“ in einem Kreis oder Viereck, mit folgender Kennziffer für das Zulassungsland) auf dem Reifen vorhanden sein muss.

Das „E“ kann als Großbuchstabe (gemäß ECE) oder als kleiner Buchstabe „e“(gemäß EWG) vorhanden sein.

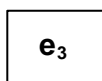
Beispiele eines Reifens gemäß StVZO mit E-Kennzeichnung:

175/70R13 82S



(gemäß ECE)

185/70R13 84H



(gemäß EWG)

Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich durch den Reifen-Hersteller oder General-Importeur aufvulkanisiert wurde. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil).

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

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

Vertrieb: Der Reifen muss in Prospekten, Warenlisten oder Anzeigen des Reifenherstellers oder Runderneuerers abgebildet und für jedermann frei erhältlich sein.

Profilierung: Es sind nur im Vulkanisationsverfahren (formgeheizte) hergestellte Profile zulässig. Geschnittene Profile sind verboten. Abgefahrte Reifen dürfen nicht nachgeschnitten werden.

Die Reifen müssen im Neuzustand ein Negativprofilanteil von mindestens 17 % aufweisen.

Die Reifenprofiltiefe muss beim Start mindestens 2 mm betragen.

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

Ein Protest gegen die Profiltiefe ist nicht zulässig.

Die Reifenbauart (z.B. radial, diagonal) aller am Fahrzeug zum Einsatz kommenden Reifen muss einheitlich sein. Die gleichzeitige Benutzung von Sommer- und Winter-Reifen (M+S) ist unzulässig.

An einer Achse müssen Reifen gleichen Fabrikats mit gleichem Profilbild benutzt werden. Das Fabrikat und das Profilbild der Reifen für Vorder- und Hinterachse dürfen unterschiedlich sein.

M+S-Reifen: Alle in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Reifengrößen können auch als M+S-Reifen gefahren werden. Steht in den Fahrzeugpapieren allerdings hinter einer Reifenbezeichnung der Zusatz "M+S", so ist diese Reifengröße nur als M+S-Reifen zulässig. Auch auf M+S-Reifen muss die vollständige ECE-Bezeichnung (mit Geschwindigkeitsindex und E-Kennzeichnung) in erhabener Schrift vorhanden sein.

7.3 Reifen im Int.- und Nat. A-Rallyesport

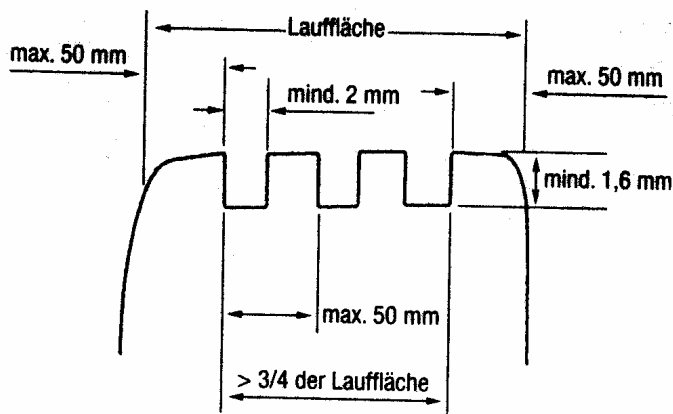
Bei Rallye-Veranstaltungen mit dem Status **International- und National-A** sind die Reifen unter folgenden Bedingungen freigestellt:

Die Reifen müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

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

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

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



Profillosen Reifen (Slicks) sind nicht zugelassen. Periodenspezifische Breitenregelungen (falls gegeben) müssen eingehalten werden.

7.4 Reifen im Slalomsport, Bergrennen, Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen

Die Reifen (z.B. Slicks) sind freigestellt, jedoch müssen die periodenspezifischen Breitenregelungen (falls gegeben) eingehalten werden.

8. **Bodenfreiheit**

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

Die Bodenfreiheit wird ohne Insassen geprüft.

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

9. **Abgasvorschriften**

Die Verwendung von Katalysatoren gemäß Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

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

10. **Geräuschbegrenzung**

10.1 Rundstreckenveranstaltungen

Gemäß der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen die Grenzwerte von 138 dB(A) nach L_{WA} -Verfahren und 104 dB(A) nach L_P -Verfahren eingehalten werden.

10.2 Andere Veranstaltungsarten

Bei anderen Veranstaltungsarten (z.B. Bergrennen) muss der Geräuschgrenzwert von max. 95 + 2 dB(A) + 3 % für Fahrzeuge mit Frontmotor und von max. 98 + 2 dB(A) + 3 % bei Fahrzeugen mit Mittel- oder Heckmotor gemäß der DMSB-Nahfeldmeßmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) eingehalten werden.

11. Kraftstoff

Es darf ausschließlich handelsüblicher unverbleiter Otto-Kraftstoff nach DIN EN228 oder Diesel-Kraftstoff nach EN590, ohne weitere Zusätze, verwendet werden. Darüber hinaus müssen auch die Grenzwerte gemäß Artikel 252.9 im aktuellen Anhang J eingehalten werden.

12. Fahrzeug-Sicherheitsausrüstung

Für die Fahrzeuge gelten die nachfolgenden Sicherheitsvorschriften:

12.1 Überrollvorrichtung

Im Slalomsport ist der Einbau einer Überrollvorrichtung gemäß nachstehenden Regelungen empfohlen.

Bei anderen Wettbewerbsarten sind Überrollvorrichtungen wie folgt vorgeschrieben:

Ausschließlich für Fahrzeuge mit Baujahr vor 1994 und einem Hubraum von max. 2000 cc sind Überrollbügel gemäß Zeichnung 1 oder 2 gemäß Artikel 253.8 im Anhang J zum ISG 1993 möglich. Alle anderen Fahrzeuge müssen mit einem Überrollkäfig gemäß Artikel 253.8 bis inkl. 8.5 des Anhang J 1993, Anhang J 2002 oder des heute gültigen Anhang J zum ISG ausgerüstet sein.

Die Überrollvorrichtung muss mindestens wie folgt beschaffen sein:

Es sind ausschließlich Konstruktionen aus Stahl (kein Aluminium) zulässig.

Spezifikation für die zu verwendenden Rohre:

Stahlqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (mm)
Nahtlos kaltgezogener unlegierter Kohlenstoffstahl mit max. 0,30 % C-Gehalt	350 N/mm ²	38 x 2,5 oder 40 x 2

Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8 – 8.3, Anhang J – unabhängig davon, ob die Überrollvorrichtung dem Anhang J 1993, 2002 oder dem aktuellen Anhang J entspricht – müssen die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm² haben muss, verstärkt werden.

Diese Verstärkungsplatte ist an den auf den folgenden Zeichnungen eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren

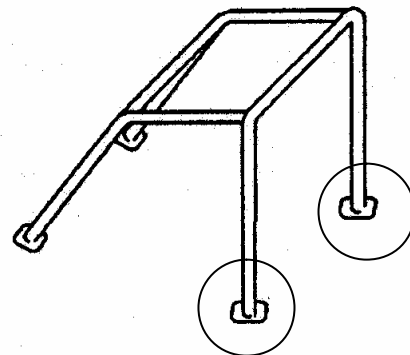
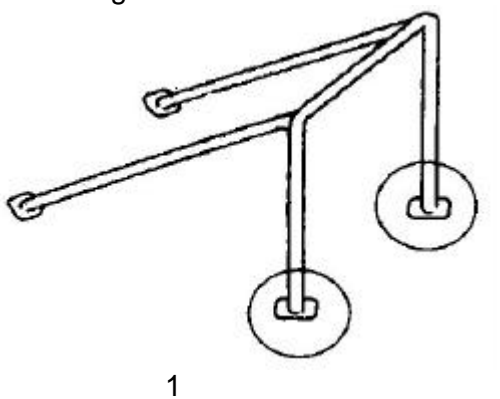
Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind. Die Schweißnähte an den Verstärkungsplatten sollten nicht umlaufend sondern unterbrochen sein. Dagegen müssen die Schweißnähte an Rohrverbindungen umlaufend ausgeführt sein.

Die Fläche der übrigen Befestigungspunkte muss dem betreffenden Zertifikat bzw. dem Homologationsblatt entsprechen. Darüber hinaus ist die Fläche dieser Punkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

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

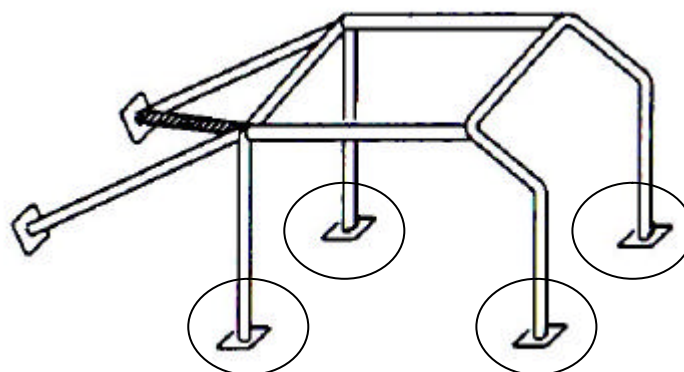
Die Überrollvorrichtung muss bei Rallye-Veranstaltungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag "wahlweise" ausreicht.

Überrollbügel



Dessin / Drawing n° 253-4

Überrollkäfig



3

12.2 Sicherheitsgurte

Im Slalomsport müssen an den vorderen Sitzen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein.

Bei anderen Wettbewerben sind FIA-homologierte bzw. ehemals homologierte Gurte gemäß den FIA-Normen 8853/98 oder 8854/98 vorgeschrieben. Das Alter dieser Gurte darf max. 10 Jahre betragen.

12.3. Feuerlöscher/Feuerlöschanlage

Handfeuerlöscher mit folgenden Mindestmengen sind vorgeschrieben:

alle Veranstaltungen außer Slalom	4 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 2 Behältern)*
Slalom (empfohlen)	2 kg Löschpulver oder ein gleichwertiges Mittel (in max. 1 Behälter)*

* Alternativ zu 4 kg Löschpulver kann ein Handfeuerlöscher mit min. 2,25 Liter eines, von der FIA zugelassenen, AFFF-Löschmittels verwendet werden (gemäß Techn. Liste Nr. 6).

Alle Löschbehälter sind so zu befestigen, dass sie eine Beschleunigung von 25 g (ca. 75 kg bei 2-kg-Behälter, ca. 160 kg bei 4-kg-Behälter) in jede Richtung aushalten.

Die Befestigung der Handfeuerlöscherbehälter muss mit einem Schnellspanverschluss aus Metall mit Metallband bzw. Metallbändern ausgeführt sein und ein schnelles Lösen des Behälters ermöglichen.

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

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

Eine Feuerlöschanlage gemäß Anhang J zum ISG mit mindestens 4 kg Löschmittel ist empfohlen. Bei Rallye-Veranstaltungen sind zusätzlich die DMSB-Bestimmungen (StVZO) zu beachten.

Außer bei Rallye-Veranstaltungen kann die Feuerlöschanlage die Handfeuerlöscher ersetzen.

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

Beispiel der Kennzeichnung eines Pulverfeuerlöschers:

Pulver-Handfeuerlöscher (6 kg)

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

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

12.4 Feuerschutzwand

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Fahrgastraum und Kraftstoffbehälter (inkl. Einfüllrohr und Einfüllöffnung) muss eine flüssigkeitsdichte, flammenhemmende Schutzwand vorhanden sein.

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

Hierbei sind folgende Polycarbonat-Materialien zulässig:

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

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

12.5 Stromkreisunterbrecher

Ein Stromkreisunterbrecher ist mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben.

Der Stromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen, Batterie, Lichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen usw. Er muss von innen und außen bedienbar sein.

Der äußere Auslöser muss unterhalb der Windschutzscheibe auf der linken Fahrzeugseite angebracht sein.

Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand zu kennzeichnen. Jede Kante des Dreiecks muss mindestens 12 cm lang sein.

12.6 Ölsammler

Jedes Fahrzeug, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat muss so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Liter haben.

12.7 Abschleppvorrichtung (außer Rundstreckenveranstaltungen)

Vorne und hinten muss mindestens je eine Abschleppöse vorhanden sein. Sie müssen so beschaffen sein, dass es für die Rettungsfahrzeuge möglich ist, das noch rollfähige Fahrzeug auch auf losem Grund aus einem Gefahrenbereich zu entfernen. Die Abschleppöse ist selbst oder an dem darüber liegenden Karosserieteil gelb, rot oder orange zu kennzeichnen.

12.7.1 Abschleppvorrichtungen bei Rundstreckenveranstaltungen

Jedes Fahrzeug muss vorn und hinten mit jeweils einer Abschleppöse ausgerüstet sein. Jede Abschleppöse muss einen Innendurchmesser von mindestens 50 mm und max. 100 mm bzw. einen adäquaten freien Querschnitt von mindestens 1964 mm² und max. 7854 mm² aufweisen.

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

Die Abschleppösen müssen so positioniert sein, dass ihre Vorderkante über die äußere Peripherie der Karosserie hinausragt oder mit dieser abschließt.

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

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

12.8 Aussenspiegel

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

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

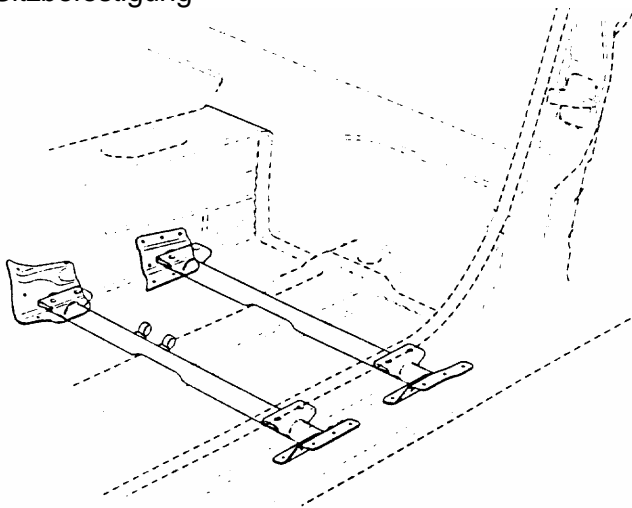
Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

12.9 Sitze

Von der FIA homologierte bzw. ehemals homologierte Sitze sind mit Ausnahme des Slalomsports vorgeschrieben. Das Alter dieser Sitze darf max. 10 Jahre betragen.

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG oder nachstehender Zeichnung entsprechen. Das verwendete Rohrmaterial muss ein Stahl mit einer Dimension von mind. \varnothing 38 x 2,5 mm oder \varnothing 40 x 2 mm sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen. Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

Sitzbefestigung



12.10 Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen.

13. Fahrer-Sicherheitsausrüstung

Das Tragen eines Helmes gemäß DMSB-Bestimmungen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) ist vorgeschrieben.

Overalls, Unterwäsche, Socken, Schuhe und Kopfhaube sind vorgeschrieben und müssen der FIA-Norm 8856-2000 entsprechen.

Die vorgeschriebenen Handschuhe müssen der FIA-Norm 1986 oder 8856-2000 entsprechen. Ab 01.01.2007 sind ausschließlich Handschuhe gemäß der FIA-Norm 8856-2000 zulässig.

Die Verwendung des HANS-Systems ist empfohlen.