

Stock – Car IGNW

**Rahmenausschreibung
der
Interessen - Gemeinschaft - Nord - West**



MSC Linsburg e.V.



Kleeblatt-Team e.V.



SCC Bramsche e.V.

Revision 16.0
Gültig ab: Januar 2026

Inhalt

Revisionsübersicht:	4
Einführung	5
Allgemein	5
Zweck	5
Teil A Veranstaltungen	5
A1. Allgemeines zu den Veranstaltungen:	5
A2. Nennungen:	5
A3. Nenngeld:	5
A4. Austragung der Wertungsläufe:	6
A5. Flaggensignale:	6
A6. Punktwertung:	6
A7. Meisterschaftswertung:	7
A8. Preise:	7
A9. Ordnungsmaßnahmen:	7
A10. Proteste:	8
A11. Versicherung:	8
A12. Haftung:	8
A13. Ordnung auf dem Gelände	9
Teil B Teilnehmer	10
B1. Teilnahmeberechtigung:	10
B2. Ausrüstung der Fahrer:	10
Teil C Anforderungen an das Wettbewerbsfahrzeug	11
C1. Allgemein:	11
C2. Abnahme und Abnahmekommission:	11
C3. Klasseneinteilung:	11
C4. Allgemeine technische Anforderungen	11
C5. Staublicht	12
C6. Ersatz für Scheiben:	12
C7. Sicherung von Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube:	12
C8. Sichern des Schiebedaches:	12
C9. Sicherheitsgurt:	13
C10. Sitz & Kopfstütze:	13
C11. Batterie:	13
C12. Tank und Kraftstoffleitungen:	13
C13. Abschleppvorrichtungen:	14
C14. Kühlsystem:	14
C15. Karosserie:	14
C16. Verstärkungsmaßnahmen an der Karosserie:	15
C17. Motor:	18
C18. Fahrwerk:	19
C19. Bremsen:	19
C 20. Räder und Bereifung:	19

C.21. Kennzeichnung der Fahrzeuge:	19
C.22. Überrollkäfig.....	20

Revisionsübersicht:

Die wichtigen Änderungen auf einem Blick

In dieser Übersicht sind die wichtigen Änderungen aufgelistet.

Um alle Anforderungen einzuhalten, ist es dringend erforderlich, die gesamte Rahmenausschreibung zu beachten.

Revision	Freigabedatum	Abschnitt	Änderung
Rev. 16.0	01.01.2026	A3	Nenn gelder wurden angepasst
		A4	Erklärung zur Wertung im Fall eines Rennabbruches hinzugefügt
		A6	Weitere Definition von Strafpunkten
		C1	Unzulässige Fahrzeugtypen hinzugefügt
		C2	Abnahmekommission angepasst
		C5	Anforderung an das Staublicht angepasst
		C6	Anforderung an Gitter im Fensterbereich der Fahrertür angepasst
		C7	Anforderungen an Türen angepasst
		C9	Befestigung der Schultergurte genauer definiert
		C10	Anforderung an den Fahrersitz angepasst
		C15	Anforderung an Motorhaube entfällt
		C16	Zulässige Werkstoffe für Bleche eingegrenzt Frontblech – Definition angepasst
		C17 Punkt 2	Letzter Satz weggefallen
		C17 Punkt 4	Weggefallen
		C20	Profiltiefe Bereifung in Klasse 4 herabgesetzt
		Anlage 1	Liste der verbotenen Reifen als separates Dokument hinzugefügt

Hinweis:

Es ist jeweils die letzte Revision der Rahmenausschreibung gültig. Diese Revision ersetzt alle vorherigen Versionen.

Zur Verdeutlichung der Änderungen sind die entsprechenden Textpassagen in **roter Schrift** angegeben. Die Rahmenausschreibung ist jeweils anzuwenden ab dem ersten Rennen nach dem Freigabedatum.

Anlage 1 ist als separates Dokument einsehbar, sie ist trotzdem fester Bestandteil dieser Rahmenausschreibung und somit verbindlich.

Einführung

Allgemein

Die Interessen-Gemeinschaft Nord-West (des Weiteren nur als IGNW bezeichnet) ist ein Zusammenschluss von Motorsportvereinen mit dem Ziel, eine einheitliche Rennserie im Stock-Car Sport zu organisieren. Hierzu werden von den Mitgliedsvereinen Rennen veranstaltet, die in jeder Saison zu einer Meisterschaft zusammengefasst werden.

Zweck

Zweck dieser Rahmenausschreibung ist, eine einheitliche verbindliche Vorlage für alle Rennteilnehmer zu schaffen. Hierfür ist diese Rahmenausschreibung in drei Teile auf gegliedert.

- Teil A bezieht sich auf allgemeine Anforderungen, die die jeweiligen Veranstaltungen betreffen
- Teil B bezieht sich auf die Voraussetzungen, die jeder Fahrer einzuhalten hat, und
- Teil C beschreibt die Anforderungen, die von jedem Wettbewerbsfahrzeug einzuhalten sind.

Alle Änderungen dieser Rahmenausschreibung werden durch die Verantwortlichen jedes IGNW-Teams besprochen und freigegeben.

Teil A Veranstaltungen

A1. Allgemeines zu den Veranstaltungen:

Die in der IGNW zusammengeschlossenen Vereine veranstalten Stock-Car-Rennen, **die an zwei Tagen durchgeführt werden müssen**, für die der veranstaltende Verein verantwortlich ist. Jeder veranstaltende Verein verpflichtet sich, das einheitliche Reglement dieser Rahmenausschreibung einzuhalten.

Beim Stock-Car-Sport handelt es sich um einen Geschicklichkeitswettbewerb auf befestigtem bzw. unbefestigtem Rundkurs und dient nicht der Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten. Es handelt sich vielmehr um Wettbewerbe, die vorwiegend der Verkehrserziehung dienen.

A2. Nennungen:

Für die Nennungen stehen zu jeder Veranstaltung Vordrucke zur Verfügung.

Diese können entweder auf der IGNW-Homepage heruntergeladen oder von dem jeweiligen Veranstalter angefordert werden.

Das Nennformular ist deutlich und vollständig auszufüllen und an den auf der jeweiligen Nennung angegebenen Kontakt einzureichen. Eine abfotografierte Nennung wird nicht akzeptiert.

Der Veranstalter ist berechtigt, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Nur Fahrer, deren Nennung angenommen und bestätigt ist, sind berechtigt, an der Veranstaltung teilzunehmen. Nennungen ohne Unterschrift des Fahrers und des Helfers oder solche unter Vorbehalt und solche, für die das Nenngeld nicht bezahlt ist, werden nicht angenommen.

Nennungsschluss ist jeweils 7 Tage vor Veranstaltungsbeginn.

Der Nennschluss ist unbedingt einzuhalten.

A3. Nenngeld:

Mit der Nennung eines Fahrzeuges wird für die Klassen 1 bis 3 ein Nenngeld in Höhe von 60,00 EURO fällig, welches direkt zu Beginn der entsprechenden Veranstaltung zu zahlen ist. Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur zurückgezahlt, falls die Nennung zurückgewiesen oder die Veranstaltung abgesagt wird.

Das Nenngeld wird nicht zurückgezahlt, falls das Rennen aus Gründen, die nicht der Veranstalter zu verantworten hat, abgebrochen wird. **Bei Nennungen für die Klasse 4 (Junioren) wird ein Nenngeld von 25,00 EURO erhoben.**

Bei Nennungen die nach dem Nennungsschluss (jeweils 7 Tage vor der Veranstaltung) eingehen, wird eine Nachnenngebühr in Höhe von 25,- Euro fällig (gültig für die Klassen 1 – 4). Somit wird bei Nachnennungen für die Klassen 1 bis 3 ein Betrag von 85,00 EURO und für die Klasse 4 50,00 EURO fällig.

A4. Austragung der Wertungsläufe:

Die Stock-Car-Läufe können in verschiedenen Wertungsläufen gefahren werden, welche jeweils mit dem gleichen Wettbewerbsfahrzeug und dem gemeldeten Fahrer gefahren werden müssen.

Gefahren werden die Stock-Car-Läufe (Karambolage) im Uhrzeigersinn und gehen über eine vorher festgelegte Distanz (Zeitlimit). Die Aufstellung der Fahrzeuge erfolgt gemäß der Weisung des Starters.

Der Fahrer darf sein Fahrzeug während des Rennens nur bei ihm unmittelbar drohender Gefahr verlassen. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe muss durch Handzeichen angezeigt werden. Das Betreten der Bahn ist den Helfern nur während Neutralisation oder nach Beendigung des Rennens erlaubt. Reparaturen auf der Fahrbahn sind grundsätzlich untersagt und können zur Disqualifikation des betreffenden Fahrers führen. Hilfeleistungen (Abschleppvorbereitungen) auf der Fahrbahn dürfen nur in den Neutralisationsphasen erfolgen.

Pro Rennveranstaltung werden 3 Läufe pro Klasse gefahren, jeweils mit einer Mindestfahrzeit von 10 Minuten (reine Fahrzeit).

Sind bei Abbruch einer Veranstaltung 2 von 3 Läufen gefahren worden, wird die Tageswertung der Veranstaltung nach dem aktuellen Punktestand der Klassenläufe in die Meisterschaft aufgenommen.

A5. Flaggensignale:

Die Flaggensignale des Starters und der Streckenposten sind unbedingt zu beachten.

Gelbe Flagge:	„VORSICHT“ Gefahr durch ein stehendes Fahrzeug. Angriffe sind nur unter Gewährleistung erlaubt, dass kein stehendes Fahrzeug getroffen wird.
Rote Flagge:	„STOP“ schnellstmöglich und sicher anhalten, Gefahr durch zur Bahn stehende Fahrertür, stehendes oder Brennendes Fahrzeug bzw. nach einem Überschlag (Neutralisation des Rennens),
Schwarze Flagge:	„Bahn verlassen“ Disqualifikation,
Schwarz/Weiß kariert:	„Renn-Ende“ Zielflagge
Gekreuzte Fahnen:	„Renn-Ende“ Die Runde darf noch beendet werden, allerdings dürfen keine Angriffe mehr gefahren werden.

Vor dem Beginn der Wertungsläufe wird eine Fahrerbesprechung durchgeführt, an dem jeder Fahrer und sein Helfer teilnehmen muss. **Abwesenheit kann zur Disqualifikation führen.**

Während des Rennens gilt ein absolutes Verbot von Alkohol sowie jeglichen berauschenden Stoffen für Fahrerinnen und Fahrer, Helferinnen und Helfer, Starter und Streckenposten. Nach Einnahme von Medikamenten, die die Fahrtauglichkeit beeinträchtigen, ist dem Fahrer ebenfalls untersagt, an Wertungsläufen teilzunehmen.

A6. Punktwertung:

Folgende Punkte werden für die einzelnen Manöver vergeben:

Punkte	Manöver
5	jede komplett gefahrene Runde
10	Gegnerisches Fahrzeug um mindestens 90 Grad drehen
30	Gegnerisches Fahrzeug zum Überschlag bringen

Für jede Aktion wird nur einmal Punkte vergeben.

Zur Vermeidung von Doppelplatzierungen sind folgende Regeln bei Punktgleichheit anzuwenden:

- Bei Punktgleichheit erhält der Fahrer die bessere Platzierung, der mehr gegnerische Fahrzeuge überschlagen hat.
- Sofern die Anzahl identisch ist, erhält der Fahrer die bessere Platzierung, der mehr gegnerische Fahrzeuge gedreht hat.

- Sofern diese Anzahl ebenfalls identisch ist, erhält der Fahrer die bessere Platzierung, der mehr Rundenpunkte erreicht hat.
- Sofern diese Anzahl ebenfalls identisch ist, erhält der Fahrer die bessere Platzierung, der die höhere Punktezahl im finalen Lauf erreicht hat.

Wird während eines Laufes ein Fehlverhalten eines Fahrers beobachtet, das bewusst begangen wurde, werden folgende Minuspunkte gegeben:

Minuspunkte	Vergehen
-20	Absichtlicher Angriff auf die Fahrertür
-20	Absichtliches Crashten eines stehenden Fahrzeugs (übertriebene Härte)
-20	An unerlaubten Stellen in die Bahn einfahren
-20	Bahnflucht
-20	Ausbremsen
-20	Überfahren der „roten Fahne“

Diese Minuspunkte werden von den eingefahrenen Punkten abgezogen.
Minuspunkte werden auf den Wertungslisten angegeben.

A7. Meisterschaftswertung:

Nach jeder Veranstaltung werden in den Klassen 1, 2, 3, und 4 die Punkte ermittelt. Die ermittelte Reihenfolge ist der Maßstab für die Vergabe von Meisterschaftspunkten.

1. Platz = 12 Punkte	6. Platz = 5 Punkte
2. Platz = 10 Punkte	7. Platz = 4 Punkte
3. Platz = 8 Punkte	8. Platz = 3 Punkte
4. Platz = 7 Punkte	9. Platz = 2 Punkte
5. Platz = 6 Punkte	10. Platz = 1 Punkt

Zur Meisterschaftswertung werden die Ergebnisse aller Läufe zur Wertung herangezogen.
Bei Punktgleichheit zu Saisonende werden die einzelnen Platzierungen betrachtet. Dies bedeutet, es werden zuerst die Anzahl der Erstplatzierungen verglichen, wenn dann noch Gleichheit besteht, die Anzahl der Zweitplatzierungen usw.
Hierbei werden nur die Platzierungen verglichen, für die es Meisterschaftspunkte gibt (bis zum 10. Platz eines Einzelrennens).

Sollte dann immer noch Punktgleichheit bestehen, zählt das Endergebnis des letzten Rennwochenendes.

Um in der Meisterschaftswertung berücksichtigt zu werden, müssen in der Saison mindestens zwei Rennen gefahren werden. Fahrer, die in der Saison nur ein Rennen gefahren sind, verlieren zu Saisonende ihre Meisterschaftspunkte.

A8. Preise:

Der Veranstalter setzt für jedes Rennen Pokale aus. Pro Klasse werden 5 Pokale ausgegeben, bei einem kleineren Starterfeld wird die Anzahl entsprechend reduziert. Einzelheiten sind dem verbindlichen Anlagenblatt des jeweiligen Veranstalters zu entnehmen.

A9. Ordnungsmaßnahmen:

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit ist die Rennleitung befugt, während der Veranstaltung Strafmaßnahmen gegen solche Teilnehmer auszusprechen und durchzusetzen, die gegen die Sportlichkeit und Fairness, sowie gegen die Vorschriften dieser Ausschreibung verstoßen.

Als solche Maßnahme stehen zur Verfügung:

Bewertung mit Minuspunkten, Streichen der Wertung eines Laufes, Startverbot, Disqualifikation und Platzverweis.

A10. Proteste:

Gegen das Richterteam und gegen die Wertung sind Proteste grundsätzlich ausgeschlossen. Alle anderen Einwendungen sind in schriftlicher Form mit ausführlicher Begründung und bei Zahlung einer Protestgebühr von 500,00 EURO, noch am Tage der Veranstaltung, jedoch spätestens 30 Minuten nach Aushang der Ergebnisse, bei der Rennleitung einzureichen. Bei ungerechtfertigten Protesten übernimmt der Protest erhebende Fahrer die aus der Überprüfung entstandenen Kosten und leistet ggf. Schadenersatz. Protest einlegen darf nur ein Fahrer, der durch den Verstoß unmittelbar benachteiligt ist.

Ist der Protest gerechtfertigt, erhält der Protest erhebende Fahrer die Protestgebühr zurückerstattet. Der Veranstalter bzw. das Abnahmeteam hat während des ganzen Rennwochenendes das Recht, ein Fahrzeug erneut abzunehmen.

~~Bei begründetem Verdacht der Manipulation ist der Teilnehmer gegenüber dem Veranstalter bzw. dem Abnahmeteam in der Beweispflicht.~~

A11. Versicherung:

Der Veranstalter schließt eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung und eine Unfallversicherung für die Zuschauer ab. Außerdem ist jeder Teilnehmer vom Veranstalter während des Rennens, nicht aber bei An- und Abfahrt, gegen Unfall und Haftpflicht versichert. Haftpflichtansprüche der Teilnehmer untereinander und gegenüber dem Veranstalter und dessen Beauftragten sind dabei ausgeschlossen. Allen Fahrern und Helfern wird der Abschluss einer privaten Unfallversicherung dringend empfohlen.

A12. Haftung:

Der Veranstalter und die IG NW, sowie die mit der Durchführung der Veranstalter betrauten Organisationen und Personen übernehmen gegenüber Fahrer und Helfern keine Haftung für Personen-, Sach- oder Vermögensschäden für sich und alle ihnen gegenüber Unterhaltsberechtigten Personen. Dieser Haftungsausschluss gilt insbesondere auch für Ansprüche aller Art gegen andere Teilnehmer an der gleichen Veranstaltung. Die Teilnehmer (Fahrer und Helfer) verzichten für sich und ihre Angehörigen durch Abgabe der Nennung für jeden im Zusammenhang mit dem Wettbewerb erlittenen Unfall oder Sachschaden, auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffes gegen den Veranstalter, die IG NW, sowie der mit der Durchführung betrauten Organisationen, deren gesetzlichen Vertretern, beteiligten Clubs und deren Gliederungen, sowie deren Beauftragten, Sportwarten und Helfern, Fahrern und Haltern und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Angehörigen auf jedes möglicherweise in Aussicht stehende Recht zur Anrufung ordentlicher Gerichte.

In dem Verzicht sind auch dem Verzichtenden gegenüber Unterhaltsberechtigte Personen einbezogen. Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an dem Wettbewerb teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen und den von ihnen benutzten Fahrzeugen verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart ist.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den zuständigen Behörden angeordneten Änderungen der Ausschreibung durch Erlass zusätzlicher Ausführungsbestimmungen vorzunehmen oder auch den Wettbewerb zu verschieben oder abzusagen, falls dieses durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendeine Schadensersatzpflicht zu übernehmen. Sofern der Veranstalter gezwungen ist von diesem Recht Gebrauch zu machen, wird dieses durch Anschlag am Richterwagen o.ä. und in der Fahrerbesprechung mündlich bekannt gegeben.

Durch Bekanntgabe der Änderungen werden diese zum Bestandteil der Ausschreibung.

Gerichtsstand: Jeweiliger Sitz der Wettbewerbsveranstalter.

Auf dem Gelände übernimmt der Veranstalter keine Haftung für Schäden an Personen und Sachschäden (z.B. KFZ-Fahrzeuge).

A13. Ordnung auf dem Gelände

Zum Schutz des Bodens vor Ölen und anderen Flüssigkeiten muss unter jedes Wettbewerbsfahrzeug eine Plane gelegt werden! Diese Plane muss mindestens die Abmaße des Fahrzeugs und eine Dicke von 0,5mm einhalten.

Den Anordnungen der vom Veranstalter eingesetzten Ordner ist ausnahmslos Folge zu leisten! Öle, Reifen, Batterien, Wettbewerbsfahrzeuge, sowie die oben genannte Plane sind nach der Veranstaltung komplett mitzunehmen. Verstöße gegen die Mitnahmeverpflichtung werden im gegebenen Fall strafrechtlich verfolgt und führen immer zum Startverbot in folgenden Jahren!

Auf dem gesamten Veranstaltungsgelände gilt die Nachtruhe von 22:00 bis 06:00 Uhr (ausgenommen Veranstalterzelt). Stromaggregate sind in der Zeit von 00:00 bis 06:00 Uhr abzuschalten. Außerdem ist jeder Teilnehmer des Rennens verpflichtet, Fahrerlager und Campingplatz sauber zu verlassen!

Teil B Teilnehmer

B1. Teilnahmeberechtigung:

Teilnahmeberechtigt als Fahrer sind alle volljährigen Personen, die eine amtliche Fahrerlaubnis der Klassen B oder C (alte 2 oder 3) oder eine entsprechende in Deutschland anerkannte ausländische Fahrerlaubnis besitzen und am Renntag vorlegen können.

Für die Juniorklasse sind alle Jugendlichen im Alter von 14 bis 18 Jahren als Fahrer zugelassen. Voraussetzung ist eine schriftliche Erlaubnis beider Elternteile bzw. Erziehungsberechtigten, die dem Veranstalter vorgelegt werden muss.

Die Jugendfahrer müssen bei Fahrtantritt 14 Jahre alt sein und vor dem ersten Lauf eine praktische Prüfung absolvieren.

B2. Ausrüstung der Fahrer:

Jeder Fahrer ist zum Tragen folgender Schutzausrüstung verpflichtet:

- Schutzhelm (DIN mot. 4848 oder EC Norm), empfohlen ist ein Integral- oder Cross-Helm, Von der Verwendung eines Jethelmes wird abgeraten.
- Schutzbrille oder Visier, je nach Bauweise des Helmes;
- Nackenstütze aus dem Motorsport,
- festes Schuhwerk,
- geeignete Handschuhe sowie
- nicht synthetischer Kleidung (Sicherheitsrennoveralls empfohlen).

Diese Kleidungsstücke sind permanent zu tragen, solange das Fahrzeug auf der Rennstrecke ist. Bei Nichtbeachtung werden die Punkte aus dem Lauf gestrichen und es darf dieser Lauf nicht weitergefahren werden. Kurze Kleidung ist nicht zugelassen!

Die vollständige persönliche Schutzausrüstung ist bei der Fahrzeugabnahme mitzubringen und vorzuzeigen.

Teil C Anforderungen an das Wettbewerbsfahrzeug



Die Anforderungen in diesem Teil dienen zur Sicherheit der Fahrer. Daher ist die Einhaltung sämtlicher Anforderungen zwingend einzuhalten!

C1. Allgemein:

- Die Wettbewerbe sind offen für alle serienmäßigen Personenkraftwagen und Kombifahrzeuge auf PKW- Basis, die entsprechend dieser Ausschreibung hergerichtet sind.
- **Busse, Mini-Vans und SUVs und ähnliche Fahrzeuge sind nicht zugelassen, im Zweifelsfall kann eine Rückfrage gestellt werden (Kontakt siehe letzte Seite dieser Ausschreibung).**
- Ausgenommen sind Cabriolets, Fahrzeuge mit Allradantrieb oder mit Rechtslenkung. Für ein Rennwochenende ist pro Startnummer nur ein Fahrzeug erlaubt.

C2. Abnahme und Abnahmekommission:

- Die Wettbewerbsfahrzeuge sind zu jeder Veranstaltung zur technischen Abnahme vorzuführen.
- Zur Abnahme dürfen nur Fahrzeuge vorgeführt werden, die vollständig „klar für das Rennen“ sind.
- Während der Abnahme sind nur zwei Personen seitens des Teilnehmers zugelassen (Fahrer und Helfer).
- Zur Abnahme ist für jedes Fahrzeug ein Abnahmeformular mitzubringen. Dieses Formular wird vom Veranstalter nach Zahlung des Nenngeldes ausgegeben.
- Die erfolgreiche Abnahme wird auf dem Abnahmeformular bestätigt. Das Formular muss nach der Abnahme wieder beim Veranstalter abgegeben werden.
- **Die Abnahmekommission besteht aus jeweils zwei Vertretern, aus den in der IG NW zusammenge- schlossenen Vereinen, inklusive dem Vorsteher. Ihnen obliegt die endgültige Entscheidungs- gewalt in der Zulassung zum Rennen.**
- **Zusätzlich steht der Fahrersprecher beziehungsweise sein Stellvertreter beratend zur Verfü- gung.**
- Fahrzeuge, die bei der Abnahme Mängel aufweisen haben **nur eine** Möglichkeit, diese zu korri- gieren! Es gibt keine zweite Nachabnahme!

C3. Klasseneinteilung:

- Für die Stock-Car-Läufe sind die Fahrzeuge in drei Hubraumklassen eingeteilt:
Klasse 1: Fahrzeuge bis 1500 ccm Hubraum (einschließlich)
Klasse 2: Fahrzeuge bis 2000 ccm Hubraum (einschließlich)
Klasse 3: Fahrzeuge ohne Hubraumbegrenzung sowie alle Fahrzeuge mit Frontantrieb ab 2,1 l Hubraum
- Die Fahrzeuge der Klasse 4 (Juniorklasse) haben eine Hubraumbegrenzung bis 1500 ccm (ein- schließlich).
- Bei Fahrzeugen mit Aufladung (Turbine oder Kompressor) sowie mit Wankelmotoren ist der je- weilige Hubraum mit dem Faktor 1,3 zu multiplizieren.
- **In der Klasse 4 (Juniorklasse) sind keine Motoren mit Aufladung zugelassen!**
- Bei Doppelnennungen können nur Fahrzeuge der Klasse 4 in der Klasse 1 fahren, Fahrzeuge der Klasse 1 sind in der Klasse 4 nicht zulässig.

C4. Allgemeine technische Anforderungen

- Aus den gemeldeten Fahrzeugen müssen alle Teile aus Glas (Scheiben, Scheinwerfer, Rück- und Blinkleuchten, Außenspiegel usw.) entfernt werden.
- Außerdem müssen alle Sitze (außer Fahrersitz) und bewegliche Teile aus dem Innen- und Kof- ferraum entfernt werden. Desgleichen sind alle serienmäßige brennbare Teile (Innenverkleidun- gen, Himmel u. a.) ebenso Zierleisten, Radkappen und Kunststoffstoßstangen zu demontieren.

C5. Staublicht

- Zur besseren Erkennung des Fahrzeugs ist ein Staublicht (Rückleuchte) ~~ohne Bremslicht~~ einzubauen. Dieses Staublicht ist gut sichtbar im oberen Bereich des Heckfensters, mittig anzubringen.
- Das Staublicht muss während des Fahrbetriebs permanent eingeschaltet sein.
- ~~Um einen kontinuierlichen Betrieb sicherzustellen, muss das Staublicht direkt über die Zündung einzuschalten sein.~~

C6. Ersatz für Scheiben:

- Als Ersatz für die Windschutzscheibe ist jeweils eine Baustahlmatte zur Stabilisierung, mindestens im Bereich des Fahrers (halbe Windschutzscheibe), plus ein Schutzgitter aus Drahtgeflecht (Maschenweite maximal 15 x 15mm) über die ganze Windschutzscheibe anzubringen und ausreichend zu sichern.
- Die Scheibe der Fahrertür ist mit o. a. Schutzgitter zu sichern, eine Baustahlmatte darf eingesetzt werden.
- ~~Um den Fahrer im Notfall schnell versorgen zu können, darf an der Fahrertür keine Baustahlmatte verwendet werden. Hier ist nur das oben beschriebene Schutzgitter anzubringen.~~

C7. Sicherung von Türen, Motorhaube und Kofferraumhaube:



Zur schnellen Rettung des Fahrers bei einem Unfall muss die Fahrertür von außen und ohne Werkzeug oder andere Hilfsmittel zu öffnen sein.

- Es ist zu empfehlen, dass die Fahrertür durch den Fahrer von innen zu öffnen ist, dennoch muss sichergestellt sein, dass die Tür sich nicht von selbst öffnen kann.
- Die Beifahrertür sowie die hinteren Türen müssen verschweißt oder verschraubt werden.
- Es ist sicherzustellen, dass eine Bergung des Fahrers auch über die Beifahrertür möglich ist. Hierfür wird empfohlen, dass die Tür bis zur Unterkante des Türgriffs eingeschnitten wird. Scharfe Kanten sind unbedingt zu vermeiden.
- ~~Alle hinteren Türen am Fahrzeug können durch Verschweißen oder durch eine Kettenknebelung gesichert werden.~~
- ~~Die vorderen Türen dürfen zum Schutz der Fahrgastzelle verstärkt werden.~~
- ~~Als Flankenschutz der Vordertüren zwischen A- und B-Säule müssen im Innenraum auf der Fahrerseite in Höhe des Beckens zwei Rohre zwischen Überrollkäfig und Karosserie wirkungsvoll befestigt und gepolstert werden. Die zur Verwendung kommenden Rohre müssen mindestens den Maßen des Überrollkäfigs entsprechen!~~
- ~~Der Flankenschutz darf bis zum hinteren Rahmen gesetzt werden.~~
- Die Motorhaube ist ~~entweder durch 2 Ketten oder~~ durch mindestens 2, max. 4 Gewindebolzen mit einem maximalen Durchmesser von 18mm gegen unbeabsichtigtes Öffnen zu sichern. Die Gewindebolzen dürfen maximal 4cm über die Verschraubung überstehen.
- Die Kofferraumhaube beziehungsweise Heckklappe darf ohne zu Hilfenahme von Fremdmaterial zugeschweißt werden. Eine Öffnung von 300mm mal 300mm an einer geeigneten Stelle zur Kontrolle durch die Abnahme muss vorhanden sein.

C8. Sichern des Schiebedaches:

Ein vorhandenes Stahlschiebedach muss zusätzlich gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sein. Ist ein Sonnendach vorhanden muss es ausgebaut werden, als Ersatz dafür muss eine Blechtafel fest eingebaut werden.

C9. Sicherheitsgurt:

- Als Sicherheitsgurt ist mindestens ein 4-Punkt-Gurt mit Zentralverschluss vorgeschrieben (siehe Bild 1).



Bild 1: Gurt mit Zentralverriegelung
Beim Öffnen werden alle vier Gurtbänder voneinander getrennt, somit ist im Notfall eine schnellere und einfachere Bergung möglich.

- Alle Gurtbänder und Befestigungen müssen sich im einwandfreien Zustand befinden und dürfen keinerlei Beschädigungen aufweisen. Der Gurt darf nicht an der C-Säule befestigt werden, da diese sich nach einem Crash verschieben kann, was einen losen Gurt verursacht.
- Die Schultergurte sind an dem Käfig sicher zu befestigen. Empfohlen wird das Umschlaufen der Gurte um ein Käfigrohr.

C10. Sitz & Kopfstütze:

- Der Fahrersitz muss fest verankert sein.
- Seriensitze dürfen nur eingesetzt werden, wenn es sich zumindest um einen Halbschalensitz handelt.
- Bei Verwendung eines Sitzes mit verstellbarer Rückenlehne muss das Abbrechen der Rückenlehne ausreichend verhindert werden. Hierzu muss mindestens ein Rohr direkt hinter der Rückenlehne angebracht sein.
- Ein Vollschalensitz darf verwendet werden und wird empfohlen.

C11. Batterie:

- Art und Anzahl der Batterie(n) ist freigestellt. Die Batterie muss im Fahrzeuginnenraum untergebracht sein. Die Halterung muss mindestens 4 Befestigungspunkte aufweisen und ausreichend stabil sein. Die Batterie muss in der Halterung mit mindestens einer Querstrebe gesichert sein.
- Zusätzlich ist die Batterie mit undurchlässigem säurefestem Material (z.B. Gummimatte) abzudecken.

C12. Tank und Kraftstoffleitungen:

- Der am Fahrzeug vorhandene Originaltank darf nicht benutzt werden und muss ausgebaut werden. Ein Metalltank von bis zu 20 Litern Fassungsvermögen muss im hinteren Teil auf der Fahrerseite des Fahrgastraumes ausreichend fest mit dem Sicherheitskäfig oder einer der zugehörigen Verstrebungen verbunden sein. Ein Aufschrauben auf den Karosserieboden ist nicht zulässig.
- Der Tank muss gegen Beschädigungen durch einen seitlichen Aufprall gesichert werden.
- Die Benzinleitungen müssen durch den Innenraum verlegt werden.
- Es dürfen ausschließlich nur Spezial- Kraftstoffleitungen verwendet werden.
- Die Verbindungen müssen mit geschraubten Schlauchschellen gesichert sein.
- Ist eine elektrische Benzinpumpe im Fahrzeug installiert, muss diese über den Zündschalter geschaltet werden und gegen auslaufendes Benzin mit einem Spritzschutz (z.B. Gummimatte) versehen werden.

C13. Abschleppvorrichtungen:

- Es muss jeweils mindestens eine Abschleppvorrichtung vorn und hinten vorhanden sein.
- Abschlepphaken am Seitenteil müssen entfernt, oder im oberen Bereich der C – Säule angebracht werden. Vorne muss eine Kette oder ein Drahtseil befestigt werden.
- Abschleppvorrichtungen dürfen nicht derart konstruiert sein, dass sie als Verstärkung der Karosserie ausgelegt werden können.
- Eine Motorhaubenhalterung ist als Abschleppvorrichtung nicht zugelassen.

C14. Kühlsystem:

- Um das Kühlsystem drucklos zu bekommen, muss der Deckel des Ausgleichsbehälters angebohrt werden und ein Schlauch muss in den Radkasten geführt werden (siehe Bild 2).
- Der Ausgleichsbehälter ist auf der Fahrerseite unterzubringen.



Bild 2
Schlauch als Überlauf am Ausgleichsbehälter - Der Schlauch muss in den Radkasten geführt werden.

Bild 2

- Der Kühler muss in den hinteren Fahrzeugbereich verlegt werden. Die Befestigungen müssen ausreichend stabil ausgelegt sein. Es dürfen nur Druckschläuche und Metallrohre verwendet werden, die mit handelsüblichen Schraubschellen zu befestigen sind.
- Alle Schläuche und Rohre im Innenraum (bis min. 10cm im Motorraum) müssen mit Feuerwehrschräuchen überzogen und am Fahrzeugboden oder am Bügel ausreichend befestigt werden. Auch Rennsport-Schläuche müssen mit Feuerwehrschräuchen überzogen werden.
- Die Kühlleitungen im Fahrzeug müssen in einem Stück am Fahrer vorbei bis in den Motorraum geführt werden.
- Rohre, die durch den Innenraum verlegt werden, dürfen nicht höher als die Unterkante der Fenster sein.
- Die Öffnungen zum Motorraum dürfen nicht größer als 50mm sein.



Zum Schutz des Fahrers muss ein Spritzschutz hinter dem Fahrersitz angebracht werden.

- Dieser Spritzschutz muss ausreichend stabil sein und geschlossen vom Dach bis zum Boden reichen. Der Spritzschutz muss splitter- und bruchfest sein. Der Durchlass für den Gurt muss überlappend abgedeckt sein.
- Zur eigenen Sicherheit wird empfohlen, ein druckloses System zu nutzen.

C15. Karosserie:

- Sofern ein Fahrzeug mit einer Anhängerkupplung ausgerüstet ist, so ist diese vollständig zu entfernen.
- Die Entfernung von Karosserieteilen ist, sofern hierdurch die Sicherheit des Fahrers nicht beeinträchtigt wird, zulässig. Das Einklappen der vorderen Kotflügel ist ohne zusätzliche Verstärkung erlaubt.
- Fahrzeugumbauten dürfen nur mit Komponenten des gleichen Herstellers erfolgen.
- Die äußeren Karosseriemaße dürfen nicht den ursprünglichen Maßen überschreiten

- ~~Die Motorhaube darf heruntergezogen bzw. entfernt werden. Sollte die Motorhaube entfernt, oder heruntergezogen werden, ist auf eine ausreichende Abdeckung des Motors zu achten. Sofern die Motorhaube nicht heruntergezogen wird, darf ein max. 1,5 mm starkes Blech, in der Breite der originalen Motorhaube, mit einer Abkantung verschweißt oder verschraubt werden. Das Blech muss der Form der Fahrzeugfront folgen.~~
- Lampenkästen und Blinker vorne sowie die Öffnungen für die Heckleuchten dürfen mit einem Blech von 1mm Dicke verschlossen werden.
- Klappen und Türen von Fremdfabrikaten sind nicht zulässig. Karosserieteile sind nur vom Hersteller des Fahrzeuges zulässig. Das Einklappen des Kofferraums ist nicht zulässig.
- US-amerikanische Teile sind ausgeschlossen. Die Kotflügel, Kofferraumklappe und Motorhaube sind NICHT Bestandteil der Karosserie und dürfen nicht zusätzlich verstärkt werden.
- Stoßstangen sind nicht zugelassen und müssen komplett inklusive Halterung entfernt werden. Alle Maßnahmen im vorderen und hinteren Bereich der Karosserie müssen von der Abnahme ohne großen Aufwand zu kontrollieren sein.
- Sollte ein Ersatzrad in der Ersatzradmulde eingebaut werden, so ist dieses wie folgt zu befestigen:
- Ein maximal 50mm breites und 5mm starkes Flacheisen, welches parallel zur Fahrzeugachse 50mm über die Ersatzradmulde hinausreicht und nur an den äußeren Enden verschweißt werden darf.

C16. Verstärkungsmaßnahmen an der Karosserie:

Für alle Fahrzeugklassen ist eine Rahmenbauweise wie unten beschrieben erlaubt.

- Die Karosserie darf zwischen den Achsen verstärkt werden, die Ausführung ist in diesem Bereich freigestellt. Es dürfen jedoch keine Rohre oder Profileisen außerhalb der Karosserie angebracht werden. Hiervon ausgeschlossen ist die Bodengruppe.
- Verschraubungen, die durch die Karosserie nach außen geführt werden, sollten mit Schlossschrauben ausgeführt werden.
- Bauartbedingt fehlende Karosserieteile wie Radkästen oder Schlossträger dürfen durch Bleche von max. 1,00 mm Stärke in einfacher Lage ersetzt werden. Sie müssen den Originalformen der Karosserie entsprechen.
- Die Längsträger vorne dürfen innen und außen mit Blechen von max. 1,00 mm Stärke einlagig verschweißt werden.
- Offene Seiten im Motorraum (Innenradkästen dürfen mit einem Blech von 1,00 mm Dicke verschweißt werden.
- Die Verwendung von hochfestem oder ultrahochfestem Blechmaterial (z. B. VA-, DP-, oder Trip-Stähle) ist zu untersagt.**

Frontblech

- Das Frontblech darf aus maximal 1,5 mm starkem Blech mit einer Kantung am Fahrzeug angebracht werden.**
- Das Frontblech muss den vorderen Abschluss der Karosserie darstellen.**
- Das Frontblech muss der Karosserieform angepasst sein.**

Rahmen Motorraum

- Zum Schutz der Längsträger sowie der Front darf ein Rahmen verbaut werden. Dieser muss aus Winkeleisen von max. 40x40x4 mm angefertigt werden. Lediglich die Schrägverstrebung zwischen Frontrahmen und Längsstreben darf ein Rohr mit max. 42 mm und einer Wandstärke von 3,2 mm verwendet werden. Diese Rohre müssen längs mit den Trägern verlaufen und müssen vor den Federbeinaufnahmen enden. Die Winkeleisen für den Schutz der Längsträger dürfen bis zur Spritzwand geführt werden.
- Der vordere Teil des Rahmens muss oben mit dem Schlossträger enden. Die Unterkante des Rahmens darf nicht tiefer als die vordere Unterkante des Winkels auf dem Längsträger liegen. In der Breite darf er in die Lampenkästen reichen. Insgesamt darf der Rahmen an keiner Stelle über die Außenmaße der Karosserie hinausgehen.

Der Rahmen hat wie folgt auszusehen:

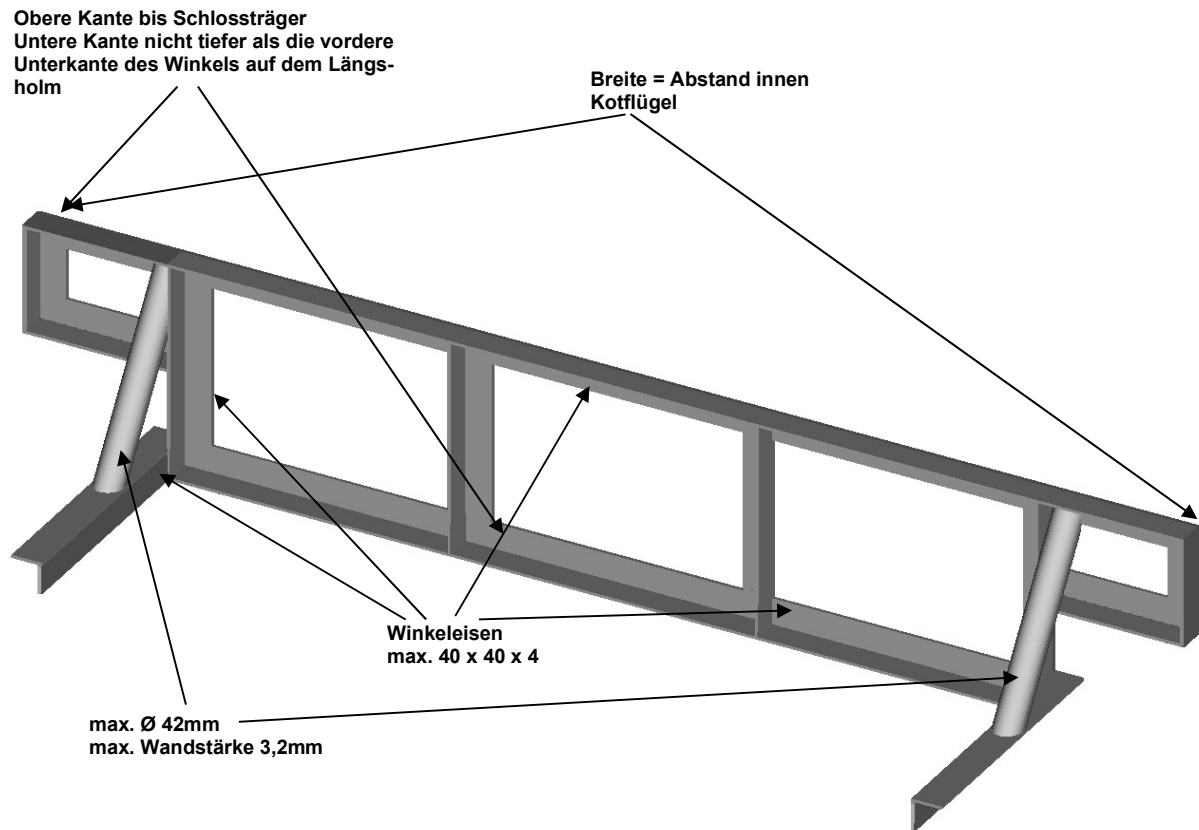


Bild 3

Zum Befestigen des Rahmens auf den vorderen Längsträgern kommen folgende Möglichkeiten in Betracht:

- Verschweißen auf den Längsträger in voller Länge
- Der Rahmen darf ohne Zuhilfenahme von Fremdmaterial an anliegenden Stellen durch Schweißen mit der Karosserie verbunden werden.
- Verschraubung mit Schrauben max. M12.

Rahmen Kofferraum:

- Im Kofferraum kann folgendes Material verwendet werden: Rohr mit einer Stärke von max. 42 mm Durchmesser und einer Wandstärke von 3,2 mm. Dieser Rohrrahmen wird flach auf den Kofferraumboden aufgeschraubt und darf bis unmittelbar hinter dem längsten Radhaus reichen (angenommen wird die Innenkante des Radhauses, das am weitesten zum Heck des Fahrzeugs reicht).
- Dieses Rohr darf von Radhausinnenseite zu Radhausinnenseite (Fahrzeuginnenraum) mit jeweils einer Gegenplatte pro Seite (100x100x2 mm, max.4 Schrauben M10) verschraubt werden. Zusätzlich darf dieses Rohr mit 2 Winkeln (max. 40x40) die an das Rohr geschweißt sind, mit jeweils einer Schraube (M10) mit dem Kofferraumboden verschraubt werden.
- Pro Schraube darf nur eine Gegenplatte verwendet werden. Zusätzlich darf ein zweites Rohr auf Höhe der Domstrebe von Seitenwand zu Seitenwand mit jeweils einer Gegenplatte pro Seite (100x100x2 mm, max.4 Schrauben M10) an die Seitenwand verschraubt oder verschweißt werden. Es darf ein max. 200x200 und max. 1,5mm dickes Blech von außen an die Seitenwand geschweißt werden, es soll als Gegenstück der Gegenplatte des Rohres dienen.

- Das Rohr zwischen den Seitenwänden kann durch 3 Rohre mit der Domstrebe (Rohr max. D=42 x 3,2 mm) und zusätzlich mit 3 weiteren Rohren (Rohr max. D=42 x 3,2 mm), mit dem Rohr auf dem Kofferraumboden verbunden werden. Zur Abstützung der unteren Querstrebe dürfen zwei Rohre diagonal mit der Domstrebe eingesetzt werden (siehe Bild 4).

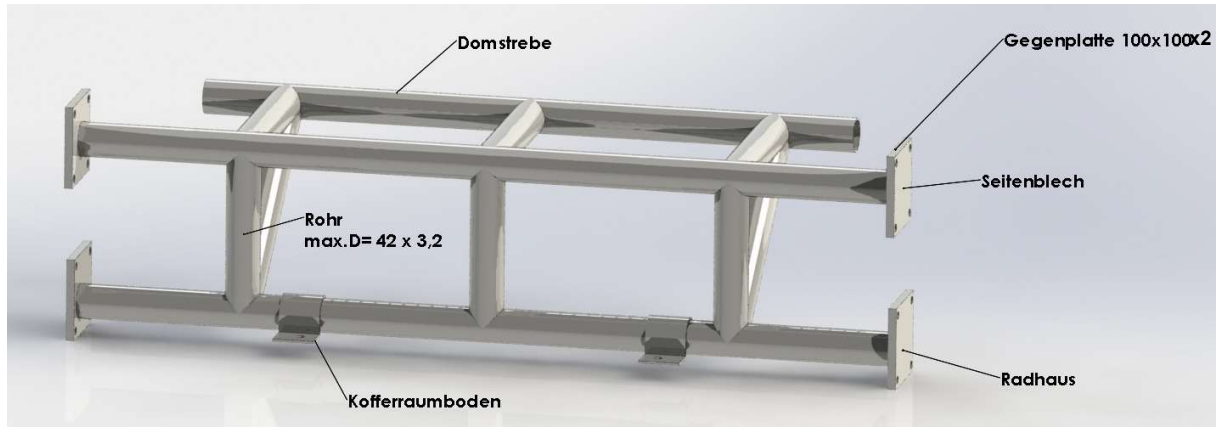


Bild 4

Zulässig ist auch eine zweite Domstrebe in Bodenhöhe. Die Verstrebung mit dem übrigen Rahmen ist gemäß Bild 5 mit einem Winkel von 90° durchzuführen.

Es ist nur eine der beiden Varianten zulässig.

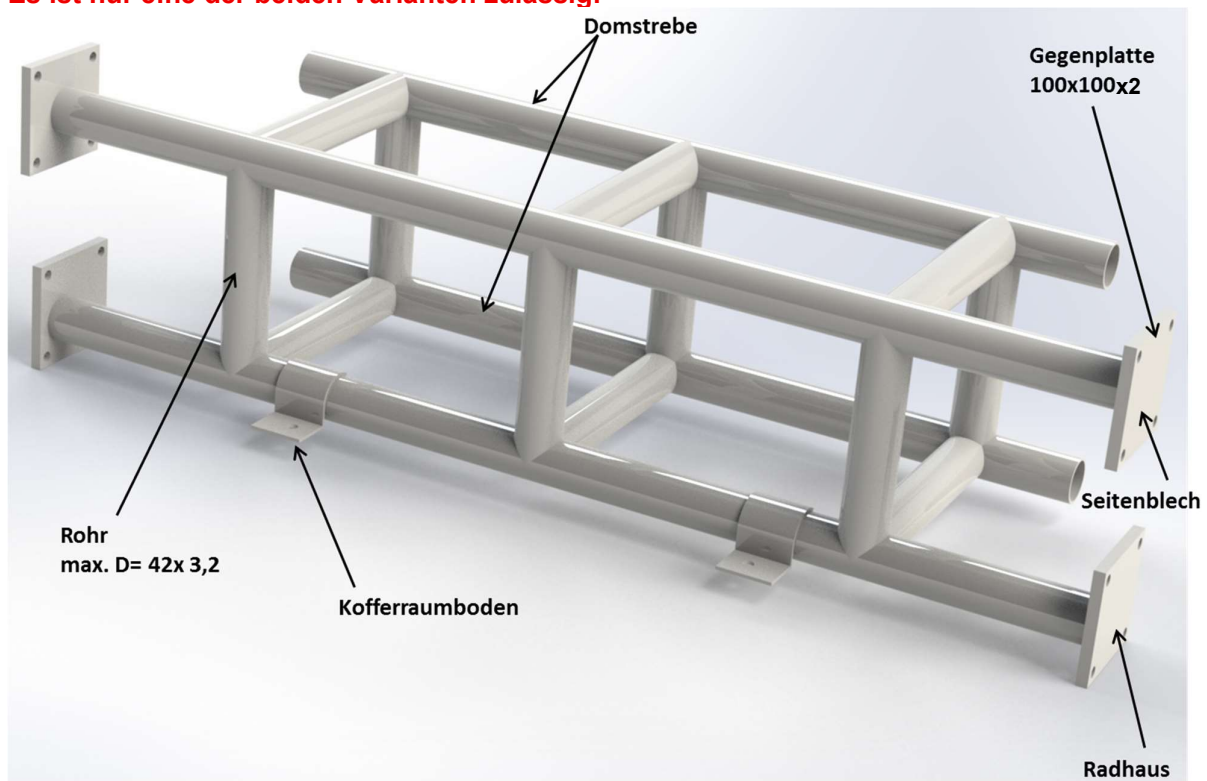


Bild 5

- Zusätzlich dürfen in den hinteren Radkästen gebogene Rohre mit einer Stärke von max. 42 mm Durchmesser und einer Wandstärke von 3,2 mm eingeschweißt werden (siehe Bild 6 und 7). Diese Rohre dürfen hinter den Federbein-Domen mit dem hinteren Rahmen verbunden werden. Hierfür gibt es 2 Varianten. Variante A sieht die Verbindung mit der unteren Querstrebe des hinteren Rahmens vor (Siehe Bild 6), Variante B sieht die Verbindung mit der oberen Querstrebe des hinteren Rahmens vor (Siehe Bild 7). Die Domstrebe darf mit diesen Rohren verbunden werden.

- Zur Überprüfung der Rohre im Radkasten müssen drei Bohrungen in die Rohre eingebracht werden (je eine an den Endbereichen und eine Bohrung mittig). Die Bohrungen müssen so angebracht sein, dass man eine Drahtlehre in die Rohre einführen kann.

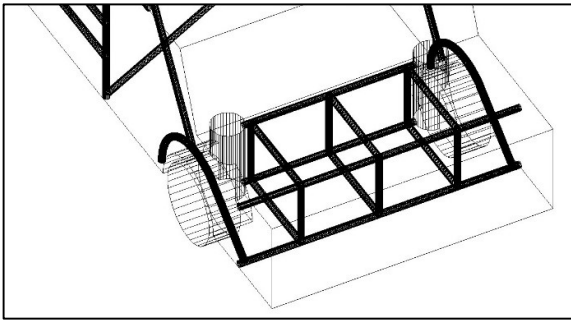


Bild 6: Variante A

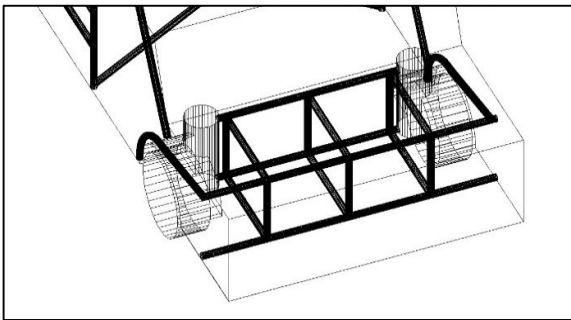
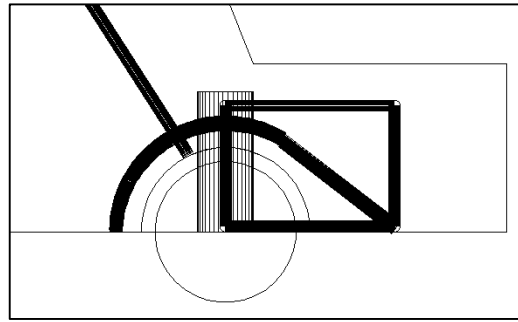
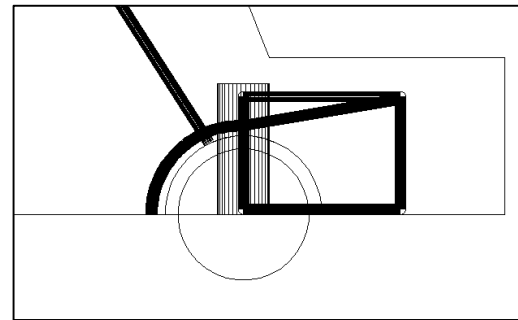


Bild 7: Variante B



C17. Motor:

- Leistungssteigerungen am Motor sind in den Klassen 1-3 erlaubt. Der Einsatz von Fremdmotoren ist zulässig, es dürfen allerdings nur PKW-Motoren eingesetzt werden.
- In der Klasse 4 darf kein Motortuning durchgeführt werden. Dies bedeutet, der gesamte Antriebsstrang muss komplett der Serie entsprechen. Zum Antriebsstrang gehören der Motor inklusive Ansaugbrücke und Gemischaufbereitung, Auslasskrümmer sowie das Getriebe. Kupplungen sind freigestellt (z. B. Sintermetall-Kupplungen). ~~Der Motorblock darf bei gleichem Hubraum ausgetauscht werden, er muss aber zum Hubraum des Zylinderkopfes passen (Beispiel: beim Opel Astra sind Motorblöcke mit den Kennbuchstaben NZ und SE untereinander austauschbar).~~
- Die Motornummer muss bei der Fahrzeugabnahme gereinigt vorgezeigt werden! Ist dies nicht der Fall so wird ein Strafgeld von 2 € erhoben.
- ~~Beim Verdacht der Manipulation muss der Fahrer mit diesem Wagen mindestens eine Klasse höher starten. Es sei denn, es kann ein Beweis erbracht werden, dass keine Manipulation vorliegt.~~
- Alle gemeldeten Fahrzeuge müssen mit mindestens einem wirksamen Schalldämpfer ausgerüstet sein.
- Ein Ölwannenschutz muss angebracht werden. Ein max. 4 mm starkes Blech ist an der vorderen Unterkante des unteren Luftleitbleches mit 3 Schrauben (M10) anzuschrauben und kann bis zum Fahrzeugboden reichen.
- Die Befestigung am hinteren Teil ist freigestellt. Es darf höchstens 100 mm über dem Luftleitblech überstehen und nicht seitlich geknickt werden.
- Es dürfen keine weiteren Verstärkungen an dem Ölwannenschutz angebracht werden.

C18. Fahrwerk:

- Verstärkungen an Achsen und Achsteilen sind zugelassen.
- Eine Federbeinverstärkung (Domstrebe) zwischen den oberen Federbeinbefestigungen aus maximal dem gleichen Material des Käfigs darf verbaut werden. **An der Domstrebe muss im vorderen Bereich auch eine Motorabstützung angebracht werden.** Diese Abstützung darf jedoch nicht über das vordere Motorende hinausragen und darf nicht in die Kotflügelkanten gezogen werden (Siehe Bild 8).
- Der Abstand zum Innenkotflügel muss mindestens 100 mm betragen. Eine Abwinkelung auf der Getriebeseite bei quer eingebauten Motoren muss klar zu erkennen sein.
- **Die Domstrebe darf nicht mit dem Rahmen verschweißt werden.**

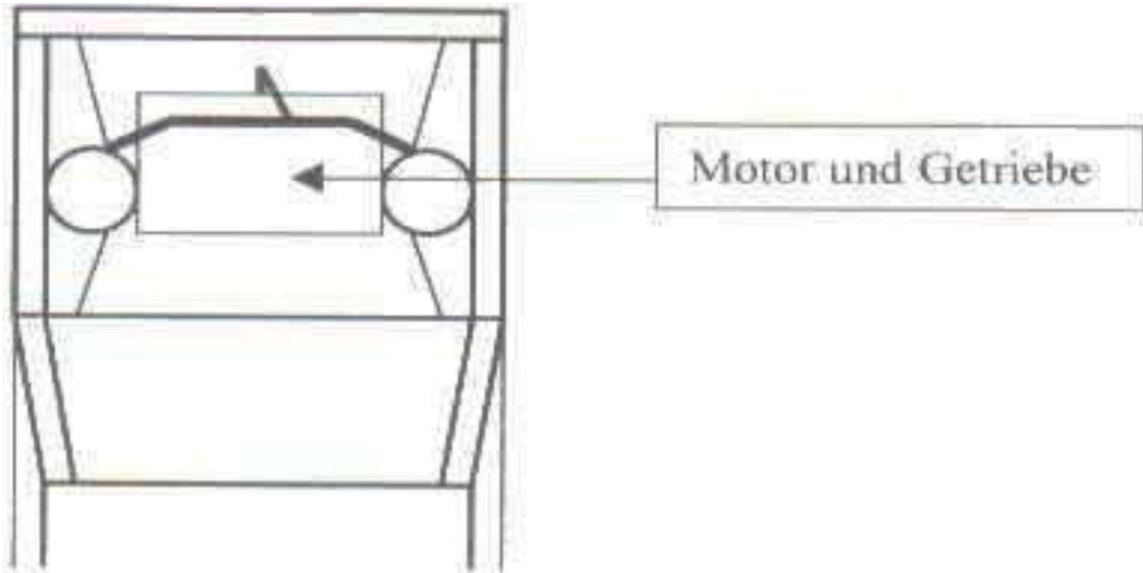


Bild 8

- Bei Fahrzeugen mit Heckantrieb darf die Differentialaufhängung (zentrale Schraube) mit einem Blech in den Maßen 400 x 400 x 3 mm gesichert werden.

C19. Bremsen:

Während des gesamten Rennens muss die Serienbetriebsbremsanlage des Wettbewerbsfahrzeuges stets voll funktionsfähig sein. Hand und Feststellbremse darf vorhanden sein.

C 20. Räder und Bereifung:

Außer Noppe, Stolle und Farmer Profil darf jedes andere, bis zu einer maximalen Profiltiefe von 15 mm gefahren werden. Auswuchtgewichte an den Felgen müssen entfernt werden. Pro nicht entferntes Bleigewicht an den Felgen wird ein Strafgeld in Höhe von 1,-€ erhoben. Dies gilt für Reifen an den Wettbewerbsfahrzeugen sowie den Reservereifen im Innenkreis.

Für Fahrzeuge der Klasse 4 sind ausschließlich nachgeschnittene serienmäßige Sommer- bzw. Winterreifen mit einer maximalen Profiltiefe von 12 mm erlaubt.

**In Anhang 1 befindet sich eine Liste der nicht erlaubten Reifen.
Diese Liste ist anzuwenden für die Klassen 1 bis 3.**

C.21. Kennzeichnung der Fahrzeuge:

Zur Kennzeichnung Muss auf dem Dach ein Schild mit einem Mindestmaß: Länge 450 mm und Höhe 200 mm mit auch aus größerer Entfernung gut lesbaren Startnummern angebracht werden. Dieses Schild darf keine scharfen Kanten bzw. Ecken aufweisen. Außerdem müssen auch die Türen mit gut sichtbaren Startnummern versehen werden.

C.22. Überrollkäfig

Anforderung:

- Jedes Fahrzeug muss mit einem wie nachfolgend beschriebenen Überrollkäfig ausgerüstet sein. Hierbei kann es sich um von Spezialwerkstätten gefertigte Käfige mit Herstellerzertifikat ebenso handeln, wie um Eigenbauten.
- Bei den Käfigen ohne Zertifikat hat der verwendete Einbau den in Anhang 1 aufgeführten Mindestanforderungen zu entsprechen.

Der auf Bild 7 dargestellte Käfig gibt lediglich eine Variante wieder, wie der Käfig in etwa beschaffen sein sollte. Bei abweichender Gestaltung des Käfigs ist unbedingt zu beachten, dass eine ausreichende Festigkeit gegeben sein muss, damit der Funktionszweck erreicht wird. Zusätzliche Verstrebungen können jederzeit angebracht werden. Außerdem dürfen Verstrebungen bis auf die vorderen und hinteren Federdome, bzw. bis zur jeweiligen Achsmitte gezogen werden.

Vorgeschrieben ist ein Flankenschutz auf der Fahrerseite!

Dieser muss zwischen Sitz und Fahrertür an der Außenseite des Käfigs durch Schweißen, oder schrauben angebracht und doppelt (2 Rohre) ausgeführt sein. Das Abbrechen der Rückenlehne des Fahrersitzes muss durch den Käfig ausreichend gesichert werden (siehe auch C7).

Ausführung:

- **Nahtlos-gezogenes** Stahlrohr (kein Vierkantrrohr) mit einem Außendurchmesser von mindestens 38 mm und einer Wandstärke von mindestens 2 mm.
- Der Käfig muss an mindestens vier Punkten mit der Bodengruppe und an mindestens zwei Punkten (Schrägstützen) mit der Karosserie verschraubt werden, wobei die Befestigungsplatten sowohl am Käfig als auch unterhalb der Bodengruppe ein Maß von 150 x 150 mm bei einer Stärke von mindestens 4 mm aufweisen müssen. Die Verschraubung hat durch mindestens vier 10 mm Schrauben pro Platte in der Bodengruppe (mindestens 8 mm Schrauben bei den Schrägstützen), die durch Selbstsichernde Muttern oder durch Kontermuttern gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert sein müssen, zu erfolgen.
- Bei vollständiger Verschweißung dürfen die Bodenplatten wie folgt erstellt werden:
Die Bodenplatten müssen eine Dicke von mindestens 4 mm und eine Kantenlänge von mindestens 100 x 100 mm einhalten. Bei schrägen Bodengruppen wie Seitenschweller, können Ausgleichwinkel eingeschweißt werden, sodass sich ein geschlossener Kasten ergibt, welcher mit der horizontal eingebauten Bodenplatte abschließt. Der Käfig ist dann direkt auf die Bodenplatten aufzuschweißen.
- Bei geschweißten Käfigen muss bei den Streben die parallel zur A-Säule laufen, jede Schweißnaht mit einem Knotenblech verstärkt werden. Dieses Knotenblech wird in den Winkel gelegt, um dem Käfig mehr Stabilität zu geben. Das Knotenblech hat die Mindestmaße von 100 x 30 x 5mm.
- Zur Vermeidung, dass bei einem Überschlag die A-Säule zu stark einknickt, muss zusätzlich ein Rohr von der oberen linken Dach-Ecke bis zur vorderen linken Bodenplatte eingesetzt werden. Dieses Rohr sollte möglichst gerade verlaufen, es darf lediglich so weit nach außen gebogen werden, dass eine ausreichende Freiheit zum Lenkrad und zum Aussteigen gewährleistet ist.
- Der Abstand des Käfigs unterhalb des Daches darf maximal 50 mm betragen.
- Als Flankenschutz der Vordertüren zwischen A- und B- Säule müssen im Innenraum auf der Fahrerseite in Höhe des Beckens zwei Rohre zwischen Überrollkäfig und Karosserie wirkungsvoll befestigt und gepolstert werden. Die zur Verwendung kommenden Rohre müssen mindestens den Maßen des Überrollkäfigs entsprechen!
- Der Flankenschutz darf bis zum hinteren Rahmen gesetzt werden.

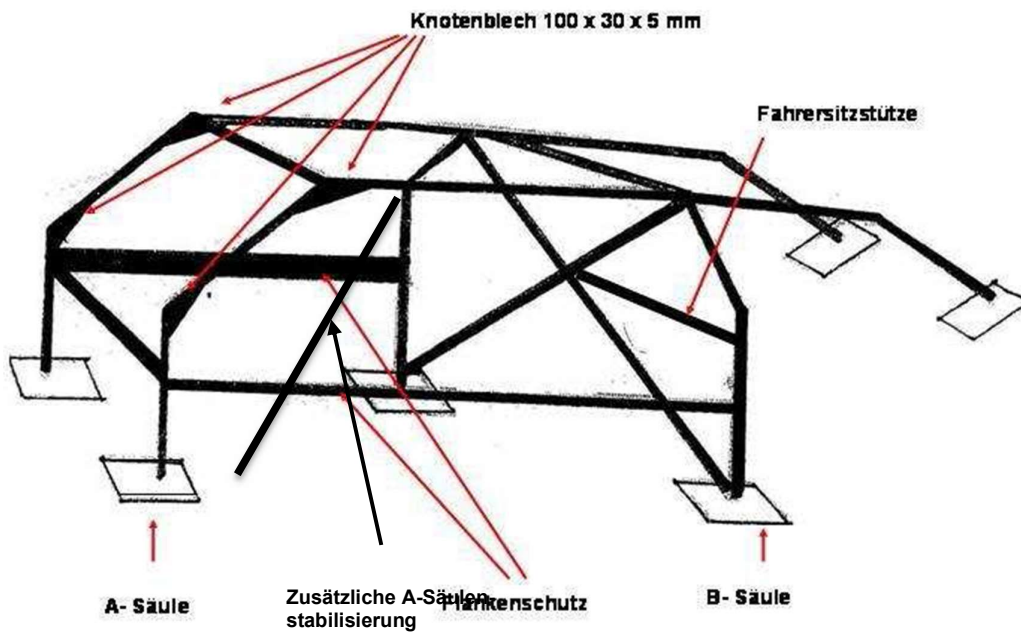


Bild 9

Alles, was in dieser Ausschreibung ab Punkt C nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!

Hinweis:

Es wird erwogen, dass ab 2027 für die Klasse 4 eine Leistungsbegrenzung der Motoren eingeführt wird.

Weitere Informationen werden rechtzeitig veröffentlicht.

Kontakte:

Bei Fragen zur Rahmenausschreibung:
Jochen Dyszbalis 0151 4280 4238

Bei Fragen zum Fahrzeug
und zur Fahrzeugabnahme:
Mark Baker 0171 5289 633

Bei Fragen zur IGNW:
Nick Lewandowsky 0152 3856 2523

© Interessen-Gemeinschaft Nord-West