

Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements

Stand: 29.10.2024 – 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 Kraftstoffbehälter (Gr. A, alle DMSB-Gruppen)

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.

1.3 Radaufhängung (Gr. A, Art. 255)

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

1.4 Fensterscheiben (Gruppe A)

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.

1.5 Umbau von Fahrzeugmodellen (Gruppe 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.

1.6 Gruppe GT3- Klarstellung zur Dachluke

Es wird klargestellt, dass die Dachluke (Art. 257A-1305) sowie die hierzu vorgeschriebene Kennzeichnung nicht abgedeckt sein darf. Dies gilt auch für Werbung und Folierung sämtlicher Art.

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 - Erläuterung zum Kotflügel

Durch den Artikel 18 der technischen Bestimmungen wird jeweils gefordert, dass über mindestens 1/3 des Umfanges 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- Elektr. 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. Desweiteren 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 wird durch den 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:

$$V_{\text{Einstufung}} = (V_{\text{kmax}} - V_{\text{kmin}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times k_{\text{Aufladung}}$$

$V_{\text{Einstufung}}$	- Einstufungshubraum
V_{kmax}	- maximales Kammervolumen
V_{kmin}	- 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 a 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,2 ccm (ergibt sich aus: 218 ccm/9,4)

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

$$\begin{aligned} V_{\text{Einstufung}} &= (V_{\text{kmax}} - V_{\text{kmin}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \\ V_{\text{Einstufung}} &= (654 \text{ ccm} - 23,2 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 630,8 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 1892,4 \text{ ccm} \end{aligned}$$

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

2 Scheiben, Verdichtung: 9,4

Max. Kammervolumen: 573 ccm (3 Kammern a 191 ccm)

Min. Kammervolumen: 20,32 ccm (ergibt sich aus: 191 ccm/9,4)

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

$$\begin{aligned} V_{\text{Einstufung}} &= (V_{\text{kmax}} - V_{\text{kmin}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \\ V_{\text{Einstufung}} &= (573 \text{ ccm} - 20,32 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 552,68 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 1658,04 \text{ ccm} \end{aligned}$$

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

2 Scheiben, Verdichtung: 9,1

Max. Kammervolumen: 654 ccm (3 Kammern a 218 ccm)

Min. Kammervolumen: 23,96 ccm (ergibt sich aus: 218 ccm/9,1)

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

$$\begin{aligned} V_{\text{Einstufung}} &= (V_{\text{kmax}} - V_{\text{kmin}}) \times 1,5 \times n_{\text{Scheiben}} \times 1,7 \\ V_{\text{Einstufung}} &= (654 \text{ ccm} - 23,96 \text{ ccm}) \times 1,5 \times 2 \times 1,7 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 630,04 \text{ ccm} \times 1,5 \times 2 \times 1,7 \\ V_{\text{Einstufung}} &= 3213,2 \text{ ccm} \end{aligned}$$

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.

2.7 Gruppe F - Getriebetypen

Es gibt folgende Getriebevarianten:

1. Herkömmliches mechanisches Handschaltgetriebe: Momentenfluss im Getriebe rein mechanisch. Gangschaltung rein mechanisch. H-Schaltschema durch mittigen Schalthebel oder Knüppelschaltung im Bereich des Lenkrades.
2. Herkömmliches Automatikgetriebe: Momentenfluss im Getriebe hydraulisch und mechanisch. Mit Drehmomentwandler. Gangschaltung in Abhängigkeit von Last und Drehzahl. Wird nicht als sequenzielles Schaltschema betrachtet.
3. Tip-Tronic (z. B. Opel): Momentenfluss im Getriebe hydraulisch und mechanisch. Mit Drehmomentwandler. Sequenzielles Schaltschema.
4. Doppelkupplungsgetriebe (z. B. DSG (Drift Shift Gear box) / PDK): Momentenfluss im Getriebe rein mechanisch. Mit Doppelkupplung. Sequenzielles Schaltschema.
5. Sequenzielles Manuelles Getriebe (SMG): Momentenfluss im Getriebe rein mechanisch. Schaltbetätigung über Hydraulikzylinder. Einfache Kupplung. Sequenzielles Schaltschema.
6. Automatisiertes Schaltgetriebe (ASG): Momentenfluss im Getriebe rein mechanisch. Wippenschaltung am Lenkrad. Gangschaltung und Kupplungsbetätigung durch elektromechanische und/ oder hydraulische Aktuatoren. Einfache Kupplung. Sequenzielles Schaltschema.
7. Übliches sequenzielles Sportgetriebe: Momentenfluss im Getriebe rein mechanisch. Gangschaltung durch mittigen Schalthebel. Schaltbetätigung rein mechanisch oder wie SMG. Einfache Kupplung. Sequenzielles Schaltschema.

Falls serienmäßig ausschließlich Getriebe der vorgenannten Punkte 1 und/ oder 2 verfügbar sind bzw. waren, so dürfen sequenzielle Schaltungen nicht realisiert werden.

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 Materials, 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 Kraftstoff

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. WTCR, festgelegten Regelungen.

3.4.1 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.

3.4.2 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 kann 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.

3.4.3 Kraftstoffprobenentnahme

Sämtliches, für die Entnahme von Kraftstoffproben aus dem Fahrzeug durch den Technischen Kommissar benötigtes, Zubehör muss durch den Teilnehmer/ Bewerber gestellt werden. Dies beinhaltet z.B. Schlauchstücke, Ventile, Adapter, welche für die Entnahme am betreffenden Fahrzeug notwendig sind.

3.5 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.

3.6 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.

3.7 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.

3.8 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.

3.9 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.

Einige Fahrzeughersteller bezeichnen in Prospekten die Kofferraumhaube bzw. die Heckklappe als fünfte Tür. Diese „fünfte Tür“ wird sportrechtlich nicht als Tür angesehen.

3.10 DMSB-Wagenpass und StVZO

In verschiedenen Fahrzeuggruppen, z.B. 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.

3.11 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.: A, GT3, 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.

3.12 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.

3.13 KFP-Pflicht im Rallyesport

Mit Ausnahme der Gruppe G und hist. Fahrzeuge gemäß Anhang K im Rallyesport ist 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 nicht mehr ausgeschrieben wird, werden keine KFPs für Gruppe H-Fahrzeuge mehr ausgestellt.

3.14 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 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.

3.15 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.

3.16 Ausrüstungsgegenstände im Fahrzeug

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

3.17 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 obenstehendes bei allen Wettbewerbsarten zur Anwendung.

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 zugesetzter Korrosions- und Frostschutzmittel 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

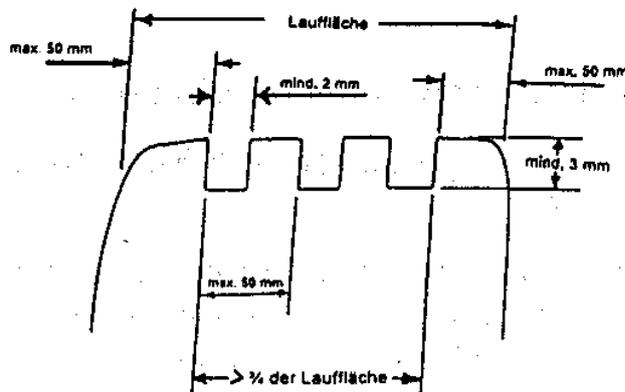
Profillose Reifen (Slicks) sind bei DMSB-genehmigten Rallyes nicht zugelassen. Die Reifen, müssen wie nachfolgend beschrieben profiliert sein:

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

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

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

Darüber hinaus müssen die Reifen der StVZO entsprechen.



Über vorstehende Profilveranschreibung 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.

Im Neuzustand des Reifens muss der Negativprofilanteil mindestens 17 % betragen. Grundsätzlich muss der komplette Reifen formgeheizt sein. Ausschließlich hinsichtlich der E-Kennzeichnung werden auch bestimmte Reifen akzeptiert, bei denen die E-Kennzeichnung nachträglich aufvulkanisiert ist. Diese Reifen benötigen eine individuelle Freigabe durch den DMSB.

Die Liste der betreffenden Reifen ist im Internet unter www.dmsb.de veröffentlicht.

4.3 Kraftstoffmengen in allen Fahrzeuggruppen

In allen Fahrzeuggruppen und Klassen gilt 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 mindestens 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 DMSB-Reglements 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, genietet oder angeschraubte Schilder werden somit nicht akzeptiert es sei denn dies entspricht der jeweiligen Fahrzeughomologation.

4.7 Links-/Rechtslenkerversion

Für die Gruppen 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 Wweiteres 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 Zweifelsfalle 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 angestellt.
- 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 Sicherheitseinrichtung 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.

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