

## Anlage 3 Technik

# ADMV – GTÜ – Tourenwagen – Cup 2010

## 1. Gültigkeit

Diese Vorschriften sind ab 01.01.2010 gültig. Es gelten die “Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010“, alle darin ausdrücklich genannten Bestimmungen des Anhang J des ISG und im speziellen die Technischen DMSB – Bestimmungen 2010 der Gruppe H.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.

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

Die nachfolgenden genannten einschränkenden Festlegungen im Punkt 2 und 3 sind für die Teilnehmer am ADMV – GTÜ – Tourenwagen – Cup verbindlich.

## 2. Trabant 601 (Klasse 1)

### 2.1. Motor bis 600 ccm

**2.1.1.** Aus Kostengründen wird folgende Freiheit gegenüber den DMSB – Bestimmungen der Gruppe H, Art.5 erlaubt. Es ist eine Hubraumerweiterung bis maximal 645 ccm zulässig.

**2.1.2.** Der Ansaugkanal darf entfernt und durch ein Rohr an der dafür serienmäßig vorgesehenen Stelle ersetzt werden. Es ist nur ein Ansaugkanal für beide Zylinder erlaubt. Zusätzliche Spülkanäle dürfen auch durch Hinzufügen von Material, egal welcher Art und Anzahl, angebracht werden.

**2.1.3.** Zylinderköpfe, Kolben mit Kolbenbolzen, Pleuel und Kurbelwelle (nicht der Durchmesser der Lagerbohrungen) sind freigestellt.

**2.1.4.** Es ist ein Einfachvergaser vorgeschrieben.

Eine variable Ansaug- und Membransteuerung, Kraftstoffeinspritzung, sowie jegliche Arten der mechanischen oder elektronischen Aufladung sind verboten. Luft- und Kraftstoffzufuhr nach dem Punkt der Gemischaufbereitung ist unzulässig.

**2.1.5.** Die Motorkühlung muss serienmäßig und ausdrücklich nur mit Luft erfolgen. Eine Anreicherung der Kühlluft mit Wasser ist erlaubt.

### 2.2. Bremsanlage

**2.2.1.** Es ist erlaubt, eine Scheibenbremse mit einem maximalen Durchmesser der Scheibe von 240 mm an der Vorderachse einzubauen. Das Material für den Adapter der Bremsscheibe muss Vergütungsstahl mit einer Festigkeit von mind. 90 N/qmm und einer Bruchdehnung von mind. 11% sein oder es ist für dieses Teil eine Allgemeine Betriebslaubnis ( ABE ) vorhanden.

**2.2.2.** Eine Scheibenbremse für die Hinterachse ist nicht zulässig. Die Trommelbremse der Hinterachse ist freigestellt.

**2.2.3.** Es ist eine manuelle Bremskraftregelung für die Hinterachse vorgeschrieben.

**2.2.4.** Unterdruck – Bremskraftverstärkung ist nicht zulässig.

### 2.3. Karosserie

**2.3.1.** Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel.

**2.3.2.** Für die Aufnahme einer Schraubenfeder als Zusatzfeder für die Blattfeder dürfen die Stoßdämpferdome verändert und verstärkt werden. Das Prinzip der Achskonstruktion muss beibehalten werden, Die Befestigung der Stoßdämpfer muss auf der Blattfeder der Vorderachse erfolgen.

**2.3.3.** Teile, die zur Aufnahme von Motor, Getriebe, Lenkungs-, Brems- und Radaufhängungsteilen dienen, dürfen nicht erleichtert werden. (Gruppe H, Art.16)

Für die Vorderfeder ist aus diesem Grund eine Fanglage vorgeschrieben.

**2.3.4.** Ein Aufschneiden des Kofferraumbodens zum Tankeinbau ist nicht erlaubt.

**2.3.5.** Die Querverbindung zwischen der vorderen Motor- Getriebe- Aufhängung darf bei gleicher Festigkeit und Ausführung der Schweißnähte nach den Anforderungen der Bewertungsgruppe B gemäß DIN EN 25817 abgesenkt werden.

**2.3.6.** Das Verbindungsprofil unter dem Frontmittelteil darf im Ansaugbereich bis zu 50% seiner Höhe und maximal 250 mm lang ausgespart werden. Das betrifft auch das innere Verstärkungsblech. Das Verbindungsprofil kann für den Motorwechsel demontierbar sein.

**2.3.7.** Zur fahrzeugnahen Auspuffverlegung ist es erlaubt, im Bereich Trägergruppe/Spritzwand Aussparungen durchzuführen. Diese sind nach Wegnahme des Originalmaterials mit Blech von 3 mm Stärke zu verschließen. Der Tank ist mit einer feuerfesten, flüssigkeitsdichten und stabilen Wand zum Fahrgastraum zu trennen. (Technische Bestimmungen Gruppe H, Art.26)

**2.3.8.** Das Frontmittelteil darf im Bereich des Lüfters max. 60x120 mm ausgespart werden.

**2.3.9.** Wird beim serienmäßigen Dach der eingeklebte Himmel entfernt, muss eine Splitterschutzfolie über dem Kopfbereich des Fahrers 50x50 cm eingeklebt werden.

## **2.4. Kraftübertragung**

**2.4.1.** Das Originalgetriebegehäuse ist vorgeschrieben. Die Räder und Wellen sowie das Differential, ebenso die Sperre sind freigestellt.

**2.4.2.** Sequentiell schaltbare Getriebe sind nicht erlaubt. Der Gangwechsel muss ausschließlich mechanisch erfolgen.

**2.4.3.** Es dürfen maximal 4 Vorwärtsgänge vorhanden sein. Ein Rückwärtsgang ist vorgeschrieben.

## **3. Fahrzeuge 600 bis 1300 ccm (Klasse 3)**

### **3.1. Motor**

**3.1.1.** Aus Kostengründen werden folgende Freiheiten gegenüber den DMSB- Bestimmungen der Gruppe H, Art.5 erlaubt: Es ist eine Hubraumerweiterung bis max. 1344 ccm zulässig.

**3.1.2.** Die Einschränkungen beziehen sich auf den Zylinderkopf. Dieser muss als Originalteil erkennbar sein. (Anzahl der Ventile und Ventilachsen) Schon aus diesem Grund ist nur eine Nockenwelle freigestellt.

**3.1.3.** Kraftstoffeinspritzung, sowie jegliche Art der Aufladung ist untersagt

**3.1.4.** Die Anzahl der Vergaser und dessen Typ sind freigestellt.

### **3.2. Kraftübertragung**

**3.2.1.** Das Originalgetriebegehäuse ist vorgeschrieben. Die Räder und Wellen sowie das Differential, ebenso die Sperre sind freigestellt.

**3.2.2.** Sequentiell schaltbare Getriebe sind nicht erlaubt. Der Gangwechsel muss ausschließlich mechanisch erfolgen.

**3.2.3.** Es dürfen maximal 5 Vorwärtsgänge vorhanden sein. Ein Rückwärtsgang ist vorgeschrieben.

**3.2.4.** Für die Fahrzeugtypen Trabant 1.1 und Wartburg 1.3 kann ein Getriebegehäuse vom Hersteller Volkswagen des Typs Polo verwendet werden.

## **4. Fahrzeuge über 1300 ccm**

Es gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010“, alle darin ausdrücklich genannten Bestimmungen des Anhang J des ISG und im speziellen die Technischen DMSB – Bestimmungen 2010 der Gruppe H.

Alles nicht ausdrücklich in diesen Vorschriften Erlaubte ist verboten.

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

Die Fahrzeuge müssen in der DMSB – Fahrzeug – Herstellerliste oder in der FIA – Homologationsliste aufgeführt sein.

**Ab dem 01.01.2010** sind abhängig vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum folgende Mindestgewichte vorgeschrieben:

	Mindestgewicht in kg	
	2V/Zyl.	V/Zyl.
über 1600 bis 2000 ccm	825	890
über 2000 bis 2500 ccm	900	975
über 2500 bis 3000 ccm	970	1045
über 3000 bis 3500 ccm	1030	1105

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes verschraubt sein und gekennzeichnet (Plombe) werden können.

## 5. Grundsätzliche Bestimmungen für alle Klassen

### 5.1. Überrollvorrichtung

Ein Überrollkäfig entsprechend Artikel 253.8 im Anhang J zum ISG ist zwingend vorgeschrieben. Bei Überrollkäfigen mit Zertifikat oder homologierten Käfigen sind dem Technischen Kommissar zur Abnahme das Zertifikat bzw. das Homologationsblatt vorzulegen. Änderungen jeglicher Art (außer Polsterung) sind an solchen Überrollvorrichtungen verboten.

**Ab 01.01.2010** muss an Überrollvorrichtungen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorhanden sein:

- im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-20 Oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-21
- Kombinationen gemäß Zeichnungen 253-4+253-5 (Variante 1), 253-5+253-4 Variante 2)
- Bei gekreuzten Streben sind zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Zeichnung 253-34 erforderlich.

**Ab 01.01.2011** muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

### 5.2. Abgas und Geräusch

Ein Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB – Abgasbedingungen (DMSB –Handbuch, blauer Teil) muss eingebaut sein.

Gemäß DMSB – Vorbeifahrt – Meßmethode (DMSB – Handbuch, blauer Teil) müssen die Grenzwerte von 138 dB (A) nach Lwa – Verfahren und 106 dB (A) nach Lp – Verfahren eingehalten werden.

### 5.3. Elektrische Anlage

Für alle Fahrzeuge des Cups ist eine Nebelschlussleuchte vorgeschrieben, welche nach ECE oder EG (mit E – Prüfzeichen) gekennzeichnet ist. Es kann die serienmäßige verwendet werden oder es muss eine separat angebaute vorhanden sein. Die Anordnung einer solche beträgt mindestens 250 mm und maximal 1000 mm über der Fahrbahnoberfläche. Die Mindestleuchtstärke muss einer 21 W Glühbirne entsprechen. Es ist eine ausreichende Stromversorgung für Regenrennen sicherzustellen.

### 5.4. Sicherheitsbestimmungen

Die Verwendung eines FIA – Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS – System) ist ab 01.01.2010 vorgeschrieben. Auf keinem Fall dürfen nach hinten geführte Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Durchführung der Rückenlehne nach oben geführt werden. Das empfohlene Maß beträgt ca. 20° nach unten.

### 5.5. Besondere Regelungen

Sollten Änderungen im obigen Einschränkungsgreglement beantragt werden, so bedarf es der Zustimmung der Cup – Leitung und des DMSB

ADMV Landesverband Thüringen e.V.  
Cup – Chef  
W. Finke

Technischer Kommissar  
H.Kunert

# **Technisches Reglement für Tourenwagen der Gruppe H „Trabant 601 Spezial“ bis 850 ccm, Klasse 2**

## **1. Gültigkeit**

Diese Vorschriften sind ab 01.01.2010 gültig. Es gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010“ des DMSB, im speziellen die Technischen Bestimmungen der Gruppe H (siehe DMSB –Handbuch 2010).

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

## **2. Motor**

**2.1.** Die Fahrzeuge werden in die Hubraumklasse bis 850 ccm eingestuft.

**2.2.** Der Zwei – Zylinder – Zweitakt – Motor P65 des Herstellers VEB Barkas– Werke Karl-Marx-Stadt muss als Basis (Kurbelgehäuse) beibehalten werden.

**2.3.** Freigestellt werden die Zylinder, Zylinderköpfe, Pleuel, Kolben mit Kolbenbolzen, Material der Kurbelwelle (Der Hauptlagerdurchmesser 36 mm muss beibehalten werden) und die Anzahl und Typ der Vergaser. Die Drehschiebersteuerung ist nicht zwingend vorgeschrieben.

**2.4.** Eine variable Ansaug- oder Membransteuerung, Kraftstoffeinspritzung sowie jegliche Arten der mechanischen oder elektronischen Aufladung sind verboten.

## **3. Bremsanlage**

**3.1.** Es ist zulässig die Bremsanlage auf Scheibenbremsen umzurüsten.

**3.2.** Das Material für den Adapter der Bremsscheibe muss aus Vergütungsstahl mit einer Festigkeit von mindestens 90 N/qmm und einer Bruchdehnung von mindestens 11% sein, oder es ist für diese Teil eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) vorhanden.

**3.3.** Eine manuelle Bremskraftregelung für die Hinterachse ist vorgeschrieben.

**3.4.** Unterdruck – Bremskraftverstärkung ist nicht zulässig.

## **4. Karosserie**

**4.1.** Die äußere Form der Originalkarosserie muss beibehalten werden, ausgenommen hiervon sind die Kotflügel und die erlaubten aerodynamischen Hilfsmittel.

**4.2.** Für die Aufnahme einer Schraubenfeder als Zusatzfeder für die Blattfeder der Vorderachse dürfen die Stoßdämpferdome verändert und verstärkt werden. Das Prinzip der Achskonstruktion muss beibehalten werden. Die Befestigung der Stoßdämpfer muss auf der Blattfeder der Vorderachse erfolgen.

**4.3.** Teile die zur Aufnahme von , Getriebe, Lenkungs-, Brems- oder Radaufhängungselementen dienen, dürfen nicht erleichtert werden. (Gruppe H, Art.16) Für die Vorderfeder ist aus diesem Grund eine Fanglage vorgeschrieben.

**4.4.** Das Verbindungsprofil unter dem Frontmittelteil darf im Ansaugbereich bis zu 50% seiner Höhe und maximal 250 mm lang ausgespart werden. Dieses Verbindungsprofil kann beim Motorwechsel demontierbar sein.

**4.5.** Die Querverbindung zwischen der vorderen Motor- Getriebeaufhängung darf bei gleicher Festigkeit und Ausführung der Schweißnähte nach den Anforderungen der Bewertungsgruppe B gemäß DIN EN 25817 abgesenkt werden.

**4.6.** Zur fahrzeugnahen Auspuffverlegung ist es erlaubt, im Bereich Trägergruppe/ Spritzwand/ Bodenblech und Schweller Aussparungen vorzunehmen. Diese sind nach Wegnahme des Materials wieder wie folgt zu verschließen:

- Querträger: Blech mit einer Stärke von 3 mm

- Spitzwand und Bodenblech: Ein Tunnel bis zur hinteren Trennwand mit einer maximalen Höhe von 130 mm (vom Bodenblech aus gemessen) aus feuerfestem Material, welches eine ausreichende Festigkeit entsprechend den Technischen Bestimmungen der Gruppe, Art.16 gewährleistet.

- Türschweller: Bei der Durchführung des Auspuffrohres muss der ausgeschnittene Teil durch Blech der Originalstärke ersetzt werden.

**4.7.** Das Frontmittelteil darf nur im Bereich des Lüfters 60x120 mm ausgespart werden.

**4.8.** Wird beim serienmäßigen Dach der eingeklebte Himmel entfernt, muss eine Splitterschutzfolie, wie an der Fahrertür vorgeschrieben, über dem Fahrersitz 50x50 cm eingeklebt werden. (Splitterschutz)

## 5. Kraftübertragung

**5.1.** Das originale Getriebegehäuse muss beibehalten werden. Die Räder und Wellen sowie das Differential sind freigestellt.

**5.2.** Der Gangwechsel muss ausschließlich mechanisch erfolgen.

**5.3.** Es dürfen maximal 5 Vorwärtsgänge vorhanden sein. Ein Rückwärtsgang ist vorgeschrieben.

## 6. Fahrzeuggewicht

Entsprechend den Technischen Bestimmungen der Gruppe H beträgt das Mindestgewicht für die Hubraumklasse bis 850 ccm 600 kg. (Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten)

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und am Boden des Fahrgastraumes oder des Kofferraumes fest verschraubt sein und gekennzeichnet (Plombe) werden können.

## 5. Grundsätzliche Bestimmungen

### 5.1. Überrollvorrichtung

Ein Überrollkäfig entsprechend Artikel 253.8 im Anhang J zum ISG ist zwingend vorgeschrieben. Bei Überrollkäfigen mit Zertifikat oder homologierten Käfigen sind dem Technischen Kommissar zur Abnahme das Zertifikat bzw. das Homologationsblatt vorzulegen. Änderungen jeglicher Art (außer Polsterung) sind an solchen Überrollvorrichtungen verboten.

**Ab 01.01.2010** muss an Überrollvorrichtungen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorhanden sein:

- im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-20 Oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-21
- Kombinationen gemäß Zeichnungen 253-4+253-5 (Variante 1), 253-5+253-4 Variante 2)
- Bei gekreuzten Streben sind zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Zeichnung 253-34 erforderlich.

**Ab 01.01.2011** muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

### 5.2. Abgas und Geräusch

Ein Katalysator gemäß Artikel 15 der DMSB – Abgasbedingungen (DMSB –Handbuch, blauer Teil) muss eingebaut sein.

Gemäß DMSB – Vorbeifahrt – Meßmethode (DMSB – Handbuch, blauer Teil) müssen die Grenzwerte von 138 dB (A) nach Lwa – Verfahren und 106 dB (A) nach Lp – Verfahren eingehalten werden.

### 5.3. Elektrische Anlage

Für alle Fahrzeuge des Cups ist eine Nebelschlussleuchte vorgeschrieben, welche nach ECE oder EG (mit E – Prüfzeichen) gekennzeichnet ist. Es kann die serienmäßige verwendet werden oder es muss eine separat angebaute vorhanden sein. Die Anordnung einer solche beträgt mindestens 250 mm und maximal 1000 mm über der Fahrbahnoberfläche. Die Mindestleuchtstärke muss einer 21 W Glühbirne entsprechen. Es ist eine ausreichende Stromversorgung für Regenrennen sicherzustellen.

### 5.4. Sicherheitsbestimmungen

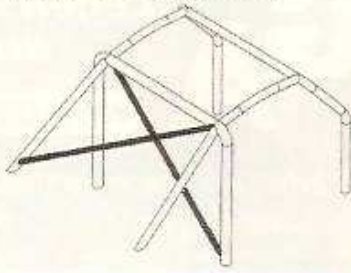
Die Verwendung eines FIA – Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS – System) ist ab 01.01.2010 vorgeschrieben.

Auf keinem Fall dürfen nach hinten geführte Schultergurte bezogen auf die horizontale Linie an der Durchführung der Rückenlehne nach oben geführt werden. Das empfohlene Maß beträgt ca. 20° nach unten.

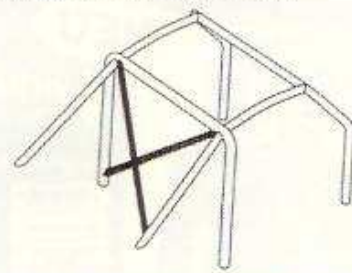
### 5.5. Besondere Regelungen

Sollten Änderungen im obigen Einschränkungsgesetz beantragt werden, so bedarf es der Zustimmung der Cup – Leitung und des DMSB

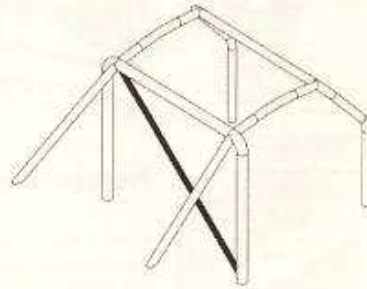
Kombination Zeichnung 253-4 + 253-5 (Variante 1)



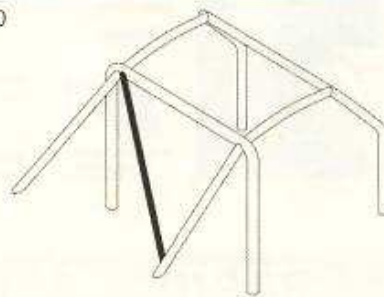
Kombination Zeichnung 253-5 + 253-4 (Variante 2)



Zeichnung 253-5

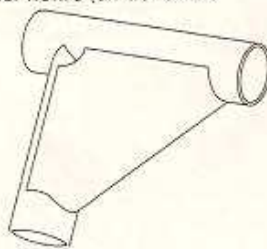


Zeichnung 253-20



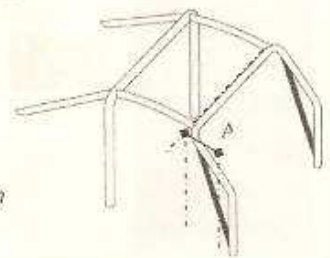
Zeichnung 253-34

U-förmige Knotenbleche im Kreuzungsbereich der Streben gemäß dieser Zeichnung 253-34. Die Schenkellänge der Knotenbleche müssen entlang der Rohre (an denen sie verschweißt sind) gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Durchmesser der verbundenen Rohre.



Zeichnung 253-15 (gerade Stützstrebe ab 2011 Vorschrift, wenn A größer ist als 200 mm). Die untere Befestigung der Stützstreben darf max. 10 cm über dem Käfigfuß sein. Die gerade Stützstrebe darf geteilt und durch die Flankenschutzstreben geführt sein.

Der DMSB kann für Fahrzeuge, bei denen der Bauraum hinsichtlich Lenkradbetätigung nachweislich eine gerade Stützstrebe nicht zulässt, auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für eine Ersatzkonstruktion erteilen.



Zeichnung 253-21 (mit Knotenblechen, die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein)

