

Reglement

zum Aschener Stoppelfeldrennen

Eine Veranstaltung der Gruppe 6 - Aschen e.V.

*Überarbeitete Ausgabe / Ausgabe Nr. 11,
vom 24.01.2020*

Vorwort

Die nachfolgenden Bestimmungen, Auflagen, Voraussetzungen und Verhaltensregeln sind im Laufe der Geschichte des Aschener Stoppelfeldrennens nach und nach entstanden und wurden Jahr um Jahr kontinuierlich ergänzt und verbessert.

In erster Linie, um ein Höchstmaß an Sicherheit für Teilnehmer und Zuschauer zu gewährleisten, aber auch um immer wieder, Jahr für Jahr eine erfolgreiche Rennsportveranstaltung mit reibungslosem Ablauf zu organisieren und durchführen zu können wurden diese Bestimmungen immer wieder weiterentwickelt.

Ebenso sind Inhalte dieses Reglements definiert worden, um die Basis für fairen Rennsport zu schaffen und so die Bewertung der einzelnen Fahrleistungen gerechter möglich zu machen.

In diesem Reglement werden Begriffe wie Fahrer, Teilnehmer, Helfer, Sieger, etc. verwendet. Diese Begriffe und solche die eine ähnliche Konstellation darstellen sind selbstverständlich gleichermaßen männlich sowie weiblich gemeint. Aus Gründen der Einfachheit und Übersichtlichkeit wird z. B. anstatt "Fahrer/Fahrerin" der Begriff "Fahrer" verwendet.

Das Reglement gliedert sich in 3 Kapitel:

- Kapitel 1 - Änderungsübersicht zur vorherigen Ausgabe
- Kapitel 2 - Allgemeine Bestimmungen und Verhaltensregeln
- Kapitel 3 - Technische Bestimmungen

1. Änderungsübersicht zur vorherigen Ausgabe

Diese Ausgabe des Reglements ist gültig ab 24.01.2020, solange bis ein Reglement mit neuem Datum vom Veranstalter (Gruppe 6) herausgegeben wird.

Die Gruppe 6 behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit noch entscheidende Änderungen und Ergänzungen mit entsprechender Wichtigkeit im Reglement zu verfassen und bekannt zu geben.

Änderungen bzw. Neuerungen in diesem Reglement zu früheren Ausgaben werden in dieser Ausgabe durch einen hellgrauen Schrifthintergrund kenntlich gemacht.

Die aktuellste Ausgabe wird im Internet als Download oder auf anderem geeigneten Wege von der Gruppe 6 bereit gestellt.

Bezeichnung der vorherigen Ausgabe:

Reglement zum Aschener Stoppelfeldrennen Ausgabe Nr. 10, vom 08.05.2019

Die folgende Auflistung der Änderungen dient nur zur schnellen Übersicht, ohne Garantie auf Vollständigkeit !

| Kapitel Nr. | Kurzbeschreibung (Stichwort) |
|-------------|---|
| 2.1.7 | Fahrzeugabnahme (Zeirahmen, Umgang mit Nachprüfungen) |
| 2.3.1 | Sicherheitsbestimmungen für den Fahrer |
| 2.3.2 | Verhaltensregeln auf und neben der Rennstrecke |
| 2.3.5 | Ausfall eines Fahrzeuges auf der Rennstrecke (Verhaltensregeln für den Fahrer) |
| 2.3.9 | Lautstärke im Fahrerlager |
| 2.4.2 | Automatische Abmeldung des Fahrers / Neuanmeldung nach Nichtteilnahme an einem Lauf |
| 2.4.3 | Startaufstellung und Punkteverteilung |
| 2.4.6 | Franz Pickel Pokal – Siegerpokal der Serienklassen (neues Wertungsverfahren) |
| 3.1.1 | Serienklassen |
| 3.1.5 | Cup-Lauf - „Kuhlenbeck Cup“ |
| 3.2.6 | Beleuchtungsanlagen |
| 3.2.14 | Überrollbügel / Überrollkäfig |
| 3.2.14 a | Doppelter Flankenschutz / Seitenaufprallschutz an der Fahrerseite |
| 3.2.15 | Fahrersitz |
| 3.2.21 | Karosserie |

2. Allgemeine Bestimmungen und Verhaltensregeln

2.1 Voraussetzungen zur Teilnahme am Rennen

2.1.1 Teilnehmer

Die Teilnehmer müssen mindestens 18 Jahre alt sein und im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein.

Die Fahrer dürfen keine körperlichen Gebrechen haben und müssen über ein einwandfreies Fahrvermögen verfügen. Die Fahrer dürfen nicht an einer Erkrankung leiden, die eine Gefährdung anderer mit sich bringen könnte.

2.1.2 Teilnehmer der Jugendklasse

Die Teilnehmer der Jugendklasse müssen mindestens 16 Jahre alt sein und dürfen frühestens am ersten Tag des Rennjahres (1. Januar) 18 Jahre alt werden. Beispiel: Wer am 1. Januar 2013, oder später 18 Jahre alt wird darf im Jahr 2013 noch in der Jugendklasse teilnehmen. Wer am 31.12.2012 oder früher 18 Jahre alt geworden ist, darf im Jahr 2013 oder später nicht mehr in der Jugendklasse teilnehmen.

Voraussetzung für eine Zulassung zur Teilnahme in der Jugendklasse ist ebenso eine Teilnahme an mehreren Rennläufen in einem der Vorjahre oder eine erfolgreich abgelegte Fahrprüfung und Schulung der Rennbestimmungen und Verhaltensregeln, die von der Gruppe 6 mehrere Tage vor dem Rennen durchgeführt bzw. abgenommen wird. Termin und Ort der Fahrprüfung wird zu gegebener Zeit bekannt gegeben.

Das Reglement und die entsprechenden Bestimmungen und Haftungsvereinbarungen müssen durch Einverständniserklärung mit Unterschrift eines Erziehungsberechtigten anerkannt werden.

Die Fahrer dürfen keine körperlichen Gebrechen haben und müssen über ein einwandfreies Fahrvermögen verfügen. Die Fahrer dürfen nicht an einer Erkrankung leiden, die eine Gefährdung anderer mit sich bringen könnte.

2.1.3 Anmeldung

Die Anmeldung auf die Möglichkeit einen Startplatz für das nächste Rennen zu bekommen erfolgt ausschließlich über das Onlineformular welches im Internet auf der Stoppelfeldhomepage zur Verfügung gestellt wird. Dies kann in der Regel frühestens 8 Tage nach dem letzten Rennen erfolgen.

PKW Führerschein und Volljährigkeit sind Grundvoraussetzungen für die Teilnahme am Rennen.

Der Anmeldeschluss wird in jedem Jahr neu bekannt gegeben. Üblicherweise wird der Termin für den Anmeldeschluss auf Ende Februar gesetzt.

Über die Vergabe der Startplätze entscheidet letztendlich die Rennleitung. Die Liste der zugelassenen Teilnehmer wird in der Regel im zweiten Quartal des Rennjahres im Internet veröffentlicht.

Die Anmeldung ist personenbezogen und darf somit nicht eigenhändig weitergegeben werden.

2.1.4 Helfer für Aufbau, Abbau/Aufräumen und den Veranstaltungsablauf

Jedes Team und jeder Einzelteilnehmer stellt, für Auf- Abbau- und Veranstaltungsablauf ausreichend Helfer, entsprechend 50% seiner Fahreranzahl. Bei ungerader Anzahl wird Aufgerundet: z.B. Team A: 4 Fahrer = 2 Helfer, Team B: 3 Fahrer = 2 Helfer, Team C: 5 Fahrer = 3 Helfer).

Bei der Nennungsabgabe werden Teams gebildet die für die einzelnen Bereiche Verantwortlich sind. Die Helferteams werden in eine Helferliste eingetragen.

Die Helfer sind mit Namen und Mobilnummer in die Helferliste einzutragen.
Die eingetragenen Helfer sind für ihr Erscheinen selbst verantwortlich und sollen bei Ausfall (Krankheit etc.) selbst für Ersatz sorgen und den auch mit Namen, Mobilnummer und Mailadresse anmelden.
Wir möchten und müssen sicherstellen das die Arbeit auf möglichst viele Teilnehmer gerecht verteilt wird. Beim Aufbau, beim Abbau und auch während der Veranstaltung.

Anmeldungen ohne Helferliste können aus diesem Grund nicht berücksichtigt werden.

2.1.5 Zahlung des Startgeldes

Für die Zahlung des Startgeldes wird ein Termin bekannt gegeben, an dem der Fahrer oder ein Vertreter erscheinen muss, um das Startgeld zu bezahlen und gleichzeitig eine Unterschrift zur Anerkennung der Veranstaltungsbestimmungen bzw. des Reglements zu leisten.
Sollte ein Fahrer nicht persönlich zum Termin erscheinen können und einen Vertreter schicken, so hat der Fahrer dennoch selbst die Unterschrift zur Anerkennung der Veranstaltungsbestimmungen bzw. des Reglements zu leisten. Für diesen Fall wird im Vorfeld auf der Internetseite des Veranstalters ein Formular zum Download bereitgestellt, welches vollständig und leserlich ausgefüllt und unterschrieben dem Vertreter zum Startgeld-Termin mitgegeben werden muss.
Jeder Fahrer, der nicht persönlich zum Startgeld-Termin erscheinen kann, hat selbst dafür zu sorgen, dass sein Startgeld bezahlt wird und dass seine Unterschrift bei der Rennleitung rechtzeitig (spätestens zum Startgeld-Termin) eingeht.
Bei Nichterscheinen bzw. Nichtzahlung des Startgeldes verfällt der Startplatz.

Üblicherweise findet dieser Termin wenige Wochen vor dem Renntermin statt.
Das gezahlte Nenngeld/Startgeld verfällt bei Nichtantritt des Rennens.

2.1.6 Fahrerbesprechungen

Die Fahrer sind verpflichtet, an den Fahrerbesprechungen teilzunehmen. Bei unbegründeter Nichtteilnahme droht Ausschluss vom Rennen.

2.1.7 Fahrzeugabnahme

Jedes Wettbewerbsfahrzeug muss vor der Teilnahme am Rennen von den Zuständigen, vom Verein bestimmten Kommissaren abgenommen werden. Zur Abnahme hat sich der Fahrer mit Helm und Halskrause einzufinden.
Bei der Fahrzeugabnahme handelt es sich um eine Sicht- und Funktionsprüfung der sicherheitsrelevanten Bauteile. Diese Sicht- und Funktionsprüfung prüft, ob das Fahrzeug den sicherheitstechnischen Bestimmungen entspricht und ist keine Garantie für die Sicherheit des Fahrzeugnutzers bei einem evtl. Unfallereignis.

Aus organisatorischen Gründen kann die Fahrzeugabnahme ausschliesslich am Freitag vor dem Rennen in der Zeit von 14:00 Uhr bis 18:00 Uhr stattfinden.

Nach 18:00 Uhr können zukünftig keine Nachprüfungen zur Erstabnahme mehr gemacht werden. Auch am Samstag Morgen (Renntag) können keine Nachprüfungen zur Erstabnahme mehr erfolgen.

Sollte das Fahrzeug am Freitag bis zum Ende der Abnahmezeit (bis 18:00 Uhr) nicht in mangelfreiem Zustand vorgeführt werden, so wird das Fahrzeug nicht zum Rennen zugelassen und der reservierte Startplatz wird nicht erteilt. Das Startgeld verfällt in diesem Fall.

Wird bei der Fahrzeugabnahme am Freitag oder einer sonstigen Prüfung an einem der Renntage ein Zustand festgestellt, der nicht der Sereinmäßigkeit entspricht, wird das Fahrzeug direkt und sofort vom Rennen disqualifiziert.

Die Rennleitung behält sich jeder Zeit während der Veranstaltung, das Recht zu einer technischen Kontrolle vor.

Nach erfolgter Abnahme darf das Fahrzeug nicht technisch verändert werden (Reparaturen ausgenommen) und das Fahrzeug darf das Renngelände bzw. das Veranstaltungsgelände nicht verlassen. Bei Missachtung dieser Regelung droht Ausschluss vom Rennen. In Sonderfällen und mit einer triftigen Begründung, kann eine Genehmigung bei der Fahrzeugabnahme beantragt werden, um das Renngelände verlassen zu dürfen, wobei nach Rückkehr das Fahrzeug vom Fahrer der Fahrzeugabnahme erneut vorzustellen ist.

Nach einem Überschlag und/oder erheblicher Beschädigung des Überrollkäfigs und/oder des Seitenaufprallschutzes muss das Fahrzeug, vor einer Teilnahme am nächsten Lauf, zu einer Neuabnahme vorgeführt werden. Der Fahrer muss das Fahrzeug unaufgefordert vorführen bzw. sich um die Organisation der Neuabnahme selbst kümmern. Dazu meldet er sich beim Starterwagen.

Zur Überprüfung der Serienmäßigkeit, wird für alle Fahrzeuge der Serienklasse, die am Endlauf teilnehmen, ein abgesperrter Abstellbereich bereitgestellt.

Nach Beendigung des Endlaufes muss jeder Fahrer sein Fahrzeug in dem dafür vorgesehenen Bereich an der Rennstrecke abstellen. Dort muss er sein Fahrzeug für mindestens 2 Stunden parken und zur Überprüfung zur Verfügung stellen.

Der Gewinner des Franz-Pickel-Pokales muss sein Fahrzeug zur Überprüfung bis zum Dienstag nach dem Rennen zur Verfügung stellen. Das Fahrzeug wird direkt aus dem Abstellbereich auf einen Transportanhänger verladen und bis zum Montag in einem abgeschlossenen Raum/Halle geparkt. Am Montag wird mit dem Fahrzeug eine Leistungsmessung auf einem Rollenprüfstand durchgeführt.

Die gemessenen Werte von Leistung und Drehmoment dürfen die Serienwerte nach Angabe des Herstellers nicht mit mehr als 5% Toleranzbereich überschreiten.

2.1.8 Anzahl Fahrer je Fahrzeug

Je Rennlauf darf sich nur eine Person (der Fahrer) im Fahrzeug befinden. Das Fahren mit Beifahrern oder Tieren ist nicht erlaubt. Ebenfalls ist das Mitnehmen jeglicher Art von Gegenständen wie z. B. Steinen, etc. nicht erlaubt.

Es dürfen sich maximal 2 Fahrer für ein Fahrzeug anmelden.

Das Melden eines Zweitfahrers hat unmittelbar mit der eigenen Anmeldung zu geschehen.

Sind 2 Fahrer gemeldet, müssen beide aktiv, d.h. im Wechsel an Läufen teilnehmen.

1. Fahrer ungerade Läufe, 2. Fahrer gerade Läufe.

2.1.9 Fahrer- / Fahrzeugkombination

Ein Fahrer oder Zweitfahrer darf das bei der Abnahme vorgeführte Fahrzeug nach der Abnahme und für die Rennläufe nicht mehr tauschen. D.h. die Verwendung von Zweit- oder Ersatzfahrzeugen ist nicht erlaubt. Mit dem Fahrzeug, mit dem sich der Fahrer angemeldet hat und welches er zur Abnahme vorgeführt hat, muss er alle Läufe bestreiten, sofern er dazu in der Lage ist. Bei Ausfall des Fahrzeuges darf kein zweites Fahrzeug verwendet werden, auch nicht wenn dieses aus den Reihen des übrigen Teilnehmerfeldes stammt.

Ein Fahrer darf sich mit verschiedenen Fahrzeugen in verschiedenen Klassen anmelden (Ein Fahrzeug je Klasse).

Das Langstreckenrennen darf ein Fahrer nur mit dem selben Serienfahrzeug bestreiten, mit dem er an den Samstagsläufen teilgenommen hat und welches das Reglement der Serienklasse erfüllt.

2.2 Verhaltensregeln auf dem gesamten Veranstaltungsgelände

Wir bitten die Fahrer und ihre Teams ausdrücklich darauf zu achten, ihren Platz im Fahrerlager sauber zu halten und beim Verlassen des Ackers den eigenen Abfall, z.B. Getränkeflaschen o.ä. wieder mitzunehmen. Außerdem bitten wir die Teilnehmer auch ihren Besuch darauf hinzuweisen. Bei Nichtbeachtung behält sich die Rennleitung vor, das Team und ihre Fahrer für das Rennen im nächsten Jahr nicht zu zulassen.

2.3 Bestimmungen zum Rennverlauf

2.3.1 Sicherheitsbestimmungen für den Fahrer

Während der Veranstaltung ist jeder Alkoholenuss untersagt. Bei Missachtung macht man sich strafbar. Der Veranstalter behält sich vor jederzeit Alkoholkontrollen vorzunehmen und ggf. Fahrer von der Veranstaltung auszuschließen. Ein Anspruch auf den Startplatz oder das Startgeld besteht nicht. Ebenso behält sich der Veranstalter vor auffällige Personen für zukünftige Veranstaltungen zu sperren.

Die Rennkleidung muss den Körper komplett bedecken, d.h. z.B. lange Hosenbeine, lange Ärmel, geschlossene Schuhe, etc. Die Rennkleidung muss in jedem Fall zum stark überwiegenden Teil aus Baumwolle bestehen (z.B. 98%). Kleidung aus synthetischen Stoffen ist nicht zulässig !!! (wegen der Entflammbarkeit und Brennbarkeit) Ebenso darf die Kleidung nicht mit brennbaren Mitteln wie z.B. Öl oder Fett behaftet sein.

Im Interesse der eigenen Sicherheit ist jedem Fahrer mindestens ein sauberer einteiliger Overall aus Baumwolle zu empfehlen! Ebenso ist das Tragen von Handschuhen zu empfehlen. Rennkleidung mit besseren Sicherheitseigenschaften, wie z.B. ein flammabweisender Rennanzug mit entsprechender Zulassung ist erlaubt und gewünscht.

Das Tragen eines Helmes und einer Halskrause ist Pflicht. Der Helm muss der ECE-Norm oder einem höherwertigeren Sicherheitsstandard entsprechen und muss mit einem Visier oder einer Crossbrille ausgerüstet sein.

Der Fahrer muss mit getragener Rennausstattung (Rennkleidung, Helm, Halskrause, Crossbrille, etc.) zu jeder Zeit in der Lage sein, aus angeschnallter Position selbstständig und ohne fremde Hilfe, sein Fahrzeug schnellstmöglich zu verlassen. Dieser Vorgang mit losschnallen und aussteigen darf nicht länger als ca. 10s dauern. Diesbezüglich ist auch Abschnitt 3.2.3 zu beachten.

2.3.2 Verhaltensregeln auf und neben der Rennstrecke

Fahrer, die von der Strecke abgekommen sind, müssen sich darüber im Klaren sein, dass sie sich im Sicherheitsraum befinden. Sie dürfen nur unter größter Vorsicht und im Schritttempo ihr Fahrzeug im Sicherheitsraum bewegen und nicht wieder auf die Strecke zurück fahren, solange das Rennen nicht beendet ist. Das Verlassen der Rennstrecke (mit allen vier Rädern) führt grundsätzlich zur Disqualifikation für das jeweilige Rennen.

Befinden sich Fahrzeuge nebeneinander, hat jedes seine Spur einzuhalten. Abdrängen führt zur sofortigen Disqualifikation für den jeweiligen Lauf.

Defekte und langsam fahrende Fahrzeuge müssen am Bahnaußenrand fahren, damit schnellere Fahrzeuge nicht behindert werden. Bei Ausfall hat der Fahrer sich nach den Vorgaben von Abschnitt 2.3.5 zu verhalten.

Reparaturen an stehen gebliebenen Fahrzeugen auf der Rennstrecke sind verboten. Fremdhilfen jeglicher Art führen zum sofortigen Ausschluss. Der Helm und der Sicherheitsgurt dürfen erst nach Verlassen der Rennstrecke geöffnet werden.

Allen Fahrern ist die Teilnahme unter Einfluss von Alkohol und/oder Drogen sowie jeglichen sonstigen Rauschmitteln untersagt und führt bei Nichtbeachtung zum sofortigen Ausschluss.
Der Veranstalter behält sich vor jederzeit Kontrollen durchzuführen.

2.3.3 Flaggenzeichen

Während des Rennens und des Trainings gelten folgende Flaggenzeichen:

- Schwarz-Weiß-kariert → Start (falls keine Ampel vorhanden)
- Rot → sofort ausrollen und anhalten, aber ohne Gefährdung Anderer
- Gelb geschwenkt → Achtung Gefahr! Wird die gelbe Flagge geschwenkt, bedeutet das: der Fahrer befindet sich noch im Fahrzeug
- Gelb, gehalten → Achtung Gefahr! Wird die gelbe Flagge gehalten, bedeutet das: der Fahrer befindet sich nicht mehr im Fahrzeug
- Schwarz-Weiß-kariert → Zieleinlauf (Ende des Laufes) bzw. bei Fehlstart nach einer Runde.

Das Nichtbeachten der Flaggenzeichen führt zum Ausschluss.

2.3.4 Reparaturen

Reparaturen am Fahrzeug dürfen nur im Fahrerlager ausgeführt werden. Liegendebliebene Fahrzeuge werden nach Ende des Laufes vom Bahndienst ins Fahrerlager geschleppt.

2.3.5 Ausfall eines Fahrzeuges auf der Rennstrecke

Fahrer liegendebliebener Fahrzeuge auf der Rennstrecke haben sich folgendermassen zu verhalten:

- Im Fahrzeug sitzen bleiben
- Im Fahrersitz angeschnallt bleiben
- Helm aufgesetzt lassen
- Den Rennverlauf beobachten und auf mögliche Kollisionen gefasst sein
- Den ankommenden Verkehr durch Bremslichtsignale zusätzlich auf sich aufmerksam machen.
- Aussteigen erst nach Aufforderung durch einen Streckenposten
- Bei besonderer Gefährdung durch z.B. Feuer oder heiße Dämpfe im Fahrzeug hat der Fahrer das Fahrzeug nach eigenem Ermessen unter größter Vorsicht zu verlassen. Hierbei ist der nachfolgende Verkehr und die Hinweise der Offiziellen (Streckenposten, Feuerwehr, Sportkommissare, etc.) zu beachten.

2.3.6 Verhalten im Fahrerlager, auf dem Weg zur Rennstrecke und Rückkehr ins Fahrerlager

Starts und Trainingsfahrten im Fahrerlager sowie auf der Rennstrecke und dem Veranstaltungsgelände sind verboten. Das Fahrzeug darf das Veranstaltungsgelände ohne Zustimmung der Rennleitung nicht verlassen. Fahrten im Fahrerlager, sowie von und zur Rennstrecke sind mit größter Vorsicht und im Schrittempo anzutreten. Alle Fahrer müssen in besonderer Weise auf Kinder und sonstige Personen, Tiere, etc. achten.

Das Rückwärtsfahren im Fahrerlager ist grundsätzlich nicht erlaubt, mit Ausnahme für den Vorgang des Einparkens und Ausparkens vor / nach dem Rennen in die / aus der Parkposition. Jeder Fahrer hat dabei eigenverantwortlich Sorge zu tragen und muss sich vergewissern, dass der Fahrweg frei ist und muss sich dies ggf. durch einen Einweiser beim Ein- oder Ausparken anzeigen lassen.

Außerhalb der Rennstrecke (Fahrerlager, Zufahrt zur Strecke, gesamtes Renngelände) ist Schrittempo zu fahren. Die Mitnahme weiterer Personen ist ausdrücklich untersagt. Zuwiderhandlungen können zum sofortigen Ausschluss führen.

Für jedes Wettbewerbsfahrzeug, welches eine Startnummer zugeteilt bekommen hat, wurde für die Veranstaltung eine Rennsport-Police abgeschlossen. Der Versicherungsschutz beginnt erst mit dem Start des Rennens und endet mit dem ersten Stopp, nachdem das Rennen beendet ist. Das heißt, dass die Fahrtstrecke vom Fahrerlager zum Startplatz und nach Beendigung des Rennens wieder ins Fahrerlager zurück, nicht vom Versicherungsschutz gedeckt ist. Jeder Personen-, Sach- oder Vermögensschaden, der durch das Teilnehmerfahrzeug in diesem beschriebenen Bereich verursacht wird, ist von dem Fahrer persönlich zu begleichen und ist auch nicht durch eine etwaige Privathaftpflichtversicherung gedeckt. Jeder ist sich darüber im klaren, dass hier erhebliche Haftungsansprüche auf einen zukommen können, für die der Veranstalter nicht einsteht.

2.3.7 Werkstattwagen

Ein Team mit mindestens drei Fahrzeugen ist berechtigt, einen sog. Werkstattwagen im Fahrerlager zu platzieren. Dieser Wagen ist bei der Anmeldung mit anzugeben und muss vor Beginn des Rennens so abgestellt sein, dass er den Rennablauf nicht behindert. Während des Rennens ist es nicht gestattet diesen Wagen zu bewegen. Eine Haftung seitens des Veranstalters besteht auch für dieses Fahrzeug nicht.

2.3.8 Sicherung des Rennfahrzeuges

Das Rennfahrzeug ist nach Beendigung des Rennens durch den Fahrer fahruntüchtig zu machen. (entfernen von Verteilerfinger, Zündkabeln oder Sicherung etc.), wenn es nicht direkt mitgenommen wird. Autos die bis Montag im Fahrerlager abgestellt sind, müssen bis 14:00 Uhr abgeholt werden, damit die Aufräumarbeiten nicht behindert werden.

2.3.9 Lautstärke im Fahrerlager

Laute Musik im Fahrerlager ist nicht erlaubt, besonders nicht abends / nachts. Musikanlagen sollen nicht mehr als 25W Leistung haben.
Laute Motorgeräusche sind abends nach Ende der Rennläufe zu vermeiden.

2.4 Vorstart, Start, Ziel und Wertung

2.4.1 Vorstart - Aufruf der Fahrer / Fahrzeuge aus dem Fahrerlager

Die Regelung, dass jeder Fahrer, zu jedem Lauf einzeln aufgerufen wird, entfällt. Jeder Fahrer muss sich selbst darum kümmern, rechtzeitig und rennfertig mit seinem Fahrzeug am Vorstart vor der Startaufstellung zu sein.

Vor Beginn des ersten Laufs und nach jedem abgeschlossenen Lauf werden aktuelle Listen mit den Startaufstellungen der nächsten Rennen am Starterwagen ausgehängt. Dort informiert sich jeder Fahrer selbst, in welchem Rennen er startet.

Beispiel:

Kommt nach untenstehendem Aushang der Aufruf : „Serie Lauf 1 / Rennen 2“
machen sich die Startnummern 217,154,220,58,142,200,123 bereit und auf den Weg zum Vorstart.

| Serienklasse Lauf:1 | | | 1A | 1B | 2A | 2B | 3A | 3B | 4A | 4B | sum |
|---------------------|---|--------------------|-----|----|----|-----|----|----|----|----|-----|
| Rennen: 1 | | | | | | | | | | | |
| S218 | A | Jan-Niklas Koetter | 636 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| S135 | B | Domenic Eversmann | 49 | 0 | 30 | 0 | 0 | 0 | 50 | 10 | 90 |
| S214 | C | Michaela Gro | 205 | 30 | 20 | 20 | 0 | 0 | 20 | 20 | 160 |
| S20 | D | Beate Schaluschke | 232 | 40 | 40 | 20 | 0 | 20 | 30 | 10 | 190 |
| S227 | E | Jessica Walter | 934 | 20 | 50 | 30 | 0 | 0 | 20 | 30 | 220 |
| S209 | F | Henrik Garner | 543 | 90 | 40 | 0 | 0 | 0 | 70 | 0 | 230 |
| S57 | G | Caroline Siebert | 587 | 20 | 40 | 40 | 0 | 40 | 30 | 40 | 230 |
| Rennen: 2 | | | | | | | | | | | |
| S217 | A | uwve killefit | 755 | 0 | 30 | 20 | 40 | 40 | 10 | 50 | 230 |
| S154 | B | Lukas Yah | 35 | 0 | 70 | 20 | 50 | 0 | 0 | 70 | 250 |
| S220 | C | Jens Schick | 266 | 40 | 30 | 0 | 30 | 0 | 50 | 30 | 250 |
| S58 | D | Marco Franke | 689 | 40 | 70 | 10 | 0 | 0 | 10 | 40 | 260 |
| S142 | E | Dusan Nikic | 853 | 10 | 40 | 50 | 40 | 0 | 0 | 90 | 280 |
| S200 | F | Alexander Stuckert | 979 | 40 | 30 | 70 | 90 | 30 | 30 | 0 | 290 |
| S123 | G | Karsten Moeller | 496 | 50 | 0 | 0 | 30 | 90 | 90 | 0 | 300 |
| Rennen: 3 | | | | | | | | | | | |
| S32 | A | Heidi Freeborough | 177 | 50 | 30 | 40 | 40 | 30 | 50 | 40 | 320 |
| S38 | B | Tobias Gro | 894 | 30 | 0 | 0 | 30 | 70 | 70 | 50 | 320 |
| S215 | C | Lutz Hueggelmeyer | 915 | 90 | 70 | 120 | 20 | 0 | 0 | 0 | 320 |

Definitionen Lauf:

Ein kompletter Durchgang aller Fahrzeuge mit mehreren Rennen, wobei jedes Fahrzeug einmal an einem Rennen teilnimmt bzw. teilnehmen kann.

Definition Rennen:

In einem Rennen starten in der Regel 6 Fahrzeuge in 1 Reihe. Ein Rennen geht über mehrere Runden, beginnt mit dem Startsignal durch den Starter oder die Startampel und endet mit den Abwinken durch die Zielflagge und dem überqueren der Ziellinie.

Ergänzend wird eine WhatsApp Gruppe eingerichtet in der rechtzeitig das nächste Rennen angekündigt wird. Die Nummer dieser Gruppe wird vor dem Rennen am Samstag bekannt gegeben.

Diese WhatsApp Gruppe darf nur gelesen werden und ist als zusätzlicher Service zu den Aushängen am Starterwagen gedacht.

Das führende und verbindliche System, ist der Aushang am Starterwagen. Auf die rechtzeitige und zuverlässige Zustellung von Informationen über WhatsApp kann keine Garantie gegeben werden.

Ab Ankündigung des jeweiligen Rennens, haben die teilnehmenden Fahrer 5 Minuten Zeit sich am Vorstart einzufinden.

Erscheint ein Fahrer unverhältnismäßig früh am Vorstart, kann er vom nächsten Lauf ausgeschlossen werden.

2.4.2 Automatische Abmeldung des Fahrers / Neuanmeldung nach Nichtteilnahme an einem Lauf

Automatisch für alle weiteren Läufe abgemeldet wird:

1. Jeder Fahrer, der nicht innerhalb der 5 Minuten Frist am Vorstart erscheint.
 - Der Fahrer kann sich wieder anmelden, bis 5 min nach Beendigung des aktuellen Laufs.
2. Jeder Fahrer, der am Start nicht losfahren kann und nicht aus eigener Kraft über die Start/Ziel Linie fährt.
 - Der Fahrer kann sich wieder anmelden, bis 5 min nach Beendigung des aktuellen Laufs.
3. Jeder Fahrer, der vom Rennkommissar gesperrt wird.
 - Der Fahrer kann sich wieder anmelden, bis 5min nach Beendigung des Laufes bis zu dem er gesperrt wurde.
4. Jeder Fahrer, der im Rennverlauf einen Unfall hatte, welcher zur Verformung des Bügels / Überrollkäfigs geführt hat.
 - Der Fahrer kann sich wieder anmelden, bis 5min nach Beendigung des Laufes in dem der Überrollkäfig bzw. das Fahrzeug durch einen Abnahmeprüfer der Gruppe 6 wieder freigegeben wurde.
5. Jeder Fahrer, der im Rennverlauf einen Überschlag hatte.
 - Der Fahrer kann sich wieder anmelden, bis 5min nach Beendigung des Laufes in dem der Überrollkäfig bzw. das Fahrzeug durch einen Abnahmeprüfer der Gruppe 6 wieder freigegeben wurde.

Grundsätzlich hat jeder Fahrer, der noch ein fahrtüchtiges Fahrzeug hat, das Rennen durch die Innenbahn so zu verlassen, dass er am Rennkommissar vorbei kommt. Dieser wird ggf. Strafen oder Sperren mitteilen und im Zweifelsfall beurteilen, ob das Fahrzeug einer neuen Abnahmeprüfung unterzogen werden muß.

Fahrer die in einem Rennen ausfallen (d.h. Jeder der gestartet ist und aus eigener Kraft von der Startaufstellung bis über die Start/Ziel Linie vor dem Starterwagen mindestens 1x gefahren ist), sind nicht abgemeldet und müssen sich auch nicht wieder anmelden.

Fahrer die ihr Fahrzeug für die nächsten Rennen nicht wieder fahrbereit bekommen, sollten sich aber abmelden.

Nach Ablauf der 5 min Frist nach jedem Lauf, wird eine Liste mit allen Fahrern, die aktuell abgemeldet sind, in der WhatsApp Gruppe veröffentlicht.

Jeder Fahrer, der auf dieser Liste steht, hat die Möglichkeit innerhalb von weiteren 5 Minuten nach erscheinen dieser Liste, eine Klärung herbei zu führen, sollte er seiner Meinung nach zu Unrecht darauf stehen. Das bezieht sich nicht auf die Entscheidungen des Rennkommissars. Diese sind unwiderruflich. Wer es nicht rechtzeitig schafft zum Starterwagen zu kommen, kann sich bei jedem Helfer mit Funkgerät melden um eine Fristverlängerung zu bekommen. Das entbindet nicht von der Pflicht persönlich am Starterwagen zu erscheinen.

2.4.3 Startaufstellung und Punkteverteilung

Gestartet wird im Normalfall mit 6 Fahrzeugen in einer Startreihe.

Die Startpositionen werden im ersten Lauf per Zufallsgenerator vom Startprogramm festgelegt. Im weiteren Rennverlauf steht der Punktbeste innen. Der Zweitbeste als 2. von innen usw. der mit den 7. meisten Punkten steht im nächsten Rennen dann wieder innen usw. .
So wird die Leistungsdichte in den einzelnen Rennen immer mehr gesteigert und die Rennen immer spannender.

Es wird während eines Laufes immer mit den Rennen begonnen, in denen die Fahrer mit den wenigsten Punkten sind.

Wenn in einer Klasse eine Anzahl Fahrer startet, die nicht durch 6 teilbar ist, wird immer in den Rennen mit den punktniederen Startern die Starterzahl reduziert.

Beispiel:

22 Starter in einer Klasse

1. Rennen: 5 Starter (Fahrer mit den wenigsten Punkten)
2. Rennen: 5 Starter
3. Rennen: 6 Starter
4. Rennen: 6 Starter (Fahrer mit den meisten Punkten)

Für jeden Wertungslauf werden jeweils folgende Punkte vergeben:

| | | | | | |
|---------|---|----|---------|---|----|
| Platz 1 | : | 85 | Platz 4 | : | 38 |
| Platz 2 | : | 65 | Platz 5 | : | 28 |
| Platz 3 | : | 50 | Platz 6 | : | 20 |

Durch diese Punkteregelung werden die ersten Plätze stärker belohnt. Die differenzierte Punktvergabe entzerrt das Starterfeld, so dass es nicht zu häufiger Punktgleichheit unter den Fahrern kommt. Erreicht ein Fahrer mit seinem Fahrzeug nicht selbstständig das Ziel, so erhält er keine Punkte.

Nicht belegte Startplätze durch ausgefallene Fahrzeuge bleiben frei. Startpositionen bei Gruppen kleiner als 6 Fahrzeugen ebenfalls.

Die Anzahl an Läufen, sowie Anzahl an Runden je Rennen, legt die Rennleitung am Rennwochenende fest. Diese Entscheidung wird abhängig vom Verlauf der Rennveranstaltung sowie von den Wetter- und Bodenverhältnissen kurzfristig getroffen.

2.4.4 Ziel- / Ende eines Rennens

Mit dem Zeigen der Zielfahne bei Überfahren der Ziellinie des ersten Fahrzeuges ist das jeweilige Rennen vorbei.

Sieger des Rennens ist derjenige, der die angegebene Rundenzahl als erster absolviert hat. Ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl werden alle nachfolgenden Fahrzeuge beim Überfahren der Ziellinie abgewunken.

2.4.5 Wertung für die Teilnahme und Platzierung im Endlauf

In jeder Klasse wird ein eigener Endlauf durchgeführt.

Für die Teilnahme am Endlauf qualifizieren sich die in Summe punktbesten Fahrer.

Die Anzahl der Finalteilnehmer wird von der Rennleitung festgelegt.

Es gibt je Klasse nur einen Endlauf.

Der Punktbeste darf als Erster eine Startposition auswählen. Der von der Rennleitung festgelegte Zweite, als Zweiter usw. Es wird vorzugsweise in einer Reihe gestartet (z.B. die Besten 6). Je nach Punktdichte/Gruppengröße behält sich die Rennleitung vor auch in zwei Reihen starten zu lassen (z.B. die Besten 8). In Endlauf zählen für den Sieg nicht mehr die zuvor errungenen Punkte, sondern nur noch die Platzierung in diesem Endlauf. Der Sieger des Endlaufes (Lauf der punktbesten Fahrer) ist der Sieger des Aschener Stoppelfeldrennens in seiner Klasse.

2.4.6 Franz Pickel Pokal – Siegerpokal der Serienklassen

Der Franz Pickel Pokal ist der Siegerpokal der Serienklassen des Aschener Stoppelfeldrennens. Er wird von der Gruppe 6 dem Bestplatzierten aller gefahrenen Läufe inklusive Endlauf der Serienklassen als Wanderpokal für ein Jahr verliehen und Jahr für Jahr neu ausgefahren.

Die Wertung und Ermittlung des **bestplatzierten Fahrers** aus den Hubraumabteilungen **Serienklasse A** und **Serienklasse B** erfolgt nach folgendem Verfahren:

- Zur Wertung des Bestplatzierten werden für die erreichten Positionen in den Serienendläufen Punkte vergeben, entsprechend der Abstufung in den Punktläufen.
- Alle erreichten Punkte aus den Punktläufen plus die Punkte aus dem Endlauf werden zusammengerechnet.
- Der **bestplatzierte Fahrer** und somit Gewinner des Franz Pickel Pokals ist derjenige, der nach diesem Wertungsverfahren die meisten Punkte erreicht hat.
- Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Anzahl an Rennsiegen.
- Die Chance auf den Franz Pickel Pokal ist dadurch für Teilnehmer aus Serienklasse A und Serienklasse B die gleiche.

Ab dem Jahr 2018 soll folgende Regel gelten:

Wer den Franz Pickel Pokal 3 mal in Folge verliehen bekommen hat, muss im Folgejahr in der Offenen Klasse starten. Dies gilt für den Fahrer und ggf. den Zweitfahrer.

2.4.7 Siegerpokal der Offenen Klasse

Der Erstplatzierte des Endlaufes der Offenen Klasse erhält den Siegerpokal. Ab dem Jahr 2018 soll folgende Regel gelten: Wer den Siegerpokal der Offenen Klasse 3 mal in Folge gewonnen hat, muss im Folgejahr in der Eigenbauklasse starten. Dies gilt für den Fahrer und ggf. den Zweitfahrer.

2.4.8 Wertung für den Teampokal

Ein Team im Sinne der Wertung für den Teampokal besteht aus mindestens 4 Fahrzeugen. Eine Begrenzung der Teamgröße nach oben besteht nicht. Alle Fahrzeuge eines Teams müssen eine gleiche Teamfarbe / Farbkombination aufweisen und deutlich als zusammengehörig erkennbar sein. Fahrzeuge eines Teams dürfen in verschiedenen Klassen starten. Die Meldung des Teams erfolgt ausschließlich mit der eigenen Anmeldung.

Die erreichten Punkte der einzelnen Fahrer eines jeden Teams werden summiert und anschließend durch die Anzahl der Teamfahrzeuge dividiert. Der so ermittelte Durchschnitt spiegelt das Ergebnis des Teams wieder. Sollte ein Teammitglied / ein Teamfahrzeug während der Renntage nach dem ersten Lauf ausscheiden, werden die bis dato erzielten Punkte zur Errechnung des Durchschnitts hinzugezogen. Scheidet es hingegen direkt im ersten Lauf aus, wird es aus der Teamwertung gestrichen.

2.4.9 Wertung für die Looser-Platzierung

Traditionell wird auch der Looser der jeweiligen Klassen ermittelt. Die Fahrer, die nach allen Läufen die wenigsten Punkte erreicht haben, erhalten die Looser-Platzierung.

2.5 Proteste

Es sind grundsätzlich nur Proteste technischer Art zulässig. Proteste gegen den Veranstalter, die Rennleitung und Zeitnahme sind nicht möglich. Rennleitung und Zeitnahme sind während der Veranstaltung für die Fahrer und deren Helfer sowie die Zuschauer nicht zu sprechen, es sei denn es geht um wirklich wichtige Belange, die für den Rennablauf entscheidend sind, wie z.B. das Abmelden eines Teilnehmers.

Die Fahrzeugabnahme dient lediglich zur Überprüfung der sicherheitsrelevanten Bauteile. Der oder die Prüfer wird/werden vom Vorstand bestimmt. Ein Protest muss unter gleichzeitiger Zahlung der Protestgebühr in Höhe von 50,- Euro schriftlich bei der Rennleitung eingereicht werden. Protestführender kann nur ein teilnehmender Fahrer sein.

Die Protestgebühr wird nur erstattet, wenn der Protest als begründet anerkannt wird. Der beim Protest zu Recht Unterlegene trägt die Kosten in Höhe von 50,- Euro. Die Überprüfung der zum Protest führenden Beanstandung erfolgt nach der Veranstaltung durch den eingesetzten technischen Kommissar. Nach einem unbegründeten Protest bekommt der Fahrer die Kosten für die Wiederinstandsetzung seines Fahrzeuges max. bis zu einer Höhe von 50,- Euro erstattet. Ein Protest kann von einem techn. Kommissar wegen Geringfügigkeit abgelehnt werden. Der technische Kommissar wird vom Vorstand bestimmt. Ein Fahrzeug, auf welches ein Protest eingelegt wird, steht bis zur Klärung des Protestes unter Aufsicht des Vorstandes. Ein einmal eingereichter Protest kann nicht mehr zurückgenommen werden. Keine Rückzahlung der Protestgebühr. Sollte die Klärung eines Protestes zur Feststellung von Verstößen gegen das Reglement führen, so kann dem Beklagten ggf. seine Platzierung aberkannt werden.

2.6 Versicherung

Nach § 29 STVO, VwV wurde für die Veranstaltung eine Versicherung abgeschlossen.

Versicherer: Jühe GmbH -Racing-Policy; Versicherungs-Nr. 802 526 111 213

Die Versicherung beinhaltet nur Ereignisse im Rennablauf auf der Rennstrecke. Alles außerhalb der Rennstrecke, z. B. Fahrerlager, Zufahrt zur Strecke, Zufahrt zum Fahrerlager, sowie das komplette Veranstaltungsgelände wird durch diese Versicherung nicht abgedeckt. Hier ist jeder Fahrer persönlich haftbar.

2.7 Haftungsausschluss

Der Veranstalter übernimmt gegenüber den Teilnehmern keinerlei Haftung für Personen-, Sach- und Vermögensschäden. Die Teilnehmer verzichten unter Ausschluss des Rechtsweges durch die Einverständniserklärung mit den Bestimmungen für sich und ihnen gegenüber unterhaltsberechtigten Personen für jeden im Zusammenhang mit den Veranstaltungen erlittenen Unfall oder Schaden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffs gegen:

- den Versicherer Jühe GmbH
- Mitglieder und hauptamtliche Mitarbeiter des Veranstalters
- den Veranstalter, dessen Beauftragte, Streckenposten und Helfer
- die Teilnehmer und deren Helfer sowie gegen eigene Helfer jedoch nur, soweit es sich um ein Rennen zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeit oder kürzester Fahrzeit handelt
- Behörden, Renndienst und anderen Personen, die mit der Organisation mit der Veranstaltung in Verbindung stehen, soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht
- Fahrer, Halter und Helfer von Fahrzeugen, die an der Veranstaltung teilnehmen

Für möglichst schriftliche Haftungsverzichte hinsichtlich derjenigen Ansprüche, die einem Helfer gegen denjenigen Teilnehmer entstehen können, für den er tätig wird, hat der Teilnehmer selbst zu sorgen. Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder durch die von ihnen benutzten Fahrzeuge verursachten Schäden.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordnete erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen, oder aber auch die Veranstaltung abzusagen, falls dieses durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzpflichten zu übernehmen.

Diese Vereinbarung zu allen hier genannten Bestimmungen wird mit der Unterschrift des Teilnehmers uneingeschränkt anerkannt und allen Beteiligten gegenüber wirksam.

2.8 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Reglements unwirksam oder undurchführbar sein oder später unwirksam oder undurchführbar werden, bleibt davon die Wirksamkeit des Reglements im Übrigen unberührt. An die Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung soll diejenige wirksame und durchführbare Regelung treten, deren Wirkungen der Zielsetzung am nächsten kommen, die der Veranstalter mit der unwirksamen bzw. undurchführbaren Bestimmung verfolgt hat. Die vorstehenden Bestimmungen gelten entsprechend für den Fall, dass sich das Reglement als lückenhaft erweist.

3. Technische Bestimmungen

3.1 Einteilung der Klassen und zugelassene Fahrzeuge

3.1.1 Serienklassen

Mit dem Ziel eine höhere Fairness und Chancengleichheit zu erreichen und mehr Motivation für Teilnehmer mit kleinem Budget zu ermöglichen, wird ab 2020 die Serienklasse in zwei Hubraumklassen aufgeteilt. Die beiden Serienklassen fahren alle Läufe sowie jeweils einen Endlauf getrennt von einander.

Die Hubraumklassen sind folgendermassen definiert:

Serienklasse A

Fahrzeuge mit folgenden Zylinder- und Hubraum-Einschränkungen:

- Maximale Zylinderzahl = 4
- Saugmotoren : bis 2000 ccm
- Aufgeladene Benzinmotoren : bis 1400 ccm
- Aufgeladene Dieselmotoren : bis 1900 ccm
- Wankelmotoren: Der Bemessungshubraum errechnet sich aus dem Kammervolumen x Faktor 1,7
d.h. Kammervolumen : bis 1176 ccm
- Elektroantriebe müssen gesondert angefragt werden.

Die Serienklasse A hat die Startnummern 1 bis 149

Serienklasse B

Fahrzeuge mit folgenden Hubraum-Einschränkungen:

- Saugmotoren : ab 2001 ccm
- Aufgeladene Benzinmotoren : ab 1401 ccm bis 2500 ccm
- Aufgeladene Dieselmotoren : ab 1901 ccm bis 3000 ccm
- Wankelmotoren (Kammervolumen)
- Elektroantriebe müssen gesondert angefragt werden.

Die Serienklasse B hat die Startnummern 150 bis 299

Die folgenden Bestimmungen gelten wie bisher für beide Serienklassen gleichermassen.

Zugelassen sind alle geschlossenen Personenkraftwagen mit 2-Rad-Antrieb, (keine Cabrios, keine Transporter) die in Serie gebaut wurden und nicht mehr als 6 Sitzplätze haben.

Die Höhe des Fahrzeuges darf eine Serienhöhe von 160 cm nicht überschreiten.

In Serie gebaut bedeutet in diesem Fall, das **europaweit** mindestens 2500 technisch identische Einheiten/Fahrzeuge **zugelassen** wurden.

Der Motor und das Getriebe, das Differential und der gesamte Antriebstrang, inklusive der Kupplung müssen in Kombination serienmäßig sein.

Benzinmotoren mit mechanischer Aufladung (z.B. Kompressor, G-Lader, etc.) oder Turboaufladung sind zugelassen bis zu dem für die jeweilige Serienklasse (A oder B, siehe oben) eingeschränkten Hubraum und sofern sie serienmäßig betrieben werden.

Aufgeladene Dieselmotoren sind zugelassen bis zu dem für die jeweilige Serienklasse (A oder B, siehe oben) eingeschränkten Hubraum und sofern sie serienmäßig betrieben werden.

Für alle aufgeladenen Motoren gilt, dass eine Erhöhung des Ladedruckes über den Serienladedruck hinaus nicht zulässig ist. Der Ladeluftkühler muss der serienmäßigen Größe und Bauart entsprechen. Die Positionierung und die Ventilation des Ladeluftkühlers ist freigestellt. Chiptuning, so wie jegliche Art von Tuning zur Leistungssteigerung, ist nicht erlaubt.

3.1.2 Jugendklasse

Die Jugendklasse hat die Startnummern 1101 bis 1299

Grundsätzlich unterliegt die Jugendklasse den Bestimmungen der Serienklasse mit den folgenden Ausnahmen:

Der zulässige Hubraum ist begrenzt auf max. 1400ccm.

Aufgeladene Motoren sind nicht zugelassen.

3.1.3 Offene Klasse

Die Offene Klasse hat die Startnummern 301 bis 499

Zugelassen sind alle geschlossenen Personenkraftwagen mit *2-Rad- oder 4-Rad-Antrieb*, (keine Cabrios).

Die Höhe des Fahrzeuges darf eine Serienhöhe von 160 cm nicht überschreiten.

Bei der Motorisierung ist ein Verbrennungsmotor vorgeschrieben, dessen Motorrumpf und Zylinderkopf von einem oder verschiedener in Serie gebauten **PKW Motoren** beliebiger Hersteller stammen.

Die Verwendung von Motoren anderer Fahrzeuge oder sonstiger Motorgeräte ist nicht erlaubt.

Im Weiteren ist die Motorisierung, einschließlich von Modifikationen jeglicher Art an allen Motorbauteilen und der gesamte Antriebstrang freigestellt.

Die Verwendung mehrerer Motoren ist zulässig. Der Einbauort der Motorisierung muss zum überwiegenden Teil im vorderen Motorraum erfolgen und/oder hinter der B-Säule, und in jedem Fall innerhalb der Karosserie liegen. Zum überwiegenden Teil im vorderen Motorraum bedeutet dabei, daß der Motor zurückgesetzt werden darf, sich aber mit mindestens 50% der Motorblocklänge vor der originalen Position der Spritzwand befinden muss. Eine Modifikation des Mitteltunnels zur Getriebe-Positionierung ist maximal auf das Notwendigste erlaubt, sofern die Stabilität der Karosserie dadurch nicht verringert wird.

Motor- und Getriebeteile, die sich zwischen Spritzwand und B-Säule, sowie in der Nähe des Fahrers befinden und so nicht serienmäßig eingebaut sind, müssen zum Fahrer mit 2 mm dickem Stahlblech abgeschirmt sein.

Die Fahrzeugkarosserie muss mit allen serienmäßigen, tragenden Bauteilen wie z.B.: Bodengruppe, Längsträger, Querträger, Tunnel, Schweller, A-B-C-Säulen erhalten bleiben und als solche erkennbar bleiben. Der hintere Teil der Bodengruppe, ab Hinterkante/Fusspunkt der B-Säule ist freigestellt, solange die Stabilität nicht beeinträchtigt ist.

Das serienmäßige Dach inkl. A-B-C-Säulen muss vorhanden sein. Ein Einkürzen des Daches ist nicht erlaubt. Der Kofferraum darf zur Gewichtsreduzierung hinter der C-Säule abgetrennt werden.

Fahrersitz und Lenkrad müssen sich an der serienmäßigen Position befinden, dürfen aber in Längsrichtung um maximal 50 cm nach hinten versetzt werden.

Die Spurweite, gemessen von Reifenmitte bis Reifenmitte, darf die serienmäßige Spurweite des Fahrzeuges nicht mehr als maximal 20 cm (maximal 10 cm je Seite) überschreiten.

Das Fahrzeug darf eine maximale Gesamtbreite von 2,0 m nicht überschreiten.

Der Radstand, gemessen von Mitte Vorderrad zu Mitte Hinterrad, darf vom serienmäßige Maß nicht mehr als maximal 10 cm abweichen.

Eine äußere Verstärkung der Seitenschweller durch ein U-Blechprofil mit max. 2,5 mm Blechstärke ist für die Offene Klasse erlaubt, solange es keine scharfen Kanten oder „Reifenkiller“ aufweist. Die äußere Kante der Schwellerverstärkung darf nicht weiter als 8 cm vom Originalschwellerblech abstehen und darf nicht weiter rausstehen, als die Aussenkanten der Räder (Referenzlinie von Aussenflanke Vorderrad zu Aussenflanke Hinterrad)

Es gelten ebenfalls die in Kapitel 3.2 genannten technischen Bestimmungen

3.1.4 Eigenbauklasse

Die Eigenbauklasse hat die Startnummern 501 bis 1099

Zugelassen sind alle 4-rädrigen Fahrzeuge, welche die technischen Bestimmungen erfüllen. Das Fahrzeug muss über einen selbsttragenden Käfig/Rohrrahmen verfügen, oder als tragendes Fahrzeugteil über eine PKW-Karosserie mit integriertem Überrollkäfig verfügen. Es gelten bzgl. Käfig/Rohrrahmen und Rohrabmessungen die Vorgaben unter Kapitel 3.2.14 „Überrollbügel“.

Die maximal zulässige Fahrzeughöhe beträgt 160 cm.

Die maximal zulässige Fahrzeugesamtbreite beträgt 220 cm.

Es gelten ebenfalls die in Kapitel 3.2 genannten technischen Bestimmungen

3.1.5 Cup-Lauf - „Kuhlenbeck Cup“

Der Cup-Lauf - „Kuhlenbeck Cup“ wird am Samstagabend nach den Rennläufen der verschiedenen Klassen ausgetragen. Die Renndistanz beträgt 10 Rennrunden.

Für die Teilnahme ist eine offizielle Anmeldung bei der Rennleitung und Zahlung des festgesetzten extra Startgeldes erforderlich. Dies kann bis spätestens um 17:00 Uhr am Samstag der Rennveranstaltung bei der Rennleitung erfolgen.

Technisch zugelassen sind alle Fahrzeuge, welche die Bestimmungen der Serienklasse erfüllen und an den Samstagläufen teilgenommen haben und zur entsprechenden Hubraumklasse gehören, wie folgend:

- In Rennjahren mit gerader Jahreszahl (**2020, 2022, 2024 ...**) sind für die Teilnahme am Kuhlenbeck Cup ausschließlich Fahrzeuge der **Serienklasse A** (vgl. Abschnitt 3.1.1) zugelassen.
- In Rennjahren mit ungerader Jahreszahl (**2021, 2023, 2025 ...**) sind für die Teilnahme am Kuhlenbeck Cup ausschließlich Fahrzeuge der **Serienklasse B** (vgl. Abschnitt 3.1.1) zugelassen.

Die Startpositionen der teilnehmenden Fahrzeuge werden aus den am Samstag erreichten Punkten ermittelt. Die Punktstärksten und schnellsten Fahrzeuge starten von hinten, die Punktschwächsten starten aus der ersten Reihe.

Die Fahrzeuge werden in jeder Startreihe von außen nach innen um eine Wagenlänge versetzt nach vorne aufgestellt.

Fehlstarter / Frühstarter werden wie in den Serienläufen in Verursacherreihenfolge als letztankommend gewertet!

Die Siegerehrung für den „Kuhlenbeck Cup“ erfolgt direkt im Anschluss an das Rennen und beendet den Rennsamstag.

3.2 Technische Bestimmungen für alle Klassen

3.2.1 Abgasanlage

Ein Vorschalldämpfer ist Pflicht. Die Abgasanlage darf aber nicht durch den Fahrgastraum führen.

3.2.2 Bremsanlage

Die Bremsen müssen voll funktionsfähig sein. Es werden nur Fahrzeuge mit einer auf alle Räder wirkende Bremse zugelassen.

3.2.3 Türen und Hauben

Die Fahrertür muss vorhanden und zu öffnen sein. Aus Gewichtsgründen darf das Innenleben der Türen erleichtert werden, die Außenhaut muss erhalten bleiben. Der Beifahrertürausschnitt kann alternativ auch mit Blech verkleidet werden (maximal bis Höhe Fensterausschnitt, mindestens aber bis Höhe Zierleiste / Radlaufoberkante).

Ein schneller und gefahrloser Ein- und Ausstieg muss gewährleistet sein. Die hinteren Türen dürfen auch zugeschweißt werden.

An allen zu öffnenden Türen ist eine zusätzliche Gummisicherung anzubringen. Die Türen müssen sowohl vom Fahrer, wie auch von einem Streckenposten ohne Hilfsmittel zu öffnen sein.

Eine Motorhaube muss vorhanden sein. Sie muss aus festem nicht brennbarem Material bestehen und den Motorraum vollständig abdecken.

Die Hauben müssen mit jeweils zwei Haubenhaltern ausgerüstet werden, um das Aufspringen der Hauben während der Fahrt zu verhindern. Das serienmäßig verbaute Haubenschloss muss ausgebaut werden. Die Haube muss ohne Hilfsmittel geöffnet werden können!

Eine Heckklappe darf vorhanden sein, wird aber nicht vorgeschrieben.

3.2.4 Scheiben, Schiebedächer, Glas und Plastikteile, etc.

Die Windschutzscheibe und die Seitenscheibe Fahrerseite muss durch ein Metallgitter mit einer max. Maschenweite von 25 mm x 25 mm ersetzt werden. Das Beibehalten der Windschutzscheibe ist alternativlos unzulässig.

Die Seitenscheibe darf alternativ auch durch ein reißfestes Gewebenetz ersetzt werden. Alle weiteren Scheiben müssen entfernt werden, oder dürfen durch Kunststoffscheiben ersetzt werden.

Schiebedächer müssen durch verschrauben oder schweißen fest verschlossen werden.

Glasdächer müssen durch ein Blech ersetzt werden.

Zierleisten, Radhausverkleidungen, Zusatzscheinwerfer, Blinker sowie alle Glas und Plastikteile die das Renngeländer verunreinigen könnten müssen entfernt werden.

3.2.5 Stoßstangen

Jeglicher Rammschutz, innen und außen an Fahrzeugfront und Fahrzeugheck muss entfernt werden. Nur originale Blechteile und handelsübliche Serienstoßstangen (freie Modellwahl aus dem Bereich der jeweiligen PKW-Klasse, also keine SUV oder LKW Stoßstangen am Golf) sind erlaubt. Jeweils vorne und hinten ein zusätzliches Verstärkungsrohr mit max. 20mm Durchmesser und max. 2mm Wandstärke (Enden offen lassen zur Kontrolle), welches zwischen Stoßstange und Karosse angebracht sein muss, ist erlaubt. Weitere Verstärkungsbleche und Karosserieverstärkungen sind nicht erlaubt.

Anhängerkupplungen und die dazu gehörenden Anbauteile (Halterungen) müssen komplett entfernt werden.

3.2.6 Beleuchtungsanlagen

Außer den hier beschriebenen Leuchten müssen alle serienmäßigen und alle zusätzlichen Beleuchtungsanlagen entfernt werden.

Auf Höhe der Dachkante am Heck des Fahrzeuges müssen 4 Nebelschlussleuchten mit je min. 21 Watt gut sichtbar angebracht werden, siehe Skizze.

Zwei werden rechts aussen und links aussen angebracht. Diese beiden müssen als Bremsleuchten angeschlossen werden.

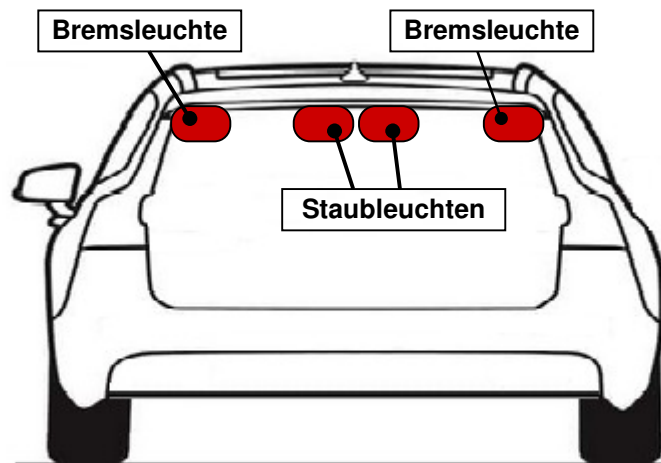
Zwei werden in mittlerer Position angebracht. Diese beiden müssen als Dauerleuchten bzw. Staubleuchten mit einem separaten Stromkreis (Dauerplus! - nicht Zündstrom) angeschlossen werden.

Die Größe der Leuchtfläche je Leuchte muss mind. 6 x 10 cm oder grösser sein.

Alternativ zu vorgenannten Leuchten sind auch klar erkennbare rote LED-Leuchten mit gleicher oder besserer Leuchtstärke und gleicher Leuchtfläche je Leuchte von mind. 6 x 10 cm oder grösser erlaubt.

Leuchten mit rot übermalten Gläsern sind nicht zulässig !

Bremsleuchten und Dauerleuchten/Staubleuchten müssen so angebracht sein, dass sie von nachfolgenden Fahrern in normaler Sitzposition gesehen werden können.



3.2.7 Batterie

Der Pluspol der Batterie muss mit scheuerfestem Material abgedeckt werden. Die Batterie ist mit einem Bügel oder einem Ratschen-Gurt fest an der Karosse zu sichern. Batterien im Innenraum müssen komplett abgedeckt sein.

3.2.8 Rückspiegel

Es muss mindestens ein funktionstüchtiger Rückspiegel angebracht sein.

3.2.9 Reifen und Räder

Felgen und Reifen sind freigestellt. Schneeketten sind verboten.

3.2.10 Schmutzfänger

Bei Fahrzeugen mit Heckantrieb oder Allradantrieb ist das Anbringen eines Schmutzfängers hinter jedem angetriebenen Rad der Hinterachse vorgeschrieben.

- Die Schmutzfänger müssen aus einem elastischen und haltbaren Material bestehen. Bei Verwendung von flexiblem Hartkunststoff ist eine Mindeststärke von 3 mm vorgeschrieben. Bei Verwendung von Gummimaterial ist eine Mindeststärke von 8 mm vorgeschrieben.
- Der Abstand der Schmutzfänger vom Boden, gemessen bei gerade stehendem Fahrzeug, darf nicht mehr als 5 cm betragen.
- Die Schmutzfänger müssen mindestens die gesamte Radbreite (nicht nur Laufflächenbreite) abdecken, ihre Mindestbreite ist Reifenbreite plus 5 cm. Position Aussenkante Schmutzfänger = Aussenseite der Radflanke.
- Die Schmutzfänger dürfen gegen Umschlagen (möglich beim Rückwärtsfahren) mit einer Kette gesichert werden (siehe Skizze).
- Die Position der Schmutzfänger darf nicht weiter als 30 cm von Reifen entfernt sein.
- Sofern der Schmutzfänger eine Mindestbreite von 40cm aufweist ist alternativ auch ein Anbringen am Fahrzeugheck (Heckblech oder Stoßstange) zulässig.
- Die flexible Länge der Schmutzfänger darf maximal vom Boden bis zur Radmitte reichen. Liegt der Befestigungspunkt des Schmutzfängers oberhalb der Radmitte muss dieser Teil von Radmitte nach oben bis zum Befestigungspunkt mit einem unflexiblem Material (z.B. Flacheisen) versteift werden. (siehe Skizze)
- Bei Betrachtung des Fahrzeugs von hinten, müssen die Schmutzfänger die Reifen optisch komplett verdecken. Das heißt, das Reifenprofil darf dann von hinten nicht zu sehen sein.

Die Schmutzfänger müssen genügend Widerstand gegen den aufprallenden Schmutz leisten. Zu flexibles Material wie z.B. Teppichboden oder Fahrzeugfußmatten sind ungeeignet und daher nicht zulässig.

Gummimaterial nach Art von Antirutschmatten aus verpresstem Gummigranulat hat sich als nicht haltbar erwiesen und ist daher nicht zulässig.

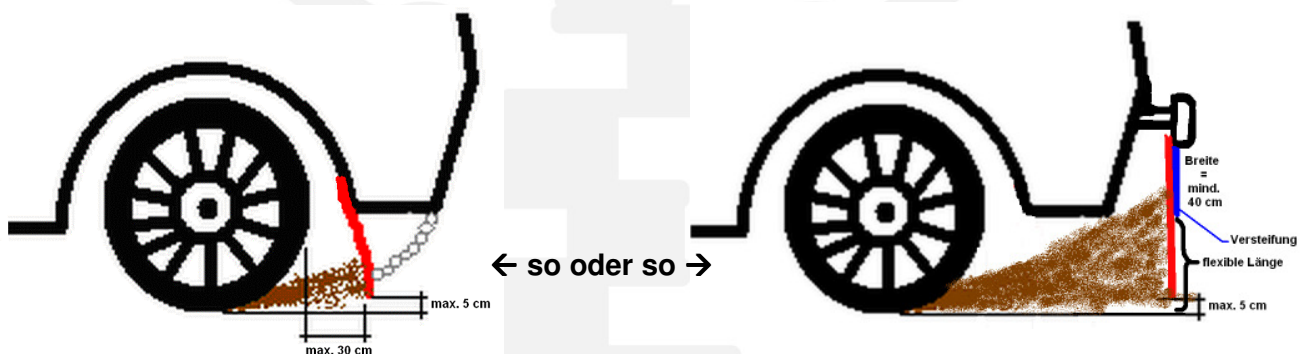
Möglicherweise könnte aus einer zerschnittenen Reifenkarkasse / Reifendrahtgummigewebe mit geringen Kosten ein stabiler Schmutzfänger gebaut werden. Es bestehen jedoch dazu keinerlei Erfahrungen.

Die Schmutzfänger müssen haltbar und dauerhaft am Fahrzeug befestigt sein, so daß sie den Belastungen vieler Rennen / Läufe standhalten. Die Montage mit Nieten oder Spaxschrauben hat sich als nicht haltbar erwiesen und ist daher nicht zulässig.

Jeder Fahrer hat eigenverantwortlich für den einwandfreien und funktionfähigen Zustand seiner Schmutzfänger Sorge zu tragen.

Der ordnungsgemäße Zustand der Schmutzfänger wird bei jedem Fahrzeug am Vorstart von den Startern/Rennhelfern kontrolliert. **Ohne Schmutzfänger wird der Rennstart ggf. für das jeweilige Fahrzeug untersagt.**

Bei übermäßigem Schmutzflug von den Hinterrädern behält sich die Rennleitung / der Rennkommissar frei, das Fahrzeug aus dem Rennen zu nehmen bzw. zu disqualifizieren.



3.2.11 Fahrwerk / Federn, Stoßdämpfer

Die Wahl der Federn und Stoßdämpfer ist freigestellt

3.2.12 Ölwanenschutz

Eine metallische Schutzplatte aus Stahl oder Alu unter der Ölwanne ist vorgeschrieben. Die Schutzplatte muss die gesamte Ölwanne vollständig von der Unterseite schützen. Das verwendete Stahlblech muss mind. eine Materialstärke von 1,5 mm haben. Das verwendete Alublech muss mind. eine Materialstärke von 3 mm haben.

3.2.13 Kühler und Kühlwasserleitungen

Der Einbau des Motorkühlers ist freigestellt, darf sich aber nicht im Fahrgastraum befinden! Falls Kühlwasserleitungen durch den Fahrgastraum verlaufen, müssen sie sich auf der Beifahrerseite befinden, dürfen innerhalb des Fahrgastraumes keine Unterbrechungen haben und müssen doppelwandig sein bzw. in einem separaten Kanal verlaufen. Alle Kühlwasserleitungen innerhalb des Fahrgastraumes müssen sich komplett unterhalb einer Höhe von max. 20 cm über der Türschwelleroberfläche befinden.

Auch Schläuche/Leitungen, die nahe des Fahrerraumes verlaufen, (z.B. im Bereich zwischen Fahrer und Motor) müssen gegen ausspritzendes, heißes Motorwasser/Wasserdampf abgeschottet bzw. gesichert werden; so dass kein heißes Motorwasser beim Platzen oder Lösen eines Schlauches zum Fahrer durchdringen kann.

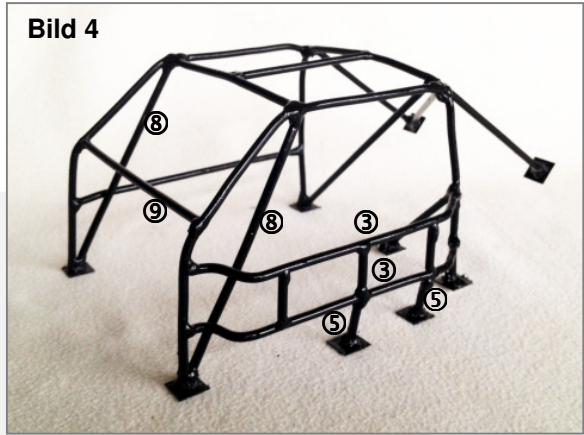
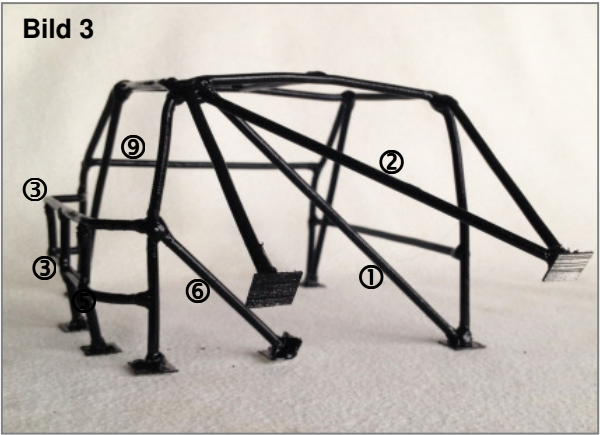
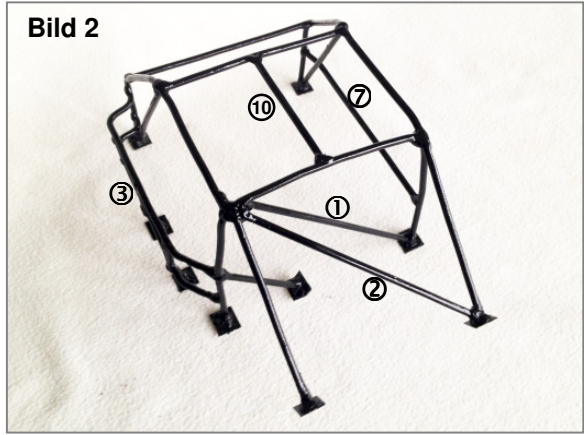
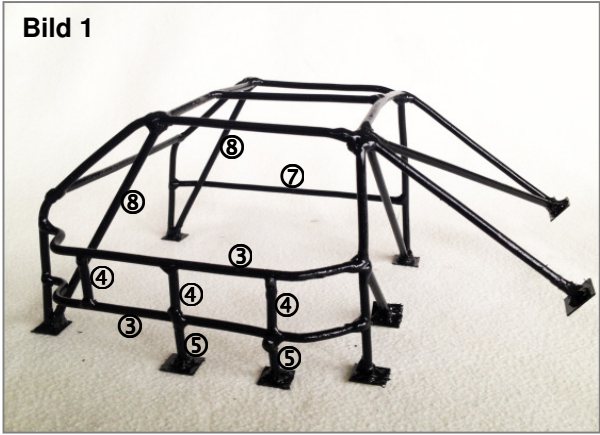
Außen liegende Schläuche und Ausgleichsbehälter sind mit einem Spritzschutz zu verkleiden um Zuschauer nach dem Rennen bei der Durchfahrt im Fahrerlager zu schützen.

Der Einbau einer elektrischen Zusatzwasserpumpe ist erlaubt.

3.2.14 Überrollbügel / Überrollkäfig

Ein Überrollkäfig, der die folgend beschriebenen Bedingungen erfüllt, ist zwingend vorgeschrieben (siehe Skizzen in den Bildern 1 bis 4):

- Der Überrollkäfig muss entsprechend der **Bauweise** in Bild 1, 2, 3, 4 gebaut sein. Gezeigt ist die Bauweise eines Überrollkäfigs für ein „Linkslenker-Fahrzeug“ (Fahrerposition links in Fahrtrichtung). Für die Übertragung in ein englisches / „Rechtslenker-Fahrzeug“ (entsprechend Fahrerposition rechts in Fahrtrichtung), muss die Bauweise spiegelbildlich ausgeführt werden. Für beide Fahrzeugvarianten gilt: Der obere Ansatzpunkt der vorgeschriebenen Diagonalverstrebung, sowie der beschriebene doppelte und versteifte Flankenschutz/Seitenaufprallschutz muss an jener Fahrzeugseite liegen, an der sich die Sitzposition des Fahrers befindet.
- Die **Rohrabmessungen** des zu verwendenden Rundrohres (Rohrdurchmesser x Wandstärke) müssen mind. 40 x 2 mm oder 38 x 2,5mm betragen. Als Rohrmaterial ist Stahl vorgeschrieben. Empfohlen wird nahtlos kaltgezogener, unlegierter Kohlenstoffstahl mit max. 0,3 % Kohlenstoffgehalt und einer Mindestzugfestigkeit von 350N/mm².
- Alle Rohrverbindungen müssen umlaufend komplett verschweißt sein.
- An allen Fußpunkten des Überrollkäfigs müssen **Verstärkungsplatten** zwischen Käfigfuß und Karosse verbaut sein. Diese müssen eine Größe von 100 x 100 x 2 mm haben. Bei Verschraubung der Platten mit dem Karosserieblech müssen je Platte 4 Schrauben+Muttern M8 oder größer mit einer Festigkeitsklasse von 8.8 oder höher verwendet werden, sowie von der Unterseite Gegenplatten gleicher Größe und Dicke verwendet werden.
- Der Überrollkäfig muss quer zur Fahrzeugachse mindestens eine **Diagonalverstrebung** haben, (Strebe ① oder ② in Bild 2 und 3). Der Einsatz von mehreren Diagonalverstreubungen oder Kreuzen wird empfohlen.
- Die Höhe der oberen Querbügel muss weitestmöglich unter dem Dach verlaufen, so daß dieser höher liegt, als die Oberseite des Fahrerhelms. Der freie Abstand zwischen Bügelrohr und Dach darf nicht größer sein als 8 cm.
- Eine **Versteifungsstrebe** vom Fußpunkt der **A-Säule** / Fußplatte Überrollkäfig bis zum oberen Knickpunkt unter dem Dach, wie in Bild 1 und 4 gezeigt, Strebe ③ , ist auf der Fahrerseite und auf der Beifahrerseite empfohlen.
- Eine gerade **Querverstrebung** in Höhe es **Armaturenrägern** bzw. knapp über dem Armaturenräger (sofern noch vorhanden) ist vorgeschrieben, Strebe ④ in Bild 3 und 4.
- Unter dem Dach muss mittig und längs zur Fahrtrichtung im Überrollkäfig ein Rohr (Strebe 10 in Bild 2) eingeschweißt werden.
- Rohrverbindungen an „Ecken“, die nicht in einem Stück durch Rohrbiegen hergestellt sind, also auf Gehrung verschweißt sind oder mit Bögen verschweißt sind, müssen durch zusätzlich **verschweißte Halbschalen** verstärkt werden, wie als Beispiel in Bild 5 dargestellt.
- Hinter dem Fahrersitz muss vom oberen Anschlusspunkt des doppelten Flankenschutzes, eine **diagonale Absteifung** mit Fußplatte bis in die innenliegende Kehle des Mitteltunnels geführt werden, Strebe ⑤ in Bild 3.
- An der „Beifahrerseite“ ist ein einfacher Flankenschutz auf einer Höhe im Bereich von 18 bis 28 cm über der Schwellerkante erforderlich, Strebe ⑦ in Bild 1.
- An der Fahrerseite ist ein doppelter Flankenschutz/Seitenaufprallschutz vorgeschrieben, siehe dazu folgendes Kapitel:



3.2.14 a Doppelter Flankenschutz / Seitenaufprallschutz an der Fahrerseite

- An der Fahrerseite ist ein **doppelter Flankenschutz/Seitenaufprallschutz** vorgeschrieben, siehe Streben ③, ④, ⑤ in Bild 1 bis 4.
- Der doppelte Flankenschutz/Seitenaufprallschutz ist Teil des Überrollkäfigs und es gelten die selben Vorgaben für die Rohre (Rohrdurchmesser x Wandstärke: mind. 40 x 2 mm oder 38 x 2,5mm, Stahlrohr)
- Die beiden waagerechten Flankenschutzrohre ③ sind auf den folgend beschriebenen Höhen zu positionieren:
 1. Das obere Rohr (senkrecht gemessen von Oberkante Schweller bis Mitte oberes Rohr) auf einer **Höhe von 30 bis 34 cm**.
 2. Das untere Rohr mit einem **Abstand von 18 cm** unter das obere Rohr (senkrecht gemessen von Mitte oberes Rohr zu Mitte unteres Rohr)

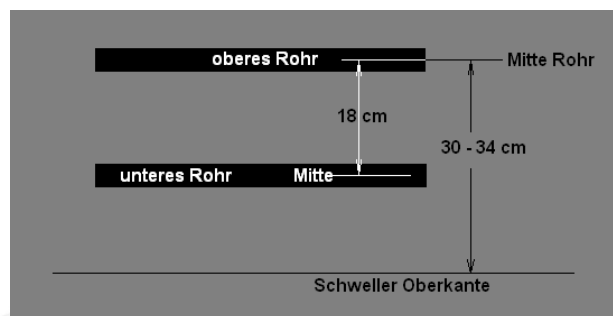


Bild 6

Beide Flankenschutzrohre müssen möglichst weit nach außen, bis vor das äußere Türblech der Fahrertür geführt werden, vergleiche Bild 2.

Das untere und obere Flankenschutzrohr muss wie in Bild 1 dargestellt mit drei senkrechten **Verbindungsrohren** versteift werden, Streben ④ .

Unter der mittleren dieser drei Streben und unter der (in Fahrtrichtung) hinteren dieser drei Streben muss eine Verbindung bis auf/an die Innenseite des Schwellers mit Fuß-/Anschlussplatte geführt werden, Strebe ⑤ .

- Rohrverbindungen an „Ecken“, die nicht in einem Stück durch Rohrbiegen hergestellt sind, also auf Gehrung verschweißt sind oder mit Bögen verschweißt sind, müssen durch zusätzlich **verschweißte Halbschalen** verstärkt werden, wie als Beispiel in Bild 5 dargestellt.
- Hinter dem Fahrersitz muss vom oberen Anschlusspunkt des doppelten Flankenschutzes, eine **diagonale Absteifung** mit Fußplatte bis in die innenliegende Kehle des Mitteltunnels geführt werden, Strebe ⑥ in Bild 3.

Der doppelte Flankenschutz/Seitenaufprallschutz soll einen erweiterten Schutz des Fahrers gewährleisten bei einem potentiellen Unfall mit seitlichem Fahrzeugaufprall. Daher wird die Bauweise des Seitenaufprallschutzes je nach Gegebenheit am Fahrzeug mit den folgenden 2 Varianten vorgeschrieben, siehe Bilder 7, 8, 9.

Variante A , (wie bei den meisten 2-Türen)

Das senkrechte Bügelstützrohr im Bereich hinter dem Fahrersitz befindet sich neben oder vor der B-Säule der Karosserie.

Bei dieser Situation müssen beide waagerechten Rohre des Seitenaufprallschutzes vom senkrechten Bügelstützrohr im Bereich hinter dem Fahrersitz mit einem Winkel von ca. 45° weitestmöglich nach aussen geführt werden.

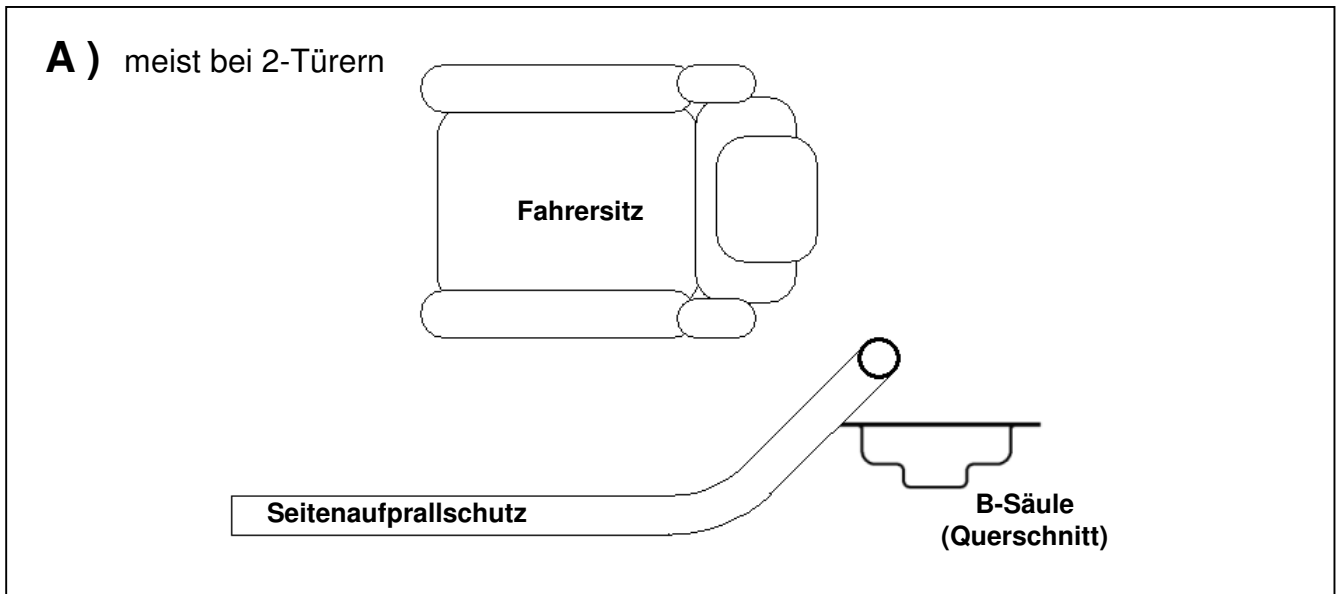


Bild 7

Variante B , (wie bei den meisten 4-Türen)

Das senkrechte Bügelstützrohr im Bereich hinter dem Fahrersitz befindet sich hinter der B-Säule der Karosserie.

Bei dieser Situation müssen beide Rohre des Seitenaufprallschutzes auf der Aussenseite der B-Säule verlaufen. Ein Verlauf auf der Innenseite der B-Säule ist nicht zulässig.

Die Fahrertür muss entsprechend angepasst werden, so dass diese nicht absteht.

Der Seitenaufprallschutz hat in diesem Fall durch seine Sicherheitsfunktion die oberste Priorität. Sollte ggf. in der vorgeschriebenen Höhe des oberen Rohres das Türschloss im Weg sitzen, so muss das Schloss entfernt bzw. versetzt werden. Die Tür muss in diesem Fall dann durch geeignete stabile Türsicherungen gegen aufspringen gesichert werden und vom Fahrer (von Innenraum), sowie von einem Streckenposten (von aussen) von Hand zu öffnen sein.

B) meist bei 4-Türern

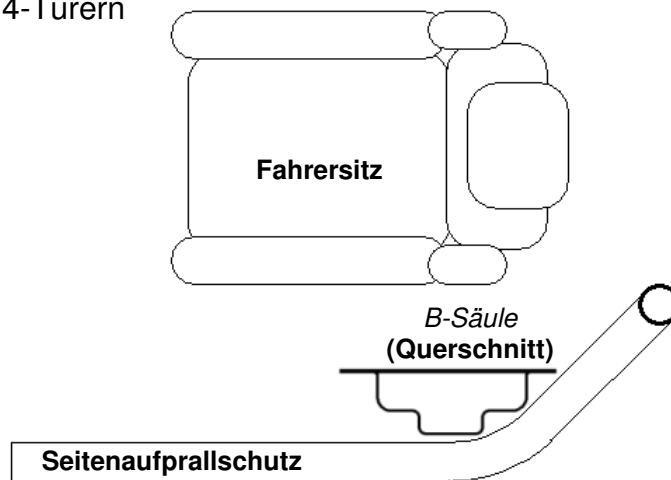


Bild 8

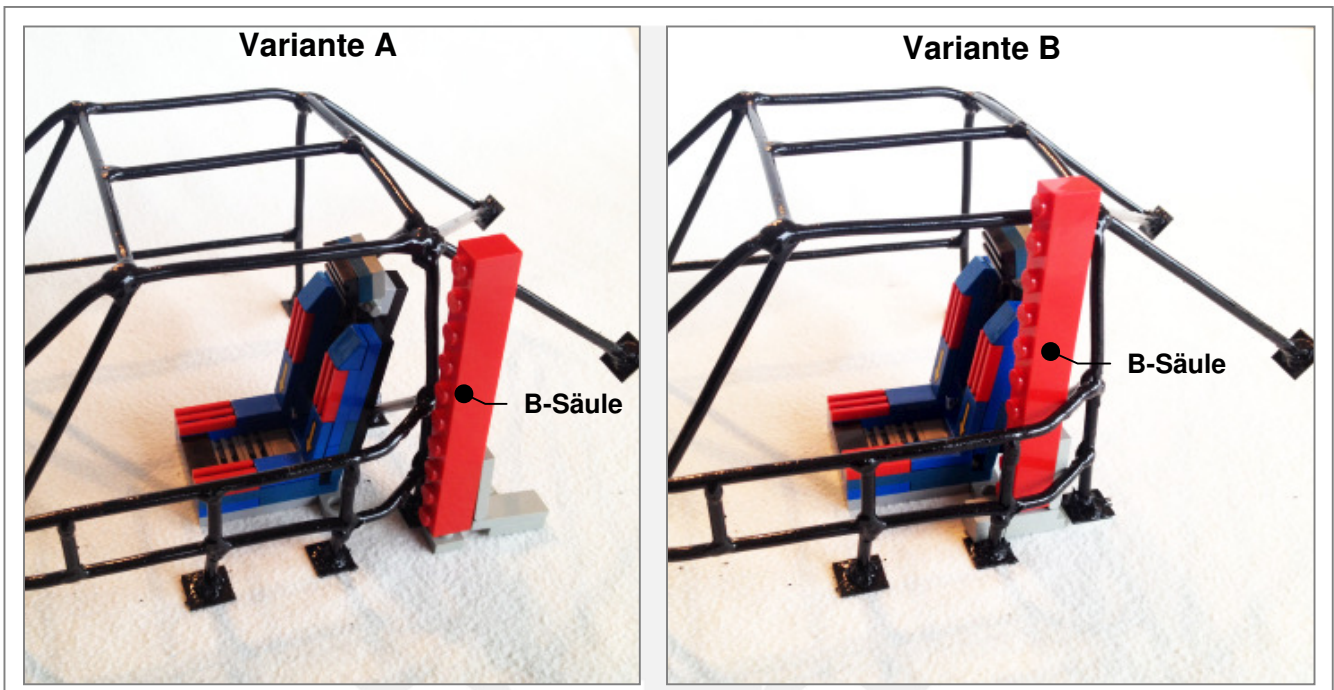


Bild 9

Für beide Varianten gilt:

- Der Abstand der Seitenschutzrohre muss maximal zum Fahrsitz sein.
- In Position des Fahrsitzes (siehe Bild 9 und Bild 1+4 Pos. ⑤) muss eine zweite Abstützung des Seitenaufprallschutzes zum Schweller mit Fussplatte erfolgen.

Vorhandene Kreuze oder Rohre die nicht nach aussen bis vor die Türhaut geführt sind, dürfen keine Verbindung zu den Rohren des Seitenaufprallschutzes haben.

3.2.15 Fahrersitz

Ein einteiliger, intakter Fahrersitz ohne Rückenlehnenverstellung ist vorgeschrieben. Der Fahrersitz muss fest montiert sein, eine funktionstüchtige Kopfstütze muss ebenfalls vorhanden sein.

Der Fahrersitz darf auf Führungsschienen montiert in Längsrichtung verstellbar sein, oder fest montiert sein. Die Befestigung des Sitzes an der Karosserie muss an den originalen Befestigungspunkten erfolgen oder muss mit mind. 2 mm dicken Verstärkungsplatten erfolgen, die umlaufend verschweißt (an Sitz sowie an der Karosserie) oder mit mind. 2 Gewindeschrauben M8 mit der Karosserie verbunden sind.

3.2.16 Sicherheitsgurt / Helm

Der Helm muss der ECE-Norm oder einem höherwertigeren Sicherheitsstandard entsprechen und muss mit einem Visier oder einer Crossbrille ausgerüstet sein.

Ein feststehender Hosenträgergurt (kein Automatikgurt!) ist vorgeschrieben. Er ist an mindestens drei separaten Punkten zu befestigen, die sich aber nicht am Sitz befinden dürfen. Gurtsysteme mit höherer Sicherheit wie 4-, 5- oder 6 Punktgurte sind zulässig.

3.2.17 Tankanlage

Die Tankanlage darf sich nicht im Fahrgastraum befinden und darf nicht zwischen A- und B-Säule platziert sein.

Die Tankanlage muss für den Fall eines Überschlages gegen auslaufenden Kraftstoff gesichert sein (Tank und Leitungen), so dass in keinem Fall Kraftstoff zum Fahrer vordringen kann.

3.2.18 Kraftstoffe

Es dürfen nur Diesel- oder Ottokraftstoffe oder ggf. Zweitaktkraftstoffe verwendet werden, die an öffentlichen Tankstellen erhältlich sind. Andere als die hier genannten Kraftstoffe, insbesondere alkoholische Kraftstoffe sind aus Sicherheitsgründen nicht erlaubt.

3.2.19 Startnummer

Die Startnummer ist gut sichtbar auf dem Dach zu verschrauben.

Die Ziffern der Startnummern müssen schwarz auf einem weißen Hintergrund sein. Die Zahlenausführung muss sein: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0. Die Startnummern sind auf einem in Längsachse orientierten Dachschild beidseitig anzubringen, sowie auf der Windschutzscheibe oder auf der Motorhaube, so dass der Vorstarter die Startnummer gut lesen kann.

Die Mindesthöhe der Ziffern muss 12 cm betragen bei einer Strichbreite von mindestens 3 cm. Die Größe des Schildes sollte eine Größe von 30x20 cm (Breite x Höhe) haben

3.2.20 Luftfilter

Die Wahl und Position des Luftfilters ist freigestellt.

3.2.21 Karosserie

Die Karosserie darf keine Defekte aufweisen, welche die Tragfähigkeit oder die Sicherheit beeinträchtigen, wie z. B. extreme Durchrostungen, gerissene Karosserieteile, abgerissene Verschweißungen, etc.

3.2.22 Sonstiges

Jedes Fahrzeug muss über einen stabil befestigten und Rot lackierten Abschleppring verfügen, der nicht über die Stoßstangen überstehen darf. Dieser Ring muss einen Innendurchmesser von 100mm haben. Alternativ kann auch eine entsprechende Kettenschlaufe montiert sein.

Aus Sicherheitsgründen ist Folgendes zu beachten:

Scharfe Kanten und Spitzen an beliebiger Stelle des Fahrzeuges sind nicht zulässig.

Das Mitnehmen jeglicher Art von Gegenständen wie z.B. Steinen, etc. ist nicht erlaubt.

Das Mitführen von Trockeneis im oder am Fahrzeug ist nicht erlaubt.

3.2.23 Definitionen

Fahrgastraum: Der Fahrgastraum ist der Raum in dem sich der Fahrersitz befindet.

