

- Meißner -

ADMV der DDR	Wettkampfbestimmung	Anlage zur MSO Nr. 9
Motorsportdisziplin		Automobilrennsport
Inhalt		
Abschnitt 9.1 – Allgemeine Grundsätze		
Abschnitt 9.2 – Teilnahmeberechtigung am Übungs-, Trainings- und Wettkampfbetrieb		
Abschnitt 9.3 – Straßenrennstrecken		
Abschnitt 9.4 – Fahrerausweise und Lizenzen		
Abschnitt 9.5 – Technische Bestimmungen		
Abschnitt 9.7 – Motorsportveranstaltungen		
Abschnitt 9.8 – DDR-Meisterschaften DDR-Bestenermittlungen		
Abschnitt 9.9 – Ehrungen		
Abschnitt 9.10 – Rechtsbestimmungen		
Abschnitt 9.12 – Anlagen der Wettkampfbestimmung		
Stand vom 30.1.85		Bestellnr. DTSB-140/45/18

9.1. Allgemeine Grundsätze

- 9.1.1. Automobilrennen werden mit Serien- oder Spezialfahrzeugen durchgeführt. Der Aktive hat die Aufgabe, nach absolviertem Training eine genau festgelegte Distanz in möglichst kürzester Zeit ohne fremde Hilfe zu absolvieren.
- 9.1.2. Der Wettbewerb kann als
- Rundstreckenrennen oder
 - Bergrennen
- organisiert und durchgeführt werden.
In jedem Fall ist die Wettbewerbsstrecke für den öffentlichen Fahrzeugverkehr gesperrt.
- 9.1.3. Automobilrennen können für Tourenwagen und formelfreie Rennwagen ausgeschrieben werden.

9.2. Teilnahmeberechtigung am ÜTW

- 9.2.1. Teilnahmeberechtigt sind Fahrer, die im Besitz folgender Unterlagen sind:
- gültiges Mitgliedsbuch des ADMV der DDR
 - gültiger ADMV-Fahrerausweis — B — bzw. gültige ADMV-Fahrerlizenz (siehe auch MSO 4.2.4.)
 - Führerschein bzw. Fahrerlaubnis (Klasse B — E; vormals 4/5)
- 9.2.2. Die Teilnahmeberechtigung ist weiterhin an die vom Veranstalter ausgeschriebenen Klassen gebunden. Es können ausgeschrieben werden.
- 9.2.2.1. Serientourenwagen
Die Klasseneinteilung erfolgt entsprechend des Punktes 9.5.2.1.
Die Teilnahmeberechtigung erstreckt sich auf bezirksoffene bzw. zwischen mehreren Bezirken vereinbarte Wettbewerbe.
- 9.2.2.2. Tourenwagen
Die Klasseneinteilung erfolgt entsprechend des Punktes 9.5.2.2.
Grundlage bildet das Verkaufsangebot des IFA-Vertriebes und die gültige Homologation des Wagens bei der FIA in den Gruppen N bzw. A.
Die Teilnahmeberechtigung ist Bezirks- bzw. DDR-offen.
- 9.2.2.3. Formelfreie Rennwagen
Die Klasseneinteilung erfolgt entsprechend des Punktes 9.5.2.3.
Grundlage bilden die nationalen Bestimmungen und die FIA-Vorschriften für Rennwagen der Gruppe E. Die Teilnahmeberechtigung erstreckt sich auf Bezirks- bzw. DDR-offene Wettbewerbe.

9.3. Straßenrennstrecken

9.3.1. Allgemeine Bestimmungen

Jede Straßenrennstrecke, welche für den Wettbewerb vorgesehen ist, bedarf einer Streckenabnahme durch die Fachkommission Straßenrennsport. Die Abnahme erfolgt auf der Grundlage der internationalen Sportgesetzgebung der FIA und nationaler Bestimmungen.

9.3.2. Spezielle Bestimmungen für Rennstrecken

- 9.3.2.1. Rundstrecken dürfen nicht unter 7,5 m Breite an der engsten Stelle sein. Bergrennstrecken müssen mindestens 5 m breit sein. Die Länge einer Runde soll mindestens 3 km betragen. Bergrennstrecken sollten über 3 km lang sein. Die Strecken sind seitlich mit Randstreifen einzufassen (Bankett). An den Fahrbahnrändern ist eine durchgehende weiße Linie aufzubringen. Mittel- und Trennlinien sind unzulässig. Kurven sind durch doppelte Ankündigungsschilder anzuzeigen. 200 m vor der Kurve sind weiße Schilder mit einer dunkelblauen oder schwarzen „200“ aufzustellen. Größe der Schilder im Querformat 130 cm \times 65 cm oder im Hochformat 150 cm \times 55 cm.

100 m vor der Kurve sind weiße Schilder mit dem symbolischen Verlauf der Kurve anzubringen. Größe 2 \times 1 m.

Schrift: dunkelblau oder schwarz.

Bei Bergrennen genügt die Aufstellung an der rechten Streckenseite.

- 9.3.2.2. Der Fahrbahnbelag muß aus ebenem und porösem Material (z. B. Rauh Asphalt) bestehen. Belagwechsel ist zu vermeiden.
- 9.3.2.3. An besonders gefährdeten Stellen ist ein Zuschauerverbot festzulegen bzw. die Montage von Schutzzäunen o. ä. vorzusehen.
- 9.3.2.4. Zum Schutz der Fahrer sind an besonderen Gefahrenstellen wie Lichtmasten, Geländern, Häuserkanten, Bäumen u. ä. Strohballen bzw. Schaumstoffsäcke anzubringen. Es ist dabei notwendig, diese Maßnahmen ab Erdoberkante in einer Höhe von 1,80–2,00 m vorzusehen.
- 9.3.2.5. Durch die Abnahmekommissionen sind die Sicherheitszonen für die Zuschauer festzulegen. Insbesondere müssen in den Kurven und Anbremszonen weite Sicherheitsstreifen vorgesehen werden. In diesem Zusammenhang müssen auch Standorte von Hochsitzen u. ä. Einrichtungen der Zuschauer in der Nähe der Rennstrecke festgelegt werden. Die Schiedsrichter der Veranstaltung sind verpflichtet, vor dem Training und Rennen die Einhaltung der festgelegten Sicherheitszonen zu kontrollieren.
- 9.3.2.6. Die Strecke ist ausreichend mit Streckenbeobachtern zu besetzen. Es muß Sichtverbindung von Posten zu Posten bestehen. Die Streckenbeobachter sind mit den vorgeschriebenen Signalflaggen auszurüsten.

Jeder Posten benötigt Besen, Sägespäne oder anderes Material (z. B. Zement) zur Beseitigung von Ölspuren und Verschmutzungen. Außerdem ist jedem Posten mindestens ein Feuerlöscher beizugeben. Die Strecken sind in Abschnitte mit verantwortlichen Leitern einzuteilen. In den Abschnitten sind Ersatzfeuerlöscher zu deponieren.

9.3.2.7. Für ausreichende Telefonverbindung vom Start/Ziel zu den Streckenabschnitten ist zu sorgen. Ersatzweise kann die Nachrichtenübermittlung durch Funk geschehen.

9.3.2.8. Es ist ein Einsatzplan für die Sanitätswagen und Feuerlöschfahrzeuge auszuarbeiten, der auch die Zufahrts- und Abfahrtswege beinhaltet.

9.3.3. Die erfolgte Abnahme der Rennstrecken ist im Abnahmeprotokoll lt. MSO festzuhalten. Vor jeder Veranstaltung ist die Rennstrecke grundsätzlich durch den Rennleiter, das Schiedsrichterkollektiv, die für die Abnahme verantwortlichen Funktionäre und weiterer Experten abzunehmen.

9.3.4. Erforderliche Einrichtungen an der Strecke

- ein Fahrerlager für die Teilnehmer des Rennens, das sich am Rande oder in der Nähe der Rennstrecke befindet und mit dieser durch einen Eingang oder Ausgang verbunden ist.
- In unmittelbarer Nähe der TA ist ein Platz für die Waage vorzusehen und einzurichten.
- Ein Standort am Start und Ziel für die Zeitnahme und Rundenanzeige ist vorzusehen und einzurichten.
- Eine oder mehrere Sanitätsstationen mit Sanitätswagen.
- Standorte für die Feuerwehr mit entsprechendem Personal.
- Die vorgenannten Einrichtungen sind so anzulegen und abzusichern, daß Zuschauer diese nicht betreten können.

9.4. ADMV-Fahrerausweise und Lizenzen

9.4.1. Arten

- ADMV-Fahrerausweis B
- ADMV-Fahrerlizenz (Bergrennen/LK II/LK I)
- Internationale Fahrerlizenz

9.4.2. Allgemeine Bedingungen

9.4.2.1. Die Erstaussstellung einer Fahrerlizenz — vorausgesetzt, es wurde in keiner motorsportlichen Wettkampfdisziplin aktiv Sport getrieben — erfolgt nur bis zum 40. Lebensjahr.

9.4.2.2. Der ADMV-Fahrerausweis — B — gestattet grundsätzlich nur die Benutzung von Serientourenwagen bei Bergrennen.

9.4.2.3. Die Erstaussstellung einer ADMV-Fahrerlizenz für die Teilnahme an Wettbewerben mit Tourenwagen bzw. Rennwagen ist ohne Qualifikation nicht gestattet.

9.4.3. Normen für Ausweise und Lizenzen

9.4.3.1. ADMV-Fahrerausweis B

- Die Bedingung legt die jeweilige Bezirksleitung fest.
- Um eine Qualifikation erreichen zu können, ist die Teilnahme an Wettbewerben in verschiedenen Bezirken auf der Grundlage der MSO 8.2.3. möglich.

9.4.3.2. ADMV-Fahrerlizenz/Bergrennen

- Die Ausstellung der o. g. Lizenzen erfolgt an die Fahrer, die in den Disziplinen Tourenwagen-Rallyesport, K-Wagensport, Autocross, Automobilbergrennen mit Serientourenwagen oder Motorradrennen 8 Starts nachweisen können.
- Es kann an Bergrennen mit Tourenwagen bzw. Rennwagen teilgenommen werden.

9.4.3.3. ADMV-Fahrerlizenz/LK II

- Die Ausstellung der o. g. Lizenz erfolgt an die Fahrer, die sich bei Bergrennen fünfmal unter die ersten acht platzieren konnten.
- Die ADMV-Fahrerlizenz/LK II berechtigt zur Teilnahme an Wettkämpfen mit formelfreien Rennwagen (Motortuning LK II)
- Die Wiederausstellung dieser Lizenz erfolgt nur bei Nachweis der Teilnahme an Läufen zur DDR-Bestenermittlung.

9.4.3.4. ADMV-Fahrerlizenz

- Die Ausstellung der o. g. Lizenz erfolgt an die Fahrer, die sich bei Bergrennen fünfmal unter den ersten acht platzieren konnten. Die Teilnahmeberechtigung erstreckt sich auf Tourenwagen der Klassen bis 600 ccm bzw. 1300 ccm.

9.4.3.5. ADMV-Fahrerlizenz/LK I

- Die Ausstellung der ADMV-Fahrerlizenz/LK I erfolgt für die Klasse formelfreie Rennwagen (Motortuning LK I), wenn eine Platzierung 1 . . . 3 bei der DDR-Bestenermittlung für Rennwagen (LK II) erreicht wurde.
- Die Wiederausstellung der vorgenannten Legitimationen erfolgt nur dann, wenn die Teilnahme an den Läufen zur DDR-Meisterschaft nachgewiesen werden kann.
- Eine Rückstufung von der LK I in die LK II oder weitere Einstufungen sind auf Beschluß der Fachkommission Straßenrennsport beim Präsidium möglich.

9.4.3.6. Internationale Fahrerlizenz

Die Ausstellung erfolgt auf Vorschlag der Fachkommission Straßenrennsport beim Präsidium des ADMV der DDR und nach Bestätigung durch das Büro des Präsidiums.

9.4.4. Spezielle Bedingungen für die Teilnahme an Rundstreckenrennen

- Aktive, die im Besitz einer Legitimation lt. 9.4.3.3.—9.4.3.6. sind, können an Rundstreckenrennen teilnehmen, vorausgesetzt, es erfolgte eine erfolgreiche Teilnahme am zentralen Training.
- Über die endgültige Zulassung der Fahrer für die Teilnahme an Rundstreckenrennen, bei erreichter Qualifikation, entscheidet die Fachkommission Straßenrennsport beim Präsidium.

9.4.5. Sondergenehmigungen

Ausnahmen sind bis zum 31. 1. des laufenden Jahres beim Generalsekretariat des ADMV der DDR zu beantragen. Die Bestätigung des MC sowie der Bezirksleitung und ggf. des Sportarztes sind dem Ausnahmeantrag beizufügen.

9.5. Technische Bestimmungen

9.5.1. Definition

9.5.1.1. Serientourenwagen

Ein Serientourenwagen im Wettbewerbseinsatz ist ein aus der Produktion sozialistischer Länder stammender für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassener PKW, der den Bedingungen der STVO/STVZO entspricht. Ein Nachweis der Homologation ist nicht notwendig.

9.5.1.2. Tourenwagen

Der Wagen ist nicht für den öffentlichen Verkehr zugelassen und wird in der Rennzulassung beschrieben.
Im weiteren siehe Punkt 9.5.5.2.

9.5.1.3. formelfreie Rennwagen

Ein formelfreier Rennwagen im Wettbewerbseinsatz ist ein einsitziger Spezialwagen sozialistischer Produktion, der durch einen PKW-Motor angetrieben wird. Der Fahrer sitzt dabei in der Mitte des karosserielosen Wagens. Die Räder dürfen durch keine Kotflügel bzw. Schutzbleche abgedeckt werden.
Im weiteren siehe Punkt 9.5.7.2.

9.5.2. Klasseneinteilung

9.5.2.1. Serientourenwagen

Auf der Grundlage des Abnahmeprotokolls der jeweiligen Rennstrecken können folgende Klassen ausgeschrieben werden:
bis 600 ccm
bis 1000 ccm
bis 1300 ccm

- 9.5.2.2. **Tourenwagen**
Auf der Grundlage der in der Anlage 2 und 3 zugelassenen PKW's und des Abnahmeprotokolls der jeweiligen Rennstrecke können folgende Klassen ausgeschrieben werden:
— Tourenwagen bis 600 ccm
— Tourenwagen bis 1300 ccm
- 9.5.2.3. **formelfreie Rennwagen**
Auf der Grundlage der in der Anlage 4 und 5 zugelassenen Wagen und der Abnahmeprotokolle der jeweiligen Rennstrecken können folgende Klassen ausgeschrieben werden:
— formelfreie Rennwagen bis 600 ccm
— formelfreie Rennwagen bis 1300 ccm
- 9.5.3. **Allgemeine Bestimmungen**
Es werden nur Wettbewerbsfahrzeuge zugelassen, die in einem sozialistischen Land hergestellt wurden. Alle verwendeten Teile eines Eigenaufbaufahrzeuges müssen in der DDR bzw. einem sozialistischen Land hergestellt worden sein.
Die im Finalprodukt verwendeten bzw. montierten Bauteile können ohne Einschränkungen benutzt werden, sofern dabei nicht gegen die Bauvorschriften oder Homologation verstoßen wird.
- 9.5.4. **Spezielle Bestimmungen für Serientourenwagen**
Die Vorschriften sind in der Anlage 1 der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.5. **Spezielle Bestimmungen für Tourenwagen/A 1300**
Die Vorschriften sind in der Anlage 2 der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.6. **Spezielle Bestimmungen für Tourenwagen/A 600**
Die Vorschriften sind in der Anlage 3 der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.7. **Spezielle Bestimmungen für Rennwagen/E 1300 — LK I**
Die Vorschriften sind in der Anlage 4 der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.8. **Spezielle Bestimmungen für Rennwagen/E 1300 — LK II**
Die Vorschriften sind in der Anlage 4 (9.5.7.3.6. II) der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.9. **Spezielle Bestimmungen für Rennwagen/E 600**
Die Vorschriften sind in der Anlage 5 der vorliegenden Wettkampfbestimmung festgelegt.
- 9.5.10. **Startnummern**
Die Startnummern sind auf der Karosserie aufzumalen. Ihre Farbe ist dunkelrot oder schwarz.

Die Mindesthöhe der Zahlen beträgt 35 cm und die Strichstärke 5 cm. Bei dunklem Untergrund ist ein rundes, weißes Feld von mindestens 500 mm \varnothing bzw. ein quadratisches Feld mit 500 mm Seitenlänge vorzusehen.

Jedes Fahrzeug ist mit drei Nummern, welche von vorn und von beiden Seiten deutlich erkennbar sein müssen, zu versehen.

Die Startnummern werden durch die Fachkommission Straßenrennsport für jeden Fahrer mit nationaler oder internationaler Lizenz festgelegt.

9.5.11. Zulassung von Tourenwagen und formelfreien Rennwagen in der KFZ-Sportzulassung

9.5.11.1. Die Beschreibung der Wettbewerbswagen der Gruppen A und E erfolgt grundsätzlich in der KFZ-Sportzulassung.

Die Zulassung und die Ausstellung von KFZ-Sportzulassungen für die o. g. Wagen erfolgt grundsätzlich durch die Fachkommission Straßenrennsport beim Präsidium oder durch die beauftragten Personen.

9.5.11.2. Die Zulassung o. g. Wagen ist in der zentralen Werkstatt des ADMV der DDR (Leipzig) oder bei jährlich festgelegten technischen Abnahmen möglich.

9.5.11.3. Für Schweißarbeiten am Rahmen ist ein Abnahmeprotokoll gemäß TGL 11776 und am Überrollbügel nach TGL 12776 auszufertigen und vorzulegen.

9.5.11.4. Besitzerwechsel ist der Werkstatt des ADMV der DDR in Leipzig schriftlich mitzuteilen.

9.5.12. Kraftstoff

Die Verwendung von handelsüblichem Kraftstoff ist Pflicht. Alle Zusätze, außer eines normal käuflichen Schmiermittels, das die Oktanzahl nicht erhöht, sind verboten.

9.5.13. Fahrerkleidung

9.5.13.1. Alle Fahrer müssen einen vom ADMV der DDR genehmigten Schutzhelm tragen. Startnummern dürfen an Helmen nicht angebracht werden. Kein Teil des Originalhelms darf verändert oder ergänzt werden, wenn es der Helmhersteller nicht offiziell erlaubt hat. Es ist Aufgabe der zuständigen Technischen Kommissare, Helme bei den technischen Vorabnahmen zu überprüfen und jeden Fahrer vom Rennen oder Training auszuschließen, der keinen vorschriftsmäßigen Helm eines anerkannten Typs im einwandfreien Zustand trägt.

Der Techn. Kommissar hat das Recht, jeden Helm, den er für nicht gebrauchsfähig hält, für die Dauer der Veranstaltung einzuziehen.

9.5.13.2. Das Tragen von Schutzbrillen bzw. Visieren ist bei allen Wettbewerbswagen der Gruppe E vorgeschrieben.

9.5.13.3. Des weiteren sind Anzüge (Overall u. ä.) aus schwer entflammbarem Material zu verwenden. Die Unterarme müssen bedeckt sein. Fest-sitzendes sportliches Schuhwerk und Lederhandschuhe sind vorge-schrieben.

9.5.13.4. Das Tragen von Unterwäsche aus synthetischem Material ist verbo-ten.

9.5.14. Kontrolle und Abnahme

9.5.14.1. Abnahme (TA)

In den Ausschreibungen sind Ort und Zeit bekanntzugeben, wo und wann sich jeder Fahrer mit dem zur Abnahme gereinigten Wagen, der Lizenz, Schutzhelm und Fahrerkleidung vorzustellen hat. Gleich-zeitig wird mit vorgenannten Überprüfungen die Anbringung der Startnummern durch den Veranstalter kontrolliert. Fahrer, die nicht die obige Vorschrift erfüllen, können durch den Rennleiter bzw. die Schiedsrichter von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

9.5.14.2. Gefährliche Wagen

Wenn ein Schiedsrichter im Verlaufe des Trainings oder Rennens zu der Überzeugung kommt, daß ein bestimmter Wagen eine Gefahr für den Aktiven selbst oder andere Fahrer darstellt, muß er sofort den Rennleiter oder seinen Stellvertreter von seinen Wahrnehmungen un-terrichten, deren Pflicht es dann ist, den Wagen von der weiteren Teilnahme auszuschließen.

9.5.15. Wagenwechsel

Ein Wagen, der bei der TA des Veranstalters abgenommen wurde, kann durch einen anderen ersetzt werden, dies muß jedoch wenigstens 1 Stunde vor dem ersten Start des Rennens geschehen. In diesem Fall ist eine nochmalige Abnahme notwendig.

Es dürfen während des Wettbewerbes Einzelteile ausgetauscht wer-den. Dies hat ausschließlich an den Boxen und unter Aufsicht der Schiedsrichter zu erfolgen.

9.7. Motorsportveranstaltungen

9.7.1. Zusammensetzung und spezifische Aufgaben des Leitungskollektivs

Für die Organisation und Durchführung eines Wettbewerbs beruft die Leitung des Motorsportclubs die Rennleitung in der kollektiven Zu-sammensetzung.

An der Spitze der Rennleitung steht der Leiter der Veranstaltung. Er wird vertreten durch seinen Stellvertreter oder Rennsekretär.

9.7.1.1. Rennleiter

Außer den in der MSO Abschnitt 7.3. festgelegten Aufgaben ist der Rennleiter dafür verantwortlich, daß das Kollektiv der Rennleitung aus erfahrenen und qualifizierten Sportfreunden besteht,

- die Ausschreibung auf der Grundlage der MSO und der Anlage 9 zur MSO erarbeitet wird,
- die für die Veranstaltung vorgesehenen Schiedsrichter zu verständigen und einzuweisen sind.

9.7.1.2. Rennsekretär

Er ist verantwortlich für die vollständige und termingerechte Bereitstellung der Veranstaltungsunterlagen, im Auftrage des Rennleiters den Schriftwechsel zu führen und in Abwesenheit des Rennleiters diesen zu vertreten

9.7.1.3. Organisationsleiter

Er ist verantwortlich für das Einrichten des Organisationsbüros und dessen Leitung. Beschaffung und Bereitstellung aller zur Durchführung der Veranstaltung erforderlichen Geräte, Materialien und Räumlichkeiten sowie für die Zusammenarbeit mit weiteren Einrichtungen, Betrieben und Organen.

9.7.1.4. Finanzleiter

Er ist verantwortlich für die Einhaltung und Überwachung des von der MC-Leitung für die Veranstaltung bestätigten Finanzplanes sowie Anforderung, Bereitstellung, Auszahlung und Abrechnung von finanziellen Mitteln.

9.7.1.5. Funktionär der technischen Abnahme

Als Funktionäre sollten qualifizierte Fachkräfte aus dem Kfz-Wesen eingesetzt werden.

Auf der Grundlage der Anlage 9 zur MSO ist der Leiter der technischen Abnahme und seine Helfer dafür verantwortlich, daß die Wettbewerbswagen für den jeweiligen Wettbewerb abzunehmen und für den Start in einer Klasse zuzulassen bzw. abzulehnen sind.

Der eingesetzte Leiter bzw. von ihm Beauftragte haben das jeweilige Maschinenabnahmeprotokoll gemeinsam mit dem Fahrer zu unterschreiben.

9.7.1.6. Streckenbeobachter

Der Streckenbeobachter hat an der durch die Rennleitung festgelegten Stelle den gesamten Wettbewerbsverlauf in dem ihm zugewiesenen Streckenabschnitt zu beobachten. Jeder Streckenbeobachter ist mit einer grünen, gelben und einer gelb-rot-gestreiften Flagge auszurüsten. Bei Havarien und anderen Situationen, die für das nachfolgende Fahrerfeld eine Gefahr bedeuten kann, ist vom betreffenden Streckenbeobachter in Fahrtrichtung die Flagge deutlich erkennbar zu zeigen. Nach Beendigung der Gefahrensituation ist die gezeigte Flagge einzuziehen und die grüne Flagge zu zeigen.

Jeder Streckenbeobachter ist mit Schreibmaterial zur Registrierung von Vorkommnissen auszurüsten.

Jede Gefahrensituation ist der Rennleitung mitzuteilen. Die Streckenbeobachter dürfen während des Trainings und des Rennens die Standorte nicht verlassen. Ausnahmen bilden lediglich die Beseitigung von Gefahrenquellen auf der Rennstrecke.

9.7.1.7. **Funktionäre der Zeitnahme**

Der Zeitnahmeobmann ist gegenüber dem Rennleiter voll für die Tätigkeit seines Kollektivs verantwortlich.

Die hauptsächlichsten Aufgaben bestehen darin:

- Zeitnahme während des Trainings und Rennens
- Fixierung der Startaufstellung
- Erstellung der Ergebnislisten

9.7.2. **Schiedsrichterkollektiv**

9.7.2.1. Eine Straßenrennsportveranstaltung wird von 3 oder 5 Schiedsrichtern überwacht. Diese Funktionäre bilden das Schiedsrichterkollektiv oder die Jury bei internationalen Wettbewerben.

9.7.2.2. Schiedsrichter im Straßenrennsport mit dem Qualifikationsnachweis der Stufe I, werden als Sport- oder technische Kommissare und mit dem Qualifikationsnachweis der Stufen II und III als Schiedsrichter bezeichnet.

Die Prüfungskriterien werden durch die Fachkommission Straßenrennsport beim Präsidium des ADMV der DDR speziell festgelegt und sind Bestandteil des Lehrprogramms zur Aus- und Weiterbildung der Schiedsrichter im Straßenrennsport des ADMV der DDR.

9.7.2.3. Ergänzend wird dazu festgelegt:

- der Leiter des Kollektivs wird als Hauptschiedsrichter bezeichnet
- ein Schiedsrichterkollektiv muß im Einzelnen:
 - bei einem Wettbewerb der Kategorie A:
Hauptschiedsrichter/Sportkommissar = Qualifikationsnachweis Stufe I sowie 2 oder 4 Schiedsrichter = Qualifikationsnachweis Stufe II
 - bei einem Wettbewerb der Kategorie B:
Hauptschiedsrichter = Qualifikationsnachweis Stufe II
2 Schiedsrichter = Qualifikationsnachweis Stufe III
(werden von der FK der BL benannt)
bestehen.

9.7.2.4. **Aufgaben des Schiedsrichterkollektivs**

Außer den in der MSO (Abschnitt 7.12) festgelegten Tätigkeitsmerkmalen hat das Schiedsrichterkollektiv die Aufgabe, daß

- die ärztliche Kontrolluntersuchung und die Maschinenabnahme durchgeführt wurde;
- bei unvorhergesehenen Umständen im Laufe der Veranstaltung gemeinsam mit dem Rennleiter evtl. notwendige Maßnahmen festgelegt werden;

Das Schiedsrichterkollektiv hat:

- das Recht, bestimmte Wettbewerbsfahrzeuge nach Beendigung der Veranstaltung kontrollieren zu lassen;

- nach Beendigung der Veranstaltung der Schiedsrichterbericht anzufertigen und die Ergebnisse zu bestätigen.

Der Hauptschiedsrichter ist der einzig befugte Funktionär, der gegenüber dem Veranstalter Weisungen oder Auflagen erteilen kann, die die Einhaltung der MSO, der Wettkampfbestimmung oder der Durchführungsbestimmung dienen.

Diesen Weisungen ist in jedem Fall Folge zu leisten!

- 9.7.2.5. Der Veranstalter ist verpflichtet, das Schiedsrichterkollektiv einzuladen und die notwendigen Veranstaltungsunterlagen 14 Tage vor der Veranstaltung zuzustellen. Notwendige Änderungen, die in der Durchführungsbestimmung zum Wettbewerb bekannt gegeben werden sind dem Schiedsrichterkollektiv am Veranstaltungstag zu übergeben.

9.7.3. **Ausschreibung**

Jede Ausschreibung basiert auf der Grundlage der Vorschriften der MSO im Abschnitt 7.14.

Können solche Angaben wie:

- Zeitplan
- Trainingsbedingungen
- Anzahl der zu fahrenden Runden
- Bekanntgabe des Schiedsrichterkollektivs

etc. in der Ausschreibung nicht fixiert werden, sind Durchführungsbestimmungen durch den Veranstalter zu erlassen.

9.7.4. **Nennung, Nennungsabgabe und Bestätigung**

9.7.4.1. **Nennungsabgabe**

Die Nennung muß auf dem offiziellen Nennungsformular des Veranstalters eingereicht werden und folgende Angaben enthalten:

Name – Vorname – Geburtsdatum – Anschrift – Club – Lizenz- oder Ausweis-Nr. – Klasse – Hubraum und Fabrikat – Name und Anschrift der Arbeitsstelle.

Der Fahrer hat die Nennung persönlich zu unterschreiben. Sie muß weiterhin vom Club bestätigt sein.

Fahrer, die telegrafisch genannt haben, müssen das offizielle Nennformular nachreichen.

Die Fahrer haben das Recht, Nennungen vor dem offiziell ausgeschriebenen Nennschluß (Datum des Poststempels) zurückzuziehen. Nennungen, die nach Nennschluß eingehen, brauchen nicht bearbeitet zu werden.

9.7.4.2. **Nennungsbestätigung**

Die Bestätigung einer Nennung hat innerhalb von 5 Tagen nach dem ausgeschriebenen Nennschluß zu erfolgen. Die bestätigte Nennung ist für den Veranstalter und den Nennenden verbindlich. Wird von einer bzw. von beiden Seiten dieses Übereinkommen nicht eingehalten, können Erziehungsmaßnahmen ausgesprochen werden.

Der Veranstalter hat das Recht, Nennungen unter Angabe von Gründen abzulehnen. Der Bewerber muß davon innerhalb von 5 Tagen nach Nennschluß informiert werden.

9.7.5. Bestimmungen über die technische Abnahme und Kontrolle sowie ärztliche Kontrolle

- 9.7.5.1. Vor der Fahrzeugabnahme muß sich der Fahrer der ärztlichen Kontrolluntersuchung stellen. Die Untersuchung wird auf der Fahrerkarte und der ärztlichen Kontrollkarte bestätigt.
Der Nachweis der Blutgruppenbestimmung und der Tetanus-Schutzimpfung ist dem Arzt vorzulegen.
Der Rennarzt entscheidet darüber, ob der Gesundheitszustand des Fahrers die Teilnahme an der Veranstaltung zuläßt oder nicht.
- 9.7.5.2. Gemäß Zeitplan der Veranstaltung sind die Fahrzeuge der Maschinen-Abnahme vorzuführen.
Der Fahrer hat sich die Abnahme auf der Fahrerkarte bestätigen zu lassen. Erst dann kann das Training aufgenommen werden. Nach dem offiziellen Training erfolgt die Endabnahme. Fahrer, die sich der 2. Abnahme nicht stellen, werden nicht zum Start zugelassen.
- 9.7.5.3. Fahrzeuge, die in einem Unfall verwickelt waren, sind der Abnahmekommission erneut vorzustellen.

9.7.6. Wettkampffregeln

9.7.6.1. Training

Die Teilnahme am offiziellen Training ist Pflicht. Das Training ist am Trainingseinlaß aufzunehmen. Jeder Fahrer hat mit der ihm zugeordneten Startnummer am Training teilzunehmen.
Es sind mindestens 5 Pflichtrunden zu fahren. Bei Bergrennen sind 2 Trainingsdurchgänge Pflicht. Abweichungen hiervon werden in der Ausschreibung bzw. Durchführungsbestimmung mitgeteilt. Die Beendigung oder Unterbrechung des Trainings erfolgt auf der Ziellinie.
Alle Trainingsrunden bzw. -durchgänge werden gezeitet.

- 9.7.6.2. Jedes Fahrzeug kann nur einmal an einem Wettbewerb teilnehmen. Ausnahmen kann nur der Rennleiter in Abstimmung mit dem Hauptschiedsrichter genehmigen.

9.7.6.3. Startbedingungen

— Das Vorziehen der freigegebenen Fahrzeuge zum Startplatz erfolgt auf Anweisung des Rennleiters durch den Vorstarter. Die Startaufstellung bei Rundstreckenrennen richtet sich nach den gefahrenen Trainingszeiten. Der Trainingsschnellste erhält den günstigsten Startplatz in der ersten Reihe. Die Fahrer haben die am Vorstart festgelegte Aufstellung beizubehalten.
Bei Bergrennen erfolgt die Reihenfolge in der Regel nach der Startnummer.

- Durch die Rennleitung wird im Einvernehmen mit den Sportkommissaren bzw. Schiedsrichtern das System der Startaufstellung festgelegt.
In der Regel wird die Startaufstellung 2 2/2/ mit 3 Spurgassen in Anwendung gebracht.
- Zwei Minuten vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen. Der Fahrer darf von diesem Zeitpunkt an den Startplatz nicht mehr verlassen.
- Der Start erfolgt als Rudelstart mit laufendem Motor. Bei Bergrennen als Einzelstart mit laufendem Motor.
- Die Freigabe des Starts erfolgt mit Lichtzeichen.
Es sind folgende Zeiten für die Farbzeichen verbindlich:
rot = 1 Min. bis zum Start
gelb = 20 sek. bis zum Start
grün = Start
Abweichungen von dieser Regel sind in den Durchführungsbestimmungen festzulegen.
Das Fahrzeug gilt nur dann als gestartet, wenn es mit eigener Kraft seinen Startplatz verläßt.
- Ein Versagen des Motors muß vom Fahrer durch Handzeichen angezeigt werden.
- Kann sich der Wagen nicht aus eigener Kraft vom Startplatz fortbewegen, muß dieser zu seiner Box geschoben werden. Nach Behebung des Schadens darf dieser Wagen von der Box aus starten.
- Man spricht von einem Fehlstart, wenn ein Aktiver vor dem vereinbarten Startzeichen den ihm zugewiesenen Platz verläßt. Bei einem Frühstart wird dem Fahrer automatisch eine Strafzeit von 1 Min. zu seiner Gesamtfahrzeit hinzugefügt.

9.7.6.4. Fahrregeln

- Nach erfolgtem Start hat jeder Aktive die festgelegte Distanz in kürzester Zeit abzufahren.
- In der Regel wird rechts gefahren und links überholt. Ein Fahrer darf den anderen nicht am Überholen hindern. Dem Überholenden ist auf jedem Fall Raum zu geben. Behinderungen führen zum Ausschluß. Beim Training und Rennen sind die Seitenscheiben auf jeden Fall zu schließen. Jedes Fahrzeug, das während des Trainings und Rennens auf der Strecke anhalten muß, ist sofort unter Einhaltung der größten Vorsicht von der Fahrbahn zu entfernen. Es darf hierbei nicht entgegen der Fahrtrichtung gefahren oder geschoben werden. In Kurven ist das Anhalten oder Montieren am Fahrzeug verboten. Fahrer, die mit ihrem Fahrzeug die Strecke verlassen, müssen beim Wiedereinfahren größte Vorsicht walten lassen und dürfen sich keine Vorteile durch regelwidrige Abkürzungen des Streckenverlaufes verschaffen.
- Gefährliches, risikovolles Fahren führt zum Ausschluß.

9.7.7. Flaggenzeichen und Regeln

9.7.7.1. Jeder Fahrer ist verpflichtet, sofort auf das ihm gezeigte Flaggen-signal zu reagieren.

Es bedeutet:

Nationalflagge	Startzeichen bei Flaggenstart
rote Flagge (nur durch den Rennleiter)	sofort und unbedingt „Halt“
gelbe Flagge, ruhig gehalten	Achtung! Gefahr! Überholverbot!
gelbe Flagge, geschwenkt	erhöhte Gefahr! Hindernis auf der Strecke
grüne Flagge, ruhig gehalten	Strecke frei
blaue Flagge, ruhig gehalten	andere Teilnehmer unmittelbar hinter oder neben Ihnen!
blaue Flagge, geschwenkt	Bahn freigeben zum Überholen
schwarze Flagge mit Nr.	Halt für das durch die Nr. bezeichnete Fahrzeug an der Box
gelb-rot gestreifte Flagge	Vorsicht, Öl auf der Strecke
weiße Flagge an Start und Ziel	Einsatzfahrzeug oder Sanitätsfahrzeug auf der Strecke
schwarz-weiß karierte Flagge	Ende des Rennens

Vorgeschriebene Maße für Signalflaggen 75 × 60 cm.

9.7.7.2. Im Falle eines Unfalls, zu dessen Hilfeleistung ein Sanitätsfahrzeug die Rennstrecke während des Rennens benutzen muß, wird dieser Wagen nur vom Start- und Zielplatz eingesetzt. Für alle Teilnehmer wird die weiße Flagge gezeigt. Ein Kradfahrer, der eine weiße Flagge mit einem roten Kreuz auf dem Rücken trägt, folgt dem scharf rechts fahrenden Sanitätsfahrzeug. In diesem Fall läuft das Rennen weiter, jedoch ist äußerste Vorsicht beim Überholen des Sankras geboten.

9.7.7.3. Reparaturen und andere Arbeiten dürfen am Rennfahrzeug nur im Boxenbereich von maximal 4 anderen Personen ausgeführt werden. Hilfeleistungen auf der Strecke von Helfern, Zuschauern und auch Funktionären führen zum Ausschluß.

9.7.7.4. Das Nachtanken auf der Strecke ist streng verboten.

9.7.7.5. Die Einfahrt in den Boxenbereich hat in vermindertem Tempo zu erfolgen. Die Absicht zur Einfahrt in die Boxen ist anzuzeigen.

9.7.8. Ende des Rennens

- 9.7.8.1. Sobald der Sieger eines Rennens die Ziellinie passiert hat, wird das gesamte Feld mit der schwarz-weiß-karierten Flagge abgewunken. Nach dem Abwinken ist jeder Fahrer verpflichtet, im verminderten Tempo die Rennstrecke in Richtung Fahrerlagereinfahrt zu verlassen bzw. eine Auslaufrunde zu absolvieren.
- 9.7.8.2. Die teilnehmenden Fahrzeuge dürfen erst eine Stunde nach Beendigung des jeweiligen Rennens das Fahrerlager verlassen.

9.7.9. Wertungsbedingungen

- 9.7.9.1. Der Fahrer, der die festgelegte Distanz in kürzester Zeit abgefahren hat, ist Sieger.
Die nachfolgende Platzierung ergibt sich aus dem jeweiligen Rückstand zum besser platzierten Fahrer in $\frac{1}{100}$ sek.)
- 9.7.9.2. Bei Rundstreckenrennen ist die Anzahl der gefahrenen Runden wesentlich.
- 9.7.9.3. Bei Zeitgleichheit werden entsprechend der Anzahl der betreffenden Fahrer die nachfolgenden Plätze nicht vergeben (z. B. $3 \times 1./4.$, 5. usw.). Diese Regelung gilt nicht bei Bergrennen. In diesem Fall ist das Ergebnis des 2. Durchgangs ausschlaggebend.

9.8. DDR-Meisterschaften und DDR-Bestenermittlungen

9.8.1. DDR-Meisterschaften — Einzelwertung

- 9.8.1.1. Im Automobilrennsport werden jährlich DDR-Einzelmeisterschaften durchgeführt. Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder des ADMV der DDR, die im Besitz einer ADMV-Fahrerlizenz sind.

9.8.1.2. Wertungsklassen

Die DDR-Einzelmeisterschaften werden in den Klassen:
— Tourenwagen A 600
— Tourenwagen A 1300
Rennwagen E 1300/LK I
ausgeschrieben.

9.8.1.3. Wertungsveranstaltungen

Die DDR-Einzelmeisterschaft wird in mehreren Wertungsveranstaltungen bzw. -läufen ausgetragen.
Als Wertungsveranstaltungen bzw. -läufe gelten nur die im Sportterminplan des ADMV der DDR veröffentlichten Veranstaltungen.

9.8.1.4. Wertungsprinzipien

- Für die bei einer Wertungsplatzierung erreichte Endplatzierung wird in der Reihenfolge vergeben:
- | | |
|-------------------|------------------|
| 20 Wertungspunkte | für den 1. Platz |
| 17 Wertungspunkte | für den 2. Platz |
| 15 Wertungspunkte | für den 3. Platz |
- weiter wie MSO/Punkt 8.10.1.

- Bei Rundstreckenrennen erhält der Fahrer mit der jeweils schnellsten Rundenzeit einen zusätzlichen Wertungspunkt.
- Die Anzahl der Wertungspunkte bei Bergrennen beträgt:
10 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1 –
- Für jeden Fahrer wird nur die Anzahl der besten Ergebnisse der Wertungsveranstaltung gewertet, die sich aus der Wertungsformel:
 - bei gerader Anzahl der durchgeführten Wertungsveranstaltungen $(n : 2) + 1$
 - bei ungerader Anzahl der durchgeführten Wertungsveranstaltungen $(n + 1) : 2$
 ergibt.
Werden weniger als 5 Wertungsveranstaltungen gefahren, werden die Ergebnisse aller Läufe gewertet.
- Jeder Fahrer kommt in die Abschlußwertung, vorausgesetzt, daß mindestens ein Wertungsergebnis in der Klasse nachgewiesen werden kann.
- Die höchste Anzahl der Wertungspunkte, die sich aus der Wertungsformel ergibt, entscheidet über die Platzierung und den Endstand in der Meisterschaft.
- Bei Punktgleichheit entscheidet:
 - der Stichlauf lt. Festlegung der FK
 - die Anzahl der gewerteten besseren Plätze

9.8.2. DDR-Bestenermittlung

- 9.8.2.1. Im Automobilrennsport werden jährlich DDR-Bestenermittlungen durchgeführt.
Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder des ADMV der DDR, die im Besitz einer gültigen ADMV -Fahrerlizenz sind.
- 9.8.2.2. Wertungsklassen
Die DDR-Bestenermittlung wird in den Klassen ausgeschrieben:
- Rennwagen E 600
 - Rennwagen E 1300 LK II
- 9.8.2.3. Wertungsveranstaltungen
siehe 9.8.1.3.
- 9.8.2.4. Wertungsprinzipien
siehe 9.8.1.4.

9.9. Ehrungen

- 9.9.1. Der Veranstalter DDR-Offener Wettbewerbe ist verpflichtet, an die Erst- bis Drittplazierten in jeder Klasse einen Kranz mit Schleife bzw. Blumenstrauß mit Schleife auszugeben. Vom Veranstalter gekaufte Ehrenpreise sind auf der Grundlage des Finanzhandbuchs für den ADMV der DDR / Seite 20 (Ehrenpreise) zu finanzieren.

- 9.9.2. Sind in einer Klasse mehr als 20 Teilnehmer am Start, werden die 4.- bis 5.-Plazierten mit ausgezeichnet.
- 9.9.3. Die Ehrung der Helfer kann durch den Veranstalter ebenfalls erfolgen.
- 9.10. Rechtbestimmungen**
- 9.10.1. Es gelten im gesamten Umfang die Bestimmungen der MSO/ Abschnitt 10
- 9.10.2. Werden im Rahmen des Trainings oder Wettkampfes Verstöße lt. MSO 10.3. festgestellt, spricht das Schiedsrichterkollektiv Erziehungsmaßnahmen aus und informiert im Notwendigkeitsfall die betreffende Grundorganisation bzw. die nächst höhere Leitung.

Anlage 1

9.5.4. Spezielle Bestimmungen für Serientourenwagen

- 9.5.4.1. Auf der Grundlage der Forderung der vorliegenden WKB, Pkt. 9.5.1.1. ist die Zulassung dieser Wagen bei Bergrennveranstaltungen möglich.
- 9.5.4.2. Irgendwelche Tuningarbeiten am Motor bzw. Fahrgestell sind nicht statthaft.
- 9.5.4.3. Windschutzscheiben müssen nicht aus Verbundglas bestehen.
- 9.5.4.4. Jeder Wagen muß mit einem Feuerlöscher ausgerüstet sein.
- 9.5.4.5. Die hinteren Sitze dürfen demontiert werden. Die vorderen Sitze können durch andere Sitze mit gleichem Gewicht ausgetauscht werden (z. B. Schalensitze). Radkappen und deren Halterungen sind zu demontieren.
- 9.5.4.6. Die Montage von Sicherheitsvorkehrungen wie Überrollkäfig und Abschleppösen sind vorgeschrieben.
- 9.5.4.6. Stoßstangen können dann montiert werden, wenn die Befestigungsvorrichtungen keine Gefahr darstellen.
- 9.5.4.7. Scheinwerfergläser sind mit Klebeband kreuzweise zu überkleben.
- 9.5.4.8. Startnummern sind nach Beendigung des Wettkampfes zu entfernen.

Anlage 2 (gültig bis 31. 12. 1987)

9.5.5. Technische und Sicherheitsvorschriften für Tourenwagen/A 1300

9.5.5.1. Gültigkeit

Die Gültigkeit dieser Vorschriften ist für den Zeitraum bis 1985 festgelegt; erforderliche technische Veränderungen vorbehalten. Im Notwendigkeitsfall müssen alle Veränderungen dieser Festlegungen mindestens 6 Monate vor dem Einführungsstermin allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht werden.

9.5.5.2. Definitionen

a) Tourenwagen

In Serie hergestellte Wagen, die verbessert werden können mit dem Ziel, sie für den Wettbewerb geeigneter zu machen. Die erlaubten Änderungen und Ergänzungen sind nachstehend aufgeführt.

Das Grundmodell muß in einem sozialistischen Land hergestellt und eine gültige FIA-Homologationsnummer der Gruppe A besitzen, ohne zulässige Homologierungen von wahlfreien Varianten.

b) Rad

Unter „Rad“ versteht man die Felge (Felgenschüssel und Felgenbett unter „bereiftes Rad“ versteht man die Felge mit Reifen.

c) Zylinderblock

Unter Zylinderblock versteht man das Kurbelgehäuse und die Zylinder.

d) Krümmer

Unter „Ansaugkrümmer“ versteht man bei Vergasermischaufbereitung das Teil, der das Luftkraftstoffgemisch vom Ausgang des (der Vergaser) zu den Einlaßkanälen des Zylinderkopfes führt und bei Motoren mit Einspritzung das Teil zwischen der Einrichtung zur Regelung der Luftmenge und den Ansaugkanälen des Zylinderkopfes. Unter „Auspuffkrümmer“ versteht man das Teil, das die Abgase des Zylinderkopfes sammelt und bis zum ersten Verbindungsstück reicht, wodurch eine Trennung von der weiteren Fortführung des Auspuffsystems bewirkt wird.

e) Anlasser

Ein Anlasser ist vorgeschrieben, mit elektrischer oder anderer Energiequelle an Bord des Wagens, der vom Fahrer hinter seinem Lenkrad sitzend betätigt werden kann.

f) Rückwärtsgang

Alle Wagen müssen ein Getriebe aufweisen, das mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein muß, dieser muß funktionstüchtig sein, wenn dieser Wagen zum Wettbewerb startet und er muß vom Fahrer hinter dem Lenkrad sitzend bedient werden können.

- g) Überprüfung des Mindestgewichts
Während der ganzen Dauer eines Wettbewerbes müssen die Fahrzeuge die Vorschriften für das Mindestgewicht erfüllen. Zur Überprüfung können die Kommissare ein Fahrzeug nach der Ziellinie wiegen.

9.5.5.3. Technische Vorschriften

- a) Minimale Masse
Die anschließend aufgeführte Gewichtstabelle gibt das absolute Mindestgewicht an so wie das Fahrzeug die Ziellinie überfährt, unter Abzug des Kraftstoffes. In keinem Fall dürfen die technischen Kommissare die auf den Homologationsblättern angegebenen Gewichte berücksichtigen.
Gesamthubraum bis 1.000 ccm: 655 kg
Gesamthubraum bis 1.150 ccm: 690 kg
Gesamthubraum bis 1.300 ccm: 720 kg
- b) Veränderungen der mechanischen Originalteile
Bestimmte Änderungen an Originalteilen, bestimmte Ergänzungen und oder Weglassung von Zubehörteilen, die vom Hersteller normalerweise an dem betreffenden Modell angebracht werden, werden durch das vorliegende Reglement ausdrücklich genehmigt. Die mechanischen Originalteile, die sämtliche von Hersteller für die Serienfertigung vorgesehenen Bearbeitungsvorgänge durchlaufen haben, können Gegenstand aller Vorgänge zur Verbesserung durch Nachbehandlung oder Materialabnahme sein, jedoch nicht ausgetauscht werden. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Teile, für die der vorliegende Artikel die Freiheit eines Austausches vorsieht. Mit anderen Worten: unter der Bedingung, daß es jederzeit möglich ist, die Herkunft der Serienteile eindeutig festzustellen, dürfen diese gerichtet, ausgewuchtet, angepaßt, verkleinert oder in ihrer Form durch Bearbeitung verändert werden. Diese Möglichkeit bezieht sich jedoch nicht auf die Bremssättel. Jedes Hinzufügen von Material in homogener Form (Schweißen, Kleben, Elektrolyse usw.) für alle nachfolgend aufgeführten mechanischen Elemente ist verboten: Motor, Getriebe, Kraftübertragung, Aufhängeelemente.
- c) — Zylinderköpfe und Ventile:
Außer den Arbeiten, die gemäß Punkt 9.5.5.3. an den Zylinderköpfen durchgeführt werden dürfen, besteht völlige Freiheit hinsichtlich der Ventile, der Ventillführungen, der Ventilsitze, der Ventildfedern und der Federteller. Unterlegscheiben unter den Ventildfedern sind erlaubt.
- Ansaugsystem und Bauelemente
„Es ist bindend vorgeschrieben, den Original-Ansaugkrümmer und den Original-Vergaser zu verwenden: Die Drosselklappe

und deren Betätigung ist freigestellt. Die Bearbeitung ist gemäß Punkt 3.b möglich.

Der Luftfilter darf entfernt und durch ein Netz oder einen Aufsatz beliebiger Form und Abmessung ersetzt werden. Für den Motor des Dacia 1300 ist es gestattet, den Originalvergaser gegen einen Vergaser des Lada 21011 auszutauschen.

— Nachbohren

Für Lada-Motoren ist ein maximales Nachbohren von 0,7 mm, für alle anderen 0,6 mm im Verhältnis zur Originalbohrung erlaubt.

— Auspuffsystem und Bauelemente

Die Verwendung des Original-Auspuffkrümmers wird bindend vorgeschrieben, die weitere Rohranlage ist freigestellt. Die Auspuffrohre müssen entweder nach hinten oder zur Seite gerichtet sein. Bei einem hinten mündenden Auspuff muß seine Öffnung in einer Höhe zwischen 10 und 45 mm angebracht und darf hinten nicht weiter als 15 cm über die Gesamtlänge des Wagens hinausragen. Bei einem seitlich mündenden Auspuff ist seine Öffnung gegen die Wagenvorderseite begrenzt durch eine vertikale Linie, die durch die Mitte des Radstandes geht. Die Auspufföffnung darf an keiner Stelle seitlich über die Karosserie hinausgehen. Darüber hinaus muß eine wirksame Schutzvorrichtung vorgesehen werden, damit erhitzte Rohre keine Verbrennungen verursachen können.

— Lager

Gleit- oder Rollenlager können durch andere gleicher Bauart ersetzt werden.

— Dichtungen

Dichtungen können durch andere ersetzt oder entfernt werden.

— Schmiersystem

Der Ölsumpf ist freigestellt. Die Ölpumpe kann verändert werden, sofern ihr Originalkörper beibehalten wird. Die Zahl der ursprünglich vorgesehenen Ölpumpen kann nicht verändert werden.

Eine Trockensumpfschmierung ist untersagt, außer wenn es in der Serie homologiert ist.

Ölfilter und Ölkühler sind wahlfrei. (Typ, Anzahl und Kapazität) Die Anbringung eines Ölkühlers außerhalb der Karosserie ist nur unterhalb der durch die Mitte der Radnaben hindurchgehenden horizontalen Ebene gestattet.

In keinem Fall darf eine solche Anbringung eines Ölkühlers eine Erhöhung des aerodynamischen Wirkungsgrades zur Folge haben. Außerdem darf der Ölkühler nicht aus der allgemeinen Wagenumfangsline — z. B. bei Betrachtung von oben, wenn der Wagen an der Startlinie aufgestellt ist, herausragen.

- Nockenwellen und Ventiltrieb
 - wahlfrei –
 - Doch die Lage, Zahl und das Antriebssystem der Nockenwelle kann nicht verändert werden. (Kette, Riemen, Zahnräder, Pleuel)
- Kolben, Kolbenbolzen und Kolbenringe
 - wahlfrei –
- sonstige Bauelemente
 - Halterungen sind wahlfrei, Lüfter und Wasserpumpe können verändert, ausgewechselt oder entfernt werden. Bei der Kraftstoffpumpe keine Einschränkung hinsichtlich Anzahl, Typ, Lage und Leistung.
 - Sie darf nicht im Fahrerraum untergebracht werden.

d) Kraftübertragung

- Getriebe
 - Das Originalgetriebegehäuse muß beibehalten werden, die Getriebeabstufungen sind freigestellt. Die Anzahl der Getriebeabstufungen muß entsprechend der Homologation beibehalten werden.
 - Keine Beschränkung für die Aufhängung, Lage und Typ des Schalthebels.
 - Das ursprüngliche Schmiersystem des Getriebes muß beibehalten werden, eine Kühlvorrichtung für das Getriebeöl ist erlaubt. (Umlaufpumpe und Ölkühler)
- Differential
 - Keine Beschränkung für die Aufhängungen. Die Übersetzung der Antriebsachse ist freigestellt, vorausgesetzt, daß sie homologiert ist.
 - Ein selbsthemmendes Differential oder ein Sperrdifferential kann eingebaut werden, vorausgesetzt, daß es in das vorhandene Gehäuse paßt, ohne daß Veränderungen, die über den Absatz 3 b) hinausgehen, vorgenommen werden müssen. Alle Wellen und Gelenke des Antriebs zwischen Motor und Antriebsrädern sind freigestellt. Das ursprüngliche Schmiersystem muß beibehalten werden. Eine Kühlvorrichtung für das Öl ist jedoch erlaubt. (Umlaufpumpe und Ölkühler).
- Kupplung
 - Die Kupplung ist freigestellt, vorausgesetzt.
 - Das Original-Kupplungsgehäuse und -schwungrad müssen beibehalten werden, Veränderungen gemäß 9.5.5.3/b sind möglich.

e) Aufhängung

Die Originalteile der Radaufhängung dürfen bearbeitet werden, jedoch nicht zum Zweck der Erleichterung. Das Hinzufügen oder Weglassen eines Stabilisators ist erlaubt. Dieser Stabilisator darf

indessen keinerlei Einfluß auf die Aufhängung ausüben, ausgenommen seine ihm zukommende Funktion. Das Material und die Abmessungen der Hauptfeder sind frei, sofern nur diese allein ihre Funktion ausüben. Das Hinzusetzen von Zusatzfedern ist gestattet, vorausgesetzt, daß die Original-Hauptfeder unverändert beibehalten wird. Die Abstützpunkte der Stoßdämpfer können verstärkt werden. Die Montage von Gelenken eines anderen Typs und/oder Materials als ursprünglich vorgesehen sind erlaubt.

— Stoßdämpfer

Fabrikat und Typ sind freigestellt. Jedoch darf nichts hinzugefügt werden und es ist nicht erlaubt, den vom Hersteller vorgesehenen Zweck, die Anzahl und das Funktionsprinzip zu ändern. Unter Funktionsprinzip ist zu verstehen, hydraulische oder Reibungsstoßdämpfer, Teleskop- oder Hebelstoßdämpfer. Ihre ursprüngliche Befestigung darf nicht geändert werden.

Falls bei einem McPherson-Federbein das Teleskopelement ersetzt wird, müssen die neuen Teile mit Ausnahme des Dämpfer-elementes genau den ursprünglichen Teilen gleichen. In diesem Falle muß die Geometrie der Aufhängung unverändert bleiben und die charakteristischen Winkel von Aufhängung und Rad müssen der Originalordnung entsprechen.

f) Lenkung

Die Lenkübersetzung ist freigestellt, vorausgesetzt, daß das Original-Lenkgetriebe-Gehäuse beibehalten wird.
Es ist erlaubt, die Lenkhilfe auszuschalten.

g) Räder und Reifen

Freigestellt, vorausgesetzt, daß ihre Montage in jeder Hinsicht in Übereinstimmung mit Punkt 3 r) erfolgen kann und die maximale Breite des bereiften Rades Pkt. 2 b) 10,0 Zoll nicht überschreitet.

Des weiteren müssen alle vier Räder (Felgen) eines Wagens stets den gleichen Durchmesser aufweisen (Pkt. 2 b).

Es wird kein Reserverad vorgeschrieben, sofern jedoch eines mitgeführt wird, muß es solide befestigt sein, ebenso darf es nicht in dem für den Fahrer oder vorderen Beifahrer vorgesehenen Raum untergebracht sein und keine Veränderungen der Karosserie-Außenansicht verursachen.

Die Spurbreite ist freigestellt.

h) Elektrische Ausrüstung — Beleuchtung

Die Original-Beleuchtungseinrichtung (Scheinwerfer, Rückleuchten, Blinkleuchten und Bremsleuchten) muß beibehalten werden und über die Dauer des gesamten Rennens funktionstätig sein. Das Standlicht muß auf Verlangen der Rennleitung eingeschaltet werden. Die übrige elektrische Ausrüstung ist freigestellt. Lage und Typ der Schalter ist freigestellt.

Der Standort der Batterie ist freigestellt; sie darf aber nicht im Fahrgastraum untergebracht werden. Falls die Batterie in der Serienausführung des Fahrzeuges im Fahrgastraum montiert ist, kann sie dort bleiben. In jedem Falle muß sie wirkungsvoll geschützt und befestigt sein.

j) Kraftstofftank und Wasserkühler

Der Original-Kraftstofftank muß verwendet werden und ist in der Sicherheitszone des PKW unterzubringen, bei PKW Typen Lada an der hinteren Brücke, bei anderen Typen, wo dieses möglich ist. Außerdem wird die Verwendung eines Sicherheitstanks genehmigt, eine Benzinabflußöffnung für evtl. in diesem Raum aufgeflossenen Kraftstoff muß vorhanden sein.

Die Lage und Größe der Einfüllöffnung sowie des Verschlussdeckels am Tank können geändert werden unter der Bedingung, daß die neue Einrichtung nicht aus der Karosserie hervorsticht und die Garantie gegeben ist, daß jede Leckage in einem der Innenräume des Wagens ausgeschlossen ist.

Jegliche Freiheit verbleibt hinsichtlich des Wasserkühlers und dessen Fassungsvermögens. Seine Unterbringung kann geändert werden, vorausgesetzt, daß keinerlei Veränderungen am Äußeren oder im Inneren (Fahrgastraum) der Karosserie vorgenommen werden.

k) Bremssystem

Der Einbau eines Doppelhauptzylinders oder einer anderen Vorrichtung, die es erlaubt, gleichzeitig auf alle vier Räder sowie unterteilt auf mindestens zwei Räder einzuwirken, ist vorgeschrieben.

Die Bremsscheiben können durch andere ersetzt werden, unter der Bedingung, daß die Bremsflächen nicht verändert werden. Dies gilt auch für die Bremsstromeln. Es ist jedoch verboten, Bremsstromeln gegen Bremsscheiben, oder umgekehrt auszutauschen. Die Beläge sind freigestellt. Die Befestigungsflansche können geändert und mit Belüftungsschlitzen versehen werden. Die Schutzabdeckungen können geändert oder weggelassen werden. Luftzuführungen können hinzugefügt werden unter der Bedingung, daß die Karosserie nicht verändert wird. Das Hinzufügen oder Weglassen einer Bremshilfe ist erlaubt. Es ist nicht gestattet, die Bremssättel von Scheibenbremsen zu verändern, diese dürfen nur durch Bremssättel ersetzt werden, die vom Hersteller ohne Mindeststückzahl homologiert worden sind.

Ein Brems-Kühlsystem auf Flüssigkeitsbasis ist zugelassen. Als Kühlflüssigkeit darf nur Wasser dienen.

l) Leitungen und Kabel

Es ist erlaubt, jede Änderung an Lage und Material der Leitungen (Luft, Wasser, Kraftstoff, elektrischer Strom, einschließlich

dem Aufhängesystem) durchzuführen. Benzinleitungen und Leitungen, durch die heiße Flüssigkeiten fließen, sowie Luftkanäle dürfen nicht durch den Fahrgastraum führen, ausgenommen, diese Montage ist in der Serienausführung vorgesehen. Auf jeden Fall müssen diese Leitungen wirksam geschützt werden.

m) Federn

Jeder Feder kann geändert oder gegen eine andere vom gleichen Typ ausgetauscht werden (z. B. Blattfedern, schraubenförmige Feder usw.) Ausgenommen ist die Aufhängung. Der ursprüngliche Anbringungsort darf nicht verändert werden.

n) Karosserieteile

Die Vordersitze können ausgetauscht werden.

Es ist erlaubt, die hinteren Sitze sowie den Sitz des Beifahrers auszubauen. Nach Ausbau der hinteren Sitze muß das Fahrzeug jedoch mit einer festen metallischen Schottwand, die gegen Flammen und Flüssigkeit abdichtet und den Fahrgastraum vom Motorraum sowie vom Kraftstofftank trennt, ausgerüstet sein. Im Fahrzeuginneren dürfen keinerlei andere Gegenstände montiert werden, mit Ausnahme des Feuerlöschers. Das Erleichtern oder Änderung von Bauteilen der Karosserie oder das Chassis ist verboten. Jede Art von Verstärkung ist erlaubt. Es ist gestattet, an der Wagenfront — unterhalb der durch die Radnabenmitten führenden horizontalen Ebene — aerodynamische Hilfsmittel anzubringen. Hingegen dürfen diese aerodynamischen Vorrichtungen, von oben gesehen, nicht den Umriß des Wagens überragen.

Alle Fensterscheiben sowie deren homologierter Hebe- und Schließmechanismus müssen beibehalten werden. Das Original-Heckfenster muß ebenfalls beibehalten werden. Die Verkleidungen des Fahrgastraumes, der Türen usw., normalerweise bei einem Wagen der Serienproduktion vorhanden sind, dürfen erleichtert, jedoch nicht entfernt werden. Das ursprüngliche Aussehen des Wageninneren muß erhalten bleiben. Es ist erlaubt, den Deckel des Handschuhfaches sowie die Bodenteppiche zu entfernen. Türabdichtungsgummis und Zierleisten können entfernt werden, das Lenkrad kann ausgetauscht werden.

Die Verbreiterung der Kotflügel durch Ausschlagen ist bis an die in der Zeichnung 16 aufgeführten Grenzen erlaubt. Die Kotflügel müssen die Räder wirksam über die ganze Reifenbreite abdecken. Falls die Kotflügel teilweise oder vollständig von Karosserie-Elementen überdeckt werden, müssen Kotflügel und Karosserie gemeinsam oder die Kotflügel für sich allein die oben erwähnten Schutzbedingungen erfüllen. Für die Wagenhaube sind mindestens zwei, von außen zu bedienende Verschlüßvorrichtungen

vorgeschrieben. Außerdem müssen die Original-Schließvorrichtungen (und gegebenenfalls auch der Sicherheits-Schließkeil) bei allen Wettbewerben auf geschlossener Strecke außer Betrieb gesetzt werden.

Stoßstangen

Bei Prüfungen auf geschlossenen Rundstrecken ist die Entfernung der Stoßstangen, sofern diese keinen festen Karosseriebestandteil darstellen und kein Befestigungselement über die Karosserie hinausragt, vorgeschrieben. Bei Stoßstangen, die einen festen Karosseriebestandteil darstellen, ist ein Materialaustausch zulässig, unter der Bedingung, daß die neuen Stoßstangen die gleichen Normen und Maße wie die Originale aufweisen und keinesfalls schwerer sind.

o) Heizung

Es ist erlaubt, die Heizung und die dazugehörigen Teile zu entfernen, vorausgesetzt, daß sich die Windschutz- und Heckscheibe weiterhin vom Beschlag befreien läßt, sofern dies serienmäßig vorgesehen ist.

p) Scheibenwischer

Die Windschutzscheibe muß wenigstens einen automatischen Scheibenwischer aufweisen, der eine Fläche der Scheibe bestreicht, die ausreicht, daß der Fahrer von seinem Sitz aus die Fahrbahn deutlich zu sehen vermag.

q) Zulässige Homologierte Sonderausstattungen

– verstärkte Aufhängungs- und Achsteile, vorausgesetzt daß die gegen das Original vollständig austauschbar sind und die Anlenkpunkte des Chassis an ihrem ursprünglichen Platz verbleiben; ebenso darf die Aufhängungs kinematik nicht verändert werden

– unterschiedliches Armaturenbrett

– Bremsen-Bremssättel (evtl. von verschiedenem Typ)

– Bremskühlsysteme

– Kraftstofftank

– Lenkungsspurstangen

– Servolenkung

r) Zulässige nicht homologierte Sonderausstattungen

– Unterbodenschutz

– Kotflügelverbreiterungen (einfacher Ansatz von mindestens 120 Grad, maximal 5 cm breit und maximal 10 cm hoch).
Das Material ist freigestellt (siehe Skizze 16)

Die Maximal-Breite muß von der durch die Achse der Radnaben gedachten Senkrechten aus gemessen werden. Es ist statthaft, die ursprünglich durch die Kotflügelverbreiterung bedeckte Fläche auszuschneiden.

9.5.5.4. Sicherheits- und Ergänzungsvorschriften

a) Sicherheitsgurte

Zwei Schultergurte, ein Hüftgurt, Befestigungspunkte, 2 für den Hüftgurt, 2 oder auch 1, symmetrisch zum Sitz für die Schultergurte.

Anwendung: Es ist statthaft, zur Durchführung des Sicherheitsgurtes ein Loch in die Sitze zu bohren.

b) Feuerlöscher

Es sind funktionsfähige Feuerlöscher mit mindestens 5 kg Löschmittel mitzuführen, auf nicht mehr als zwei Behälter verteilt. Das Löschmittel muß in Wirksamkeit und Ungiftigkeit mindestens BFC (Freon 12 B 1) entsprechen. 002 ist nicht zulässig. Der oder die Feuerlöscher müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein. Der Anbringungsort des Feuerlöschers ist außen am Fahrzeug durch einen roten Kreis mit einem Durchmesser von 150 mm und mit einem weißen Buchstaben E in der Mitte des Kreises zu kennzeichnen. In allen Fällen müssen die Befestigungen der Flaschen einer Beschleunigung von 25 g widerstehen können.

c) Überrollkäfig

- Der Hauptzweck solcher Vorrichtungen ist es, den Fahrer zu schützen, wenn sich der Wagen überschlägt oder in einem schweren Unfall verwickelt wird. Dieser Zweck sollte immer bedacht werden.
- Wo Bolzen und Muttern verwendet werden, müssen sie, je nach der verwendeten Anzahl, einen ausreichenden Mindestdurchmesser aufweisen. Sie müssen höchsten Qualitätsansprüchen genügen (Flugzeug Vierkantkopfschrauben und Muttern sollen nicht verwendet werden.)
- Eine durchgehende Rohrlänge mit weichen und durchlaufenden Krümmungen muß für die Hauptträger verwendet werden. Das Rohr darf sich nicht werfen oder Fehler in den Wendungen aufweisen.
- Alle Schweißstellen müssen Spitzenqualität und völlig durchdrungen sein (vorzugsweise Lichtbogenschweißen, besonders Schutzgasschweißen). Obwohl eine gutaussehende Schweißnaht nicht unbedingt für Qualität bürgt, ist eine schlecht aussehende Naht niemals ein Zeichen guter Arbeit.

Aufbau des Sicherheitskäfigs

Grundsätzlich soll der Sicherheitskäfig aus zwei Hauptbügeln bestehen, von denen sich einer hinter den Vordersitzen befindet, der andere in die Streben der Windschutzscheibe übergeht (gem. Zeichnung Nr. 6).

Die Hauptbügel müssen so konzipiert sein, daß sie den Zugang zu den Vordersitzen nicht behindern und den für den Fahrer und den Beifahrer vorgesehenen Raum nicht in Anspruch nehmen. Hingegen ist es gestattet, daß die Elemente des Käfigs für die hinteren Passagiere vorgesehenen Raum beanspruchen, indem sie durch die Verkleidung oder die hinteren Sitze führen.

Die Hauptbügel müssen so nahe wie möglich am Wagendach angebracht sein, damit das Dach im Falle eines Überschlages so wenig wie möglich eingedrückt wird.

Um eine starke Deformation der Karosserie zu vermeiden und demzufolge den Fahrer bei seitlichem Aufschlag besser zu schützen, ist es gestattet, die Wirksamkeit des Überrollkäfigs durch das Anbringen einer seitlichen Längsverstärkung auf der Höhe der Türen zu verbessern.

Das diese Verstärkung bildende Rohr muß in den Sicherheitskäfig integriert sein. Das Rohr soll den vorderen und hinteren Bügel miteinander verbinden und zwar durch das Verschweißen oder mittels einer lösbaren Verbindung. Das Rohr darf nicht an der Karosserie selbst befestigt werden. Sein Durchmesser, seine Wandstärke und sein Material müssen den festgelegten Maßen entsprechen. Der Winkel zur Horizontalen darf 5 Grad nicht überschreiten.

Diese seitliche Längsverstärkung muß die Höhe der Türöffnung im Verhältnis 2:1 teilen, d. h. daß das Rohr nicht höher als ein Drittel der Gesamthöhe der Tür über dem Türschweller am Sicherheitskäfig befestigt sein muß.

Einbau des Sicherheitskäfigs

Es müssen zwei Verstärkungsplatten vorhanden sein

- Eine mindestens 2 mm starke Stahlplatte, die durch Schweißen, Nieten oder Schrauben mit dem Chassis der selbsttragenden Karosserie verbunden ist und eine Verlängerung besitzt, die sich an einen der senkrechten Träger der Karosserie anschmiegt (z. B. Türpfosten, s. Zeichnung Nr. 8)

Die gesamte Oberfläche dieser Platte muß mindestens 35 cm² betragen, wovon mindestens ein Drittel die Verbindung mit dem waagerechten Träger der Karosserie sicherstellt.

- Eine sich an den Streben des Bügels anschmiegende Verstärkungsplatte von gleicher Dicke wie die Wand des Rohres, an dem sie befestigt ist.

Diese beiden Platten müssen miteinander durch mindestens 3 Bolzen und Muttern mit Sechskantköpfen und einem Mindestdurchmesser von 8 mm verbunden sein. Es ist keinesfalls statthaft, den Überrollbügel direkt auf das Chassis der selbsttragenden Karosserie aufzuschweißen. Falls sich der Bügel auf einem Hohlkörper aufstützt, muß dieser örtlich durch eine Struktur verstärkt werden, die aus angeschweißtem Bolzen oder aus angeschweißten Rohrenden bestehen muß (s. Zeichnung Nr. 9)

Lösbare Verbindungen

Im Falle, daß abnehmbare Verbindungen in der Konstruktion des Überrollbügels verwendet werden, müssen sie mit einem von der FIA anerkannten Typ übereinstimmen.

Bis heute sind anerkannt:

Eine Verbindung mit konischer Einsteckmuffe, eine Verbindung mit doppelter Platte mit einer Achse unter doppeltem Schereffekt und eine Verbindung mit Einsteckmuffe, in Übereinstimmung mit den Zeichnungen Nr. 10, 11, 12.

Die Verbindung mit doppelter Platte kann jedoch nur für die Längsstützrohre Verwendung finden und nicht für den Hauptrahmen des oder der Überrollbügel(s).

Spezifizierung der verwendeten Rohre

Nahtlos gezogener Kohlenstoff-Stahl

Minimale Zugfestigkeit $ZB = 35 \text{ kp/mm}^2$

Rohrabmessung $38 \times 2,5$

Stromkreisunterbrecher

Der Hauptstromkreis-Unterbrecher muß alle elektrischen Stromkreise unterbrechen (Batterie, Dreh- und/oder Gleichstromlichtmaschine, Scheinwerfer, Hupe, Zündung, elektrische Bedienungsvorrichtungen usw.) Er muß eine funkensichere Ausführung und von innen und außen bedienbar sein. Er ist durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit einer Basis von mindestens 120 mm zu kennzeichnen.

Der äußere Auslöser muß unterhalb der Windschutzscheibe auf der Fahrerseite angebracht sein.

e) Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Schmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung aufweist, muß so ausgerüstet sein, daß für Motoren bis 2000 ccm Hubraum der Ölsammler ein Mindestfassungsvermögen von 2 Litern und für Motoren von über 2000 ccm ein solches von 3 Litern haben muß. Der Behälter muß aus durchsichtigem Material sein oder eine durchsichtige Wand aufweisen.

f) Sicherheit der Bremsanlage

Zweikreisbremse, betätigt durch dasselbe Pedal und wie folgt definiert:

Die Betätigung des Pedals muß sich normalerweise auf alle Räder auswirken. Im Falle einer undichten Stelle in einer Bremsleitung oder irgend eines Schadens in der Bremseinrichtung muß das Pedal noch auf mindestens zwei Räder wirken.

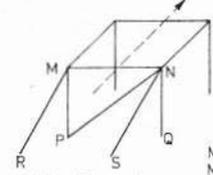
g) Abschleppvorrichtung

Die Fahrzeuge müssen vorn und hinten eine Abschleppvorrichtung aufweisen. Diese Vorrichtung wird nur angewendet, wenn sich das Fahrzeug frei rollen läßt. Es muß vermieden werden, den Wagen an dieser Vorrichtung zu heben.

h) Bodenfreiheit

Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn ein Reifen ohne inneren Überdruck ist.

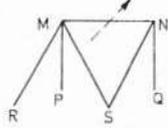
Allgemeine Konzeption des Überrollbügels



mögliche Diagonalen

- M - Q
- M - S
- N - P
- N - R

Zeichnung 6

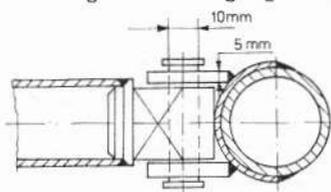


mögliche Diagonalen

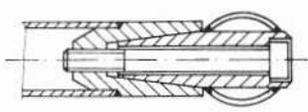
- M - Q
- M - S
- N - P
- N - R

Zeichnung 7

Zerlegbare Befestigungen f. d. Überrollbügel

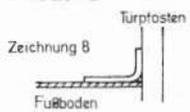


Zeichnung 11

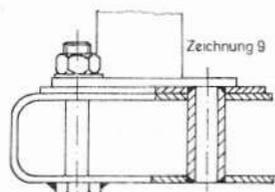


Zeichnung 10

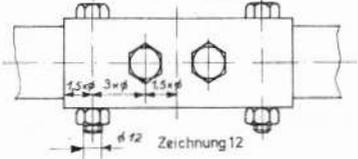
Einbau d. Überrollbügels u. zerlegbare Befestigung



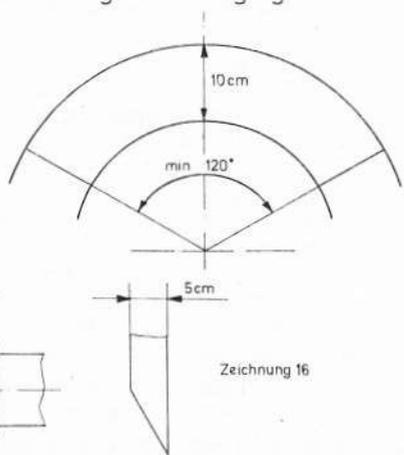
Zeichnung 8



Zeichnung 9



Zeichnung 12



Zeichnung 16

Anlage 3

9.5.6. Technische und Sicherheitsvorschriften für Tourenwagen A 600 (Trabant)

9.5.6.1. Gültigkeit

Diese Vorschriften sind gültig in Verbindung mit den Festlegungen für Tourenwagen bis 1300 ccm.

Gültig ab: 01. 01. 1985

Im Notwendigkeitsfall müssen alle Veränderungen dieser Vorschrift mindestens 6 Monate vor dem Einführungstermin allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht werden.

9.5.6.2. Definitionen

Sind analog den Definitionen der Tourenwagen A 1300.

9.5.6.3. Technische Vorschriften

a) Minimale Masse:

Gesamthubraum bis 600 ccm : 535 kg

c) Motor:

– Ansaugsystem und Bauelemente:

Es darf nur ein Einfachvergaser verwendet werden.

– Nachbohren:

Das maximale Bohrungsmaß ist auf 73 mm festgelegt. Der originale Hub darf nicht verändert werden.

– Auspuffsystem und Bauelemente:

Die Verwendung des Original-Auspuffkrümmers ist freigestellt. Die Montage eines Geräuschkämpfers ist entsprechend der Zeichnung vorgeschrieben.

– Gehäuse und Zylinder

Das Kurbelgehäuse kann überarbeitet werden, muß aber serienmäßig bleiben (d. h. kein Weglassen der Ansaugseite). Zusätzliche Spülkanäle dürfen nur innerhalb des serienmäßig vorhandenen Materials eingebracht werden.

e) Aufhängungen:

Die Hinterachskörper des Trabant 601 dürfen durch Schweißarbeiten im Bereich der Stoßdämpferaufhängung verändert werden: Die Schweißungen müssen von einem zugelassenen Schweißbetrieb nach Ausführungsklasse IIb, TGL 11776 ausgeführt sein und es ist ein entsprechendes Schweißgutachten darüber zu erbringen.

g) Die maximale Spurverbreiterung ist auf 50 mm festgelegt.

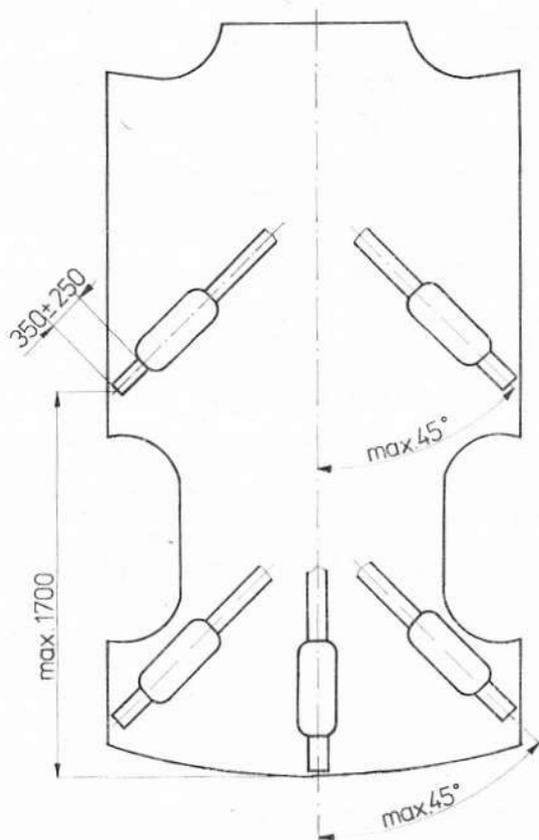
j) Der Originalkraftstofftank muß beibehalten werden und ist im Kofferraum zu montieren.

9.5.6.4. Sicherheits- und Ergänzungsvorschriften:

b) Feuerlöscher:

Es sind funktionsfähige Feuerlöscher mit mindestens 3 kg Löschmittel mitzuführen, auf nicht mehr als zwei Behälter verteilt.

Klasse A bis 600 ccm - Möglichkeiten
der Verlegung des Abgasrohres und
Anordnung des Geräuschdämpfers
(Heizungsgeräuschdämpfer Bst-Nr
0310987004)



Anlage 4

9.5.7. Technische und Sicherheitsvorschriften der einsitzige Rennwagen (formelfrei) E 1300

9.5.7.1. Gültigkeit

Die Gültigkeit dieser Vorschriften ist für den Zeitraum ab 01. 01. 1983 festgelegt; erforderliche technische Veränderungen vorbehalten. Im Notwendigkeitsfall müssen alle Veränderungen dieser Festlegungen mindestens 6 Monate vor dem Einführungsstermin, allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht werden.

9.5.7.2. Definition

9.5.7.2.1. Die Festlegung ist gültig für einsitzige Rennwagen für Rundstreckenrennen. Nach dem Internationalen Automobilsportgesetz Anhang „J“ gehören diese zur Kategorie II, Gruppe E: Formelfreie Rennwagen.

9.5.7.2.2. Serienteil — Teil eines serienmäßig gefertigten Automobils, das entweder direkt oder in Lizenz in den Unterzeichnerländern des Pokals für Frieden und Freundschaft hergestellt wird bzw. wurde.

9.5.7.3. Technische Vorschriften

9.5.7.3.1. Minimale Masse

Die minimale Masse des zur Fahrt vorbereiteten Wagens, mit aufgefüllten Schmier- und Kühlflüssigkeiten sowie allen Sicherheitsvorrichtungen **a u ß e r K r a f t s t o f f** darf nicht kleiner als 420 kg sein.

9.5.7.3.2. Die Wagenkonstruktion muß symmetrisch aufgebaut sein. Wenn bei der Überprüfung der Wagen seitlich angehoben und gewogen wird, muß jede Seite die Hälfte des Gesamtgewichtes aufweisen, wobei eine Abweichung von $\pm 5\%$ des halben Gewichtes sein darf. Für diese Kontrolle muß der Wagen alle Behälter (Kraftstoff, Wasser, Öl) gefüllt haben und der Fahrer muß normal am Steuer sitzen.

9.5.7.3.3. Fahrersitz

Dieser muß so ausgeführt sein, daß er besetzt oder verlassen werden kann, ohne eine Tür zu öffnen oder ein Verdeck wegschieben zu müssen. Der Fahrer muß am Steuer mit der Stirn nach vorn sitzen. Weiterhin muß der Fahrersitz (Cockpit) so eingerichtet sein, daß das Ein- und Aussteigen nicht länger als 5 sec. beträgt.

9.5.7.3.4. a) Karosserie

Bei den Abmessungen der Karosserie wird keine Rücksicht auf die Abmessungen des Sicherheitsbügels und aller mit der Motor- und Getriebefunktion unbestreitbar zusammenhängender Teile genommen. Die Karosserie muß durch ihre Abmessungen diesen Bestimmungen entsprechen (siehe Bild S. 46).

- Höhe — Kein Karosserieteil darf in der Höhe die gedachte horizontale Ebene von 800 mm über dem niedrigsten Punkt der völlig abgefederten Wagenstruktur überschreiten. Es darf kein Wagen an den Start gebracht werden, der diesen Bedingungen nicht entspricht.
- Breite — Die maximale Breite der Karosserie hinter dem Vorder- und vor den Hinterrädern darf nicht größer als 1350 mm sein. Die gleiche Abmessung ist auch für die Karosseriebreite vor den Vorderrädern gültig, aber unter der Bedingung, daß kein in diesem Raum befindlicher Karosserieteil, der breiter als 1100 mm ist, die Höhe der Felgen der Vorderräder überschreitet.
- Länge — Die Länge ist durch den Radstand gegeben, denn kein Karosserieteil darf in Richtung nach vorn die Vorderachse um mehr als 1100 mm und nach hinten die Hinterachse um mehr als 800 mm überschreiten.

Die Abmessungen der Einstiegsöffnung für den Fahrer in der Karosserie müssen die folgenden Mindestabmessungen aufweisen:

Länge — 600 mm

Breite — 400 mm beibehalten über 300 mm vom hintersten Punkt der Sitzrückenstütze in Richtung nach vorn.

b) Aerodynamische Vorrichtungen

Jeder aerodynamische spezifische die Stabilität des Wagens beeinflussende Wagenteil muß sich innerhalb der angegebenen Karosseriemaße befinden, und fest mit dem Wagen verbunden sein, auch wenn der Wagen in Bewegung ist.

Aus dieser Sicht beurteilt, versteht man unter Karosserie alle Teile, die in der Höhe den höchsten Punkt der Räder mit montierten Reifen überschreitet, mit Ausnahme des Sicherheitsbügels und der mit der Motor- und Getriebefunktion unbestreitbar zusammenhängenden Teile. Die hinteren aerodynamischen Vorrichtungen dürfen die maximale Breite von 1000 mm nicht überschreiten.

9.5.7.3.5. a) Rahmen

Die Rahmenkonstruktion ist beliebig, eine Ausführung mit Schweißverbindungen ist vorgeschrieben. Eine Schalenbauweise (Monocoque) ist erlaubt.

Die Verarbeitung muß die Sicherheit bei allen Betriebsbelastungen gewährleisten.

b) Bodenfreiheit

Der Boden muß so konstruiert sein, daß kein Wagenteil, außer der Felge, den Boden berührt, wenn einer der Reifen ohne inneren Überdruck ist.

- c) Radaufhängungen
Die Vorder- und Hinterachse ist beliebig. Wenn man zum Bau serienmäßige Teile benutzt, müssen diese Punkt 2.2. entsprechen. Diese Bedingung trifft ebenso auf die Stoßdämpfer zu.
- d) Lenkung
Die Art und der Typ der Lenkung ist freigestellt. Es dürfen Teile entsprechend 2.2. verwendet werden.
- e) Bremsen
Alle verwendeten Teile müssen Punkt 2.2. entsprechen. Das Bremssystem muß mit zwei Kreisen (s. Punkt 4.9.) ausgerüstet sein.
- f) Räder und Reifen
Die benutzten Räder und Reifen sind freigestellt, müssen jedoch ein Erzeugnis eines der Unterzeichnerländer des Pokals für Frieden und Freundschaft sein. Die kleinste Tiefe des Profils bei Reifen mit Profil muß 2 mm betragen. Der Durchmesser der Räder (Felgen) darf nicht kleiner als 13 Zoll sein und die Breite des beifahrenen Rades darf 10,0 Zoll nicht überschreiten.

9.5.7.3.6. Motor

I. Motor/LK I

Es muß ein Motor mit einem Zylinderinhalt bis 1300 cm³ aus der Produktion der Unterzeichnerländer des Pokals für Frieden und Freundschaft, einschließlich der Lizenzproduktion benutzt werden, dessen Homologierung von Produzenten bei der FIA beantragt und offiziell registriert wurde.

Gültige Homologation: — Gruppe A und transferierte A ohne zulässige Homologation wahlfreier Variationen

- a) Veränderungen der mechanischen Originalteile.
Bestimmte Änderungen an Originalteilen, bestimmte Ergänzungen und/oder Weglassung von Zubehörteilen, die vom Hersteller normalerweise an dem betreffenden Modell angebracht werden, werden durch das vorliegende Reglement ausdrücklich genehmigt. Die mechanischen Originalteile, die sämtliche vom Hersteller für die Serienfertigung vorgesehenen Bearbeitungsvorgänge durchlaufen haben, können Gegenstand aller Vorgänge zur Verbesserung durch Nachbehandlung oder Materialabnahme sein, (unabhängig der Homologationsdaten) jedoch nicht ausgetauscht werden. Ausgenommen hiervon sind diejenigen Teile, für die der vorliegende Artikel die Freiheit eines Austausches vorsieht. Mit anderen Worten, unter der Bedingung, daß es jederzeit möglich ist, die Herkunft der Serienteile eindeutig festzustellen, dürfen diese gerichtet, ausgewuchtet, angepaßt, verkleinert oder in ihrer Form durch Bearbeitung verändert werden.

Jedes Hinzufügen von Material, auch in homogener Form (Schweißen, Kleben, Elektrolyse usw.) ist verboten.
„Zylinderkopf und Ventile“.

- b) Das Verdichtungsverhältnis darf maximal 1 : 10 betragen. Der Ventildurchmesser und die Ventilsitze sind freigestellt, der Ventilschaftdurchmesser muß original bleiben.
Weitere Veränderungen nur gem. 9.5.7.3.6./a
- c) Ansaugsystem und dessen Bauelemente
Der Vergaserdurchlaß muß serienmäßig bleiben, die Drosselklappe ist freigestellt, weitere Veränderungen gem. Punkt 9.5.7.3.6./a sind möglich.
Die Betätigung der Drosselklappen ist freigestellt. Die Montage ist freigestellt, die Vorrichtung zum und die Erwärmung des Ansaugrohres und des Vergaserflansches darf entfernt werden.
Der Luftfilter darf entfernt werden und durch ein Netz oder einen Aufsatz beliebiger Form und Abmessung ersetzt werden.
Für den Motor des Dacia 1300 ist es gestattet, den Originalvergaser des Lada 21011 auszutauschen bei freier Gestaltung des Ansaugkrümmers.
- d) Nachbohren
Für Lada-Motoren ist ein maximales Nachbohren von 0,7 mm, für alle anderen 0,6 mm zur Originalbohrung erlaubt.
- e) Auspuffsystem und Bauelemente
Die Auspuffanlage einschließlich Auspuffkrümmer ist freigestellt. Die Mündung des Auspuffrohrs muß aber nach Punkt 3.9. ausgeführt werden.
- f) Lager
Veränderungen gemäß 9.5.7.3.6./a) sind möglich.
- g) Dichtungen
Dichtungen können durch andere ersetzt oder entfernt werden.
- h) Schmiersystem
Veränderungen gemäß 9.5.7.3.6./a) sind möglich.
- i) Nockenwelle und Ventiltrieb
Die Nockenwelle muß serienmäßig bleiben, alle anderen Teile dürfen gemäß 9.5.7.3.6./a) verändert werden. Unterlagen unter die Ventilsfeder sind erlaubt.
- k) Kolben, Kolbenbolzen und Kolbenringe
Veränderungen gemäß 9.5.7.3.6./a) sind möglich. „Außer den Originalkolben (Mulden- oder Flachkolben) dürfen Kolben aus der Produktion der Unterzeichnerländer des Pokals für Frieden und Freundschaft verwendet werden. Der Nachweis muß in diesem Falle durch einen Musterkolben erbracht werden.“

l) Sonstige Bauelemente

- Die Zündspule, der Kondensator, der Verteiler und der Spannungsregler können ausgetauscht oder weggelassen werden. Wenn man serienmäßige Teile benutzt, so müssen diese Punkte 2.2. entsprechen. Der Einbau einer elektronischen Zündung ist zulässig.
- Marke und Typ der Zündkerzen ist freigestellt.
- Der Typ und die Anzahl (mindestens 1) von Wasserkühlern und Ölfiltern ist freigestellt, die Benzinpumpe kann ausgetauscht werden, Ölkühler sind zulässig
- Die Lichtmaschine darf mit dem gesamten Halter entfernt werden, ebenso der Ventilator.
- Die Wasserpumpe darf ausgetauscht werden.
- Die Ölwanne ist freigestellt.
- Die Schwungscheibe darf gegen eine andere aus Stahl ausgetauscht werden.
- Beim Lada-Motor dürfen folgende Zylinderköpfe verwendet werden:

2101	—	1000	3011
2101	—	100	3015
21011	—	100	3015—10

9.5.7.3.6. II. Motor/LK II

Es muß ein Motor mit einem Zylinderinhalt bis 1300 cm³ aus der Produktion der Unterzeichnerländer des Pokals für Frieden und Freundschaft, einschließlich der Lizenzproduktion benutzt werden, dessen Homologierung vom Produzenten bei der FIA beantragt und offiziell registriert wurde.

Gültige Homologation: Gruppe A und transferierte A ohne zulässige Homologation wahlfreier Varianten

Am Motor und seinem Zubehör ist es nicht erlaubt, andere Änderungen durchzuführen, als die, die im folgenden bewilligt sind.

- a) Der Typ und die Anzahl von Kühlern und Filtern ist freigestellt.
- b) Die Ansaugkanäle im Zylinderkopf darf man nacharbeiten und zwar nur, durch Wegnahme von Material.
- c) Die Auspuffkanäle im Zylinderkopf darf man durch Materialentnahme nacharbeiten, man kann eine beliebige Zusammenführung der Auspuffrohre benutzen. Die Mündung des Auspuffrohrs muß aber nach Punkt 9.5.7.3.9. ausgeführt werden.
- d) Der Vergaser darf mit der Schwimmerkammer in der Richtung nach vorn oder hinten montiert werden.
Die Qualitäts- und Mengeneinstellung der angesaugten Mischung darf man nur durch Kraftstoffdüsen- und Luftdüsenwechsel und durch die Höhe des Kraftstoffspiegels in der Schwimmerkammer verändern.

Aus dem Vergaser kann man die Vorrichtung zum Kaltstart entfernen. Die Einrichtung für die Erwärmung des Ansaugrohres und des Vergaserflansches kann aus dem Kühlkreis des Motors abgeschaltet sein, die darf aber nicht entfernt werden. Die 2. Stufe muß blockiert sein.

- e) Der Luftfilter darf entfernt und durch ein Netz oder einen Aufsatz beliebiger Form und Abmessung ersetzt werden.
- f) Die Lichtmaschine darf mit dem gesamten Halter entfernt werden.
- g) Die Zündspule, der Kondensator, der Verteiler und der Spannungsregler sind freigestellt. Wenn man serienmäßige Teile benutzt, so müssen diese Punkt 2.2. entsprechen. Der Einbau einer elektronischen Zündung ist zulässig, vorausgesetzt, daß außer den vorgenannten Teilen kein mechanisches Bauteil verändert wird.
- h) Marke und Typ der Zündkerze sind freigestellt.
- i) Der Ventilator darf entfernt werden.
- k) Die Riemenscheibe der Wasserpumpe darf durch eine Riemenscheibe mit einem anderen Durchmesser bei Einhaltung des gegebenen Profils des Originalkeilriemens ersetzt werden.
- l) Die Schwungscheibe darf gegen eine andere aus Stahl ausgetauscht werden.
- m) Nachbohren
Für Lada-Motoren ist ein maximales Nachbohren von 0,7 mm, für alle anderen 0,6 mm zur Originalbohrung erlaubt.
- n) Der Motor des WAS 21011 (1300 ccm) darf bei Verwendung folgender Zylinderköpfe 2101—1003011
2101—1003015
21011—1003015—10
auch mit Flachkolben (Kolbennummer 2101—1004014) oder Kolben der Werkstatt des ADMV der DDR gefahren werden. Die Zylinderkopfhöhe darf 111,8 mm nicht unterschreiten.
Der Zylinderbock des WAS 2101 (1200 ccm) darf in der Bohrung auf maximal 79,7 mm aufgebohrt werden.
- o) Die Ventildfedern sind beliebig, müssen aber im Drahtdurchmesser und der Anzahl der Windungen der Serienfeder entsprechen.
- p) Die Ölwanne ist freigestellt.
- q) Für den Motor des Dacia 1300 ist es gestattet, den Originalvergaser gegen einen Vergaser des Lada 21011 auszutauschen bei freier Gestaltung des Ansaugkrümmers.
- r) Toleranztafel
1. Toleranzen für alle mechanischen Bearbeitungen, ausgenommen Bohrung und Hub: $\pm 0,2\%$ (Artikel 148, 150, 74, 75, 161, 171, 185, 186, 192, 211, 212, sowie die angegebenen Öffnungen auf Seite 15 des Homologationsblattes).

2. Artikel 144: Toleranz $\pm 0,5 \text{ ‰}$
3. Unbearbeitete Gußteile: $+ 4 \text{ ‰} - 2 \text{ ‰}$
4. Nockenhub: $+ 1 \text{ ‰}$ (Artikel 162, 172, 205)

Altes Homologationsblatt

1. Art. 156—158—159—181—196—215—216—262—263 Öffnungen S. 8
2. Art. 146
3. Art. 182—197—255
4. Art. 160 bis 164

9.5.7.3.7. Kupplung

Die Kupplung ist beliebig, sie muß serienmäßig gemäß Punkt 2.2. sein.

Die Art der Befestigung der Beläge ist freigestellt.

9.5.7.3.8. Getriebe und Getriebeübersetzung

Es darf nur ein Getriebegehäuse mit einer Gangzahl $4 + 1$ benutzt werden, das serienmäßig gemäß Punkt 2.2. ist. Die Getriebeverhältnisse der einzelnen Getriebestufen und auch das Differential sind freigestellt. Die Verbindung mit dem Motor ist freigestellt.

Die Montage eines Ausgleichgetriebes mit Differentialsperre ist verboten.

9.5.7.3.9. Auspuffrohr

Das Ende der Auspuffrohre, wenn diese horizontal nach hinten gerichtet sind, müssen in einer Höhe von 300—600 mm über der Fahrbahn angebracht werden.

Falls sie nicht durch ein Karosserieteil abgedeckt sind, dürfen sie auf keinen Fall die Gesamtlänge des Wagens um mehr als 2500 mm überschreiten.

9.5.7.3.10. Anlasser

Jeder Wagen muß mit einem automatischen Anlasser und einer Energiequelle bestückt sein. Er muß von dem am Steuer sitzenden Fahrer in Gang gebracht werden. Während des ganzen Rennens muß der Anlasser funktionstüchtig sein.

9.5.7.3.11. Rückwärtsgang

Alle Wagen müssen ein Getriebe mit einem Rückwärtsgang haben, der vom Fahrer von seinem Platz am Lenkrad aus, **mit dem Schalthebel der Vorwärtsgänge**, eingeschaltet werden kann und der die ganze Zeit des Rennens einwandfrei arbeiten muß.

9.5.7.3.12. Allgemeines

Um eine Kontrollmöglichkeit zu gewährleisten, muß während der Übergabe und auch jederzeit während des Rennens, die Homologierungslisten der Wagen, aus denen der Motor benutzt wurde, zur Verfügung sein.

Alle verwendeten Serienteile dürfen zum Zweck der Anpassung bearbeitet werden, ausgenommen der Teile, bei denen unter Punkt 9.5.7.3.6. jegliche Bearbeitung oder Veränderung untersagt ist.

9.5.7.4. Sicherheits- und Ergänzungsvorschriften

9.5.7.4.1. Schutz von Leitungen und Kabel
Leitungen, Rohre und das elektrische Zubehör muß so angeordnet sein, daß irgend ein Entweichen folgendes nicht verursachen kann:

- Flüssigkeitsanhäufung
- ein Durchdringen der Flüssigkeit in den Fahrerraum
- eine Berührung der Flüssigkeit mit irgend einer elektrischen Leitung und Zubehör.

Im Falle, daß Leitungen, Rohre oder das elektrische Zubehör durch den Fahrerraum geführt werden, oder daß sie hier angebracht sind, müssen diese von diesem Raum entsprechend durch eine besondere Hülle aus undurchlässigem und unbrennbarem Material isoliert werden.

9.5.7.4.2. Sicherheitsgurte

Es sind mindestens Vierpunkt-Sicherheitsgurte vorgeschrieben. Das heißt, daß der Fahrer zum Metallrahmen des Wagens durch zwei Schulter- und einen Hüftgurt angeschnallt sein muß. Anzahl der Befestigungspunkte — zwei für den Hüftgurt und zwei für die Schultergurte.

9.5.7.4.3. Feuerlöscher

Jeder Wagen muß mit einem Feuerlöscher (oder mehreren) von einer Gesamtfüllung von mindestens 4 kg nichtgiftigen Löschmittels ausgestattet sein. Diese müssen vom Platz des Fahrers, als auch von außen erreichbar sein.

Im Fall eines ferngesteuerten Feuerlöschers muß die Anordnung des Schalters durch einen roten Kreis mit einem Durchmesser von 150 mm und mit einem weißen Buchstaben E in der Mitte des Kreises bezeichnet werden.

Es wird **vorgeschrieben**, den so bezeichneten Schalter auf den unteren Teil oder Länge einer der Hauptsäulen (Stützen) des Sicherheitsbügels anzubringen.

In allen Fällen müssen die Befestigungen der Flaschen einer Beschleunigung von 25 g widerstehen können.

9.5.7.4.4. Sicherheitsbügel

Abmessungen

Die Abmessungen der Sicherheitsbügel müssen folgende sein (siehe Bild 1). Die minimale Höhe muß mindestens 920 mm betragen, gemessen längs der Geraden, die parallel mit der Wirbelsäule des Fahrers verläuft und zwar von der Metallkonstruktion des Sitzes bis zur Bügelspitze. Die Bügelspitze muß den Helm des normal am Steuer

sitzenden Fahrers um mindestens 50 mm überschreiten. Die Breite muß mindestens 380 mm sein, gemessen innen im Bügel zwischen den beiden vertikalen Säulen, es wird in der Höhe von 600 mm über der Metallkonstruktion des Sitzes auf der Senkrechten zur Geraden, die die Wirbelsäule des Fahrers parallel begleitet, gemessen.

Festigkeit

Um eine genügende Festigkeit des Schutzbügels zu gewährleisten, ist ein Hauptbügelrohr \varnothing 35 mm und Wanddicke mindestens 2 mm vorgeschrieben. Das Material muß eine Mindestzugfestigkeit von 35 kp/mm^2 besitzen. Es ist notwendig, daß der Bügel mindestens eine Stütze nach hinten hat, die mit der horizontalen Ebene einen Winkel 60° nicht überschreitet, und am Bügel entsprechend Zeichnung Nr. 12 angreift.

Der Durchmesser und das Material der Stütze muß gleich sein wie der des Hauptbügels.

Wenn der Bügel zwei Stützen hat, kann der Durchmesser jeder Stütze auf den Wert $26,20 \text{ mm}$ verkleinert werden. Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel müssen von der FIA abgestimmten Zeichnungen Nr. 10 + 11 entsprechen. Unter der Bedingung, daß die Vorschriften über die Abmessungen der Einstiegsöffnung in den Fahrerraum und die oben angeführten Vorschriften über die Festigkeit eingehalten werden, können auch zwei Stützen in der Richtung nach vorn angebracht werden.

9.5.7.4.5. Sicherheitsbehälter

Die Sicherheitskraftstoffbehälter nach der Spezifikation der FIA müssen nicht benutzt werden, wenn deren Inhalt kleiner als 30 Liter ist. Der Behälter oder mehrere müssen aber so angebracht sein, daß sie nicht den ersten bei einer Kollision beschädigten Teil darstellen, weiter muß er vom Motorraum durch eine untrennbare Wand abgeteilt werden.

Das Material für die Behälterherstellung ist beliebig.

9.5.7.4.6. Stromkreisunterbrecher

Der elektrische Hauptabschalter muß alle elektrischen Kreise abschalten (Batterie, Anlasser, Lampen, Warnvorrichtungen, Zündung usw.)

Man muß ihn von innen oder auch von außen betätigen können. Die Außenbetätigung des Schalters muß auf dem unteren Teil der Hauptsäule des Sicherheitsbügels und zwar rechts oder links, angebracht sein.

Er muß sichtbar durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit einer Basis von mindestens 120 mm bezeichnet sein.

9.5.7.4.7. Ölsammler

Jeder Wagen muß mit einem Ölsammler von einem Mindestinhalt von 2 Litern ausgestattet sein, in den die Motor- und Getriebegehäuse-entlüftung abgeführt wird.

Dieser Sammler muß aus einer durchsichtigen Plaste sein oder muß ein durchsichtiges Fenster haben.

9.5.7.4.8. Rückspiegel

Jeder Wagen muß mit Rückspiegeln ausgestattet sein, die dem Fahrer eine Sichtmöglichkeit nach hinten auf beiden Seiten ermöglichen.

9.5.7.4.9. Bremsicherheit

Es ist Pflicht, eine Bremse mit zwei Kreisen zu benutzen, die durch ein Pedal betätigt wird. Die Bremse muß so wirken, daß die Tätigkeit des Pedals normalerweise auf 4 Räder wirkt.

Im Falle einer Undichtheit an irgend einer Stelle der Leitung oder bei irgend einer Beschädigung des Bremskreises, muß die Tätigkeit des Pedals auch weiterhin auf mindestens 2 Räder wirken.

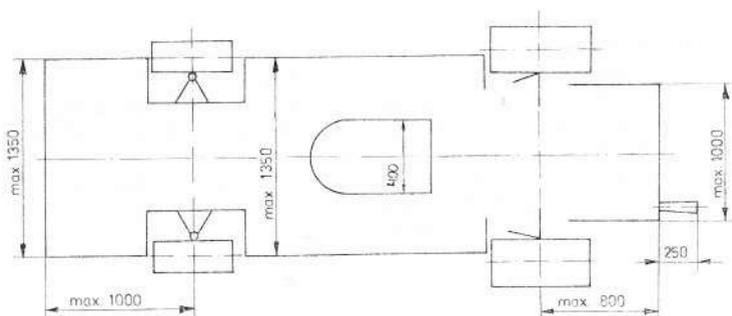
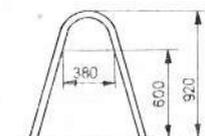
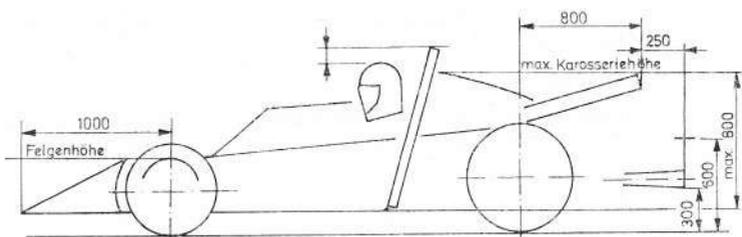
9.5.7.4.10 Beleuchtung

Jeder Wagen muß ein rotes Schlußlicht von einer Fläche von mindestens 50 cm² und Anschlußwert 15 Watt haben. Es sollte an der Wagenmittellinie möglichst hoch angebracht sein und muß von hinten deutlich sichtbar sein. Das Warnlicht muß auf Verlangen der Rennleitung eingeschaltet werden.

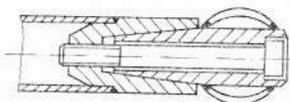
9.5.7.4.11. Füllmuffen und Entlüftung

Die Einfüllstutzen und ihre Verschlüsse dürfen keinen Vorbau an der Karosserie bilden. Der Verschuß muß so ausgeführt sein, daß er eine wirkungsvolle Arretur gewährleistet, die die Gefahr einer zufälligen Öffnung bei einem Stoß oder bei nicht richtigem Schließen, ausschließt.

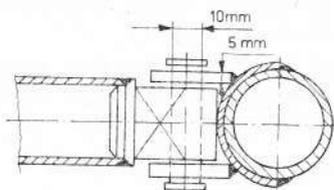
Die Füllöffnungen dürfen nicht an den bei der Kollision verletzten Stellen sein. Die Entlüftungsöffnungen müssen mindestens 250 mm hinter dem Fahrerraum angebracht sein.



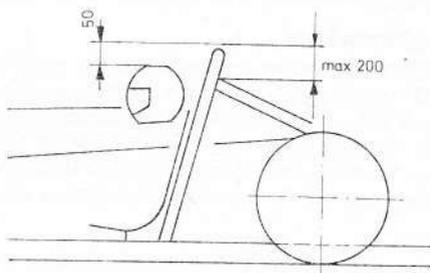
Zerlegbare Befestigung f. d. Überrollbügel



Zeichnung 10



Zeichnung 11



Anlage 5

9.5.9. Technische und Sicherheitsvorschriften für einsitzige Rennwagen — E 600 —

9.5.9.1. Gültigkeit

Die Gültigkeit dieser Vorschriften ist für den Zeitraum ab 1. 1. 1985 festgelegt, erforderliche technische Veränderungen vorbehalten. Im Notwendigkeitsfall müssen alle Veränderungen dieser Festlegungen mindestens 6 Monate vor dem Einführungstermin allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht werden.

9.5.9.2. Definition

Die Festlegungen sind gültig für einsitzige Rennwagen.

9.5.9.2.1. Auf der Basis von Originalteilen des PKW Trabant

Als Trabantserienteile werden nur solche anerkannt, die im Ersatzteilkatalog des Herstellerwerkes aufgeführt sind und sämtliche vom Hersteller für Serienfertigung vorgesehenen Bearbeitungsvorgänge durchlaufen haben.

9.5.9.2.2. Auf der Basis von Serienteilen eines serienmäßig gefertigten Automobils, das entweder direkt oder in Lizenz in einem sozialistischen Staat hergestellt wurde.

9.5.9.3. Technische Vorschriften

9.5.9.3.1. Minimale Masse

Die minimale Masse des zur Fahrt vorbereiteten Wagens, einschließlich Schmiermittel, Kühlflüssigkeiten sowie alle Sicherheitsvorrichtungen, außer Kraftstoff, darf nicht kleiner als 320 kg sein.

9.5.9.3.2. Fahrzeugkonstruktion

Die Wagenkonstruktion muß symmetrisch aufgebaut sein. Wenn bei einer Überprüfung der Wagen seitlich angehoben und gewogen wird, muß jede Seite die Hälfte des Gesamtgewichts aufweisen, wobei eine Abweichung von $\pm 5\%$ des halben Gewichtes zulässig ist. Für diese Kontrolle muß der Wagen alle Behälter (Kraftstoff, Öl) gefüllt haben und der Fahrer normal am Steuer sitzen.

9.5.9.3.3. Fahrersitz

Der Fahrersitz muß so gestaltet sein, daß er besetzt und verlassen werden kann, ohne eine Tür öffnen oder ein Verdeck wegschieben zu müssen.

Der Fahrerraum (Cockpit) muß so eingerichtet sein, daß das Ein- und Aussteigen nicht länger als 5 Sekunden beträgt.

9.5.9.3.4. Karosserie

Bei den Abmessungen der Karosserie wird keine Rücksicht auf die Abmessungen des Sicherheitsbügels und aller mit der Motor- und Betriebsfunktion unbestreitbar zusammenhängenden Teile genom-

men. Die Karosserie muß durch ihre Abmessungen diesen Bestimmungen entsprechen.

Höhe:

Kein Karosserieteil darf in der Höhe die gedachte horizontale Ebene von 800 mm über dem niedrigsten Punkt der völlig abgedeferten Wagenstruktur überschreiten.

Breite:

Die Breite der Karosserie hinter den Vorder- und vor den Hinterrädern darf nicht größer als 1200 mm sein. Die gleiche Begrenzung der Abmessung ist auch für die Karosseriebreite vor den Vorderrädern unter den Bedingungen vorgeschrieben, daß kein in diesem Raum befindlicher Karosserieteil die Höhe der Felgen der Vorderräder überschreitet.

Länge:

Kein Karosserieteil darf in Richtung nach vorn die Vorderachse um mehr als 800 mm und nach hinten die Hinterachse um mehr als 500 mm überschreiten.

Die Länge der Karosserie ist durch den Radstand gegeben. Der Radstand darf 2000 mm nicht unter- und 2300 mm nicht überschreiten.

Die Abmessungen der Einstiegsöffnung für den Fahrer müssen folgende Mindestmaße einhalten:

Länge — 600 mm

Breite — 450 mm, beibehalten über 300 mm vom hintersten Punkt der Sitzrückenstütze nach vorn

Flügel oder sonstige aerodynamische Druckvorrichtungen sind unzulässig.

9.5.9.3.5. Rahmen

Die Rahmenkonstruktion ist beliebig; eine Ausführung mit Schweißverbindungen ist jedoch vorgeschrieben.

Die Schalenbauweise ist nicht erlaubt. Die Verarbeitung muß die Sicherheit bei allen Betriebsbelastungen gewährleisten. Für die Grundabnahme ist erforderlich, die Schweißpaß-Nr. anzugeben und am Rahmen anzubringen. Schweißarbeiten am Rahmen, an Aufhängungsteilen und am Überrollbügel sind nach TGL 11776, Akl IR11b auszuführen und vom Schweißbetrieb zu bestätigen.

a) Bodenfreiheit

Das Fahrzeug muß so konstruiert sein, daß kein Wagenteil, außer der Felge, den Boden berührt, wenn einer der Reifen ohne inneren Überdruck ist.

b) Radaufhängungen

Für die Vorder- und Hinterachse müssen Serienteile des Trabant 601 verwendet werden. Die Achsaufhänger (Lenkung und Streben) ist freigestellt. Die verwendeten Stoßdämpfer müssen Punkt 9.5.9.2.2. entsprechen.

c) Lenkung

Die Art und der Typ der Lenkung ist freigestellt. Es dürfen Teile entsprechend Pkt. 9.5.9.2.2. verwendet werden.

d) Bremsen

Das Bremssystem muß als Zweikreisbremsanlage fußgetätigt ausgelegt sein, unter Verwendung von zwei Hauptbremszylindern entsprechend Pkt. 9.5.9.2.2. Bei Ausfall eines Bremskreises müssen noch zwei Räder einer Achse gebremst werden. Die Bremskraftverteilung auf die einzelnen Achsen muß veränderlich sein (Waagenbalkenverstellung). Die Art der Bremse (Trommel- oder Scheibenbremsen) ist freigestellt. Es dürfen Teile entsprechend Pkt. 9.5.9.2.2. verwendet werden.

e) Felgen und Reifen

Die Felgen sind freigestellt; eine maximale Abmessung von 61×13 ist vorgeschrieben. Bei Änderung von Originalfelgen muß ein Schweißgutachten nach TGL 11776 vorliegen.

Die Reifen müssen aus sozialistischer Produktion stammen. Die zulässige Reifenabmessung darf nicht größer als 195×13 sein.

9.5.9.3.6. Motor

Die Verwendung des serienmäßigen Trabantmotors P 63—65 mit einer maximalen Zylinderbohrung von 73,5 mm ist vorgeschrieben. Alle mechanischen Teile, die vom Hersteller die für die Serienfertigung vorgesehenen Bearbeitungsvorgänge durchlaufen haben, können nachgearbeitet, erleichtert, verkleinert und ausgewuchtet, jedoch nicht durch typenfremde Bauteile ersetzt werden. Die Herkunft der Serienteile muß eindeutig erkennbar sein. Am Motor und seinem Zubehör ist es nicht erlaubt, andere Änderungen durchzuführen, als die nachstehend aufgeführten.

- a) Das Gebläse sowie die Windleitbleche können demontiert werden. Die Kühlung des Motors durch Fahrtwind ist gestattet.
- b) Die Lichtmaschine darf mit dem gesamten Halter entfernt werden.
- c) Am Kurbelgehäuse dürfen folgende Bearbeitungen vorgenommen werden:
 - der Einlaßkanal darf nachgearbeitet werden
 - die Einlaßfenster der Kurbelhauskammern können vergrößert werden
 - die Zylinderverschraubungen können durch Zuglenkerschtechbolzen ausgetauscht werden
 - an das Kurbelgehäuse darf eine pneumatische Kraftstoffpumpe angeschlossen werden

- die Flachdrehschieberbleche sind in ihrer Größe und Form freigestellt
 - die Schwungmasse darf erleichtert werden, muß danach jedoch statisch und dynamisch ausgewuchtet werden..
- d) Die Fliehkraft der serienmäßigen Zündanlage darf gegen einen starren Unterbrecher (Trabant 500 oder gegen einen im Originalgehäuse gesondert gelagerten Unterbrechernocken ausgetauscht werden.
- e) Die Zylinder können auf dem Kurbelgehäuse um 180° gedreht werden.
- f) Die Kolben sowie die Anzahl der Kolbenringe sind freigestellt.
- g) Zur Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses ist der Zylinderkopf freigestellt. Materialauftragungen sind nicht erlaubt.
- h) Es ist erlaubt, einen Vergaser entsprechend Pkt. 9.5.9.2.2. zu verwenden. Der Vergaser kann in einem gesondert gefertigten Schwingsilent mit dem Ansaugstutzen verbunden werden. Der Ansauggeräuschkämpfer mit Luftzuführungsschlauch kann weggelassen werden. Materialauftragungen bei Vergrößerung des Vergaserdurchlasses sind nicht erlaubt.
Die Mengeneinstellung der angesaugten Mischung darf durch Kraftstoff- und Luftdüsenwechsel und in der Höhe des Kraftstoffspiegels in der Schwimmerkammer geändert werden.
Der Luftfilter darf entfernt werden und durch ein Netz oder einen Aufsatz beliebiger Form und Abmessung ersetzt werden.
Die Kraftstoffzufuhr zum Vergaser ist freigestellt.

9.5.9.3.7. Kupplung

Die Kupplung muß serienmäßig gemäß Pkt. 9.5.9.2.1. sein. Die Art der Befestigung der Beläge ist freigestellt. Der Kupplungsautomat darf verstärkt werden.

9.5.9.3.8. Getriebe und Getriebeübersetzung

Das Originalgetriebe des Trabant 601 ist vorgeschrieben. Die Anzahl der Gänge muß 4+1 betragen. Die Wahl der Übersetzung aller Getriebestufen und der Lagerung ist freigestellt.

9.5.9.3.9. Auspuffanlage

Der Diffuser ist freigestellt. Es ist eine Einport- sowie eine Zweiportanlage erlaubt. Ein Absorbtdämpfer zur Dämpfung des Auspuffgeräusches ist vorgeschrieben. Die Enden und Auspuffrohre, wenn diese horizontal nach hinten gerichtet sind, müssen in einer Höhe von 300 bis 600 mm über der Fahrbahn angebracht sein. Falls sie nicht durch ein Karosserieteil abgedeckt sind, dürfen sie die Gesamtlänge des Wagens um maximal 250 mm überschreiten.

9.5.9.3.10. Anlasser

Jeder Wagen muß mit einem automatischen Anlasser und einer Energiequelle bestückt sein. Er muß von dem am Steuer sitzenden Fahrer eingeschaltet werden. Während des gesamten Rennens muß der Anlasser einwandfrei funktionieren.

9.5.9.3.11. Rückwärtsgang

Alle Wagen müssen einen Rückwärtsgang haben, der vom Fahrer von seinem Platz aus mit dem Schalthebel der Vorwärtsgänge eingeschaltet werden kann und während des gesamten Rennens funktioniert.

9.5.9.3.12. Allgemeines

Alle verwendeten Serienteile dürfen zum Zwecke der Anpassung bearbeitet werden, ausgenommen die Teile, an denen unter Pkt. 9.5.9.3.6. jegliche Bearbeitung oder Veränderung untersagt ist. Sämtliche Dichtungen können durch andere oder andere Werkstoffe ersetzt werden.

9.5.9.4. Sicherheits- und Ergänzungsvorschriften

9.5.9.4.1. Ergänzungsschutz der Rohre

Leitungen, Rohre und das elektrische Zubehör müssen so angeordnet und montiert werden, daß irgendein Entweichen folgendes nicht verursachen kann:

- eine Flüssigkeitsanhäufung
- ein Durchdringen der Flüssigkeit in den Fahrerraum
- eine Berührung der Flüssigkeit mit irgendeiner elektrischen Leitung oder Zubehör.

Im Falle, daß Leitungen, Rohre oder das elektrische Zubehör durch den Fahrerraum geführt werden, oder daß sie hinten angebracht sind, müssen diese von diesem Raum entsprechend durch eine besondere Hülle aus undurchlässigem und unbrennbarem Material isoliert werden.

9.5.9.4.2. Sicherheitsgurte

Es sind mindestens Vierpunkt-Sicherheitsgurte vorgeschrieben. Das heißt, daß der Fahrer zum Metallrahmen des Wagens durch zwei Schulter- und einen Hüftgurt angeschnallt sein muß. Anzahl der Befestigungspunkte — zwei für den Hüftgurt und zwei für die Schultergurte.

9.5.9.4.3. Feuerlöscher

Jeder Wagen muß mit einem Feuerlöscher vom Typ Halon TFB 1,5 HL, GB 2 L, TFB 2 L (oder mehreren) von einer Gesamtfüllung von mindestens 3 kg nichtgiftigen Lösungsmitteln ausgestattet sein. Diese müssen vom Platz des Fahrers, als auch von außen erreichbar sein. Im Fall eines ferngesteuerten Feuerlöschers muß die Anordnung des

Schalters durch einen roten Kreis mit einem Durchmesser von 153 mm und mit einem weißen Buchstaben E in der Mitte des Kreises bezeichnet werden. Es wird vorgeschrieben, den so bezeichneten Schalter auf den unteren Teil oder längs einer der Hauptsäulen (Stützen) des Sicherheitsbügels anzubringen.

9.5.9.4.4. Sicherheitsbügel

Anmessung:

Die Abmessungen der Sicherheitsbügel müssen folgende sein (siehe Bild S. 55)

Die minimale Höhe muß mindestens 920 mm betragen, gemessen längs der Geraden, die parallel mit der Wirbelsäule des Fahrers verläuft und zwar von der Metallkonstruktion des Sitzes bis zur Bügelspitze. Die Bügelspitze muß den Helm des normal am Steuer sitzenden Fahrers um mindestens 50 mm überschreiten. Die Breite muß mindestens 380 mm sein; gemessen innen im Bügel zwischen den vertikalen Säulen. Es wird in der Höhe von 600 mm über der Metallkonstruktion des Sitzes auf der Senkrechten zur Geraden, die die Wirbelsäule des Fahrers parallel begleitet, gemessen.

Festigkeit

Um eine genügende Festigkeit des Schutzbügels zu gewährleisten, ist ein Hauptbügelrohr \varnothing 35 mm und Wanddicke mindestens 2 mm vorgeschrieben. Das Material muß Chrommolybdänstahl SAE 4130 oder ein anderer äquivalenter Stahl nach den Einheiten GOST, DIN oder CSN sein, DDR-TGL 9114⁴ mindestens ST 35 hh. Es ist notwendig, daß die Bügelspitze mindestens eine Stütze nach hinten hat, die mit der horizontalen Ebene einen Winkel von 60° nicht überschreitet. Der Durchmesser und das Material der Stütze muß gleich sein wie der des Hauptbügels. Wenn der Bügel zwei Stützen hat, kann der Durchmesser jeder Stütze auf den Wert 26,20 mm verkleinert werden.

Lösbare Verbindungen zwischen dem Hauptbügel müssen den Zeichnungen der Anlage 4 entsprechen. Unter den Bedingungen, daß die Vorschriften über die Abmessungen der Einstiegsöffnung in den Fahrerraum und die oben angeführten Vorschriften über die Festigung eingehalten werden, können auch zwei Stützen in der Richtung nach vorn angebracht werden.

9.5.9.4.5. Sicherheitsbehälter

Die Anordnung des Kraftstoffbehälters hat so zu erfolgen, daß dieser vom Motor durch eine Feuerschutzwand getrennt ist, das Fassungsvermögen darf maximal 20 Liter betragen. Der Behälter muß innerhalb der Hauptstruktur des Rahmens untergebracht sein.

9.5.9.4.6. Elektrischer Abschalter

Der elektrische Hauptabschalter muß alle elektrischen Kreise abschalten (Batterie, Anlasser, Lampen, Warnvorrichtungen, Zündung

usw.) Man muß ihn von innen oder auch von außen betätigen können. Die Außenbetätigung des Schalters muß auf dem unteren Teil der Hauptsäule des Sicherheitsbügels, und zwar rechts oder links, angebracht sein. Er muß sichtbar durch einen roten Blitz in einem blauen, weißumrandeten Dreieck mit einer Basis von mindestens 120 mm bezeichnet sein.

9.5.9.4.7. Rückblickspiegel

Jeder Wagen muß mit Rückblickspiegel ausgestattet sein, die dem Fahrer eine Sichtmöglichkeit nach hinten auf beide Seiten ermöglicht.

9.5.9.4.8. Beleuchtung

Jeder Wagen muß ein rotes Schlußlicht von einer Fläche mind. 50 cm² und Anschlußwert 15 Watt haben. Es sollte an der Wagenmittellinie möglichst hoch angebracht sein und muß von hinten deutlich sichtbar sein. Das Warnlicht muß auf Verlangen der Rennleitung eingeschaltet werden.

9.5.9.4.9. Füllmuffen und Entlüftung

Die Einfüllstutzen und ihre Verschlüsse dürfen keinen Vorbau an der Karosserie bilden. Der Verschuß muß so ausgeführt sein, daß er eine wirkungsvolle Arretur gewährleistet, die die Gefahr einer zufälligen Öffnung bei einem Stoß oder bei nicht richtigem Schließen ausschließt. Die Füllöffnungen dürfen nicht an den bei der Kollision zu verletzenden Stellen sein.

Die Entlüftungsöffnungen müssen mindestens 250 mm hinter dem Fahrerraum angeordnet sein.

Formel Junior 600

