

Anhang 2

Technische Bestimmungen für den Deutschen Tourenwagen Cup 2016 der Gruppe DTC – Production

Stand 05.01.2016

2. Besondere Bestimmungen

2.1 Allgemeines:

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten die nachfolgenden technischen Bestimmungen.

Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

2.2 Motor

Der Motor muss ein Turbomotor mit maximal 4-Zylinder sein. Er muss von der FIA oder dem DMSB über ein Homologationsblatt oder Datenblatt für das betreffende Fahrzeugmodell homologiert sein.

Hubraum

Der maximal zulässige effektive Hubraum beträgt 1630 cm³.

Hinsichtlich der Bohrung (Artikel 314 des Homologationsblattes oder Datenblatt für die Gruppe DTC – Production) darf das angegebene Maß überschritten werden. Vorausgesetzt, der zulässige Gesamthubraum von 1630 cm³ wird nicht überschritten.

Turbolader

Es ist der serienmäßige Turbolader vorgeschrieben (Artikel 334 des Homologationsblattes oder Datenblatt für die Gruppe DTC – Production)

Luftbegrenzer

Für alle Fahrzeuge ist ein Luftbegrenzer mit einem Innendurchmesser von max. 32 mm vorgeschrieben. Die Ausführung des Luftbegrenzers muss dem Artikel 254.6.1 (Zeichnung 254.4) im Anhang J zum ISG entsprechen.

Zündung

Fabrikat und Typ der Zündkerzen, der Zündspulen, des Drehzahlbegrenzers und der Kabel sind freigestellt.

Kühlsystem

Das Thermostat ist freigestellt, ebenso das Kontrollsystem und die Einschalttemperatur. Der Kühlerverschlussdeckel und sein Verschlussystem sind freigestellt.

Der Kühler und seine Befestigung, die Schutzabdeckung und die Kühlluftführungsteile vor dem Kühler sind unter der Voraussetzung freigestellt, dass sie ohne Änderung der Karosserie am originalen Einbauort angebracht sind.

Der originale Kühlwasserausgleichsbehälter darf durch einen anderen ersetzt werden, wenn die Kapazität des neuen Ausgleichbehälters nicht mehr als 2,0 Liter beträgt und er im Motorraum angebracht ist. Die Kühlwasserleitungen, die sich außerhalb des Motors und dessen Hilfsaggregaten befinden, sind freigestellt. Leitungen aus einem anderen Material und/oder einem anderen Durchmesser sind erlaubt. Der innere Durchmesser dieser Leitungen darf größer sein als der innere Durchmesser der Original-Leitungen, aber keinesfalls kleiner.

Die Kühlerventilatoren sind freigestellt.

Ein Wasserspritzsystem ist verboten.

Ladeluftkühler

Erlaubt sind der serienmäßige Ladeluftkühler wie in Art. 334 des Homologationsblattes beschrieben oder ein Ladeluftkühler mit einem Ladeluftkühlernetz mit max.7000 cm³ Gesamtvolumen (gemessen an den externen Abmaßen des Kühlernetzes Länge x Breite x Höhe). Darüber hinaus ist der Ladeluftkühler freigestellt. Die Kühlung darf ausschließlich durch Umgebungsluft erfolgen. (Typ Luft / Luft).

Gemischbildung

Die Software der Motorsteuerung (ECU) ist freigestellt.

Luftfilter

Die Luftführungen vor und hinter dem Luftfiltergehäuse sind freigestellt.

Das Luftfiltergehäuse ist unter folgenden Bedingungen freigestellt:

- die Anbindung der Luftführung vom Luftfiltergehäuse zum Luftbegrenzer muss über einen Schlauch von mind. 4 cm Länge erfolgen
- ein Filtereinsatz muss vorhanden sein. Dieser Einsatz ist freigestellt, solange er Staubpartikel filtert.
- die gesamte Ansaugluft für den Motor muss durch diesen Luftfilter geführt werden
- die Verwendung eines Verbundwerkstoffes, der auf Fiberglas basiert, ist erlaubt, sofern dieser flammenabweisend ist

Der Einbauort des Luftfiltergehäuses innerhalb des Motorraumes ist freigestellt.

Die Luftführungen (Schlauch bzw. Rohr) vom Turbolader-Ausgang (Verdichterseite) zum Ladeluftkühler und vom Ladeluftkühler zur Drosselklappe (Ansaugkrümmer) sind freigestellt.

Die Schellen und Sicherungsverschlüsse für die Ladeluftverrohrung sind freigestellt.

Motorsteuerung

Die serienmäßigen variablen Nockenwellensysteme (Variation der Steuerzeiten der Nockenwelle) müssen beibehalten werden, die elektronische Ansteuerung darf aber angepasst werden.

Wasserpumpe

Der Wasserpumpenantrieb (Motor und Pumpe) ist freigestellt, aber die originale Wasserpumpe muss verwendet werden.

Aufhängungen

Die Motoraufhängungen dürfen unter der Voraussetzung, dass sie keine zusätzliche Funktion haben und die Position des Motors und Getriebes unverändert bleibt, unabhängig von Material und Form ausgetauscht werden. Entsprechend müssen die Positionen der Aufhängungen an der Karosserie oder den Hilfsrahmen unverändert bleiben.

Bei den Abmessungen dieser Positionen gilt eine Toleranz von +/- 10 mm.

2.2.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage ist ab Auslassseite Turbolader freigestellt.

Gemessen nach der DMSB-Vorbeifahrtmessmethode darf der Geräuschgrenzwert von 132 dB(A) nach L_{WA}-Verfahren und 100 dB(A) nach L_p-Verfahren nicht überschritten werden.

Variable Abgassysteme sind verboten. Falls das Fahrzeug serienmäßig mit einem solchen System ausgerüstet ist, muss es unwirksam gemacht werden.

Alle Fahrzeuge müssen mit mindestens einem von der FIA oder vom DMSB homologierten Katalysator ausgestattet sein. Dessen Position ist freigestellt.

Alle Motorabgase müssen jederzeit durch den Katalysator geleitet werden. Der Austritt der Abgase muss sich am Fahrzeugheck innerhalb des Fahrzeugumfangs und in einem Abstand von höchstens 10 cm von diesem Umriss (Zeichnung 1) befinden.

Der Querschnitt der Schalldämpfer oder der Katalysatoren selbst muss in ein Rechteck passen, dessen Höhen/Breiten-Verhältnis 2,5 nicht überschreiten darf. Darüber hinaus muss der Umriss des Abschnittes an

jeder Stelle konvex sein.

2.3 Kraftübertragung

Zulässige Getriebe:

- homologierte Seriengetriebe für das Fahrzeug in mind. 2500 Exemplaren

Zugelassen sind max. 6 schaltbare und funktionstüchtige Vorwärtsgänge und ein schaltbarer und funktionstüchtiger Rückwärtsgang.

Gangschaltung

Das serienmäßige bzw. homologierte Schaltsystem und Schaltschema muss beibehalten werden. Bei mechanischer Betätigung ist eine H- Schaltung vorgeschrieben. Dabei ist eine geänderte Schaltbox erlaubt. Der Schalthebel muss sich mit einer Toleranz von 100 mm vom serienmäßigen Ort befinden.

Übersetzungen

Bei der Kraftübertragung muss immer ein Rückwärtsgang vorhanden sein, der vom Fahrer von seiner normalen Sitzposition aus eingelegt werden kann, wenn er seinen Sicherheitsgurt befestigt hat.

Ein mechanisches Blockiersystem für den Rückwärtsgang ist zulässig.

Es sind nur die homologierten Serien-Getriebeübersetzungen für das Fahrzeug in 2500 Einheiten zulässig.

Differential und Übersetzungen

Eine selbstsperrende mechanische Differentialsperre ist innerhalb des Gehäuses des Achsantriebes freigestellt.

Unter „selbstsperrende mechanische Differentialsperre“ ist jedes System zu verstehen, das ausschließlich mechanisch arbeitet, d.h. ohne Unterstützung eines hydraulischen oder elektrischen Systems. Eine Viskosekupplung wird nicht als mechanisches System angesehen.

Traktionskontrolle

Jegliche Art der Traktionskontrolle, die nicht serienmäßig ist, ist verboten. Die Software ist freigestellt.

Alle nicht serienmäßigen Sensoren an den Rädern, an den Antriebswellen und am Differential sind verboten, mit Ausnahme von Temperatursensoren.

Zur Messung der Fahrzeuggeschwindigkeit darf ein einziger zusätzlicher Sensor an einem angetriebenen Rad verwendet werden. Dieser Sensor darf nur mit dem Tachometer verbunden sein und darf keinerlei Verbindung mit dem Motorsteuersystem haben.

Optische Sensoren zur Messung der Fahrzeuggeschwindigkeit sind verboten.

Fahrhilfen

Eine serienmäßig verbaute elektronischen Fahrhilfe ESP ist zulässig. Die Software ist freigestellt.

2.4 Bremsen

Die Bremsanlage für die Vorderräder ist freigestellt, jedoch muss sie an den ursprünglichen Befestigungspunkten der Serienbremsen angebracht sein und die folgenden Bedingungen müssen eingehalten werden:

- der/die Hauptbremszylinder ist/sind freigestellt
- es sind Bremssättel mit maximal vier Bremskolben pro Rad erlaubt
- der maximal zulässige Bremsscheibendurchmesser beträgt 332 mm
- Bremsscheiben müssen aus einem eisenhaltigen, metallischen Werkstoff bestehen
- alle Teile der Bremssättel, die aus Aluminium bestehen, dürfen einem Elastizitätsmodul von höchstens 75 GPa entsprechen
- die inneren Teile der Bremssättel dürfen aus Stahl oder Titan bestehen

Die Bremsanlage für die Hinterräder muss der homologierten Version entsprechen.

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten für das komplette Bremssystem:

- die Bremsleitungen und deren Befestigungen sind freigestellt
- die serienmäßige Handbremse darf entfernt oder durch ein vom Fahrer handbetriebenes Hydraulikventil ohne jegliches Zwischensystem ersetzt werden
- wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einer Servobremse ausgestattet ist, darf dieses System unterbrochen oder entfernt werden. Der Hauptbremszylinder und/oder die Pedalbox müssen jedoch an ihrem ursprünglichen Ort verbleiben. Der Artikel Fahrgastraum ist zu beachten.

Nur das serienmäßig verbaute ABS-System sowie dessen Software sind freigestellt. Darüber hinaus dürfen alle zum ABS-System gehörenden Bauteile entfernt werden, solange der Artikel 253.4 des Anhang J, ISG, beachtet wird.

Änderungen an der Karosserie sind erlaubt, sofern sie keine andere Funktion haben als die Befestigung des Hauptbremszylinders und/oder der Pedalbox.

Eine Bremskraftverteilung zwischen der Vorder- und der Hinterachse darf durch den Fahrer nur reguliert werden durch:

- einen direkten Eingriff auf die Position des Gelenk-Mittelpunktes, auf den Gelenkhebel der Hydraulikpumpen der vorderen und hinteren Kreise;
- einen direkten Eingriff auf ein Proportionalventil, in welchem der Bremsdruck des hinteren Bremskreises durch eine vorgespannte Feder, die je nach Position des handbetriebenen Verbindungssystems variabel ist, angepasst wird (siehe Zeichnung 263-9 mit Darstellung des Prinzips).

Nur eines dieser beiden Systeme darf verwendet werden.

Alle anderen Systeme sind verboten, einschließlich mechanischer Verzögerungssysteme.

Die Verlegung der Bremsleitungen ist unter Berücksichtigung des Artikels 253.3, Anhang J zum ISG, freigestellt.

Bremsleitungen dürfen gegen Leitungen, die der Luftfahrtnorm entsprechen, ausgetauscht werden. Die Anordnung der zwei Bremskreise ist freigestellt.

Pro Bremse ist eine Luftzuführung mit maximal 10 cm Innendurchmesser oder zwei Luftzuführungen mit maximal 7 cm Innendurchmesser zulässig. Dieser Durchmesser muss über mindestens 2/3 der Entfernung zwischen seinem Ein- und Austritt beibehalten werden.

Für die Befestigung der Leitungen für die Zuführung von Kühlluft zu den Bremsen sind ausschließlich die folgenden Befestigungspunkte zulässig:

- serienmäßige Karosserieöffnungen, z.B. für Nebelscheinwerfer, dürfen als Lufteinlass für die Bremsenkühlung genutzt werden
- die Anbindung der Luftzuführung an serienmäßige Karosserieöffnungen ist freigestellt unter der Voraussetzung, dass diese Öffnungen unverändert bleiben
- sind serienmäßig keine Nebelscheinwerfer vorhanden, so dürfen im Frontstoßfänger oder Frontspoiler max. 2 runde Öffnungen mit einem Durchmesser von jeweils maximal 10 cm oder einem entsprechenden ovalen Querschnitt geschaffen werden
- die Schutzplatten der Scheiben dürfen entfernt oder in ihrer Form geändert werden.

2.5 Lenkung

Die Lenkung umfasst das Lenkrad bis hin zu den Spurstangenköpfen inkl. deren Befestigungen.

Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch einen geschlossenen Lenkradkranz haben. Zwischen Lenkrad und Lenksäule ist die Anbringung von Adaptern zulässig. Diese Adapter dürfen mit dem Lenkrad und der Lenksäule durch eine lösbare Befestigung verbunden oder verschweißt werden. Die Diebstahlsicherung des Lenkradschlösses muss außer Funktion gesetzt werden. Der vertikale Einbauwinkel der Lenksäule darf im Armaturenbrettbereich durch Anbringung von Adaptern geändert werden.

Der Lenkmechanismus und die Lenksäule sind freigestellt.

Die Spurstange, Gelenke und ihre Verbindungsteile sind freigestellt, müssen jedoch aus einem eisenhaltigen Werkstoff bestehen.

Am Innenrad muss ein Mindest-Lenkwinkel von 20° eingehalten werden.

Servo-Lenkung

Die Antriebsriemenscheibe und die Lage (innerhalb des Motorraums) einer hydraulischen Servolenkumpumpe sind freigestellt.

Eine hydraulische Servolenkumpumpe darf durch eine elektrische Servolenkumpumpe ersetzt werden, sofern diese elektrische Pumpe an irgendeinem beliebigen Serienfahrzeug eingebaut ist und über den normalen Handelsweg bezogen werden kann. Die originale Servopumpe darf nur in diesem Fall entfernt werden.

2.6 Radaufhängung

Die serienmäßigen Lagerelemente der Radaufhängung dürfen gegen andere Elemente (z.B. Silentbuchsen aus härterem Gummi, Aluminiumbuchsen, Uniballgelenke) ausgetauscht werden.

Die neuen Befestigungs- und Drehpunkte der Radaufhängungsteile dürfen sich maximal 20 mm von den originalen Befestigungs- und Drehpunkten befinden. Die serienmäßigen Radaufhängungsteile (Homologationsblatt Art. 707 Vorderachse: siehe Foto T - Hinterachse: siehe Foto U) dürfen, mit Ausnahme der Anbringung von Ringnuten, Gewinde und einer Sicherung mittels Schraube, Mutter, Kerbstift oder max. 4 Punktschweißungen je Lagerelement diesbezüglich nicht geändert werden. Das bedeutet, dass nach dem Entfernen der Lagerelemente die serienmäßigen Lagerelemente wieder (z.B. die serienmäßigen Silentbuchsen) in das jeweilige Radaufhängungsteil montiert werden können.

Vorderachse

An der Vorderachse sind die oberen Stützlager von Feder-Dämpferbein-Einheiten (Prinzip McPherson) unter der Voraussetzung freigestellt, dass die serienmäßigen karosserieeitigen Befestigungspunkte beibehalten werden und eine Verstellmöglichkeit bezüglich des serienmäßigen Befestigungspunktes räumlich innerhalb von max. 30 mm möglich ist. Das bedeutet, dass das Stützlager fest oder verstellbar eine exzentrische Lage des oberen Befestigungspunktes, bezogen auf dessen Originalposition, von max. 30 mm ergeben darf. Änderungen an der Karosserie sind nicht erlaubt, jedoch dürfen zur Befestigung des oberen Stützlagers maximal drei Schraubenbohrungen mit einem maximalen Durchmesser von je 10,5 mm am Stoßdämpferdom angebracht werden, falls serienmäßig weniger oder keine Schraubenbohrungen für die Befestigung des oberen Stützlagers vorhanden sind. Ferner darf der Durchmesser der zentralen serienmäßigen Federdomöffnung auf max. 100 mm vergrößert werden. Eine Sturzverstellung an der Vorderachse darf bei mit dem Radnabengehäuse verschraubten Federbeinen auch über diese Verschraubung erzielt werden.

Der lenkungsseitige Lenkeinschlag ist freigestellt.

Hinterachse

Die serienmäßigen Lagerelemente der Radaufhängung (siehe Foto U im Homologationsblatt) dürfen gegen andere Elemente (z.B. Silentbuchsen aus härterem Gummi, Aluminiumbuchsen, Uniballgelenke) ausgetauscht werden. Die serienmäßigen Radaufhängungsteile dürfen, mit Ausnahme der Anbringung von Ringnuten und einer Verdrehsicherung mittels Schraube, Kerbstift oder max. 4 Punktschweißungen je Lagerelement diesbezüglich nicht geändert werden. Das bedeutet, dass nach dem Entfernen der Lagerelemente die serienmäßigen Lagerelemente (z.B. die serienmäßigen Silentbuchsen) in das jeweilige Radaufhängungsteil montiert werden können. Nicht benutzte Halterungen dürfen entfernt werden.

Hinterachse – Allgemeine Bestimmungen

Bei allen erlaubten Änderungen an der hinteren Radaufhängung dürfen keine Karosserieänderungen gemacht werden.

Weitere Bestimmungen:

Radgeometrie

Der negative Sturz eines jeden Rades der Vorderachse darf maximal $6,0^\circ + 0,5^\circ$ betragen.

Der negative Sturz eines jeden Rades der Hinterachse darf maximal $3,0^\circ + 0,5^\circ$ und das zu jeder Zeit der Veranstaltung, bei stehendem Fahrzeug betragen.

In vorstehender $0,5^\circ$ -Toleranz sind alle möglichen Messwertabweichungen (Messtoleranz / Fertigungstoleranz) und Verschleiß durch Teilebeanspruchung berücksichtigt.

Stabilisatoren

Die Stabilisatoren sind freigestellt.

Die Stabilisatoren müssen aus Stahl bestehen und dürfen nicht vom Fahrgastraum aus verstellbar sein.

Die neuen Befestigungsteile für die Stabilisatoren dürfen keine andere Funktion ausüben.

Spurweite

Die Spurweite ist freigestellt. Spurverbreiterungen dürfen verwendet werden.

Verstärkungen

Die Verstärkung der Radaufhängungsteile und deren Befestigungspunkte durch Materialhinzufügung ist nur dann erlaubt, wenn das verwendete Material der Form des Originalteils folgt und mit ihm in Kontakt ist.

Durch die Verstärkung der Radaufhängung dürfen keine Hohlprofile entstehen und sie dürfen nicht dazu führen, dass einzelne Teile zusammengefügt werden, um ein einziges zu bilden.

Silentblock – Gelenke

Die Silentblöcke für die Befestigung der Hilfsrahmen und/oder der Querträger dürfen aus einem anderen Material als das Originalteil sein (z.B. härtere Silentblöcke, Aluminium, Nylonringe), jedoch muss die Lage des Hilfsrahmens und/oder des Querträgers bezüglich der Karosserie identisch zum Original bleiben, wie es den 3 Referenzachsen folgt. Hierbei dürfen die Hilfsrahmen und/oder Querträger, die Karosserie und die Original-Befestigungspunkte in keiner Weise geändert werden.

Bei der Messung dieser Positionen ist eine Toleranz von ± 5 mm zulässig.

An der ursprünglichen Radaufhängung dürfen keine Änderungen durchgeführt werden, ausgenommen davon ist die Anbringung von Ringnuten zur Befestigung einer Sicherung.

Das bedeutet, dass nach dem Entfernen der freien Aufhängungsteile die serienmäßigen Aufhängungsteile (zum Beispiel die ursprünglichen Silentblöcke) wieder montiert werden können und dass die Träger und/oder Querträger dann wieder am Fahrgestell oder der Karosserie an ihrem ursprünglichen Einbauort angebracht werden und ihre ursprüngliche Funktion wieder aufnehmen können.

Federwegbegrenzung

An jeder Radaufhängung darf ein Fangband oder Fangseil angebracht werden.

Zu diesem Zweck darf je eine max. 8,5 mm große Bohrung karosserie-seitig als auch radaufhängungs-seitig angebracht werden.

Schraubfedern

Schraubfedern sind unter Beachtung der nachfolgenden Bestimmungen freigestellt:

- die Anzahl ist frei unter der Bedingung, dass die Federn in Reihe angeordnet sind und der Typ der Federn dem der serienmäßigen Feder entspricht.
- die Form, Abmessungen und das Material der Federsitze sind freigestellt.
- die Federsitze dürfen verstellbar sein, wenn die Verstelleinheit ein Bauteil des Federsitzes ist und von dem Radaufhängungsteil bzw. von der Karosserie getrennt ist (sie dürfen entfernt werden).

Änderungen an der Karosserie sind nicht zulässig. Falls serienmäßig weniger als 3 Schraubenbohrungen für die Befestigung vorhanden sind (siehe Artikel 2.6 für das obere Gelenk einer Aufhängung des Typs McPherson) dürfen zur Befestigung der Federaufnahme an der oberen Aufnahme der Stoßdämpfer maximal

drei Schraubenbohrungen mit einem maximalen Durchmesser von je 10,5 mm angebracht werden. Wie auch immer die ursprünglichen Federn positioniert sind, so dürfen sie durch konzentrische Schraubfedern an den Stoßdämpfern ersetzt werden.

Drehstabfedern

Die serienmäßigen Drehstabfedern dürfen durch andere Drehstabfedern, bestehend aus Stahl, ersetzt werden. Der Durchmesser muss mindestens 80% des homologierten Durchmessers betragen.

Bei Fahrzeugen mit Drehstabfedern dürfen an der betreffenden Achse Schraubfedern hinzugefügt werden, sofern diese konzentrisch zu den Stoßdämpfern sind.

Teile, die verhindern, dass sich die Federn hinsichtlich ihrer Befestigungspunkte bewegen, sind zulässig.

Stoßdämpfer

Die Stoßdämpfer sind freigestellt; jedoch müssen Anzahl, Typ (Teleskop, Hebel etc.), und Arbeitsprinzip (Hydraulik, Reibung, gemischt etc.) beibehalten werden.

Gasdruckstoßdämpfer sind als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

Der Stoßdämpfer der Hinterachse darf auch zur Aufnahme der Federn dienen (siehe Art. Schraubfedern). Die oberen Befestigungshalter für die hinteren Stoßdämpfer sind freigestellt, unter Beachtung von Art. Hinterachse – Allgemeine Bestimmungen.

Druckspeicherbehälter dürfen an der unveränderten Karosserie des Fahrzeugs befestigt werden, sofern diese Maßnahmen gegen keinen anderen Reglementpunkt verstoßen.

Wenn es bei McPherson-Aufhängungen oder gleichartigen Konstruktionen zum Austausch des Dämpfungselementes notwendig ist, das komplette McPherson Federbein auszuwechseln, so müssen die Ersatzteile die gleichen Befestigungspunkte wie die Originalteile haben.

Bei McPherson-Aufhängungen sind die Form, die Abmessungen und das Material des Federsitzes freigestellt. Er darf verstellbar sein.

Verstärkungen

Verstärkungsstreben dürfen an den Befestigungspunkten der Aufhängung am Fahrzeugaufbau oder am Fahrgestell derselben Achse auf beiden Seiten der Längsachse des Fahrzeuges montiert werden.

Vorausgesetzt sie sind abnehmbar und mit Schrauben am Fahrzeugaufbau oder dem Fahrgestell befestigt.

Die Entfernung zwischen einem Befestigungspunkt der Aufhängung und einem Verankerungspunkt der Strebe darf 100 mm nicht überschreiten, es sei denn, es handelt sich um eine mit der Überrollvorrichtung zugelassene Querstrebe oder um eine obere Strebe, die an einer McPherson-Aufhängung oder ähnlichem befestigt wird.

Im letzten Fall beträgt die maximale Entfernung zwischen einem Verankerungspunkt der Strebe und dem oberen Gelenkpunkt 150 mm (siehe Zeichnungen 255.2 und 255.4).

Zur Befestigung einer Querstrebe zwischen zwei oberen Punkten an der Karosserie dürfen je Seite zusätzlich höchstens 3 Bohrungen mit einem maximalen Durchmesser von je 10,5 mm eingebracht werden.

Die Befestigungsösen für die oberen Querstreben dürfen mit der Karosserie verschweißt werden.

Abgesehen von diesen Punkten darf die Strebe nicht am Fahrzeugaufbau oder an mechanischen Teilen verankert sein.

2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

Komplettes Rad

Die Abmessungen der 4 Felgen + Radschüssel dürfen **max.** 7,5" x 17" betragen und kein Rad (Felge + Radschüssel) darf weniger als 8 kg wiegen (Mindestgewicht).

Die Durchmesser gemessen auf der Ebene der äußeren und inneren Felgenkanten eines Rades müssen identisch sein, wobei eine Toleranz von +/- 1,5mm gewährt wird.

In jedem Fall müssen die Abmessungen aller 4 Räder identisch sein.

In jeder weiteren Hinsicht sind die Räder freigestellt, sie müssen jedoch aus gegossenem Aluminium und aus einem Teil bestehen.

Zum Zwecke der Durchführung des Antriebs zum Rad sind Metalleinlagen erlaubt.

Es ist nicht erlaubt an den Rädern Luftextraktoren hinzuzufügen.

Der obere Teil des kompletten Rades (Radschüssel + Felge + Reifen), der senkrecht über der Radnabenmitte liegt, muss, senkrecht gemessen, von der Karosserie abgedeckt sein.

Schaum oder irgendein anderes System, durch welches das Fahrzeug ohne Reifendruck gefahren werden kann, ist verboten.

Luftdruckregulierungssysteme sind verboten.

An Bord darf kein Ersatzrad mitgeführt werden.

Reifen

Siehe Wettbewerbsbestimmungen zur Gruppe DTC – Production

2.8 Karosserie und Abmessungen

Bodenfreiheit

Mit Ausnahme der Räder, Reifen und Teile der Radaufhängung darf kein Teil des Fahrzeuges weniger als 80 mm vom Boden entfernt sein.

Dieser Test wird auf einer möglichst ebenen Fläche durchgeführt. Eine Messung kann zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung erfolgen.

Ein System, welches die Änderung der Bodenfreiheit herbeiführen kann, während das Fahrzeug in Bewegung ist, ist nicht erlaubt.

a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)

Es muss möglich sein, die Türen normal von außen zu öffnen.

Die Radkappen müssen entfernt werden.

Es ist erlaubt, die Kotflügelränder aus Stahlblech nach innen umzubördeln und/oder die Kunststoffränder der Kotflügel zu kürzen, welche im Inneren der Radläufe überstehen.

Die geräuschkämpfenden Kunststoffe dürfen aus dem Inneren der Radhäuser entfernt werden. Diese Kunststoffteile dürfen durch andere Teile gleicher Form aus Aluminium oder Kunststoff ersetzt werden.

Dämmmaterial bzw. Korrosionsschutzmittel dürfen entfernt werden.

Außenliegende Zierleisten dürfen entfernt werden. Alle Teile, die der äußeren Karosseriekontur folgen und weniger als 25 mm breit sind, werden als Zierleisten angesehen. Nur im unmittelbaren Bereich des Startnummernfeldes dürfen Zier-/Rammchutzleisten, die breiter als 25 mm sind, entfernt werden. Stoßfängerhalterungen sind freigestellt, ohne dass die Karosserie, die Form und die Lage der Stoßfänger verändert werden.

Die serienmäßigen Karosserieöffnungen dürfen zur Durchführung von Kühlleitungen verwendet werden. Serienmäßige Karosserieöffnungen sind vorhandene Öffnungen in der homologierten Karosserie, die offen sind oder die teilweise oder ganz durch abnehmbare Teile abgedeckt sind (z.B. Nebelscheinwerfer, Stanzbleche, Schlitze, Grill, usw.).

Zur Durchführung von Kühlluft dürfen die abnehmbaren Teile entfernt oder geöffnet werden, vorausgesetzt, das allgemeine Aussehen des ursprünglichen Teils wird nicht geändert.

Die Anbringung von Luftleitungen zu den ursprünglichen Öffnungen in der Karosserie ist freigestellt, sofern diese Öffnungen unverändert bleiben.

Das Anbringen eines Unterbodenschutzes ist nicht erlaubt.

Pneumatische Schnellwagenheber sind erlaubt und dürfen an der Überrollvorrichtung angebracht sein. Minimale Öffnungen zur Verwendung der Schnellwagenheber sind erlaubt.

Das Verbindungsstück zur Zuführung von Kompressionsluft darf nicht über die Karosserieoberfläche hinausragen.

Die Karosserie darf zur Schaffung eines Gehäuses für dieses Verbindungsstück über eine Fläche von höchstens 100 cm² verändert werden.

Scheibenwischerblätter dürfen durch andere ersetzt werden.
Je ein Außenrückspiegel links und rechts ist vorgeschrieben.

Eine Verstärkung der aufgehängten Teile des Fahrgestells und der Karosserie ist erlaubt, vorausgesetzt, das verwendete Material folgt der ursprünglichen Form und ist fortlaufend in Berührung mit diesem.

Vorstehend erlaubte Verstärkungen des „aufgehängten“ Teils lassen z.B. eine Verstärkung der kompletten Karosserie durch Schweißung oder durch Hinzufügung zusätzlichen Materials zu.
So darf z.B. ein zweiter Fahrwerksdom über den Originaldom gesetzt und verschweißt werden, jedoch muss dieses der Form des Originalteils folgen und mit ihm Kontakt sein.
Unter „aufgehängte Teile“ sind die Teile zu verstehen, die durch die Radaufhängungen abgefedert sind. D.h. alle Elemente, die hinter der/den Drehachsen von Radaufhängungsteilen liegen.
Nicht genutzte Halterungen für Zubehör oder Verkleidungen (z.B. Ersatzrad, Hitzeschild ...) am Fahrwerk und der Karosserie dürfen entfernt werden.

Eine beheizbare Windschutzscheibe ist erlaubt, sofern Stärke und Gewicht der Serienscheibe entsprechen.

Die Seiten- und Heckscheiben wie auch die Innenspiegel müssen mit einer glasklaren und farblosen Sicherheitsfolie mit einer maximalen Stärke von 100 Mikrometer beklebt werden, um bei einem Unfall einen ausreichenden Splitterschutz zu gewährleisten.

An den hinteren Seitenscheiben ist eine getönte Sicherheitsfolie, wie in Art. 253.11 beschrieben, erlaubt.

b) Fahrgastraum/Cockpit

Der Beifahrersitz und die komplette Rücksitzbank bzw. Rücksitze müssen entfernt werden.

Es ist erlaubt, Dämmmaterial oder geräuschhemmendes Material, die Original-Sicherheitsgurte und Teppichboden zu entfernen.

Die vorderen noch die hinteren Türverkleidungen und die hinteren Seitenverkleidungen dürfen nicht weggelassen, aber ersetzt werden. Sie können der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus anderem, festen, nicht brennbaren Material mit einer Stärke von mindestens 2 mm bestehen.

Die Verkleidungen müssen die für die Tür, Scharniere, Schloss und die für die Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Eine serienmäßige Klimaanlage darf entfernt werden.

Links- und Rechtslenkerversionen sind zugelassen, unter der Voraussetzung, dass das Originalfahrzeug und das modifizierte Fahrzeug mechanisch äquivalent sind und dass die Teile die vom Hersteller bestimmte Verwendung beibehalten.

Die Bedienungsorgane müssen diejenigen bleiben, die vom Hersteller vorgesehen sind. Es ist erlaubt, die Serienteile zur besseren Betätigung anzupassen oder besser erreichbar zu machen, z.B. Verlängern des Handbremshebels oder Verbreiterung des Bremspedals.

Insbesondere ist Folgendes erlaubt:

An der kompletten Karosserie (außen und innen) dürfen unbenutzte Halterungen, welche nicht in die Steifigkeitsberechnungen der Karosserie einfließen, entfernt werden.

Die Hupe ist freigestellt.

Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch ein geschlossenes Lenkrad sein. Die Diebstahlsicherung muss

außer Funktion gesetzt werden; es wird ein abnehmbares Lenkrad empfohlen. Das Schnelllösesystem muss aus einem konzentrischen Flansch zur Lenkradachse bestehen, der durch Anodisierung gelb gefärbt oder durch irgendeine andere dauerhafte gelbe Beschichtung gekennzeichnet ist und an der Lenksäule hinter dem Lenkrad angebracht sein. Das System muss durch Ziehen des Flansches entlang der Lenkradachse ausgelöst werden.

Scheibenöffnungssysteme dürfen entfernt werden.

Betätigungen zum Öffnen der hinteren Türen von innen dürfen entfernt werden.

Die Pedale dürfen durch andere Pedale bzw. einer Pedalbox ersetzt werden.

Eine Vorrichtung zur Fahrgastraumentlüftung ist erlaubt. Diese muss durch ein DTC- Production Datenblatt homologiert werden.

Armaturenbrett

Verkleidungsteile, die unterhalb des Armaturenbrettes liegen und nicht Bestandteil desselben sind, dürfen entfernt werden.

Es ist erlaubt, den Teil der Mittelkonsole zu entfernen, der weder die Heizung noch die Instrumente beinhaltet (siehe Zeichnung 255.7).

Die Instrumente sind freigestellt. Deren Einbau darf jedoch keine Gefährdung darstellen.

Serienschalter dürfen durch Schalter mit einer anderen Ausführung ersetzt und an anderen Stellen am Armaturenbrett oder der Mittelkonsole angebracht werden. Alle daraus resultierenden Öffnungen müssen verschlossen werden.

Heizungssystem

Das ursprüngliche Heizungssystem darf entfernt werden, es muss jedoch ein elektrisches oder ähnliches Antibeschlagsystem vorhanden sein.

Kofferraum und Motorraum

Im Kofferraum dürfen der Teppichboden und das Dämmmaterial entfernt werden.

Das Dämmmaterial an der Motorhaube und das Ziermaterial rund um den Motor dürfen entfernt werden.

Nicht genutzte Halterungen für die Batterie und für das Ersatzrad dürfen entfernt werden.

Die untere Verkleidung des Motorraumes darf entfernt werden oder geändert werden, jedoch nur durch Ausschneiden.

c) Zusätzliches Zubehör

Alles Zubehör ist erlaubt, welches keinerlei Einfluss auf das Fahrverhalten des Fahrzeugs ausübt. Dieses Zubehör darf keinesfalls, auch nicht indirekt, Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Bremsen oder Straßenlage ausüben.

2.9 Aerodynamische Hilfsmittel

Die serienmäßigen, in der Basishomologation für das Fahrzeug homologierten aerodynamischen Hilfsmittel, sind erlaubt. Zusätzlich sind alle Aerodynamik-/Karosserieteile erlaubt, welche durch den Fahrzeughersteller bei einem Serien- oder Sondermodell des gleichen Fahrzeugtypes (Homologationsnummer) angeboten werden. Die Teile müssen mit der originalen Teilenummer des Fahrzeugherstellers versehen sein und in ihrer Gesamtheit (Bodykit) verwendet werden.

2.10 Elektrische Ausrüstung

Verkabelung

Nur der serienmäßige homologierte Motorkabelbaum ist zulässig

Die übrige Verkabelung ist freigestellt.

Batterie

Fabrikat und Kapazität der Batterie/n ist/sind freigestellt.

Ein Starten des Motors mit der bordeigenen Batterie muss zu jeder Zeit möglich sein.

Jede Batterie muss sicher befestigt und kurzschlussicher abgedeckt sein.

Die vom Hersteller vorgesehene Anzahl von Batterien muss beibehalten werden.

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem serienmäßigen Anbringungsort verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen, die mit Schrauben und Muttern am Boden befestigt sind.

Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden. Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Die Batterie muss durch eine auslaufsichere Kunststoffumhüllung mit einer eigenen Befestigung abgedeckt sein. Ihr Anbringungsort ist freigestellt; wenn sie jedoch innerhalb des Fahrgastraumes untergebracht ist, muss sie hinter den Vordersitzen angebracht sein. In diesem Fall muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb haben (siehe Zeichnungen 255.10 und 255.11).

Wenn die Batterie im Fahrgastraum eine Trockenbatterie ist, muss sie elektrisch durch einen Deckel geschützt sein, der sie vollständig abdeckt.

Eine anderes als durch den Motor geliefertes System zur Energierückgewinnung ist verboten.

Lichtmaschine

Das Antriebsrad der Lichtmaschine ist freigestellt.

Der Riemen ist freigestellt.

Beleuchtung

Die originale Beleuchtungsanlage mit Ausnahme der Nebelscheinwerfer muss beibehalten werden und zu jedem Zeitpunkt während der Veranstaltung funktionstüchtig sein.

Die Scheinwerfer müssen der Zulassungsnorm aller Länder (ECE, DOT o.ä.) entsprechen. Glasscheinwerfern müssen durch eine klare Sicherheitsfolie geschützt sein.

Die oberen und unteren Kanten der Scheinwerfer dürfen mit Klebeband abgedeckt werden. Es muss jedoch ein mindestens 4 cm breiter Streifen entlang der Ebene, die parallel zur Querachse des Fahrzeuges und symmetrisch in Bezug auf den Mittelpunkt der Glühbirne verläuft, über die gesamte Breite des Scheinwerfers frei bleiben.

Nebelscheinwerfer dürfen entfernt werden. Die dabei entstehenden Öffnungen dürfen gemäß Artikel 2.4 genutzt werden. Wenn dies nicht der Fall ist, müssen sie verschlossen werden.

Beleuchtungssysteme für den Motorraum, den Fahrgastraum und den Kofferraum dürfen entfernt werden. Die Gehäuse der seitlichen Blinker dürfen entfernt werden, ihre Abdeckungen müssen jedoch beibehalten werden.

Sicherungen

Es ist erlaubt, Sicherungen im Stromkreislauf hinzuzufügen.

Der Sicherungskasten darf versetzt oder entfernt werden.

2.11 Kraftstoffkreislauf

Kraftstoffbehälter

Der serienmäßige Kraftstoffbehälter darf durch einen FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitstank nach FIA-Spezifikation ersetzt werden, welcher im Kofferraum oder im Original-Einbauraum untergebracht werden darf. Eine Befüllung mit Sicherheitsschaum des Typs MIL-B-83054 oder D-Stop ist vorgeschrieben. Das Gesamtvolumen aller Kraftstoffbehälter darf gleich oder kleiner sein als der serienmäßige (siehe Position 401.d im Homologationsblatt).

Eine Änderung des Einbauortes des Tanks darf nicht zu einer Erleichterung oder einer Verstärkung führen, anders als in Artikel 255-5.7.1 der FIA-Bestimmungen vorgesehen. Die sich aus dem Ausbau des Originaltanks ergebende Öffnung darf durch die Anbringung einer Platte verschlossen werden.

Für Sprint-Rennen muss die Betankung gemäß Bestimmungen des Artikels 253 des Anhang J erfolgen.

Die Lage der Einfüllöffnung ist freigestellt, sie darf sich jedoch nicht in den Scheiben befinden und sie darf nicht aus der Karosserie hervorstehen.

Wenn die Einfüllöffnung nicht verwendet wird, muss sie verschlossen werden.

Ein serienmäßiges Aktivkohlesystem in der Kraftstoffbehälterentlüftung einschließlich dessen Ansteuerung durch das Motormanagement darf entfernt werden.

Ein Zusatztank mit einem Volumen von höchstens 1 Liter ist zulässig. Dieser muss sich am gleichen Einbauort wie der Haupttank befinden.

Die Verbindungen der Einfüllöffnung und den Entlüftungsöffnungen zum Tank müssen durch eine feuerfeste und flüssigkeitsdichte Ummantelung geschützt sein.

Falls der Kraftstoffbehälter im Kofferraum untergebracht ist, muss er bei Zweivolumen-Fahrzeugen mit einer feuerfesten und flüssigkeitsdichten Trennwand geschützt sein. Diese neue Anordnung darf keine aerodynamische Oberfläche bilden und sie darf nicht tiefer unter dem Fahrzeug liegen als der Original-Tank.

Falls der Kraftstofftank oder eine Pumpe im Kofferraum untergebracht ist, muss zwischen dem Fahrgastraum und dem Kofferraum eine flüssigkeitsdichte und feuerfeste Trennwand vorhanden sein.

Falls sich der Einbauort des Kraftstoffbehälters unterhalb des Fahrzeugbodens befindet, muss dieser in einem fest verschlossenen, feuerfesten Gehäuse untergebracht sein, das nicht zu einem aerodynamischen Vorteil führen und keine andere mechanische Funktion haben darf.

Dieses Gehäuse muss an allen äußeren Oberflächen eine zusammendrückbare/dehnbare Struktur aufweisen und durch mindesten zwei Metallhalterungen in einer Größe von je 30 mm x 3 mm gesichert sein, die durch Schrauben und Muttern am Bodenblech befestigt sind. Zur Befestigung dieser Halterungen sind Schrauben mit einem Durchmesser von mindestens 10 mm zu verwenden. Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Diese dehnbare Struktur muss eine Honeycomb-Sandwich-Konstruktion mit einem feuerfesten Kern, der einen Mindest-Knautschwiderstand von 18N/cm² (25lb/in²) hat, sein.

Die Verwendung von Aramidfaser ist zulässig.

Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Hälte mit einer Stärke von 1,5 mm und mit einer Zugfestigkeit von mindestens 225N/mm² (14 Tonnen/in²) beinhalten.

Die Mindeststärke der Sandwich-Konstruktion beträgt 1 cm.

Die Öffnungen, die sich aus dem Ausbau des Original-Tanks ergeben, dürfen durch Anbringung eines Schildes gleicher Größe verschlossen werden.

DMSB-Hinweis: FT-Sicherheitstank siehe auch in den Wettbewerbsbestimmungen des Deutscher Tourenwagen Cup 2016.

Kraftstoffleitungen

Es müssen Teile verwendet werden, die der Luftfahrtnorm entsprechen.

Die Verlegung der Kraftstoffleitungen ist unter Berücksichtigung des Artikels 253.3, Anhang J zum ISG, freigestellt.

2.12 Schmierungssystem

Motor

Die Ölkühler sowie deren Anschlüsse sind freigestellt, jedoch darf die Karosserie nicht verändert werden und sie müssen innerhalb der Karosserie angebracht sein.

Ölleitbleche in der Ölwanne sind freigestellt.

Ein Ölhobel darf zwischen der Fläche der Ölwanneabdichtung und dem Motorblock hinzugefügt werden unter der Voraussetzung, dass der Abstand zwischen Ölwanne-Dichtfläche und Motorblock-Dichtfläche sich um max. 6 mm erhöht.

Wenn der Original-Motor einen Ölhobel aufweist, darf dieser entfernt werden.

Die Anbringung eines funktionsfähigen Ölfilters oder einer Ölpatrone ist vorgeschrieben, wobei der komplette Ölstrom durch die Filterpatrone oder den Filtereinsatz geleitet werden muss.

Die Charakteristik und der Einbauort des Ölfilters oder der Ölpatrone sind freigestellt.

Die Pumpenfilter sind einschließlich ihrer Anzahl freigestellt, die gesamte Ansaugfläche muss jedoch dem Original entsprechen.

Der Ölmesstab ist freigestellt, er muss jedoch jederzeit vorhanden sein und darf keine andere Funktion ausüben.

Ein Luft/Öl-Abscheider darf außerhalb des Motors (Mindestvolumen 1 Liter) gemäß Zeichnung No. 255-3 eingebaut werden. Das Öl muss allein durch Schwerkraft vom Öl-Catchtank zum Motor zurückfließen. Wenn das Schmiersystem eine offene Entlüftung der Ölwanne beinhaltet, so muss diese in einen Auffangbehälter mit einem Mindestfassungsvermögen von 2 Litern führen.

Falls dies nicht der Fall ist, müssen die Gase durch den Motor in den Ansaugtrakt zurückgeführt werden. Zum Zwecke der Anbringung von Öltemperatursensoren (Getriebegehäuse, Differentialgehäuse usw.) darf im betreffenden Gehäuse je eine Öffnung oder Gewindebohrung von max. 14 mm angebracht werden. Die Ölleitungen im Motorblock und im Zylinderkopf dürfen teilweise oder vollständig durch das Hinzufügen von abnehmbaren Elementen verschlossen werden, jedoch ohne zu schweißen oder zu kleben.

2.13 Datenübertragung

Jede Art von Datenübertragungen vom fahrenden Fahrzeug ist verboten, ausgenommen Funkverkehr. Impulsgeneratoren mit Zeitinformationen sind zulässig. Vorausgesetzt, es handelt sich um separate Teile, die keine Verbindung zur Motorsteuerung haben.

Ein Datenaufzeichnungssystem an Bord des Fahrzeugs ist erlaubt.

2.14 Sonstiges

Trockeneis

Der Transport und/oder die Verwendung von natürlichem oder chemischem Eis ist sowohl innerhalb als auch außerhalb des Fahrzeuges während der gesamten Dauer der Veranstaltung verboten.

Sprache

Im Streitfall ist die deutsche Version der vorliegenden Bestimmungen maßgebend.

Reglementänderungen

Reglementänderungen, welche seitens der FIA im Laufe der Saison herausgegeben werden, sind zunächst nicht gültig. Reglementänderungen werden erst durch Veröffentlichung des DMSB oder des Serienausschreibers, z.B. in Bulletins, gültig.

Wettbewerbsbestimmungen für die Gruppe DTC- Production

Nachfolgende Bestimmungen sind gültig für Fahrzeuge der DTC- Production

1. Reifen

Im Deutschen Tourenwagen Cup sind Einheitsreifen der Marke DUNLOP mit der Größenbezeichnung 215 / 45 R17 und der Mischungsnummer A für Slickreifen bzw. Mischungsnummer 404 für Regenreifen der Größenbezeichnung 205 /620 R 17 , die im Jahr 2016 an der Rennstrecke erworben wurden, für die Qualifyings und Rennen vorgeschrieben. In den Freien Trainings sind Dunlop-Reifen ebenfalls zu fahren. Die Slickreifen sind durch einen Barcode gekennzeichnet und weisen eine Kennzeichnung der Serie auf.

1.1 Anzahl der Reifen

In der Saison 2016 werden maximal 36 Slickreifen pro Fahrzeug/Start-Nr. zugeteilt.

Aus logistischen Gründen dürfen grundsätzlich pro Fahrzeug und pro Veranstaltung maximal 6 Slickreifen und maximal 4 Regenreifen an der Rennstrecke erworben werden.

Der Einsatz der Slickreifen ist beschränkt auf die für das betreffende Fahrzeug registrierten Slickreifen (neu oder gebraucht). Die Verwendung von Regenreifen ist – unter Beachtung von Artikel 1 – freigestellt.

Die Reifen für das betreffende Qualifikationstraining und Rennen sind durch das Team mit den Reifen-Nummern auf einer Einzel-Reifenliste einzutragen und den technischen Kommissaren bis 30 Minuten vor dem betreffenden Qualifikationstraining vorzulegen. Pro Rennwochenende sind zwei Einzelreifenlisten abzugeben (eine Liste für Qualifikation 1 und Rennen 1, eine Liste für Qualifikation 2 und Rennen 2)

Ein Vordruck für die Einzelreifenliste ist auf der Serienwebsite downloadbar.

Der Fahrer ist für die Korrektheit der von seinem Team geführten Liste verantwortlich.

Das Team hat die Aufgabe, umgehend die auf der Reifenliste erfassten Nummern mit den Nummern auf den ausgegebenen Reifen zu vergleichen. Nach Ablauf von 10 Minuten gelten die Nummern auf der Reifenliste als rechtsverbindlich.

1.2 Reifenkennzeichnung

Die Kennzeichnung bzw. die Barcode-Erfassung der Slickreifen hat grundsätzlich vor dem ersten offiziellen Qualifikationstraining zu erfolgen.

Wer am Qualifikationstraining oder Rennen mit nicht gekennzeichneten und erfassten Slickreifen teilnimmt, wird mit Nichtwertung für den Veranstaltungsteil bestraft, in dem der Verstoß stattgefunden hat. Darüber hinaus haben die Sportkommissare die Möglichkeit, weitere Strafen zu verhängen.

Als teilgenommen gilt, wenn während der Veranstaltung die Boxengasse in Höhe der Signalgebung verlassen und/oder die Rennstrecke befahren wird.

1.3 Regenreifen

Die Anzahl der Regenreifen ist freigestellt. Eine Kennzeichnung bzw. Barcode-Erfassung ist nicht erforderlich. Der Artikel 1 der Wettbewerbsbestimmungen ist unbedingt zu beachten.

1.4 Reifenbehandlung

Jegliches Verändern der Reifen (z.B. durch Runderneuern, Nachschneiden, thermische oder chemische Behandlung) ist verboten. Beim jeweils erstmaligen Verlassen der Boxengasse und nach einem Reifenwechsel während des Trainings oder eines Rennens darf die Reifentemperatur max. 10 Grad über der Umgebungstemperatur sein. Maßgeblich ist das Messgerät der technischen Abnahme.

Die Umrüstung der Reifen von der Vorderachse auf die Hinterachse und umgekehrt, stellt keinen Reifenwechsel dar.

Empfehlung: Reifen nicht direkt der Sonneneinstrahlung aussetzen.

2. Kraftstoff, Verbrennungsmittel

- 2.1** Bei den jeweiligen Veranstaltungen darf in jeder Session (inkl. des freien Trainings) nur der vom Serienausschreiber dort vorgeschriebene Kraftstoff verwendet werden. Jegliches Verändern des vorgeschriebenen Kraftstoffes ist verboten. So dürfen keinerlei Substanzen hinzugefügt, entfernt oder in ihrer Konzentration verändert werden. Jegliches Vermischen mit anderen Kraftstoffen ist verboten.
- 2.2** Die Wettbewerbsfahrzeuge müssen nach jedem offiziellen Zeittraining und jedem Rennen mindestens 1,5 Liter Kraftstoff im Kraftstoffsystem haben. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.
- 2.3** Als Verbrennungsmittel darf dem Kraftstoff nur Umgebungsluft zugesetzt werden.
- 2.4** Um eine sichere Kraftstoffentnahme im Motorenbereich zu gewährleisten, ist es notwendig, in unmittelbarer Nähe der Düsenleiste einen Entnahmeanschluss zu installieren. Dieser Probeentnahmeanschluss muss sich zwischen der Einspritzleiste und Kraftstoffleitung befinden. Zur Kraftstoffentnahme ist der Technischen Abnahme ein Entnahmeschlauch zur Verfügung zu stellen. Eine Kraftstoffentnahme zu Probezwecken muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung möglich sein.

3. Platzierungsgewichte

3.1 Zuteilung

Bei einer Veranstaltung werden zwei Zeittrainings und zwei Wertungsläufe ausgetragen.

Fahrer, die im Ziel eines Wertungslaufs einen der ersten drei Plätze im Klassement der DTC-Production erreichen, erhalten gemäß nachstehender Tabelle für die nächste Veranstaltung Platzierungsgewichte. Diese Platzierungsgewichte werden dem Fahrer für die offiziellen Zeittrainings und den Wertungsläufe der nächsten Veranstaltung zusätzlich zu dem Gewicht seines Fahrzeugs zugeteilt.

Die Anbringung der Zusatzgewichte hat gemäß Artikel 1.6 Fahrzeug-Mindestgewicht zu erfolgen. Gewichtserhöhungen oder -reduzierungen werden erst bei der nächsten Veranstaltung wirksam. Das Gewicht offizieller eingebauter TV-Kameras, technischen Equipments und TV-Antennen darf vom vorhandenen Platzierungsgewicht abgezogen werden.

Das Platzierungsgewicht beträgt:

1. Platz in einem Wertungslauf = plus 25 kg
2. Platz in einem Wertungslauf = plus 15 kg
3. Platz in einem Wertungslauf = plus 10 kg

Das maximale Platzierungsgewicht beträgt: 50 kg.

Das Platzierungsgewicht ist fahrerbezogen. Es bleibt dem Fahrer auch dann erhalten, wenn er während der Saison in ein anderes Fahrzeug wechselt. Diese Regelung gilt klassenübergreifend. Ein Wechsel in eine andere Klasse beim Saisonfinale kann nur in Ausnahmefällen durch die Serienorganisation erlaubt werden.

Fahrer, die nach ihrer ersten teilgenommenen Veranstaltung an zwei aufeinanderfolgenden Veranstaltungen nicht teilgenommen haben, werden bei ihrer nächsten Teilnahme mit dem dann höchsten Platzierungsgewicht ihres Fahrzeugtyps (bezogen auf Homologationsblatt-Nummer) bedacht.

3.2. Reduzierung

Das Platzierungsgewicht kann nur aufgehoben oder reduziert werden, wenn der Fahrer bei den nachfolgenden Wertungsläufen, an denen er teilnimmt, keine Platzierung unter den ersten vier des Klassements der DTC-Production erreicht hat.

Als teilgenommen gilt, wenn der Fahrer in einem Wertungslauf nach Erteilen des



Startzeichens die Startlinie überfahren oder die Boxengasse in Höhe der Signalgebung verlassen hat.

Das zugeteilte Platzierungsgewicht wird für die nächste Veranstaltung wie folgt reduziert:

- 5. Platz in einem Wertungslauf
= minus 10 kg
- 6. Platz in einem Wertungslauf
= minus 15 kg
- ab dem 7. Platz in einem Wertungslauf
= minus 25 kg
- am Rennen teilgenommen, aber nicht beendet
= minus 25 kg

Pro Veranstaltung kann jeder Fahrer sein Platzierungsgewicht um maximal 50 kg reduzieren.

Für Fahrer, die bei einer Veranstaltung mit Wertungsausschluss bestraft werden, zählt diese Veranstaltung als nicht teilgenommen. Evtl. vorhandene Platzierungsgewichte dürfen für die nachfolgende Veranstaltung, an der er teilnimmt, nicht abgebaut werden.

Beispiel:

1. Bei der ersten Veranstaltung erreicht der Fahrer A im ersten Lauf den 1. Platz. Für den zweiten Lauf der ersten Veranstaltung ist kein Zusatzgewicht erforderlich. Im zweiten Lauf der ersten Veranstaltung erreicht Fahrer A den 2. Platz. Die für die beiden Wertungsläufe vergebenen Zusatzgewichte werden addiert und müssen bei der zweiten Veranstaltung gefahren werden. Bei der zweiten Veranstaltung erhält Fahrer A daher ein Zusatzgewicht von 40 kg. Erreicht Fahrer A bei der zweiten Veranstaltung im ersten Lauf Platz 4 und im zweiten Lauf Platz 6, so fährt er bei der dritten Veranstaltung mit 25 kg Zusatzgewicht (40 kg - 15 kg).

2. Bei der ersten Veranstaltung erreicht Fahrer C im ersten Wertungslauf den 2. Platz. Für den zweiten Wertungslauf der ersten Veranstaltung ist kein Zusatzgewicht erforderlich. Im zweiten Wertungslauf der ersten Veranstaltung erreicht Fahrer C den 5. Platz. Das eingefahrene Zusatzgewichte aus dem ersten Wertungslauf und die Reduzierung aus dem zweiten Wertungslauf werden zusammen gerechnet und müssen beim der zweiten Veranstaltung gefahren werden. Bei der zweiten Veranstaltung erhält Fahrer C daher ein Zusatzgewicht von 5 kg. Erreicht Fahrer C bei der zweiten Veranstaltung im ersten Wertungslauf Platz 4 und im zweiten Wertungslauf Platz 3, so fährt er bei der dritten Veranstaltung mit 15 kg Zusatzgewicht (5 kg + 10 kg).

4. Waage

Bei der Ermittlung des Fahrzeugmindestgewichtes wird auf das angezeigte Ergebnis der Veranstalter-Waage eine Toleranz von 2 kg berücksichtigt.

Die vom Technischen Kommissar festgestellten Gewichte sind Sachrichterentscheidungen und rechtsverbindlich.

5. Verplomben

Zwischen Motorblock und Getriebegehäuse, zwischen Motorblock und Zylinderkopf, zwischen Motorblock und der Ölwanne und am Turboladergehäuse müssen Möglichkeiten (z.B. Bohrungen in Schraubköpfen oder im Gehäuse) geschaffen werden, damit der technische Kommissar jederzeit während der Veranstaltung eine einfache Verplombung vornehmen kann. Nach der Verplombung ist jede Demontage eines oder mehrerer vorgenannter Teile dem technischen Kommissar vorab anzukündigen.

Grundsätzlich dürfen vorhandene Plomben über die gesamte Saison (auch zwischen den Veranstaltungen) nur mit vorheriger Genehmigung des technischen Kommissars entfernt werden.

6. Anzahl der Motoren

Pro Veranstaltung und pro Fahrzeug/Start-Nr. ist der Einsatz von maximal zwei Motoren (hier: Motorblock plus Zylinderkopf) zulässig.

Kommt der zweite Motor nach dem ersten Qualifikationstraining zum Einsatz, so wird das Fahrzeug im ersten Rennen um fünf Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt. Kommt der zweite Motor nach dem zweiten Qualifikationstraining zum Einsatz, so wird das Fahrzeug im zweiten Rennen um fünf Plätze in der Startaufstellung zurückversetzt. Tritt im freien Training ein Schaden auf, so ist eine Behebung ohne Einfluss auf den Startplatz möglich.

Ein zweiter Motor wird dann als solcher angesehen, wenn am ursprünglichen Rennmotor ein Teil oder mehrere der folgenden Teile ausgetauscht wird bzw. werden: Motorblock, Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Zylinderkopfgehäuse, Ventile, Stößel oder Nockenwelle.

Vor jedem Austausch des Motors muss dieser unbedingt dem zuständigen technischen Kommissar gemeldet werden.

Maßgeblich für die Genehmigung zum Tauschen des Motors ist die Unversehrtheit der Plombe des technischen Kommissars zwischen Motorblock und Zylinderkopf.

7. Fahrerausrüstung

Die persönliche Ausrüstung des Fahrers darf maximal aus folgenden Dingen bestehen:

- Fahreroverall, Kopfhaube, Handschuhe, Schuhe, Socken und Unterwäsche nach FIA-Norm 8856-2000
- Helm nach FIA-Bestimmungen
- ein FIA-homologiertes Kopf- Rückhaltesystem (zb. HANS) ist vorgeschrieben

Trinkflaschen oder andere Behälter gehören nicht zur persönlichen Fahrerausrüstung.

8. Fahrzeug-Modellwechsel

Fahrerbezogen gilt für die laufende Saison folgendes:

Mindestens 10 Tage vor dem ersten Rennen muss der Serienausschreiber vom entsprechenden Fahrzeugmodell, welches durch den Teilnehmer für das Jahr 2016 zum Einsatz kommt, unterrichtet werden.

Maximal ein Mal darf auf ein anderes Fahrzeugmodell und/oder Fahrzeuggruppe gewechselt werden. Dieser Wechsel muss vor der betreffenden Veranstaltung dem Serienausschreiber schriftlich mitgeteilt werden.

Es kann jederzeit auf das vorherige, bereits in Jahr 2016 zum Einsatz gekommene Fahrzeugmodell, zurück gewechselt werden. Danach ist kein weiterer Wechsel mehr möglich!

Ein Modell wird durch die Homologations-Nr. definiert.

Beispiel: Der Opel Astra mit der Homologationsnummer DMSB-012 ist eine andere Modellvariante als der Astra mit der Homologationsnummer DMSB-008.

9. entfällt

10. Zeitnahme-Transponder

Die Verwendung eines funktionsfähigen Zeitnahme-Transponders ist vorgeschrieben (s. a. jeweilige Veranstalterausschreibung). Das Modell ist freigestellt.

Jeder Teilnehmer ist selbst für das Vorhandensein sowie die fahrzeugeitige Installation und Funktion verantwortlich.

11. Homologation

Im Deutschen Tourenwagen Cup sind grundsätzlich nur Fahrzeuge und Fahrzeugteile zulässig, die von der FIA oder DMSB, homologiert und genehmigt wurden.

12. Besondere Regelung zur Chancengleichheit

Der Serienausschreiber behält sich vor, auch während der laufenden Saison spezifische Werte (Gewicht, Rad-/Reifendimensionen, Begrenzung der Luftzufuhr o.ä.) für bestimmte Fahrzeuge unabhängig von den Bestimmungen des Anhang J zum ISG, den Bestimmungen der Gruppe DTC- Production bzw. den Homologationsbestimmungen neu vorzuschreiben, zu ändern oder bestimmte abweichende technische Änderungen zu genehmigen oder erlaubte Änderungen zu streichen.

Eine solche Regelung, z.B. Erhöhung des Mindestgewichtes, kann auch vor Ort direkt vor einem Wertungslauf von den Sportwarten des DMSB (Technischer Kommissar in Abstimmung mit Sportkommissar) festgelegt werden.

12.1 Fahrer bei Einzelveranstaltungen erhalten das Mindestgewicht des Fahrzeuges nach den technischen Bestimmungen Art. 1.6 plus das höchste fahrerbezogene Platzierungsgewicht der DTC- Production. Maßgebend ist die Gewichtsliste des Serienausschreibers.

13. Katalysator

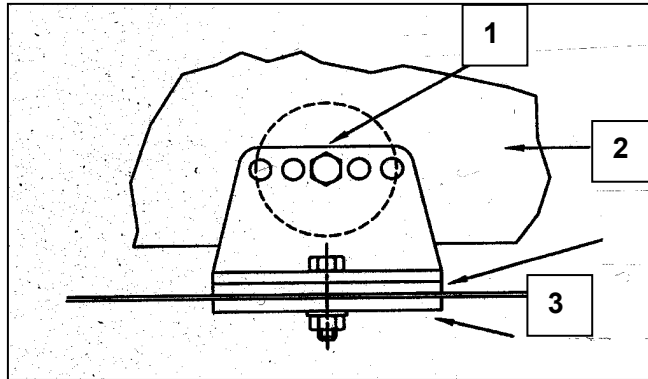
Ein durch den DMSB oder der FIA homologierter Motorsport-Katalysator ist vorgeschrieben.

14. Sonderzulassung

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, von vorgenannten Bestimmungen abweichende Fahrzeuge und Fahrzeugteile zuzulassen bzw. zu verbieten oder bestimmte Fahrzeugteile vorzuschreiben. Diese Fahrzeuge bzw. Teile müssen auf einem DTC-Technik-Datenblatt beschrieben bzw. über ein Bulletin genehmigt sein.

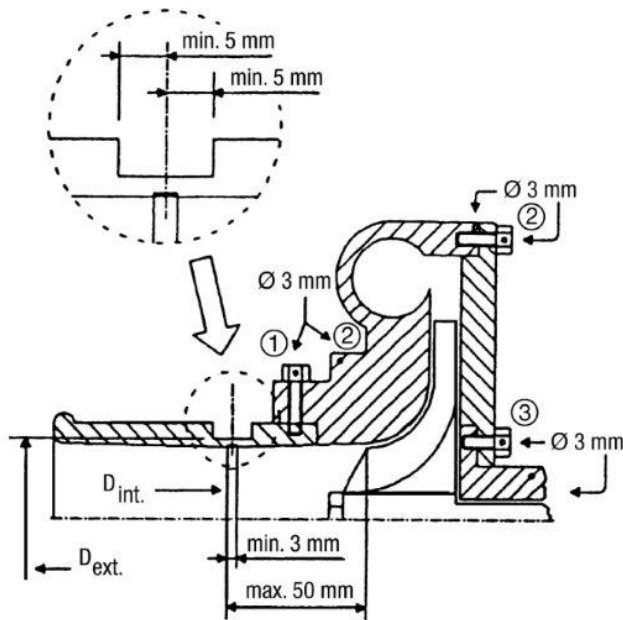
Zeichnungen:

Zeichnung 253-52:

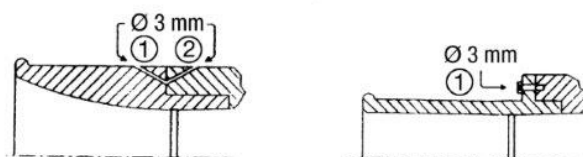


- 1 – Verstärkung
- 2 - Sitzschale
- 3 - Gegenplatte

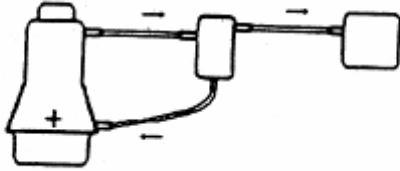
Zeichnung 254.4



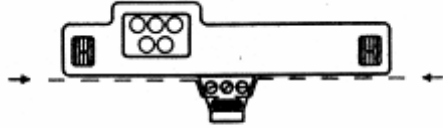
andere Möglichkeiten:



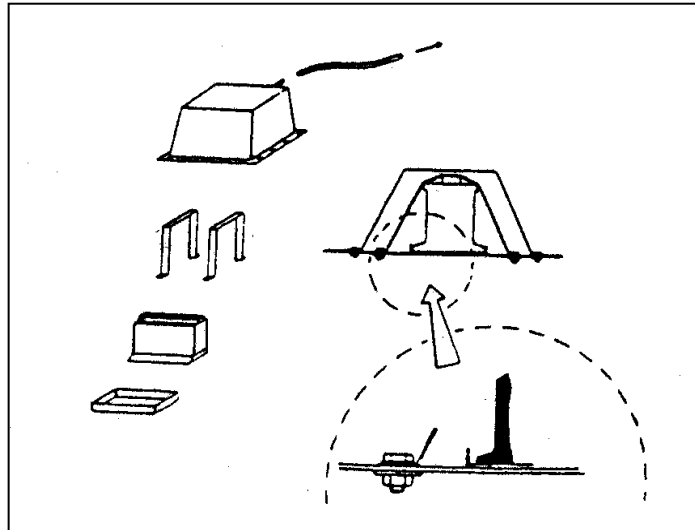
Zeichnung Nr. 255-3:



Zeichnung Nr. 255-7:



Zeichnung Nr. 255-10, Zeichnung Nr. 255-1, Zeichnung 263-9:



Zeichnung 263-9:

