



Veranstalter + Organisation:

UHSport GmbH Dudweilerstr. 21 D - 66287 Quierschied

Promoter: Gerd Hoffmann

Fon: +49 (0) 68 97 48 51

Fax: +49 (0) 68 97 5 41 16

Mob: +49 (0) 171 650 46 40

www.uhsport.de Mail: info@uhsport.de

Ausschreibung / Reglement 2010

DMSB genehmigt am: 09.12.2009 Reg.Nr.: 1011/10

Die **DMV Touring Car Championship powered by UHSport** ist eine 1990 ins Leben gerufene Veranstaltungsserie über eine mittlere Renndistanz, die vorwiegend auf dem Hockenheimring ausgetragen wird.

2010 „21 Jahre UHSport Tourenwagen + GT Racing“

Sie versteht sich als Bindeglied zwischen Sprintrennen und den Langstreckenpokalrennen auf dem Nürburgring.

Teilnahmeberechtigt sind folgende Lizenzinhaber:

- alle internationalen Lizenzen des DMSB 2010
- nationale A-Lizenz des DMSB 2010
- ausländische gleichwertige nationale, sowie internationale Lizenzen eines der FIA angeschlossenen ASN.



Es können pro Fahrzeug bis zu 2 Fahrer teilnehmen.

Der bei der jeweiligen Veranstaltung erstgenannte Fahrer bestreitet Rennen 1, der zweitgenannte Fahrer bestreitet Rennen 2.

Änderungen der Reihenfolge sind nur noch bis 14 Tage vor der jeweiligen Veranstaltung möglich.

Ein Fahrer kann nur auf einem Fahrzeug für die Meisterschaft nennen.

Pro Veranstaltung werden 2 separate Rennen gestartet.

Zeittraining 1 für Startaufstellung Rennen 1

Zeittraining 2 für Startaufstellung Rennen 2

Trainingsdauer pro Sitzung 20 Minuten

Bei 2 Divisionen: 20 min. Zeittraining, Startaufstellung Rennen 1, Zieleinlauf
Rennen 1 ist Startaufstellung Rennen 2.

Nehmen 2 Fahrer mit einem Fahrzeug teil, so zählen beide Rennergebnisse für die Teamwertung. Einer der beiden Teamfahrer kann bei Bedarf in einem oder mehreren Rennen ersetzt werden, beide Fahrer dürfen jedoch nicht bei einer Veranstaltung ausgetauscht werden. Bei Bedarf kann auch einer der beiden Teamfahrer beide Läufe an einem Rennwochenende bestreiten.

Zwischen den beiden Rennen muss ein Zeitabstand von mindestens 120 Minuten sein. Diese Pause wird für eventuelle Servicearbeiten und erneute Startaufstellung genutzt.

Alle Rennen werden fliegend, mit einer Einführungsrunde gestartet.

Stehender Start ist auch möglich, wird aber rechtzeitig bekannt gegeben.

Artikel 1-Veranstalter:

Veranstalter die laut **Terminplan 2010** auf der jeweiligen Rennstrecke veranstalten.

Zur Serie 2010 sind 8 **Veranstaltungen mit je 2 Rennen also 16 Rennen** vorgesehen.

Artikel 2 -Grundlagen der Serie:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen, DMSB Rechts- und Verfahrensordnung
- Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB.
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB.
- Ausschreibung des jeweiligen Veranstalters, mit Änderung und Ergänzungen
- vorliegender Ausschreibung mit vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen.
- DMSB Umweltrichtlinien.
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA

Artikel 3 – Vorbehalt

Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage von Veranstaltungen.

1. Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug – Eigentümer und Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen, den Teamangehörigen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart ist.
2. Der Veranstalter und die Orga UHSport behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflichten zu übernehmen, Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit ausgenommen.

Artikel 4 - Ausschluss des Rechtsweges.

1. Bei Entscheidungen der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare, der Orga UHSport oder der Veranstalter als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
2. Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. ihrer Sportgerichtsbarkeit, sowie der Beauftragten des DMSB und der Orga UHSport können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

Artikel 5 – Haftungsausschluss

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

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

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

Gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, den eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/in, Mitfahrer/in gehen vor!) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, warm-up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-Läufen, entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreter oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

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

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Artikel 6 - Klasseneinteilung: In Abhängigkeit von Hubraum bzw. Einstufungshubraum: Alle vom DMSB für nachstehende Gruppen bzw. Cups genehmigten Fahrzeuge können eine Starterlaubnis erhalten. Ein Fahrer kann sich in einer höheren Hubraumklasse seiner Gruppe einstufen lassen.

Klasse 1 bis 1600 ccm	Gr. H, A, oder 24h – Spezial
Klasse 2 bis 2000 ccm	Gr. N, VLN- Serienwagen
Klasse 3	Gruppe AT(z.B. Dieselfahrzeuge Alfa-VW-Audi-BMW)
Klasse 4 bis 2000 ccm	Gr. A, DMSB-Gr. H, 24h – Spezial und CTC/CGT.
Klasse 5 bis 2000 ccm	Gruppe UH - Spezial (Tourenwagen + GT - Fahrzeuge)
Klasse 6 bis 2500 ccm	Gr. N und BMW M3 E 30 gemäß Homol.5327nach GR. N Regl. und CTC/CGT.
Klasse 7	BMW Mini Challenge nach Reglement 2007
Klasse 8 bis 3250 ccm	DMSB- Gr. H, (z.B VW Käfer, DB 190 E, BMW M 3, BMW Z 3), Clio V6 Cup gem. Regl. 2003 und 24h-Spezial

Klasse 9 bis 3500 ccm	Gruppe UH - Spezial (Tourenwagen + GT - Fahrzeuge)
Klasse 10	Super Touring Fahrzeuge (ST) gem. Regl.2002 und DTM gem. Regl. 1992 und bis einschl. Bj.92 und und Super 2000 nach FIA Regl.
Klasse 11 bis 3500 ccm	DMSB –Gr. H,A, F, 24 h- Spezial ,Donkervoort – Cup 2002
Klasse 12 bis 3800 ccm	DMSB-Gr. H,A, F, Porsche Carrera Cup Regl. 2005 und Porsche Supercup Regl. 2005.
Klasse 13	Ferrari Challenge 360 nach Reglement 2004 und Ferrari 430 Challenge nach Reglement 2007 und Porsche 997 Cup Regl. 2008, und FIA-GT3
Klasse 14 über 3500 ccm	Gruppe UH - Spezial (Tourenwagen + GT-Fahrzeuge)
Klasse 15 über 3800 ccm	Gruppe A, H, ADAC-GT Cup Div. 1 (Regl.97), FIA-GT1, GT2, 24h- Spezial
Klasse 16	Gruppe E1-XP nach DMSB -Bestimmungen (V8 STAR, DTM.)

Bestimmungen der Gruppe UH – Spezial sind dem Anhang 1 zu entnehmen.

Artikel 7 - Fahrzeuge:

Die DMV TCC wird für alle vorstehenden Gruppen ausgeschrieben.

Turbofahrzeuge aller Gruppen werden mit dem Hubraumfaktor 1,7 eingestuft.

Technik:

Alle Fahrzeuge müssen uneingeschränkt den technischen Bestimmungen der DMSB/FIA entsprechen. Der Einbau eines FT3-, FT3.5- und FT5- Sicherheitstankes wird empfohlen, es sei denn, er wird über das Reglement der betreffenden Gruppe vorgeschrieben.

In allen Gruppen und Klassen sind an allen Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, zwei Flankenschutzstreben an der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253.9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253.34 in Anhang J vorhanden sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch). Hinsichtlich Diagonalstrebe am Hauptbügel und Stützstrebe am vorderen Bügel gelten die Gr.H-Bestimmungen.

Die Überrollvorrichtung muss im Kopfbereich des Fahrers abgepolstert sein. (Siehe auch DMSB Handbuch blauer Teil)

Die Scheinwerfer der Fahrzeuge müssen mit einer transparenten Folie abgeklebt werden.

Die DMSB -Geräusch- und Abgasbestimmungen sind einzuhalten.(siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil)

Artikel 8 - Sicherheitsbestimmung für Fahrer und Kleidung:

Nach DMSB- Bestimmung: (Siehe DMSB- Handbuch, blauer Teil)

Die Anwendung des **HANS- Systems** ist vorgeschrieben.

Artikel 9 - Distanz eines Race Weekends:

1 Freies Training mit Zeitnahme 20 Minuten

2 x Zeittraining je 20 Minuten

2 x Rennen je 30 Minuten.

Startberechtigte Teilnehmer laut DMSB Streckenabnahmeprotokoll für Training und Rennen. **Alle eingeschriebenen Piloten sind qualifiziert.** Hat ein Gaststarter sich nicht für das 1. Rennen qualifiziert, so hat er die Möglichkeit im 2. Rennen bei Ausfällen von Teilnehmern von hinten zu starten.

Dies gilt nur für Gaststarter. Bei einer eventuellen Qualifikation werden die langsamsten Gaststarter der stärksten Klassen prozentual gestrichen.

Artikel 10 - Punktevergabe DMV TCC 2010:

Die Punktevergabe in der DMV TCC 2010 erfolgt nach einem Teilnehmer abhängigen Punktesystem (siehe Tabelle unten).

Eine feste Punktevergabe in den Klassen ist auch möglich, wird aber nach der 1. Papierabnahme in Hockenheim festgelegt.

An der Punktwertung nehmen nur die eingeschriebenen Piloten teil.

Bei Punktegleichstand mehrerer Teilnehmer am Jahresende entscheidet erst die Anzahl der 1. Plätze, danach die Anzahl der 2. Plätze, danach die Anzahl der 3.Plätze. Sollte dann immer noch Gleichstand vorliegen, entscheidet die Platzierung in Verbindung mit dem größten Zeitabstand vor dem Nächstplatzierten beim Finalrennen.

Ein Bewerber kann sowohl Fahrer wie auch Fahrzeug in seiner eingeschriebenen Klasse wechseln. Wechselt ein Fahrer / Bewerber in der laufenden Saison die Klasse, nimmt er am Jahresende nicht an der Klassenwertung teil, die Punkte bleiben jedoch für die Gesamtwertung erhalten.

T-Car oder Ersatzfahrzeuge können während der Veranstaltung zugelassen werden. Wurde mit Ihnen nicht die Qualifikation gefahren, so können Sie mit Abstimmung der UHSport Orga vom letzten Startplatz des gesamten Feldes starten.

Zur Punktevergabe zählen nur die offiziellen Ergebnislisten der jeweiligen Veranstalter. Diese sind nur bei der jeweiligen Veranstaltung erhältlich. Einspruch gegen den aktuellen Punktstand ist nur innerhalb einer Woche nach Erhalt / Veröffentlichung des Zwischenpunktstands unter Vorlage der offiziellen Ergebnislisten möglich.

Platzierung in der Klasse	Starter in der Klasse									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	5,00	6,50	7,00	7,10	7,20	7,30	7,40	7,50	7,60	7,70
2		5,00	6,00	6,50	6,80	7,00	7,10	7,20	7,30	7,40
3			5,00	5,70	6,20	6,50	6,80	6,90	7,00	7,10
4				5,00	5,60	6,00	6,40	6,50	6,70	6,80
5					5,00	5,50	5,86	6,13	6,33	6,50
6						5,00	5,50	6,10	6,30	6,50
7							5,00	5,40	5,60	5,90
8								5,00	5,30	5,60
9									5,00	5,30
10										5,00

Sonderwertung : Hockenheim Pokal

Sonderwertung : Winter Cup

Sonderwertung : UHSport EU Cup

Die Sonderwertungen werden ausgeschrieben im Rahmen der DMV TCC 2010. Teilnahmeberechtigt sind alle eingeschriebenen Teilnehmer der Saison 2010. Der **UHSport EU Cup**, hierzu zählen alle Veranstaltungen ohne die Hockenheim Rennen.

Die Sonderwertung **Hockenheim Pokal**, hier zählen alle 3 Weekends in Hockenheim.

Der **Winter Cup**, hier zählt das letzte Weekend 2009 und das 1. Weekend 2010.

Artikel 11 - Extrawertungen:

ADAC, AvD und DMV Sportabzeichen 2010

Württembergische ADAC Meisterschaft im Automobil-Rennsport 2010

MBW-Motorsportverband Baden-Württemberg

Clubmeisterschaft Porsche Club Schwaben + Württemb. Porsche Club

Südbayerische ADAC Automobil-Rundstreckenmeisterschaft 2010

Opel Sportpokal 2010

BMW Sportpokal 2010

Artikel 12 - Preise:

Pro Rennen bei der jeweiligen Veranstaltung: 3 Pokale in den Klassen, für die 3 Ersten im Gesamt oder Division bei jedem Rennen, ein Halsband und 3 Pokale. Sie müssen persönlich in Empfang genommen werden. Preise werden nicht nachgesandt.

Artikel 13 - Endwertung:

Es wird eine Gesamt- und Klassenwertung vorgenommen.

Es werden Pokale und Sachpreise vergeben.

Ein Preisgeld ist derzeit nicht vorgesehen.

Die Jahressiegerehrung für die DMV TCC 2010 ist nach dem letzten Rennen in Hockenheim für alle und beim DMV in Frankfurt am Main für die 3 ersten im Gesamt noch einmal extra. Der Termin wird aber rechtzeitig mitgeteilt.

Persönliches Erscheinen ist Pflicht. Preise werden nicht nachgesandt, sie verfallen.
Dies gilt nur für eingeschriebene Fahrer.

Artikel 14 - Streichergebnisse:

Es ist ein **Streichresultat = 1 Rennen von 16 Rennen bei 8 Veranstaltungen vorgesehen.**

Dieses kann für nicht Erscheinen, Ausfälle oder das schlechteste Rennergebnis verwendet werden.

Artikel 15 - Wertungsausschluss:

Wird ein Teilnehmer von der Wertung ausgeschlossen, so kann der Lauf nicht als Streichergebnis gewertet werden.

Artikel 16 - Generalsponsoren:

DMV, Feldten nano extract, Motec, Bastuck, Park – Bellheimer, Niko Müller Siebdruck und weitere, die im Laufe der Saison hinzukommen.

Artikel 17 - Pflichtwerbung:

Werbeaufkleber der Serien Sponsoren sind nach Klebeanweisung der Orga anzubringen.

UHSport müssen folgende Werbeflächen auf den Fahrzeugen und auf den Fahreranzügen zur Verfügung gestellt werden:

- UHSport stellt den Teilnehmern Startnummernmatten mit den dafür vorgesehenen Startnummern zur Verfügung. Es dürfen nur diese Originalmatten und Startnummern in schwarz-weiß verwendet werden.
- Auf jedem Fahrzeug ist UHSport eine Werbefläche auf der Windschutz- und Heckscheibe oben (gesamte Breite, max. 15 cm – gemessen in der Scheibenmitte ab unterem Rand des Dichtgummis) zur Verfügung zu stellen. Ebenso am Kotflügel vorne rechts und links eine Fläche von 40 x 10cm steht der Serie für Partner zur Verfügung.
- Flächen, auf denen sich üblicherweise das vordere bzw. hintere polizeiliche Kennzeichen befindet, in einer Größe von 50 X 12 cm. Die hierfür vorgesehenen Schilder müssen durch Schrauben oder Niete befestigt werden und dürfen in keiner Weise verändert, gebogen oder geknickt werden.
- Auf jedem Fahreranzug muss UHSport eine Werbefläche in der Größe von 13 X 7 cm, 5 cm unterhalb des linken oder rechten Schlüsselbeins zur Verfügung gestellt werden.

Die ordnungsgemäße Anbringung wird bei der technischen Abnahme überprüft. Dies gilt auch für Gaststarter.

Die Organisation ist berechtigt, Werbung für Produkte und Firmen, die im Wettbewerb mit den UHSport Sponsoren stehen, zu untersagen.

Die DMSB - Vorschriften für Start-Nr. und Werbung müssen eingehalten werden.

Artikel 18 - Einschreibung:

Für die Meisterschaft DMV TCC 2010 muss man sich einschreiben.
Die Anträge auf Einschreibung werden von der Orga nach Eingang berücksichtigt.
Einschreibungsanträge und Nennungen zu den einzelnen Veranstaltungen sind **grundsätzlich** an die UHS Orga zu richten.
Diese können jedoch mit Angabe von Gründen abgelehnt werden.

Einschreibgebühr: 1500,-€ inkl. 19 % Mwst.

Die Einschreibung beinhaltet: **Permanente Startnummer, 2x freie Durchfahrt, 1-2 Fahrertickets, 4 Mechanikertickets, 4 Gasttickets gültig für alle Veranstaltungen 2010, Teilnahme, Wertung , und Meisterfeier.**

Die angenommene Einschreibung garantiert die Teilnahme zu den Trainingssitzungen der jeweiligen Veranstaltung.
Einschreibungen können bis zur 1. Veranstaltung angenommen werden.
Die Orga behält sich vor, bei zu wenig Einschreibungen, die Serie abzusagen, bzw. bei zu viel Einschreibungen das Starterfeld in 2 Divisionen aufzuteilen.
Klassen mit weniger als 3 Einschreibungen können mit der nächsthöheren Klasse zusammengelegt werden

Artikel 19 - Nenngeld:

Eingeschriebene Teilnehmer pro Veranstaltung

= 441,18 € + 19% Mwst. = 525,00 €,

Gaststarter

= 693,28 € + 19 % Mwst. = 825,00 €.

(pro Fahrzeug 1 oder 2 Fahrer bzw. 2 Rennen).

Nenngeld ist für eingeschriebene Teilnehmer für alle Läufe der Saison 2010 fällig. Nenngeld ist Reuegeld.

Die Nennungen, sowie die Nenngeldschecks für alle Läufe der Saison 2010 sind nach Bestätigung der Einschreibung abzugeben. Die jeweiligen Schecks werden erst 4 Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung eingelöst. Dieses ist auch Nennschluss für alle Gaststarter.

Eingeschriebene Teilnehmer, die das Nenngeld 2010 in einer Summe im Voraus zahlen, erhalten als Bonus 25 permanente Fahrerlagertickets sowie 1 Karton Racing Synthetic Motoroil.

Ausführungsbestimmungen werden eventuell mit der Bestätigung der Einschreibung oder Nennung, bzw. als Info im UHSport Treff Fahrerlager bekannt gegeben.

Artikel 20 - Sonderregelungen:

Änderungen zu dieser Ausschreibung, sind auch im Laufe der Saison in Abstimmung mit dem DMSB möglich.

DMV Touring Car Championship 2010

Gruppe UH – Spezial

Technische Bestimmungen

Anhang 1 zum Reglement 2010

Stand: 09.12.2009

1. Allgemeines

Alle Artikelangaben beziehen sich auf den Anhang J zum ISG. Es gelten die Technischen Bestimmungen für die Kategorie I oder II in Artikel 277 mit den zusätzlichen nachfolgenden Spezifikationen wie folgt:

2. Fahrzeugzulassung

Zugelassen sind ausschließlich geschlossene Tourenwagen und geschlossene GT- Fahrzeuge gemäß Art. 277 der FIA- Kategorie I oder II (gemäß Art. 251.1.1) mit 4 nicht auf einer Linie angeordneten Räder. Das Fahrzeugdach muss eine feste Struktur besitzen. Hard – Top - Varianten werden akzeptiert. Eine FIA- Homologation ist nicht erforderlich.

3. Karosserie

Die Fahrzeuge müssen über mindestens 2 funktionstüchtigen Türen, je eine auf der Fahrer- und Beifahrerseite verfügen. Die Fahrzeughöhe muss mindestens 1000 mm betragen. Die Fahrzeughöhe ist am Dach zu ermitteln. Die Mindestbreite der Karosserie ergibt sich daraus, dass ein identischer Fahrersitz auch als Beifahrersitz, neben einander angeordnet, platz finden muss.

Der Innenraum muss für mindestens zwei Personen ausgelegt sein.

4. Hubraumklassen

Folgende Hubraumklassen sind möglich:

Klasse 5 bis	2000 ccm
Klasse 9 über	2000 – 3500 ccm
Klasse 14 über	3500 ccm

5. Mindestgewicht

Klasse 5	900 kg
Klasse 9	1030 kg
Klasse 14	1150 kg

Die angegebenen Mindestgewichte müssen während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt:

Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen und Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein. Das oder die Ersatzräder gilt / gelten als Ballast.

6. Einstufungshubraum

Für alle Fahrzeuge mit Aufladung (gleichgültig mit welchem System) kommt der Hubraumfaktor 1,7 zur Anwendung.

Für Rotationskolbenmotoren (Wankelmotor) ist ein äquivalenter Hubraum wie folgt.

Zu errechnen: Einstufungshubraum = 1,5 x (maximales Kammervolumen minus Minimales Kammervolumen).

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

7. Hubraumgrenze

Ausschließlich für Fahrzeuge mit Aufladung ist der effektive Hubraum (nicht Einstufungshubraum) auf max. 4500 ccm begrenzt.

8. Feuerlöschanlage

Eine FIA- homologierte Feuerlöschanlage ist für alle Fahrzeuge vorgeschrieben.

9. Artikel 277

a) Resultierend aus Art. 277 kommen folgende Artikel zur Anwendung:

- 253.4 Bremsssystem
- 253.13 Stromkreisunterbrecher
- 253.3.1 Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen
- 253.3.2 Spezifikationen und Installationen
- 253.6.1 Sicherheitsgurte (FIA Homologation)
- 253.9 Rückspiegel
- 253.10 Abschleppösen
- 253.15 Feuerschutzwand
- 253.16 Sitz

- 259.6.4 Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel
- 259.7.4 Ölsammelbehälter
- 275.7.2 Schmiersystem (s.a. Art.11 dieser Bestimmungen)
- 275.9.3 Rückwärtsgang
- 275.10.3.1 Radaufhängung
- 275.12.2 Rädermaterial

Die Texte der vorstehenden Artikel können dem DMSB- Handbuch, oranger Teil, entnommen werden bzw. stehen im Internet zur Verfügung.

b) Folgende Artikel kommen nicht zur Anwendung:

- 283.3.1 Kraftstoff- Absperrventil
- 275.10.3 Radaufhängung
- 275.15.5 Rücklicht
- 275.14.6 Kopfstütze

10. Sitz

Ein FIA- homologierter Sitz gemäß Standart 8855/1999 ist vorgeschrieben.

Das Zulässige Alter ist auf zehn Jahre begrenzt.

Die Befestigung muss der Homologation, dem Artikel 253.16 oder den Gr.H- Bestimmungen entsprechen.

Auch sind Sitze zugelassen, welche von einem ASN und der FIA für Tourenwagen oder GT's zugelassen und getestet sind (z.B. DTM- Sitz)

11. Kraftstoffbehälter

Ein FIA- zugelassener FT3-, FT3.5- oder FT5- Sicherheitstank ist vorgeschrieben.

Der Tank inkl. Einfüllrohr und Box muss sich vor der vorderen Trennwand des Fahrgastraumes oder hinter dem Hauptbügel des Überrollkäfigs und mindestens 20 cm hinter dem Fahrersitz befinden. Der

Kraftstoffbehälter inkl. Einfüllrohr muss durch eine flüssigkeitsdichte und Flamm hemmende Trennwand bzw. Box vom Fahrerraum abgeschottet sein.

Zusätzliche DMSB- Regelung: Ausschließlich bei originalen DTM- Fahrzeugen darf die Tankversion im Beifahrerbereich beibehalten werden. Auch die ovale

Aluplatte des Kraftstoffbehälters muss durch die Box den sonstigen Fahrgastraum Abschotten. Im Zweifelsfalle muss die Originalität des Fahrzeuges vom Teilnehmer nachgewiesen werden.

11.1 Öffnungen zum Nachtanken und Verschlussdeckel Art. 259.6.4

6.4 Einfüllungen und Verschlüsse:

- 6.4.1 Die Einfüll- und Entlüftungsverschlüsse müssen so konzipiert sein, dass eine sichere Arretierung gewährleistet ist, wodurch das Risiko zufälligen Öffnens infolge starker Stoßbeanspruchung oder falscher Handhabung beim Schließen vermindert wird.
- 6.4.2 Die Einfüllstutzen, Entlüftungen und deren Verschlüsse dürfen nicht über die Karosserie hinausragen.
- 6.4.3 Die Einfüllstutzen und die Entlüftungen dürfen sich nicht im Fahrzeugdach befinden.

12. Ölsammelbehälter Art. 259.7.4

Jedes Fahrzeug, dessen Schmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung aufweist, muss mit einem Ölsammelbehälter von mindestens 3 Liter Volumen ausgerüstet sein. Der Behälter muss aus durchsichtigem Material bestehen oder ein durchsichtiges Seitenteil aufweisen.

Ein Öl- Schmierstoffbehälter der Trockensumpfschmierung darf nur unter folgenden Voraussetzungen im Fahrgastraum und nur im Bereich der Spritzwand zum Motorraum untergebracht werden: Zwischen Ölbehälter und Fahrgastraum muss eine feuerfeste und flüssigkeitsdichte komplett umfassende Trennwand vorhanden sein. Die Gesamtkonstruktion muss in einer stabilen Konstruktion aus Stahlblech mit einer Mindestdicke von 0,8 mm oder aus Aluminium mit einer Mindestdicke von 2,0 mm ausgeführt sein.

13. Radaufhängung

Der Artikel 275.10.3 kommt nicht zur Anwendung, jedoch sind verchromte Radaufhängungsteile nicht erlaubt.

14. Türfangnetz

Ein Türfangnetz gemäß DMSB- Bestimmungen ist an der Fahrertür vorgeschrieben.

15. Überrollkäfig

Ein Überrollkäfig gemäß Artikel 253.8 des Anhang J 2002 oder des aktuellen Anhang J ist vorgeschrieben.

Darüber hinaus sind an allen Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, zwei Flankenschutzstreben an gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J der Fahrerseite vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253.9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253.34 in Anhang J vorhanden sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch).

Hinsichtlich Diagonalstrebe am Hauptbügel und Stützstrebe am vorderen Bügel gelten die Gr.H-Bestimmungen.

16. Kraftstoff

Vorgeschrieben ist handelsüblicher unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9. Die Definition bezüglich handelsüblicher Kraftstoff im blauen Teil des DMSB-Handbuches ist zu berücksichtigen.

17. Abgasvorschriften

Ein DMSB- homologierter Katalysator ist vorgeschrieben.

18. Geräuschbegrenzung

Der Geräuschgrenzwert von max. 132 dB (A) nach Lwa – Verfahren und 100db(A) nach Lp-Verfahren gemäß der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode (siehe DMSB Handbuch, blauer Teil) muss eingehalten werden.

19. HANS

Die Verwendung eines FIA- homologierten Kopf- Rückhaltesystems, z.B. HANS, ist vorgeschrieben.

20. Handicap

In Abstimmung mit dem DMSB können auch im Laufe der Saison Handicap-Gewichte (Ballast) und/oder Luftbegrenzer vorgeschrieben werden.

UHSport GmbH

Sulzbach, den 9.12.2009

Gerd Hoffmann

Notizen:
