

Bulletin 01/2024 vom 25.04.2024

DMSB-Rundstreckenreglement 2024 - Anhang 2

Besonderheiten der Nürburgring Nordschleife
Ab sofort gelten folgende Änderungen und Ergänzungen zum Reglement
(Änderungen und Ergänzungen sind *kursiv* gedruckt)

Art. 2 Zulassungsvoraussetzungen für Fahrzeuge / Bauliche Voraussetzungen
wird wie folgt ergänzt:

.....

- (2) Sportwagen, Formel-Fahrzeuge sowie Fahrzeuge mit freistehenden Rädern sind nicht zugelassen. Des Weiteren sind Fahrzeuge mit Rohrrahmen-Chassis grundsätzlich nicht startberechtigt; Ausnahmen:
- Fahrzeuge der Gruppen 24h-Spezial (SP) und SP-X, welche in Abstimmung mit dem DMSB vom Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN zugelassen wurden, *bzw. Fahrzeuge der NES-Gruppe Verbesserte Fahrzeuge (W/WA) und NES-Klasse Entwicklungs- + Performance-Fahrzeuge), welche in Abstimmung mit dem DMSB von der NES-Technik zugelassen wurden,*
 - GT3-Fahrzeuge mit Zulassung der FIA bzw. GT4-Fahrzeuge mit RACB- / KNAF-Zulassung,
 - Anhang K-Fahrzeuge mit Historic Technical Passport (HTP)
 - Fahrzeuge die in Abstimmung mit dem DMSB zugelassen wurden.

(...)

Art. 2.1 Besondere Bestimmungen für die Fahrzeugklassen SP-9 (FIA-GT3), SP-Pro und SP-X, *NES GT3 und GT3/GT2- Fahrzeuge in Klasse NES Entwicklungs- + Performance-Fahrzeuge*

Darüber hinaus gelten die vom DMSB veröffentlichten besonderen Bestimmungen für die Fahrzeugklassen SP-9 (FIA-GT3), SP-Pro, SP-X, *NES GT3 und auf GT3-/GT2-Rennfahrzeugen basierende Fahrzeuge in der Klasse NES-Entwicklungs- und Performance-Fahrzeuge* hinsichtlich Motorleistung, Traction Control System, Mindestfahrhöhe, Heckflügel-Breite / -Position, Aerodynamik etc.

(1) Mindestfahrhöhe für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3), SP-X, SP-Pro, *NES GT3 und GT3/GT2-Fahrzeuge in Klasse NES Entwicklungs- + Performance-Fahrzeuge*

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung muss es möglich sein eine Rolle mit den Abmaßen 300 mm (Breite) x 70 mm (Durchmesser) unter dem Fahrzeug zu verschieben. Die Überprüfung erfolgt auf der ausgewiesenen Referenzfläche des Veranstalters. Bei der Überprüfung kann der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden. Wenn der Luftdruck geändert wird, muss an allen Rädern derselbe Druck eingestellt werden. Eine Korrektur des Reifendrucks wird nur dann vorgenommen, wenn zum Zeitpunkt der Messung der Reifendruck eines oder mehrerer Reifen unter 1,8 bar ermittelt wird. Zur Ermittlung des Reifendrucks wird ausschließlich der Messwert des offiziellen Manometers des Veranstalters herangezogen.

Die Überprüfung erfolgt im Istzustand des Fahrzeugs mit den zum Zeitpunkt der Überprüfung montierten Reifen und der zu diesem Zeitpunkt im Fahrzeug befindlichen Kraftstoffmenge und dem betreffenden Fahrer.

Für eine Kontrolle der Mindestfahrhöhe im Rahmen einer Nachuntersuchung gelten zusätzlich folgende Bestimmungen:

- Nach Anordnung eines Technischen Kommissars muss der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden.
- Zur Ermittlung des Reifendrucks wird ausschließlich der Messwert des offiziellen Manometers des Veranstalters herangezogen.

- Wenn ein Fahrzeug ausgerüstet mit Regenreifen im Parc Fermé abgestellt wird oder zur Nachuntersuchung herangezogen wird, muss dieses bei einer angeordneten Kontrolle der Mindestfahrhöhe auf neue Slick-Reifen umgerüstet werden.
- Nach Anordnung eines Technischen Kommissars muss der Reifendruck aller vier Räder von einem Teammitglied auf 1,8 bar eingestellt werden.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Messung jederzeit mit dem zuletzt auf dem jeweiligen Fahrzeug eingesetzten Fahrer durchzuführen.
Die Überprüfung erfolgt auf der vom DMSB festgelegten Messfläche, welche in der Veranstaltungsausschreibung bzw. per Bulletin bekannt gegeben wird.

Jegliche Systeme zum Zwecke der automatischen Änderung der Fahrzeughöhe während der Fahrt oder im Stillstand des Fahrzeugs sind verboten. Über Ausnahmen entscheidet der Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN abschließend.

(2) Anti-Lift-System

Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3), SP-X, *NES GT3 und auf GT3/GT2-Rennfahrzeugen basierende Fahrzeuge in der Klasse NES-Entwicklungs- und Performance-Fahrzeuge* müssen mit einem elektronischen Anti-Lift-System ausgerüstet werden. Dieses Anti-Lift-System ist hierbei grundsätzlich als Erweiterung vorhandener Traktionskontrollsysteme zu verstehen.

Die Gestaltung dieser Systeme ist den Fahrzeugherstellern grundsätzlich freigestellt. Eine Dokumentation der Funktionsweise dieser Systeme muss jedoch vor einem Fahrzeugeinsatz auf der Nürburgring Nordschleife vom jeweiligen Hersteller beim Veranstalter eingereicht werden. Eine Freigabe erfolgt nach Abstimmung mit dem DMSB. Die Verantwortung für eine sichere Funktion des Anti-Lift-Systems liegt hierbei grundsätzlich beim Homologationsinhaber bzw. Fahrzeughersteller. Über Ausnahmen entscheidet der Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* abschließend.

(3) Geänderte Aerodynamik – Breite / Position Heckflügel

Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3) und NES GT3 ab Homologationsdatum 01.01.2012 inkl. EVO-Nachträge (Evolutionen)

Die zulässige Gesamtbreite des Heckflügels gemäß Homologation wird wahlweise um 100 mm an den Außenseiten (an der Position der Flügelendplatten in Richtung Fahrzeuglängsachse) verringert oder die Position des Heckflügels wird um 100 mm in Richtung positiver Fahrzeug-x-Achse (in Richtung Fahrzeugfront) verschoben. Eine anteilmäßig beliebige Kombination aus Breitenreduzierung / Positionsänderung von insgesamt 100 mm ist dem jeweiligen Hersteller freigestellt. So ist beispielsweise eine Breitenreduzierung von 50 mm in Kombination mit einer Verschiebung des Heckflügels um 50 mm in Richtung positiver x-Achse (in Richtung Fahrzeugfront) zulässig. Das Flügelprofil muss nach wie vor der Homologation entsprechen. Ein Hinzufügen nicht homologierter Gurney-Profile ist nicht zulässig.

Die Breitenreduzierung / Positionsänderung muss durch den Homologationsinhaber beim Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* mit einem entsprechenden Datenblatt beantragt werden. Das Datenblatt muss die Geometrie von Flügelaufsteller sowie Angaben zur Flügelbreite und Heckflügelposition beinhalten. Die geänderte Aerodynamik muss bei allen Fahrzeugen eines Herstellers mit derselben FIA-Homologations-Nummer einheitlich ausgeführt sein. Die Toleranzen der Flügelposition dürfen aus der jeweiligen FIA-Homologation übernommen werden. Eine nicht homologierte Erhöhung des Heckflügels oder ein nicht homologierter Anstellwinkel sind unzulässig.

EVO-Nachträge, welche keinen Einfluss auf die Performance/BoP haben, können auf Antrag vom Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* ausgenommen werden.

Hinweis:

Die gemäß obigen Bestimmungen zur jeweiligen FIA Homologation abweichende Heckflügelbreite bzw. -position kann ausschließlich vom Homologationsinhaber beantragt bzw. dokumentiert werden. Die Änderungen werden nach Genehmigung durch den Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN in fahrzeugspezifischen Datenblättern dokumentiert und sind somit für alle Fahrzeuge der entsprechenden FIA-Homologationsnummer bindend.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Fahrzeuge der Klasse SP-X ebenfalls entsprechend obiger Bestimmung für die Klasse SP9 oder SP9-LG einzustufen

(4) **Front-Aerodynamik**

Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3) *und NES GT3* ab Homologationsdatum 01.01.2012 inkl. EVO Nachträge

An der Frontpartie und am Frontdiffusor dürfen grundsätzlich keine Änderungen gegenüber der Homologation vorgenommen werden.

Ausnahme:

Zur Wiederherstellung der Aerobalance aufgrund des reduzierten Abtriebs am Fahrzeugheck (siehe (3)) dürfen die Flics in ihrer Fläche um 30 % reduziert werden. Sind am Fahrzeug 2 Flics pro Seite zugelassen, so darf ein Flic je Seite vollständig entfernt werden.

Sollte diese Maßnahme nicht ausreichend sein, dürfen in den Frontdiffusor demontierbare Einleger hinzugefügt werden. Die Befestigungsart ist freigestellt. Es muss jederzeit möglich sein, die Originalform des homologierten Diffusors wiederherzustellen.

Diese Anpassungen müssen vom Hersteller durch ein Datenblatt beim Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* beantragt werden. Das Datenblatt muss die Messwerte aus Windkanalversuchen sowie Zeichnungen der geänderten Diffusor- / Flic-Geometrie beinhalten.

Das Datenblatt muss weiterhin die Geometrie der Einleger sowie Angaben zu Abmessungen, Position und Befestigung beinhalten. Die geänderte Aerodynamik muss bei allen Fahrzeugen eines Herstellers mit derselben FIA-Homologations-Nummer einheitlich ausgeführt sein.

Die Entscheidung über die Zulassung obliegt allein dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik*.

Eine Überprüfung der Aerobalance kann durch Streckendaten, die durch den Hersteller zur Verfügung gestellt werden müssen, überprüft werden.

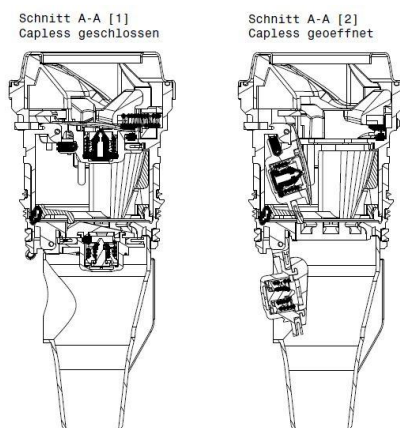
(5) **Nachtanken**

Gültig für Fahrzeuge der Klassen SP9 (FIA-GT3), SP-X, SP-Pro *NES GT3 und auf GT3-/GT2-Rennfahrzeugen basierende Fahrzeuge in der Klasse NES-Entwicklungs- und Performance-Fahrzeuge*

Für das Nachtanken des Fahrzeugs während der Veranstaltung muss ein zweistufiges Sicherheits-Klappenventil mit Rückschlagfunktion (z.B. Manthey-TZN Capless 2-3) verwendet werden.

Aus Sicherheitsgründen muss ein zusätzlicher kraftstoffdichter Verschluss (Klappe / Dichtverschluss) die äußere Einfüllöffnung verschließen (siehe Abb. 2).

Abb. 2: Funktionsprinzip



Das Sicherheits-Klappenventil muss per Musterteil und Zeichnung inkl. Funktionsbeschreibung dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* zur Genehmigung vorgelegt werden. Es dürfen keine Behältnisse (z. B. Tankkannen) beim Nachtanken der Fahrzeuge verwendet werden. Evtl. vorhandene Entlüftungsventile dürfen nicht manuell geöffnet werden. Darüber hinaus können Entlüftungsventile bei der Technischen Abnahme verplombt werden.

An der Fahrzeug-Tankanlage muss direkt am Tank ein für das betreffende Fahrzeugmodell homologiertes FIA-Tankentlüftungsventil / Roll-Over-Valve verbaut sein.

Darüber hinaus müssen 2 weitere Entlüftungsventile mit DMSB-Zulassung (z.B. Sobek) verbaut werden. Eine Prinzipskizze oder CAD-Daten des Tanksystems mit Entlüftung muss dem Technik-Ausschuss ADAC Nordrhein / VLN *oder NES-Technik* zur Genehmigung vorgelegt werden.

Befindet sich das Tankventil am Fahrzeug direkt über der Abgasanlage, muss eine feuerfeste temporäre Abdeckung mit ausreichender Dimensionierung vorhanden sein, die mittels Klettband oder Magnetverschluss während der Dauer des Tankvorgangs anzubringen ist, damit sich ggf. auslaufender Kraftstoff an der Abgasanlage nicht entzünden kann.

Der DMSB hat das Recht Bestimmungen (technisch und sportlich) zur Wahrung der Sicherheit jederzeit zu ändern.“

Art. 6

Strafenkatalog Nürburgring Nordschleife für DPN-pflichtige Serien / Veranstaltungen

Art. 6.3 DMSB-Strafpunkte-Register wird wie folgt ergänzt:

„...“

Darüber hinaus kann die DPN bei grob unsportlichem oder teilnehmer-gefährdendem Verhalten von den Sportkommissaren einbehalten und zur weiteren Überprüfung an den DMSB gesandt werden.

Strafpunkte verfallen mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Verstoß begangen wurde. Ausgenommen hiervon sind Strafpunkte, die im Rahmen des letzten NLS-Laufs / *NES-Laufs* erteilt wurden, diese werden in das Folgejahr übertragen.“

Art. 9

Einteilung der Fahrzeug-Kategorien A, B, C und Markenpokal für die DMSB Permit Nordschleife wird wie folgt ergänzt:

Kategorie A		
Alle Klassen und Serien, welche nicht in Kategorie B oder C aufgeführt sind.		
Kategorie B		
Klasse/Serie	Hubraum	Bezeichnung/Anmerkungen
SP1	bis 1.4 l	NLS- / 24h-Specials (gem. 24h)
SP2	1.62 – 1.75 l	NLS- / 24h-Specials (gem. 24h)
SP3	1.75 – 2.0 l	NLS- / 24h-Specials (gem. 24h)
SP4	2.0 – 2.5 l	NLS- / 24h-Specials (gem. 24h)
SP Hybrid	bis 3.0 l TL	NLS- / 24h-Specials mit Hybridantrieb (>4,2 kg/PS Leistung Verbrennungsmotor)
SP Elektro	N/A	NLS- / 24h-Specials mit Elektroantrieb (>5,71 kg/kW Systemleistung)
Cup 3	3.8 l	NLS- / 24h- Cayman GT4 Trophy / <i>NES Klasse Cup 3</i> (>4,2 kg/PS) (Porsche Endurance Trophy Nürburgring Cup 3)
Cup X	2.0 l	NLS- / 24h- KTM X-Bow Cup (>4,2 kg/ PS)
V1	bis 1.62 l	NLS / VLN-Produktionswagen

V2	1.62-1.8 l	NLS / VLN-Produktionswagen
V3	1.8-2.0 l	NLS / VLN-Produktionswagen
V4	2.0-2.5 l	NLS / VLN-Produktionswagen
V5	2.5-3.0 l	NLS / VLN-Produktionswagen
V6	3.0-3.5 l	NLS / VLN-Produktionswagen (>4,2 kg/ PS)
VT1	bis 1.6 l TL	NLS / VLN-Produktionswagen mit Aufladung
VT2	1.6-2.0 l TL	NLS / VLN-Produktionswagen mit Aufladung
VT3	bis 3.0 l TL	NLS / VLN-Produktionswagen mit Aufladung
VT Hybrid	bis 3.0 l TL	NLS / VLN-Produktionswagen mit Hybridantrieb (>4,2 kg/PS Leistung Verbrennungsmotor)
VT Elektro	N/A	NLS / VLN-Produktionswagen mit Elektroantrieb (>5,71 kg/kW Systemleistung)
H1 & H2	bis 2.0 l	Gruppe H
AT / AT-G	bis 2.0 l	Gruppe AT inkl. AT-G (Alternative Antriebe) (>4,2 kg/ PS)
BMW M2 CS Racing Cup	3.0 l	NLS / 24h Klasse BMW M2 CS Racing Cup / <i>NES Klasse BMW M2 CS</i> (>4,2 kg/PS)
BMW M240i Racing	3.0 l TL	NLS / 24h Klasse BMW M240i Racing / <i>NES Klasse BMW M240i</i>
Opel Astra OPC	2.0 l TL	NLS Klasse OPC
S1	<i>Bis 2,5 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge</i>
S2	<i>2.5-3.0 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge</i>
S3	<i>3.0-3.5 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge >4,2 kg/PS Leistungsgewicht</i>
SA1	<i>bis 2.0 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge mit Aufladung</i>
SA2	<i>bis 2.5 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge mit Aufladung</i>
SA3	<i>bis 3.0 l</i>	<i>NES Serien-Fahrzeuge mit Aufladung</i>
S Hybrid	N/A	<i>NES- Serien-Fahrzeuge mit Hybridantrieb (>4,2 kg/PS Leistung Verbrennungsmotor)</i>
S Elektro	N/A	<i>NES Serien-Fahrzeuge mit Elektroantrieb (>5,71 kg/KW Systemleistung)</i>
W1	<i>Bis 2.0 l</i>	<i>NES Verbesserte Fahrzeuge</i>
W Hybrid	N/A	<i>NES Verbesserte Fahrzeuge mit Hybridantrieb (>4,2 kg/PS Leistung Verbrennungsmotor)</i>
W Elektro	N/A	<i>NES Verbesserte Fahrzeuge mit Elektroantrieb (>5,71 kg/kW Systemleistung)</i>

NES AT	<i>N/A</i>	<i>NES Fahrzeuge mit alternativen Treibstoffen und/oder Fahrzeugteilen aus alternativen Werkstoffen (>4,2 kg/PS Leistungsgewicht)</i>
WH1 & WH2	<i>bis 3.0 l</i>	<i>Gruppe H >4,2 kg/PS Leistungsgewicht</i>
Kategorie C		
RCN-Rennen, Youngtimer Trophy, FHR-Serien, Rennen mit histor. Fahrzeugen	<p style="text-align: center;">alle Klassen gemäß Serien- / Veranstaltungs-Ausschreibung <u>Hinweis:</u> weitere Zulassungsvoraussetzungen können in den Serien- / Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt sein</p>	
Kategorie Markenpokal		
Markenpokale Hersteller	<p style="text-align: center;">Einheitsfahrzeuge Ausgenommen sind Fahrzeuge gem. Art.257A FIA Anh. J zum FIA ISG</p>	

Änderungen vorbehalten

Für weitere Serien oder Veranstaltungen auf der Nürburgring Nordschleife gelten die entsprechenden Bedingungen in der jeweiligen DMSB-genehmigten Serien- bzw. Veranstaltungsausschreibung. Nicht genannte Serien und Fahrzeugklassen können auch nach der Veröffentlichung des Reglements ergänzt werden. Die Änderungen werden über www.dmsb.de bekannt gegeben.“



DMSB veröffentlicht am 25.04.2024
Robin Strycek, Koordination Sport

