



Aus der ONS-Nachwuchsförderung zum Aufsteiger 1991: Michael Schumacher

Deutsche Tourenwagen Meisterschaft 1992 (DTM '92)

Ausgeschrieben von der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS). Es gelten in jedem Fall die Bestimmungen des Internationalen Automobilsportgesetzes (IASG), die allgemeinen Meisterschaftsbestimmungen der ONS, das Rundstreifenreglement der ONS sowie die Beschlüsse der ONS. Letztere haben Priorität.

Art. 1 – Teilnehmer

Fahrer mit einer für das Jahr 1992 ausgestellten internationalen Fahrerlizenz (Stufe A od. B) der ONS oder eines anderen der FIA angeschlossenen Automobilsportverbandes (ASN), die bei der ONS eingeschrieben sind, können an der DTM '92 teilnehmen.

Bewerber mit einer für das Jahr 1992 ausgestellten internationalen Bewerberlizenz der ONS oder eines anderen der FIA angeschlossenen Automobilsportverbandes (ASN), die bei der ONS eingeschrieben sind.

Art. 2 – Teilnahmeverpflichtung

Die eingeschriebenen Bewerber und Fahrer sind, soweit sie in dem Einschreibungsantrag nichts anderes angeben, verpflichtet, an den Wertungsläufen unter den Bedingungen der jeweiligen Ausschreibung teilzunehmen. Die Nichterfüllung der Teilnahmeverpflichtung wird vom ONS-Sportgericht geahndet.

Art. 3 – Einschreibung

Die Einschreibungen sind auf dem von der ONS herausgegebenen Vordruck zu beantragen. Der Antrag muß der ONS-Geschäftsstelle bis zum (Einschreibetermin) 01. Februar 1992 vorliegen.

Die ONS behält sich vor, auch noch später eingehende Anträge anzunehmen.

Art. 4 – Ablehnung der Einschreibung und/oder der Nennungen

Die ONS behält sich vor, Anträge auf Einschreibung und die Abgabe von Nennungen zu den einzelnen Veranstaltungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

Art. 5 – Teilnahmegebühren

(1) Für die Teilnahme an der DTM '92 sind folgende Gebühren an die ITR nach Rechnungsstellung zu zahlen:

a) für Privatfahrer

DM 1.000,- zuzügl. gesetzl. MWSt und zusätzlich

b) für nicht werksunterstützte Fahrzeuge DM 10.000,- zuzügl. gesetzl. MWSt

c) für Werkfahrer

DM 5.000,- zuzügl. gesetzl. MWSt und zusätzlich

d) für werksunterstützte Fahrzeuge

DM 14.000,- zuzügl. gesetzl. MWSt

(2) Von der zu zahlenden Gesamtgebühr werden für die Teilnahme an einer Veranstaltung der DTM '92 jeweils DM 500,- zurückgezahlt.

Art. 6 – Herstellergebühr

Die Zulassung eines Fahrzeugs zur DTM '92 ist davon abhängig, daß der betreffende Fahrzeughersteller eine nach dem Zulassungsanteil am deutschen Automobilmarkt errechnete Gebühr (Herstellergebühr) vor dem Einschreibetermin an die ITR gezahlt hat.

Art. 7 – Nennungen zu den Wertungsläufen

Mit dem Antrag auf Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer die ONS, in ihrem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen, bei welchen Wertungsläufe zur DTM '92 durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

Art. 8 – Wertungsläufe, Termine

Bei jeder Veranstaltung kommen 2 getrennte Wertungsläufe zur Austragung.

Es ist vorgesehen, bei folgenden Veranstaltungen Wertungsläufe zur DTM '92 durchzuführen:

03.-05.04. Int.AVD-Bergischer Löwe Zolder 17.-19.04. Int.54. ADAC-Eifelrennen Nürburgring

01.-03.05. Int.ADAC-Flugplatzrennen Wunstorf

08.-10.05. Int.ADAC-Avus-Rennen Berlin

22.-24.05. Int.AVD/MAC-Rennsportfestival Hockenheim

- 16.-18.06. Int.ADAC-Rennen Nürburgring (Nordschleife)
- 26.-28.06. Int.ADAC-Norring-Trophäe
- 14.-16.08. Int.ADAC-Flugplatzrennen Diepholz
- 04.-06.09. Int.ADAC-Preis Singen
- 18.-20.09. Int.ADAC-GP der Tourenwagen Nürburgring
- 09.-11.10. Int.DMV-Preis Hockenheim

Art. 9 – Fahrzeuge

Zur DTM '92 sind Fahrzeuge der Gruppe A des Anhang J zum Internationalen Automobil-sportgesetz der FIA (IASG) mit einem Einstufungshubraum bis 5000 cm³ zugelassen.

Bei Fahrzeugen mit mehr als 2 Ventilen pro Zylinder ist der Einstufungshubraum der tatsächliche Hubraum des Motors. Bei Fahrzeugen mit 2 Ventilen pro Zylinder wird der Einstufungshubraum durch Multiplikation des homologierten Hubraumwertes mit dem Faktor 0,8 errechnet.

Die Fahrzeuge müssen den Gruppe A-Bestimmungen und den für die DTM '92 von der ONS erstellten besonderen technischen Vorschriften entsprechen. Die besonderen technischen Bestimmungen der DTM '92 gehen den Gruppe A-Bestimmungen vor.

Fahrzeuge mit aufgeladenen Motoren sind nicht zugelassen.

Bei den letzten vier Veranstaltungen der DTM '92 können auch Fahrzeuge die dem technischen DTM-Reglement '93 entsprechen teilnehmen. Die genauen Teilnahmebedingungen werden gesondert veröffentlicht.

Art. 10 – Zulassung von Evolutions

Evolutions (ES/ET) sind nur zugelassen, wenn sie bereits 1991 homologiert waren.

Art. 11 – Mindestgewichte, Radbreiten

Die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Werte für das Mindestgewicht dürfen nicht unterschritten werden. Das Mindestgewicht muß während des offiziellen Zeittrainings, des Warm ups, des Qualifikationsrennens und der Wertungsläufe eingehalten werden. Mindestgewicht ist das Gewicht des rennfähigen, unter Umständen mit offizieller TV-Kamera ausgerüsteten Fahrzeugs mit momentanem Flüssigkeitsstand des Motor-Kühlwassers, der

Schmieröle für Motor, Getriebe und Achsgelenke be(n), jedoch ohne Fahrer und Kraftstoff sowie ohne jegliche Flüssigkeiten für: Scheinwerfer und Scheibenwaschanlage, Bremsenkühlung, Fahrfeldkühlzüge. Und auch ohne sonstige Verbrauchsstoffe. Das Mindestgewicht erhöht sich um das jeweilige Platzierungsgewicht des Fahrers.

Die nachstehenden Werte für die Breite des kompletten Rades (Rad+Felge+Reifen) dürfen nicht überschritten werden:

Einstufungs-hubraum	Mindest-gewicht	Max. Breite des kompl. Rades in Zoll
bis 2,0	900 kg	10"
über 2,0 bis 2,5	980 kg	10"
über 2,5 bis 3,0	1130 kg	11"
über 3,0 bis 3,5	1210 kg	11"
über 3,5 bis 4,0	1290 kg	11"
über 4,0 bis 4,5	1370 kg	11"
über 4,5 bis 5,0	1450 kg	11"

Für nachstehende Fahrzeuge gelten folgende Mindestgewichte und Radbreiten:

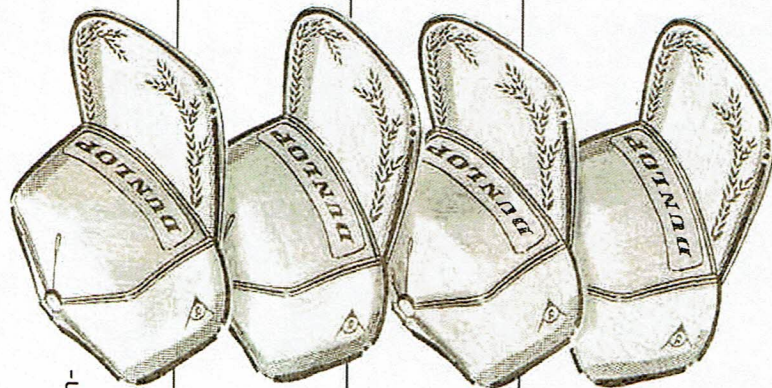
Fahrzeug	Mindest-gewicht	Max. Breite des kompl. Rades in Zoll
Audi V8		
Hom.-Nr.: A-5409	1300 kg	11"
Ford Mustang		
Hom.-Nr.: A-5266	1100 kg	11"
Opel Omega 24V		
Hom.-Nr. A-5426	1050 kg	11"

Die sonstigen Regelungen zur Erhöhung und Reduzierung der Gewichte bleiben unberührt.

Art. 12 – Besondere Regelung zur Chancengleichheit

Die ONS behält sich vor, auch während der laufenden Meisterschaft die Mindestgewichte, die Rad-/Reifenabmessungen, die Maße des Luftbehälters oder andere Werte für bestimmte Fahrzeuge unabhängig von den Bestimmungen des Anhang J zum IASG neu vorzuschreiben, zu ändern oder bestimmte abweichende technische Änderungen zu genehmigen, um die Chancengleichheit in der DTM '92 zu gewährleisten.

Reife(n) Leistung.



Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft

1. Frank Biela
Audi V8 Quattro

Deutsche Tourenwagen-Trophäe

1. Roland Senge
Opel Kadett GSi 16V

Deutscher Tourenwagen-Cup

1. Alexander Burgstaller
BMW M3

Deutscher Veedol-Langstreckenpokal

1. Hans-Otto und Jürgen Fritzsche
Opel Kadett GSi 16V

Meisterschaft hoch vier.

Ein tolles Jahr, dieses 1991. Im seriennahen Motorsport wurde auf Dunlop alles gewonnen, was zu gewinnen war: Ein überlegener Audi V8 Quattro-Vierer dominierte das DTM-Finale und verteidigte den Titel. Deutscher Meister: Frank Biela. Hans-Joachim Stuck DTM-Dritter. In der DTT siegte Roland Senge mit seinem Opel Kadett GSi 16V. Alexander Burgstaller entschied den Tourenwagen-Cup mit seinem

BMW M3 für sich. Auf dem Nürburgring holten – wie im Vorjahr – Fritzsche und Fritzsche mit ihrem Opel Kadett GSi 16V den Langstrecken-Pokal.

Vier Meisterschaften, drei Antriebs-Konzepte, fünf Fahrer, ein Reifen: Dunlop Racing. **Der Gewinner aber sind Sie: Denn Meister-Leistung im Rennen ist bei Dunlop immer ein Gewinn für die Serie.**

DUNLOP. DIE REIFEN-ERFINDER.



Art. 13 – Handicap-Gewichte

Fahrer, die den 1. bis 5. Platz in einem Wertungslauf erreichen, erhalten für die jeweilige Platzierung in dem einzelnen Wertungslauf gemäß nachstehender Tabelle Handicap-Gewichte. Diese Handicap-Gewichte werden dem Fahrer für beide Wertungsläufe der nächsten Veranstaltung zu dem Mindestgewicht seines Fahrzeuges, zugeteilt.

Wenn das tatsächliche Fahrzeuggewicht das Handicap-Gewicht mit beinhaltet, so ist die Anbringung des Handicap-Gewichtes nicht erforderlich. Gewichtserhöhungen oder -reduzierungen werden für den 2. Wertungslauf innerhalb einer Veranstaltung nicht vorgenommen.

Das Gewicht eingebauter TV-Kameras und TV-Antennen wird berücksichtigt.

Das Handicap-Gewicht beträgt:

für Fahrzeuge	bis 2,5 l/	bis 3,5 l/	über 3,5 l/
	Hubraum	Hubraum	Hubraum
1. Platz	15 kg	20 kg	25 kg
2. Platz	12 kg	16 kg	20 kg
3. Platz	9 kg	12 kg	15 kg
4. Platz	6 kg	8 kg	10 kg
5. Platz	3 kg	4 kg	5 kg

Die Fahrer erhalten über ein maximales Handicapgewicht hinaus keine weitere Belastung für weitere Platzierungen.

Das maximale Handicapgewicht beträgt für Fahrzeuge

bis 2,5 l/Hubraum	50 kg
bis 3,5 l/Hubraum	75 kg
über 3,5 l/Hubraum	100 kg

Wechselt ein Fahrer während der Saison in eine andere Hubraumklasse, so bekommt er dort jenes Handicapgewicht, das sich aufgrund seiner bis dahin erzielten Erfolge in der neuen Hubraumklasse ergeben hätte.

Fahrer, die bei den letzten beiden Veranstaltungen nicht teilgenommen haben, werden mit dem höchsten Handicap-Gewicht ihrer Marke bzw. ihres Fahrzeugtyps bedacht. Die ONS behält sich jedoch vor, für Fahrer die spätestens eine Woche vor der betreffenden DTM-Veranstaltung benannt wurden, auf Antrag von dieser Regelung abzuweichen.

Die Handicap-Regelung bleibt im übrigen unberührt.

Art. 14 – Reduzierung der Handicap-Gewichte

Das Handicap-Gewicht kann nur aufgehoben oder reduziert werden, wenn der Fahrer bei dem oder den nachfolgenden Wertungsläufen,

an denen er teilnimmt, keine Platzierung unter den ersten sechs erreicht hat. Als Teilgenomen gilt, wenn der Fahrer im Qualifikationsrennen oder in einem der Wertungsläufe nach erteilen des Startzeichens die Startlinie überfahren oder die Boxengasse in Höhe der Signalgebung verlassen hat. Wird ein Fahrer nachträglich von der Wertung ausgeschlossen, so hat der Fahrer im Sinne der Handicap-Gewichtszurechnung an dem oder den Wertungsläufen bzw. dem Qualifikationsrennen nicht teilgenommen. Die Handicap-Gewichte werden wie folgt reduziert:

für Fahrzeuge	bis 2,5 l/	bis 3,5 l/	über 3,5 l/
	Hubraum	Hubraum	Hubraum
7. Platz	3 kg	4 kg	5 kg
8. Platz	6 kg	8 kg	10 kg
9. Platz	9 kg	12 kg	15 kg
10. Platz	12 kg	16 kg	20 kg
ab 11. Platz	15 kg	20 kg	25 kg

Art. 15 – Startgewicht

Vor dem Start zum Qualifikationsrennen und zum ersten Wertungslauf müssen die Fahrzeuge über ein vorgeschriebenes Startgewicht verfügen. Das Startgewicht errechnet sich wie folgt:

$$\begin{aligned} & \text{Mindestgewicht} \\ & + \text{Platzierungsgewicht} \\ & + \text{Treibstoffgewicht} \\ & = \text{Startgewicht.} \end{aligned}$$

Als Treibstoffgewicht ist festgelegt:

Für Fahrzeuge	bis 2,5 l/	über 2,5 l/
	Hubraum	Hubraum
	70 kg	75 kg

Werden zum zweiten Wertungslauf Ersatzfahrzeuge (T-Cars) eingesetzt, so müssen diese auch vor dem Start zum zweiten Wertungslauf über das vorgeschriebene Startgewicht verfügen.

Art. 16 – Verbindlichkeit der Ergebnisse

Für die Zusatzgewichtsregelung ist das Ergebnis der jeweiligen Wertungsläufe maßgebend. Proteste und Berufung besitzen hinsichtlich der Gewichtszurechnung und -reduzierung für folgende Veranstaltungen keine auschiebende Wirkung.



AMG gewann 1991 die Team-Wertung der DTM

Art. 17 – Anbringen der Handicap-Gewichte
Sofen Handicap-Gewichte im Innenraum des Fahrzeugs angebracht werden, müssen sich diese während des offiziellen Zeittrainings, dem Qualifikationsrennen, dem warm up und während der Wertungsläufe im Innenraum des Fahrzeugs auf der Beifahrerseite in einem Blechbehälter mit folgenden Mindestmassen befinden:

Länge:	400 mm
Breite:	400 mm
Höhe:	50 mm
Wandstärke:	2 mm

Dieser Behälter muß auf dem Bodenblech angebracht und mit diesem verschweißt sein. Er muß durch einen verschraubbaren, stabilen Deckel verschließbar sein und eine Plombierung ermöglichen. Die Gewichte im Behälter müssen zusätzlich befestigt sein. Falls der Deckel zur Befestigung der Gewichte dient, muß er entsprechend stabil, mit mindestens vier Befestigungspunkten verschließbar sein und eine Plombierung ermöglichen. Die Befestigung des Kastens und des Deckels und der Gewichte ist so anzulegen, daß eine Belastung von mindestens 25 G ohne Beschädigung möglich ist. Die Mindestgrößen für Befestigungsschrauben ist 8 mm, Qualität 10.9. Falls es notwendig ist, ist der Boden mit einer Verstärkungssplatte zu versehen.

Art. 18 – Katalysator

Die Fahrzeuge müssen mit mindestens einem funktionstüchtigen Katalysator ausgerüstet sein, der folgende Bedingungen erfüllt:

- a) alle Motorabgase müssen durch den/die Katalysator/en geleitet werden,
- b) der Katalysator muß so gebaut sein, daß die Abgasbestandteile CO, HC und NOX reduziert bzw. oxidiert werden,
- c) der Katalysator muß als Flansch bzw. als steckbares Bauteil ausgeführt sein und eine Identifizierung tragen und
- d) der Katalysator muß bewirken, daß bei konstant zu haltender Meßdrehzahl von 5000 1/min bei betriebswarmen Motor und Katalysator ein CO-Wert von 0,5 Vol.-% (+02 Vol.-% Meßtoleranz) nicht überschritten wird. Ausbau, Wechsel und Veränderung der Abgasanlage oder des Katalysators während der Veranstaltung ist der Technik. Abnahme zu melden.

e) Fakultativ zu d) kann mindestens ein ONS-homologierter Katalysator mit dem Hubraum entsprechender Größe eingebaut werden. Dazu darf der Unterboden im Katalysatorbereich, ausschließlich zum Einbau des Katalysators modifiziert werden.

Art. 19 – Kraftstoff

Nur der von der ONS zugewiesene bleifreie Kraftstoff darf verwendet werden. Es darf sich nach der technischen Abnahme zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung anderer, als der von der ONS zugewiesene Kraftstoff in einem von der technischen Abnahme abgenommenen Fahrzeug befinden. Die Fahrzeuge müssen nach jedem offiziellen Zeittraining, nach dem Qualifikationsrennen und nach den Wertungsläufen noch mindestens 3 Liter Kraftstoff im Tank haben.

Art. 20 – Kraftstoffanlage

Jeder Teilnehmer muß bei der technischen Abnahme eine schematische Darstellung über die Funktionsweise und die Konstruktion der verwendeten Kraftstoffanlage vorlegen. Aus diesen Unterlagen müssen alle kraftstoffführenden Bauteile, Verbindungselemente und Leitungen eindeutig hervorgehen.

Art. 21 – Geräuschvorschrift

Der Geräuschwert der Abgasanlage darf gemäß ONS-Nahfeld-Meßmethode 98 dB(A), ±2 dB(A) (Toleranz) nicht überschreiten.

Art. 22 – Erlaubte Änderungen am Motor

1.) **Zylinderkopf:**

Die Abmessungen und Form der Ein- und Auslaßkanäle des Originalzylinderkopfes sind freigestellt. In den Kanälen darf Material hinzugefügt werden. Freigestellt sind Kipphebel, Stößel, Stoßfedern, Ventiltührungen, Ventilsitze und die Abmessungen der Ventile.

Die Anzahl der Ventile und die Ventilwinkel müssen beibehalten werden.

2.) **Gemischtaufbereitung:**

Die Gemischtaufbereitung, sowie Ansaug und Abgasrührer sind freigestellt.

Art. 23 – Kühlung

Als Kühlelemente sind lediglich die Umgebungsluft, Wasser und Öl erlaubt. Artfremde Medien und Trockeneis sind verboten.

Art. 24 – Luftbegrenzer

Wenn nach Art. 14 ein Luftbegrenzer zur Begrenzung des Volumens der Ansaugluft mit vorgeschriebener Durchlaßöffnung für die Verbrennungsluft vorgeschrieben wird, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- 1.) Die gesamte Verbrennungsluftmenge muß durch den Luftbegrenzer dem Motor zugeführt werden.
- 2.) Der Luftbegrenzer muß vor der Drosselklappe angebracht sein und darf maximal 150 mm lang sein. Diese Länge wird zwischen Drosselklappe in vertikaler Position und Luftbegrenzererlaß ermittelt. Die maximale Öffnung (Durchmesser) muß auf mindestens 3 mm eingehalten sein. Sie kann beliebig innerhalb des Luftbegrenzers positioniert sein. Die Verbindung zwischen Drosselklappengänge und Luftbegrenzer ist durch Verschraubung herzustellen.

Luftbegrenzer und Verbindung müssen aus einem Teil, stabil und aus Metall massiv gefertigt sein.

Art. 25 – Bremssscheiben

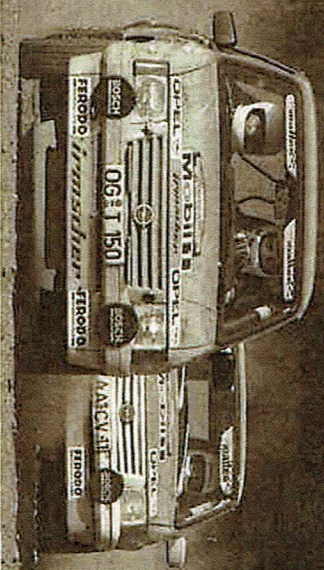
Die Verwendung von Bremssscheiben aus nichtmetallischen Werkstoffen (z.B. Kohlefasern) ist nicht erlaubt.

Art. 26 – Karosserie

Das Material für Motorhaube, Kofferraumdeckel, Front-, Heck- und Seitenspoiler sowie vordere und hintere Stoßfänger ist freigestellt, wobei die äußere Form beibehalten werden muß. Bei 4-türigen Fahrzeugen ist das Material der hinteren Türen unter folgenden Bedingungen freigestellt: Scharniere und Verschlüsse bleiben Original. Fensterhebe-mechanismen müssen beibehalten werden. Die Konstruktion der Türen muß so sein, daß sie den Vorschriften für die Benutzung im Straßenverkehr entsprechen.

Die Radhäuser dürfen zum besseren Freigang der Räder nach innen nachgearbeitet werden. Eine Nacharbeit der Radhäuser bis zur homologierten Form ist zulässig.

Siegertypen



FERODO-Bremsbeläge beweisen ihre sportliche Qualität unter härtesten Bedingungen. Ob im Rallye-Sport oder bei Rundstrecken-Rennen – FERODO-Bremsbeläge sind Siegertypen. FERODO, die Traditionsmarke auf allen Rennstrecken der Welt zu Hause. Zuverlässig sowohl im Rennsitz als auch im Alltagsverkehr.

FERODO BREMSBELÄGE



gerten Maximal-Fahrzeugaubreite ist erlaubt, um Serientoleranzen auszuschatlen. Daruber hinausgehende Anderungen der AuBenform sind nicht gestattet.

Die Fahrgestellnummer ist im unteren Bereich des linken Turschwellers mittels Schlagzahlen (Schriftfiohe = > 10 mm) auf einem Metallstreifen einzuschlagen und anzuschweiBen.

Art. 27 - Scheiben

Die Verwendung von Scheiben aus Sicherheitsglas mit geringerer Dicke ist erlaubt, wenn es sich um Scheiben mit Prutzichen (StVZO) handelt und das Befestigungsprinzip erhalten bleibt. Die Windschutzscheibe muB aus Verbundglas bestehen. Zusatztliche Befestigungen fur die Scheiben sind erlaubt, sofern sie keine aerodynamischen Vorteile bieten.

Art. 28 - Frischluftzufuhrungen

Es sind hochstens zwei zusatztliche Frischluftzufuhrungen fur den Fahrer erlaubt, jedoch darf die Silhouette der Karosserie nicht verandert werden. Die Eintrittsoffnungen fur die Frischluftzufuhrungen durfen jeweils eine Flache entsprechend einem Durchmesser von 100 mm nicht uberschreiten und ausschlieBlich der Kuhlung des Fahrgastraums, nicht jedoch irgendwelcher anderer Teile des Fahrzeuges dienen.

Art. 29 - Fahrzeugsitze

Fahrzeugsitze mussen mit Prutzichen, aus denen die Sitz-Nr. und das Produktionsjahr zu erkennen sind, versehen sein. Die Sitze mussen den FISA-Bestimmungen entsprechen, was von der Herstellerfirma bescheinigt sein muB.

Art. 30 - Sicherheitsvorschriften

1.) Tanken

Wahrend des offiziellen Zeittrainings, wahrend des Warm-ups, wahrend des Qualifikationsrennens, wahrend der beiden Wertungslaufe und in der Pause zwischen den beiden Wertungslaufen sowie auf der Rennstrecke ist das Be- und Enttanken verboten.

2.) Sicherheitsgurte

Es sind nur Sechspunkt-Gurte mit sechs Befestigungspunkten am Fahrzeug zugelassen. Schulter- und Beckengurte mussen einzeln in das GurtschloB einrasten.

(3) Flankenschutz, Turbereich vorne

Ein Flankenschutz ist im Bereich der vorderen Turen vorgeschrieben. Verstarkungen bis zu einer Hohe von 1/3 des Turaschnittes sind moglich. So sind zum Beispiel alle nach Art. 253.8 Anhang J erlaubten Flankenschutzvarianten auch in Kombination erlaubt. Ebenso durfen in diesem Bereich zusatztliche Langs- oder Vertikalverstreibungen angebracht werden.

Uber der Hohe von 1/3 des Turaschnittes durfen nur die Befestigungspunkte einer Kreuzverstreibung zwischen Uberrollbugel vorn und hinten liegen. Die Befestigung dieser Kreuzstreben darf nicht hoher sein als Turaschnittmitte (siehe Zeichnung).

1.) Die Kreuzverstreibung darf nach auBen gewolbt sein.

Die entsprechenden Skizzen auf der nachsten Seite sind zu beachten.

Alternativ ist ein Flankenschutz nach NAB-CAR-Style nur erlaubt, wenn Bewerber und Fahrer schriftlich erklaren, daB sie auf diesen Schutz bestehen.

Bei allen Fahrzeugen sind Verstarkungen in den Turen empfohlen z.B. nach UB-Standard SMV SS 214.

Bei vorhandenen Uberrollkafigen aus Stahl durfen die Kreuzstreben von Buegelhalterlern eingeschweiBt werden. Dies ist durch Zertifikat oder Abnahmebescheinigung zu belegen.

Die Vorschriften der Art. 253.8 bis einschlieBlich 253.8.6 des Anhang J sind zu beachten.

Bei allen diesen erlaubten MaBnahmen durfen die Turen und Fenster-Offnungsmechanismen nicht uber die fur Gruppe A zulassigen MaBnahmen hinaus verandert werden. Es ist lediglich erlaubt die Turverkleidung ortlich auszusparen.

4.) Polsterung der Uberrollvorrichtungen

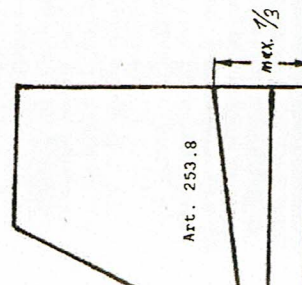
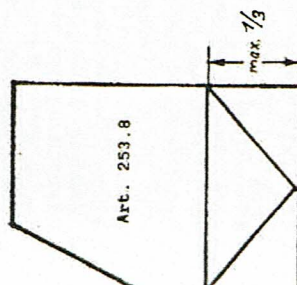
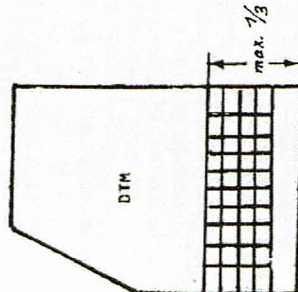
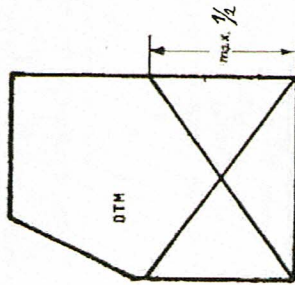
Um Verletzungen zu vermeiden, mussen die Streben der Uberrollvorrichtung im Bereich des Fahrers gepolstert sein.

5.) Nebelschlussleuchten

Jedes Fahrzeug muB links und rechts je eine Nebelschlussleuchte mit 21 W Leistung haben.

6.) Feuerloschanlagen

Es ist eine Feuerloschanlage nach Art. 253.7.3. des Anhang J mit mind. 4 kg Inhalt vorgeschrieben. Der Behalter muB auBerhalb des Fahrgastraums angebracht sein.



Es wird empfohlen, zusatztlich einen 2 kg-Handfeuerloscher im Fahrgastraum anzubringen.

7.) Automatische Kraftstoffabspernung

In allen unter Druck stehenden Kraftstoffleitungen, die zum Motor fuhren und die vom Motor kommen, mussen unmittelbar am Kraftstoffbehalter Absperrventile eingebaut sein, welche bei Bruch einer Leitung im Kraftstoffsystem alle Leitungen automatisch verschlieBen. Zusatztlich muB ein durch Schwerkraft wirkendes Uberschlagventil in den Entluftungseleitungen eingebaut sein.

Die Kraftstoffpumpen durfen nur bei laufendem Motor und beim Startvorgang in Ttigkeit sein.

8.) Abschlepphose

Es muB am Fahrzeug vorn und hinten je eine stabile Ringzugose mit einem lichten Durchmesser von mindestens 50 Millimeter vorhanden sein. Sie mussen frei zuganglich und farblich gekennzeichnet sein. Die Dimensionierung hat so zu erfolgen, daB ein Abschleppen des Fahrzeuges an dieser Ose moglich ist. Eine klappbare Ausfuhrung ist erlaubt.

Art. 31 - Anzahl der Reifen

1.) Zeigt der Rennleiter "wet race" sind die Reifen frei.

2.) Fur das freie Training, das warm up und den zweiten Wertungslauf sind die Reifen frei.

3.) Fur jedes von der technischen Abnahme abgenommene Fahrzeug sind pro Veranstaltung fur das offizielle Zeittraining und fur den ersten Wertungslauf maximal sechs Reifen zugelassen. Nur die bei der technischen Abnahme gekennzeichneten Reifen durfen verwendet werden.

4.) Die Kennzeichnung der Reifen erfolgt grundsatzlich vor dem ersten offiziellen Zeittraining.

5.) Die Teilnehmer des Qualifikationsrennens konnen nach dem zweiten offiziellen Zeittraining zusatztlich zwei Reifen kennzeichnen lassen.

6.) Jeder Fahrer kann in der Saison vier zusatztliche Reifen, jedoch nur jeweils einen pro Veranstaltung, in Abstimmung mit den Technischen Kommissaren verwenden. Die chemische Behandlung der gekennzeichneten Reifen ist verboten.

Art. 32 – Ersatzfahrzeug (T-Car)

Jeder Fahrer kann bei der Veranstaltung ein Ersatzfahrzeug, das die gleiche Homologations-Nr. und die Handicap-Gewichte wie das Wettbewerbsfahrzeug besitzt, benutzen. Die Ersatzfahrzeuge müssen technisch abgenommen sein, mit der Startnummer des Fahrers und mit einem "T" unmittelbar vor der jeweiligen Startnummer gekennzeichnet sein.

Art. 33 – Einsatz des Ersatzfahrzeugs

Die Fahrer können wahlweise Wettbewerbsfahrzeuge oder Ersatzfahrzeuge im freien Training und im warm up einsetzen. Im offiziellen Zeittraining, Qualifikationsrennen und bei den Wertungsläufen darf das Fahrzeug bei jeder Veranstaltung nur einmal gewechselt werden. Das ursprünglich benutzte Fahrzeug darf nach diesem Wechsel nicht mehr zum Einsatz kommen, auch nicht mehr im warm up oder als Ersatzfahrzeug für einen anderen Fahrer.

Der Wechsel ist bei der Rennleitung unverzüglich schriftlich anzumelden. Danach darf nur das neu angemeldete Fahrzeug eingesetzt werden. Wird das Fahrzeug während eines offiziellen Zeittrainings gewechselt, verfallen sofort alle bis dahin registrierten Trainingszeiten.

Als gewechselt gilt, wenn das Ersatzfahrzeug in der Startaufstellung steht oder die Boxenausfahrt in Höhe der Signalgebung verlassen hat oder die Rennstrecke außerhalb der Boxengasse befährt.

Wechselt ein Teilnehmer des Qualifikationsrennens nach dem offiziellen Zeittraining aber vor dem Qualifikationsrennen das Fahrzeug, startet er im Qualifikationsrennen vom letzten Startplatz.

Wechselt ein Teilnehmer des Qualifikationsrennens nach dem Qualifikationsrennen, startet er vom letzten Startplatz in den ersten Wertungslauf.

Wird das Fahrzeug nach dem ersten Wertungslauf gewechselt, startet der betreffende Fahrer vom letzten Startplatz in den zweiten Wertungslauf. Der Wechsel ist spätestens fünf Minuten vor Ablauf der zehnmütigen Pause zwischen den beiden Wertungsläufen schriftlich bei der Rennleitung anzumelden. Verspätet angemeldete T-Cars müssen aus der Boxengasse starten.

Bei Abbruch eines Wertungslaufes gem. Artikel 34 (Durchführung der Wettbewerbe) Absatz 11.B., ist ein Wechsel auf das T-Car möglich

ohne, daß dadurch der ursprüngliche Startplatz verloren geht.

Ein Wechsel während der Wertungsläufe ist ausgeschlossen.

Art. 34 – Durchführung der Wettbewerbe

1.) Die Wettbewerbe werden nach den Bestimmungen des ONS-Rundstreckenreglements durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung nichts anderes geregelt ist.

2.) Das freie Training

Das freie Training wird in zweimal 45 Minuten durchgeführt.

Ist die Starterzahl höher als die nach dem Streckenabnahmeprotokoll für das Training zugelassene Starterzahl, wird das freie Training in zweimal zwei Trainingsgruppen à 30 Minuten durchgeführt, wobei jeder Fahrer nur insgesamt 60 Minuten trainieren darf.

3.) Das offizielle Zeittraining

Das erste offizielle Zeittraining wird in zwei Trainingsgruppen (A und B) von je 20 Minuten durchgeführt. Gleiches gilt für das zweite offizielle Zeittraining. Die Trainingsgruppe A wird aus den Fahrzeugen mit gleicher Startnummer und die Trainingsgruppe B aus den Fahrzeugen mit ungerader Startnummer gebildet. Die Reihenfolge A + B wechselt von Veranstaltung zu Veranstaltung.

Herrschen während des offiziellen Trainings vergleichbare Strecken- und Wetterbedingungen (siehe hierzu Artikel 34, Absatz 5), wird aus allen im offiziellen Zeittraining erzielten Trainingszeiten eine Gesamtwertung erstellt. Die ersten 16 (bzw. 12) dieser Gesamtwertung sind für den 1. Wertungslauf qualifiziert.

Herrschen während des offiziellen Zeittrainings nicht vergleichbare Strecken- oder Wetterbedingungen, sind die acht (bzw. sechs) Zeitschnellsten jeder Trainingsgruppe (A und B) für den 1. Wertungslauf qualifiziert.

Ab Startplatz 17 (bzw. 13) erfolgt die Qualifikation für den ersten Wertungslauf durch das Qualifikationsrennen. Nehmen bei einer Veranstaltung im offiziellen Zeittraining 32 oder weniger Fahrzeuge teil, qualifizieren sich nur die ersten zwölf der Trainingsgesamtwertung bzw. (bei nicht ver-



DEUTSCHER **Veedol**

LANGSTRECKENPOKAL

NÜRBURGRING 1992

Termine

1. 28. März
41. ADAC-Westfalenfahrt
ADAC Westfalen-West e.V.
2. 11. April
DMV-4-Stunden-Rennen
Renngemeinschaft Düren e.V. DMV
3. 2. Mai
33. ADAC-ACAS-Bilstein-Cup
AC Altkreis Schwelm e.V. im ADAC
4. 23. Mai
23. Adenauer ADAC-Rundstrecken-Trophy
MSC Adenau e.V. im ADAC
5. 4. Juli
32. ADAC-Reinoldus-Langstreckenrennen
Dortmunder MSC e.V. im ADAC
6. 1. August
15. RCM-DMV-Grenzlandrennen
Rheydter Club für Motorsport e.V. DMV
7. 12. September
ADAC-Ruhrpokal-Rennen
MSC Ruhrblitz Bochum e.V. im ADAC
8. 26. September
XXIV. ADAC-Barbarossapreis
MSC Sinzig e.V. im ADAC
9. 10. Oktober
DMV-250-Meilen-Rennen
AC Monheim e.V. DMV
10. 24. Oktober
DMV-Münsterlandpokal
MSC Münster e.V. DMV

Promotor:

Karl-Heinz Retterath · Im Schooss 2
5441 Boos · Telefon 0 26 56 / 16 04

gleichbaren Strecken- oder Wetterbedingungen) die ersten sechs jeder Trainingsgruppe für den ersten Wertungslauf. Die restlichen Startplätze werden anhand des Qualifikationsrennens ermittelt.

(4) Das Qualifikationsrennen
Der Indianapolis-Start ist vorgeschrieben. Die Streckenlänge muß ca. 50 km betragen.

Herrschen während des offiziellen Zeittrainings vergleichbare Strecken- und Wetterbedingungen (siehe hierzu Art. 34, Absatz 5), wird aus allen im offiziellen Zeittraining erzielten Trainingszeiten eine Gesamtwertung erstellt. Ausgehend von Platz 17 (bzw. Platz 13) dieser Gesamtwertung erfolgt die Startaufstellung zum Qualifikationsrennen. Dabei kann der Fahrer auf der Pole-Position seinen Startplatz wählen (rechts oder links). Durch diese Wahl wird die restliche Startaufstellung mit Ausnahme der zweiten Startposition nicht beeinflusst. Herrschen während des offiziellen Zeittrainings nicht vergleichbare Strecken- oder Wetterbedingungen, bildet die ersttrainierende Gruppe, beginnend mit Trainingsplatz neun (bzw. 7), die Startreihe hinter der laut Ausschreibung festgelegten Pole-Position. Die zweittrainierende Gruppe, beginnend mit Trainingsplatz neun (bzw. sieben), bildet die andere Startreihe. Kein Fahrer hat das Recht zur Startplatzwahl.

5.) Die DTM-Sportkommissare entscheiden nach dem 2. offiziellen Zeittraining beider Gruppen, ob gleiche Strecken- und Wetterbedingungen herrschen.

6.) Das Warm-up
Am Sonntagvormittag sind 30 Minuten Warm-up vorgeschrieben.

7.) Die Fahrerbesprechung
Die Fahrer müssen an der Fahrerbesprechung teilnehmen.

8.) Die Startaufstellung
Herrschen während des offiziellen Zeittrainings vergleichbare Strecken- und Wetterbedingungen (siehe hierzu Art. 34, Absatz 5), erfolgt die Startaufstellung bis Startplatz 16 (bzw. 12) nach der Gesamtwertung der Trainingszeiten und ab Startplatz 17 (bzw. 13) nach den Plazierungen im Qua-

lifikationsrennen.

Herrschen während des offiziellen Zeittrainings vergleichbare Strecken- und Wetterbedingungen, hat der Trainings-schnellste das Recht der Startplatzwahl (rechts oder links). Durch diese Wahl wird die restliche Startaufstellung mit Ausnahme der zweiten Startposition nicht beeinflusst.

Herrschen während des offiziellen Zeittrainings nicht vergleichbare Strecken- oder Wetterbedingungen, bilden die acht (bzw. sechs) schnellsten der ersttrainierenden Gruppe die Startreihe hinter der laut Ausschreibung festgelegten Pole-Position. Die acht (bzw. sechs) schnellsten der zweittrainierenden Gruppe bilden die andere Startreihe. Kein Fahrer hat das Recht zur Startplatzwahl.

Ab Startplatz 17 (bzw. 13) ist das Ergebnis des Qualifikationsrennens maßgebend.

Die Startaufstellung für den zweiten Wertungslauf erfolgt nach den Plazierungen des ersten Wertungslaufs. Der Sieger des ersten Wertungslaufs hat das Recht der Startplatzwahl (rechts oder links). Durch diese Wahl wird die restliche Startaufstellung mit Ausnahme der zweiten Startposition nicht beeinflusst.

Sollten bei der Startaufstellung der zum 1. oder 2. Wertungslauf Startplätze freibleiben, rücken die Nachfolgenden nicht auf. Für freibleibende Startplätze kann der Starterfeld bis zur zugelassenen Teilnehmerzahl aufgefüllt werden. Die Fahrzeuge, mit welchen das Starterfeld aufgefüllt wird, starten nach den im Qualifikationsrennen erreichten Plazierungen am Ende des Feldes. Nach erfolgtem Start in die Einführungsrunde ist das Auffüllen nicht mehr möglich, auch nicht nach einem eventuellen Abbruch.

9.) Die Wertungsläufe

Es werden zwei Wertungsläufe bei jeder DTM-Veranstaltung mit einer Distanz von je ca. 100 km durchgeführt. Beide Wertungsläufe sind durch einen zehnmütigen Boxenstopp getrennt. Für beide Wertungsläufe ist der Indianapolis-Start vorgeschrieben.

10.) Durchführung des Boxenstops nach dem ersten Wertungslauf



DTM-Kulisse 1991: 598 000 Zuschauer

Nach dem Passieren der Ziellinie wird das Feld von einem Führungsfahrzeug der Rennleitung aufgenommen und an die Boxen geführt. Ein Schlußwagen der Rennleitung folgt dem Feld. Ist das Feld in den Boxen und der Schlußwagen am Boxenausgang angelangt, schaltet die Boxenampel für 10 Minuten – von der Zeitnahme über wacht – auf "grün".

Nach Ablauf der 10 Minuten schaltet die Ampel auf "rot".

Ein Passieren der roten Ampel ist verboten. Zeigt der Rennleiter das 5-Minuten-Schild, müssen die Helfer den Startplatz verlassen. Erlaubt ist danach nur noch ein Helfer pro Fahrzeug. Dieser muß beim 1-Minuten-Schild den Startplatz umgehend verlassen. Fahrzeuge, die nicht fährtüchtig sind oder die Einführungsrunde nicht aus eigener Kraft beginnen können, müssen unverzüglich in die Boxengasse geschoben werden, sie, wie alle anderen noch an den Boxen befindlichen Fahrzeuge, dürfen den Wertungslauf nach erfolgtem Start hinter dem Feld aufnehmen.

11.) Unterbrechung und Abbruch der Wertungsläufe

A.) Zum Abbruch des Wertungslaufs zeigt der Rennleiter an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Gleichzeitig zeigen die Streckenposten entlang der Rennstrecke rote Flaggen. Bei dieser Zeichengebung müssen alle Fahrzeuge sofort ihre Geschwindigkeit drosseln und langsam zu ihrem Startplatz fahren. Überholen ist dabei verboten.

Eine Unterbrechung oder ein Abbruch eines Wertungslaufs aus Witterungsgründen erfolgt nur im äußersten Notfall. Üblicherweise wird das Pace-Car eingesetzt.

Die Fahrer sind selbst dafür verantwortlich, rechtzeitig an die Boxen zu fahren, um einen Reifenwechsel vorzunehmen. Dies gilt auch, wenn der Wertungslauf nach erfolgtem Start hinter dem Feld aufnehmen.