

# Allgemeine Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (FIA- und DMSB-Gruppen)

(Stand: 29. 11. 2010)

## 1. Überrollvorrichtungen

### Eintrag der Überrollvorrichtung

Fahrzeuge mit Straßenzulassung: Bei Fahrzeugen aller Gruppen, welche eine gültige Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr haben und auf der Basis des Fahrzeugscheins an Motorsportveranstaltungen teilnehmen, muss die eingebaute Überrollvorrichtung in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein (z.B. auch Gruppe H auf der Rundstrecke).

DMSB-Wagenpass-Fahrzeuge: Jede eingebaute Überrollvorrichtung muss im DMSB-Wagenpass vom DMSB-Sachverständigen eingetragen sein.

### 1.1 Übereinstimmung mit den Bestimmungen (alle Gruppen)

Wenn eine Überrollvorrichtung im Fahrzeug eingebaut ist, muss diese – unabhängig davon, ob eine Überrollvorrichtung durch das betreffende Reglement gefordert ist – den Bestimmungen des jeweiligen Reglements entsprechen.

Somit muss auch im Slalomsport die Überrollvorrichtung den Bestimmungen des betreffenden Reglements entsprechen, wenn eine Überrollvorrichtung verwendet wird (auch wenn selbige im Slalomsport nicht vorgeschrieben ist). Zum Beispiel gelten auch hier die Materialbestimmungen (inkl. Aluminium-Verbot).

### 1.2 Überrollvorrichtungen für die Gruppen N, A, B, alle DMSB-Gruppen

Im Automobilsport gibt es folgende drei Möglichkeiten eine Überrollvorrichtung in ein Fahrzeug zu installieren:

a) **Eigenbauten:** Nach den Eigenbauvorschriften hergestellte Konstruktionen sind zulässig, wenn sie nach den Bestimmungen gemäß Artikel 253.8.1.a (bis Ende 2006 Art. 253.8-8.3) des Anhangs J gebaut sind.

Für solche Konstruktionen ist weder ein Zertifikat, noch eine FIA-Homologation vorgeschrieben.

b) **ASN-Zertifikat:** Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.b (bis Ende 2006 Art. 253.8.4) des Anhangs J sind nur auf der Basis eines von der ONS/bzw. DMSB oder eines anderen ASN, z. B. MSA (Großbritannien), genehmigten Zertifikates zulässig soweit sie nicht homologiert sind (siehe Ziffer 3).

Solche Konstruktionen müssen wie auf dem Zertifikat beschrieben eingebaut und dürfen nicht verändert werden. D. h., es ist z. B. nicht erlaubt, Streben hinzuzufügen oder wegzulassen.

Seit dem 1. 4. 1990 werden im DMSB-Bereich nur solche Zertifikate akzeptiert, bei denen eine Perforation und ein Originalstempel mit Unterschrift des betreffenden ASN (ONS/DMSB) angebracht ist.

ONS/DMSB-Zertifikate können bei der DMSBGeschäftsstelle schriftlich angefordert werden. Bei der Bestellung muss der Fahrzeugtyp, der Hersteller der Konstruktion und die Prüfbericht-Nr. des Zertifikates angegeben werden.

c) **FIA-Homologation:** Weiterhin sind Überrollvorrichtungen gemäß Artikel 253.8.1.c (bis Ende 2006 Art. 253.8.5) des Anhangs J zum ISG zulässig, welche durch die FIA per Homologationsnachtrag des Types VO für das jeweilige Fahrzeug homologiert sind.

Auch diese Konstruktionen müssen wie auf der Homologation beschrieben eingebaut werden und dürfen nicht verändert werden.

Auf diesen Homologationsnachträgen ist kein Originalstempel mit Unterschrift des ASN (DMSB) notwendig. Hier genügt allein die Perforation.

Die komplette Konstruktion muss aus Stahl bestehen.

D. h., auch alle Streben wie z. B. Diagonalstrebe oder Flankenschutz und auch alle Verbindungselemente müssen aus Stahl sein.

In den Gruppen N, A und B wurden seit 1.1.1994 durch Artikel 253.8.1.a (früher 253.8.3) des Anhangs J die vorgeschriebenen Dimensionen für die Hauptbügel von 38 x 2,5 mm oder 40 x 2 mm auf 45 x 2,5 mm oder 50 x 2 mm erhöht. Dieser Artikel 253.8.3 betrifft nur Eigenbauten.

Hingegen ist Art. 253.8.1.a nicht relevant für Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN (z. B. DMSB oder MSA) und für Vorrichtungen mit FIA-Homologation (Homologationsnachtrag des Typs VO), da die Artikel 253.8.1.b und 253.8.1.c weiterhin bestehen bleiben.

Somit sind nach wie vor alle Stahlkonstruktionen mit Zertifikat eines ASN oder mit FIA-Homologation zulässig.

In den DMSB-Fahrzeuggruppen G (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1996), F (Ausnahme: Fahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 1. 1. 1997), H, CTC, CGT, alle Gruppen gemäß den DMSB-Bestimmungen für Auto- und Rallycross, sowie alle Fahrzeuge in den vom DMSB genehmigten Serien wie z.B. Markenpokale oder Cup-Fahrzeuge werden die von der FIA seit 1994 vorgeschriebenen Dimensionen nicht vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass in den DMSB-Fahrzeuggruppen auch für *so genannte* Eigenbauten *grundsätzlich* die Mindestdimensionen von 38 x 2,5 mm oder 40 x 2 mm beibehalten werden. Hingegen müssen Neufahrzeuge ab 1996 in Gruppe G bzw. ab 1997 in Gruppe F-2005 auch die aktuellen FIA-Dimensionen erfüllen.

Seit 2009 sind in allen DMSB-Gruppen mit Ausnahme der Gruppe CSC *grundsätzlich* Überrollkäfige mit Flankenschutzstreben vorgeschrieben, d. h., es sind *mit Ausnahme des Slalomsports* keine Überrollbügel mehr zulässig (s. a. Art. 1.8).

### 1.3 Kennzeichnung von Überrollvorrichtungen

Für Überrollvorrichtungen, welche auf Basis von ONS/DMSB-Zertifikaten mit der Prüfberichts-Nr. .../67-5 enden und genehmigt wurden bzw. werden, gilt folgende Kennzeichnungspflicht: Auf der linken Befestigungsfußplatte des Hauptbügels muss die Prüfberichts-Nr. des ONS/DMSB-Zertifikates, das Firmenlogo/zeichen und die Serien-Nr. eingeschlagen oder eingraviert sein. Diese Kennzeichnung kann auch auf einem angeschweißten Schild vorhanden sein, welches an einer gut sichtbaren Stelle angebracht sein muss.

Die Kennzeichnung erfolgt ausschließlich durch die Hersteller der Konstruktionen.

Das zugehörige ONS/DMSB-Zertifikat mit entsprechender Serien-Nr. muss mitgeführt werden. Diese, ab dem 1. 1. 1996 genehmigten ONS/DMSB-Zertifikate, sind nur beim Hersteller der Überrollvorrichtung erhältlich.

Keine Kennzeichnungspflicht besteht für Konstruktionen mit Zertifikaten bei denen die Prüfberichts-Nr. mit .../67 endet. Diese Zertifikate können bei der DMSB-Geschäftsstelle schriftlich angefordert werden.

### 1.4 Befestigung einer Masse, z.B. Kamera am Überrollkäfig

An der Überrollvorrichtung darf eine Masse von maximal 2 kg, z. B. Kamera, angebracht werden, solange das betreffende Teil fachgerecht mit zwei unabhängig voneinander befestigten Sicherungen verbunden wird. An der Überrollvorrichtung dürfen keinerlei Änderungen (z. B. Bohren, Schweißen) vorgenommen werden.

### 1.5 Querverstärkung (alle Gruppen)

Eine Querverstärkung des vorderen Bügels innerhalb des Fahrgastraumes ist erlaubt. Diese Strebe muss in einem Bereich angebracht sein, der den Raum für die Insassen nicht beeinträchtigt. Der Fußraum der Insassen muss also frei bleiben.

Nach oben ist die Anbringungshöhe durch das Armaturenbrett begrenzt, d. h. die Querstrebe darf nicht über dem Armaturenbrett angebracht sein.

### 1.6 Schutzpolsterung (Gruppen A, N, G, F und H)

In allen DMSB-Gruppen, G, H, F usw. und in allen vom DMSB genehmigten Serien ist jede Überrollvorrichtung mit einer Schutzpolsterung zu versehen.

Diese partielle flammabweisende Polsterung muss räumlich gesehen 50 cm um den Helm der angeschnallten in normaler Sitzposition befindlichen Insassen angebracht werden. In den DMSB-Gruppen ist das Polstermaterial (Schaumstoff) freigestellt.

In den FIA-Gruppen A, N, SP, Super 2000, Super 2000 Rallye, Diesel 2000 usw. muss im Helmbereich eine FIA-homologierte Polsterung gemäß der Norm 8857-2001 Typ A angebracht sein.

DMSB-Anmerkung: Informationen über FIA-homologiertes Polstermaterial (Hersteller, Dimensionen, usw.) sind in

der FIA-Liste Nr. 23 aufgeführt. Diese Liste findet man im Internet unter [www.fia.com](http://www.fia.com) (dort weiter unter FIASport/Regulations/Technical Lists).

### 1.7 Vorgeschriebener Stahl für Überrollvorrichtungen im Eigenbau

Gemäß Art. 253.8.1.a ist für Eigenbauten von Überrollvorrichtungen (dies sind alle Konstruktionen ohne ASN-Zertifikat oder ohne FIA-Homologation) die Verwendung von hochlegierten Stählen unzulässig ist. Somit ist für Eigenbauten z.B. auch der legierte Vergütungsstahl 25 CrMo 4 (frz.-Bezeichnung: 25CD4; USA-Bezeichnung: SAE 4130) unzulässig!

Vorgenannte Vorschrift ist im Anhang J, Art. 253-8 nachzulesen und gilt für alle Fahrzeuge, die durch das Reglement dem Art. 253-8 des Anhangs J entsprechen müssen, d.h. z.B. für alle Fahrzeuge der FIA-Gruppen A, B, N, Auto- und Rallycross und der DMSB-Gruppen G, H, Auto- und Rallycross usw.

### 1.8 Flankenschutz und Diagonalstreben, Stützstreben und Verbindungslaschen an Überrollkäfigen

Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB-Zertifikat oder FIA-Homologation müssen unverändert beibehalten werden. Es darf an diesen Käfigen weder Material hinzugefügt noch weggelassen werden.

#### 1.8.1 Flankenschutz:

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport sind seit dem 01.01.2009 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben gilt folgende Regelung zu den verstärkenden Knotenblechen:

- für alle DMSB-Gruppen (siehe Handbuch, brauner Teil):  
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben, bei denen mindestens eine Strebe (ein Rohr) unterbrochen ist, (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.
- für alle FIA-Gruppen (siehe Handbuch, orangefarbener Teil):  
Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z.B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite.

#### 1.8.2 Diagonalstreben im Hauptbügel:

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalom-sport sind seit dem 01.01.2010 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorgeschrieben:

- im Hautbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hautbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-20

Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Bei Veranstaltungen mit Beifahrer (Rallye) sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß folgender Bestimmungen vorgeschrieben:

- im Hautbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- einer Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt (Variante 1 + 2).

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen grundsätzlich mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Hierbei können die Knotenbleche vertikal oder horizontal gegenüberliegen.

Falls am Hauptbügel zwei Kreuzverstrebrungen (Zeichnung 253-7 plus 253-21) vorhanden sind, kann in diesen beiden Kreuzen auf die Knotenbleche verzichtet werden.

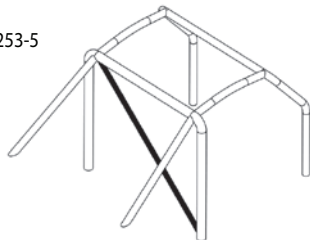
### 1.8.3 Stützstrebe an der A-Säule:

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat und im Slalomspport müssen ab dem 01.01.2011 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien 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.

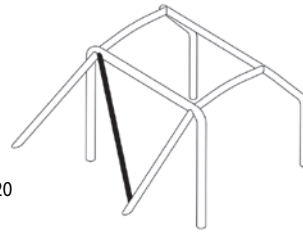
*Falls es im Einzelfall räumliche Probleme für den Ein- bzw. Ausstieg oder für das Lenkrad gibt, so kann vom DMSB eine Ersatzlösung genehmigt werden. Zu diesem Zweck ist es empfehlenswert ein Foto vom Türbereich mit Angabe des Fahrzeugtyps, der Fahrgestellnummer, der Postanschrift und der Telefonnummer an den DMSB zu schicken.*

Zeichnungen:

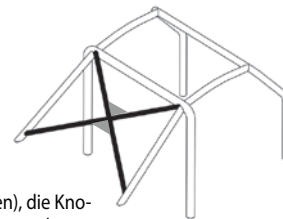
Zeichnung 253-5



Zeichnung 253-20

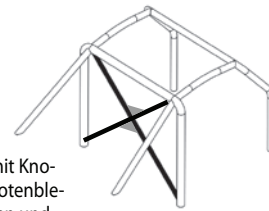


Zeichnung 253-21

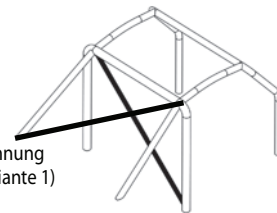


(mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein

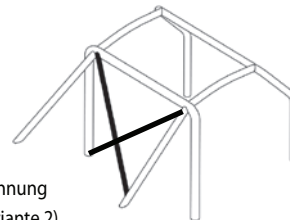
Zeichnung 253-7 (mit Knotenblechen), die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein

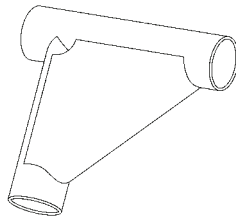


Kombination Zeichnung 253-4 + 253-5 (Variante 1)



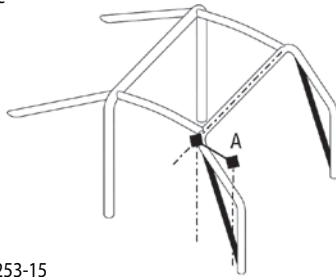
Kombination Zeichnung 253-5 + 253-4 (Variante 2)





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

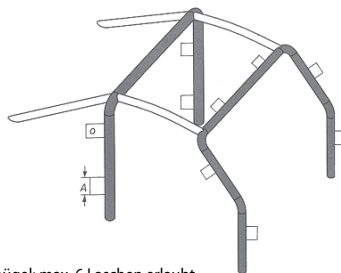


Zeichnung 253-15

Möglichst gerade Stützstrebe ab 2011 Vorschrift, wenn das Maß A größer ist als 200 mm. Die untere Befestigung der Stützstreben darf grundsätzlich max. 10 cm über dem Käfigfuß sein. Die obere Befestigung der Stützstrebe darf grundsätzlich max. 10 cm vom Knotenpunkt sein. Die Stützstrebe darf geteilt und durch die Flankenschutzstreben geführt sein. Der DMSB kann für Fahrzeuge, bei denen der Bauraum z.B. hinsichtlich Lenkradbetätigung nachweislich eine gerade Stützstrebe nicht zulässt, auf Antrag eine Ausnahme-genehmigung für eine Ersatzkonstruktion erteilen

**1.8.4 Verbindungslaschen**

In den DMSB-Fahrzeuggruppen dürfen an so genannten Eigenbaukäfigen nachstehend beschriebene Verbindungslaschen angebracht werden:



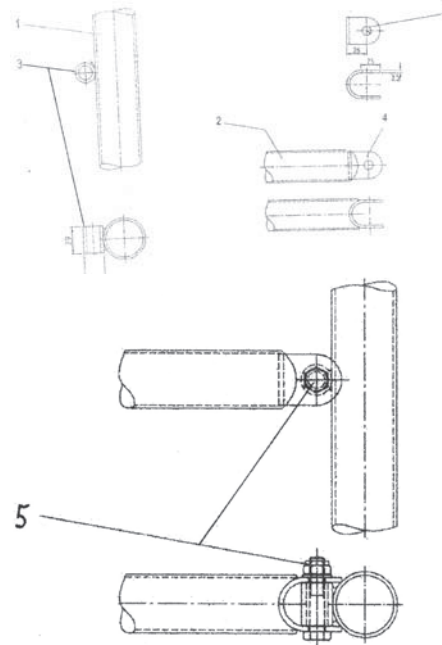
Frontbügel: max. 6 Laschen erlaubt  
 Hauptbügel: max. 4 Laschen erlaubt  
 Flachstahl Maß A max. 60 mm, Dicke max. 10 mm erlaubt  
 Die Laschen dürfen mit der Karosserie verschweißt und/oder verschraubt sein.

**1.9 Rohrverbindungen an Überrollvorrichtungen**

Falls bei so genannten Eigenbaukäfigen demontierbare Streben zur Anwendung kommen, so müssen die Verbindungen einer der Zeichnungen 253-37 bis 253-47 im Anhang J entsprechen.

Auch die Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-8 bis 253-11 dürfen gemäß Artikel 253-8.3.2.2 demontierbar ausgelegt sein.

Ausschließlich in den DMSB-Fahrzeuggruppen darf für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 auch nachstehend gezeigte Rohrverbindung zur Anwendung kommen:



- 1 + 2: Käfigrohr
- 3: Befestigungshülse  $\varnothing 21,3 \times 3,25 \times 29$  mm
- 4: Schelle  $35 \times 3,5 \times 105$  mm
- 5: Schraube/Mutter M10

**1.10 Fußbefestigung an Überrollvorrichtungen**

Die Befestigung der vier Hauptfüße an so genannten Eigenbaukäfigen muss einer der Zeichnungen 253-50, 253-51 oder 253-52 entsprechen. Dort ist u.a. die Anordnung der vorgeschriebenen  $120 \text{ cm}^2$ -Verstärkungsplatten beschrieben.

Im Eigenbau muss jeder Fuß mit mindestens drei Schrauben der Größe M8 (siehe Artikel 253-8.3.2.6) befestigt sein und darf zusätzlich verschweißt sein. Seit 01.01.2010 muss

seitens der FIA die Verteilung der Schrauben gemäß Zeichnung 253-50 erfolgen. Das heißt, grundsätzlich dürfen die drei Schrauben nicht in Reihe angeordnet sein, sondern der Winkel von mindestens 60° ist zu beachten. Die Position einer zulässigen aber nicht vorgeschriebenen vierten Schraube ist freigestellt.

Vorgenannte 60°-Regelung gilt nicht bei DMSB-Veranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat. Das heißt, die Schrauben müssen zwar vorhanden sein, aber deren Anordnung bleibt freigestellt.

Die Käfigfüße dürfen gemäß den Zeichnungen 253-53 bis 253-56 der Karosserieform angepasst werden. Die Stirnflächen der angesetzten Bleche dürfen analog einer Box geschlossen sein.

Die Fußverbindung an den hinteren Streben (Radlauf) muss mit mindestens zwei Schrauben der Größe M8 erfolgen (Zeichnung 253-57). Die Fußplatte muss dort mindestens 60 cm<sup>2</sup> aufweisen.

Nur bei Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat, z.B. DMSB- oder MSA-Zertifikat oder FIA-Homologation können andere Karosserieverbindungen realisiert werden. Somit ist ein Überrollkäfig mit Fußverbindung ohne Schrauben nur dann zulässig, wenn ein entsprechendes Zertifikat oder Homologation vorgelegt werden kann.

### 1.11 Offene Fahrzeuge im Slalomsport

Ab 01.01.2011 wird für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert. Falls empfohlene Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemeinen gültigen Bestimmungen entsprechen.

## 2. Sicherheitsgurte gemäß FIA-Norm 8853/98 bzw. 8854/98

### 2.1 Kennzeichnung FIA-homologierter Sicherheitsgurte

Die Kennzeichnung erfolgt an jedem einzelnen Gurt per Homologations- oder Identifikationslabel. Das Homologationslabel beinhaltet folgende Angaben: Hersteller, Ablauf der Homologationsgültigkeit, Hom.-Nummer/n, sowie Herstellerland, während das kleinere Identifikationslabel lediglich den Ablauf der Homologationsgültigkeit sowie Hom.-Nummer/n enthält.

Die Homologations-Nummer setzt sich zusammen aus dem Schriftzug „FIA“, gefolgt von einem Kennbuchstaben für die Anzahl der Einzelgurte (welche mit dem Fahrer in Kontakt kommen), Bindestrich gefolgt von der Homologationsnummer (im folgenden Beispiel: „999“) einem Punkt gefolgt von der Abkürzung des Verschlusstyps (T = Turn, P = Push) sowie einem Schrägstrich gefolgt vom Jahr der FIA-Norm (derzeit immer „98“).

Musterbeispiele von Homologationsnummern:

FIA B-999.T/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)

FIA B-999.P/98 (für 4-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)

FIA C-999.T/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)

FIA C-999.P/98 (für 5-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)

FIA D-999.T/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Drehverschluss)

FIA D-999.P/98 (für 6-Punkt-Gurte mit Druckverschluss)

Die aktuelle FIA-Norm erkennt man an den Endziffern „98“ (8853/98 für 5- und 6-Punkt-Gurte bzw. 8854/98 für 4-Punkt-Gurte).

Gemäß Art. 8 und Anhang V der FIA-Normen 8853/98 bzw. 8854/98 muss jeder einzelne Gurt (d.h. Schulter-, Becken- und Schrittgurte) des Gurtsystems mit dem Ablaufjahr durch den Schriftzug „NOT VALID AFTER“ lesbar gekennzeichnet sein; entweder durch Homologations- oder Identifikationslabel. Die Homologationsnummer auf jedem einzelnen Gurt des Gurtsystems muss identisch sein.

### 2.2 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Gurte

#### 2.2.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, B, SP, T, GT1, GT2):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Gurte gemäß der FIA-Norm 8854/98 bzw. 8853/98 5 Jahre gültig, wobei lediglich das Jahr der Herstellung hierbei relevant ist (Unterschied zu Sitzen).

Beispiel:

– Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum **NOT VALID AFTER 2012**

– dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: **31.12.2012**

#### 2.2.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS):

Die Gültigkeit der Gurt-Homologationen (FIA-Norm 8854/98 bzw. 8853/98) verlängert sich für alle DMSB-Gruppen um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre). Voraussetzung hierfür ist, dass sämtliche Gurte und Verschlüsse in einem einwandfreien Zustand und sämtliche Labels lesbar sind.

Beispiel:

– Gurt-Kennzeichnung/Gültigkeitsdatum **NOT VALID AFTER 2012**

– dies bedeutet, der Gurt darf verwendet werden bis zum: **31.12.2017** (2012 + 5 Jahre)

### 2.3 Allgemeines:

Ein Technischer Kommissar ist berechtigt einen unfallgeschädigten Sicherheitsgurt am Homologationslabel per Faserschreiber/Marker o.ä. als ungültig zu markieren.

Ein Durchschneiden des Gurtes oder Abschneiden des Labels ist nur mit dem Einverständnis des Fahrers/Bewerbers zulässig.

Darüber hinaus verlieren Gurte, deren Homologations- oder Identifikationslabel unleserlich sind ihre Gültigkeit.

### 2.4 Anwendung von Sicherheitsgurten gemäß Art. 253-6 im Anhang J

Alle Sicherheitsgurte müssen der FIA-Norm 8854/98 oder 8853/98 entsprechen und von der FIA homologiert sein. Die Gurte müssen entsprechend gekennzeichnet sein.

Alle Fahrzeuge, die an Rundstreckenrennen teilnehmen, müssen mit einem Gurt mit Drehverschluss ausgerüstet sein. Es wird dringend empfohlen, dass alle Fahrzeuge, die an Wettbewerben mit Teilen auf öffentlichen Straßen teilnehmen, mit Gurten mit Druckknopf-Verschluss ausgerüstet sind. Ein solches System kann gemäß den FIA-Normen homologiert werden.

Es ist nicht ausreichend, dass der Gurt z.B. nach der Norm 8853 oder 8854 hergestellt wurde. Der zum Einsatz kommende Gurt muss auf jeden Fall eine gültige FIA-Homologation haben und dementsprechend gekennzeichnet sein.

Die vorgenannten Bestimmungen gelten grundsätzlich für die DMSB-Fahrzeuggruppen *H, F und CTC/CGT* sowie z.B. in den FIA-Gruppen *N, A, B, Super Touring, Super 2000, T1, T2 und T4*. Diese Bestimmungen gelten nicht für die DMSB-Fahrzeuggruppe *G*.

– Alle Bewerber und Fahrer sollten beachten, dass bei einem schweren Unfall die Sicherheitsgurte des Fahrzeuges gedehnt werden und deshalb ihre stoßdämpfenden Eigenschaften im Falle eines weiteren Aufpralls verlieren.

Es ist deshalb zwingend notwendig, jeden Gurt, der einer hohen Beschleunigung ausgesetzt war, auszutauschen. (Bull. 308)

### 2.5 Gurtbefestigungsstreben

#### 2.5.1 Gurtbefestigungsstreben in der Überrollvorrichtung gemäß Art. 253-6.2, Anhang J

Die Gurte dürfen durch eine Schlaufenbefestigung oder mit Gewindehülsen gemäß Art. 253-8 im Anhang J auch an Streben von Eigenbaukonstruktionen montiert werden. Gewindehülsen an Konstruktionen mit Zertifikat eines ASN sind nur dann zulässig, wenn dies über das jeweilige Zertifikat so vorgesehen ist.

Gemäß Artikel 253.8 im bisherigen Anhang J muss eine Befestigungsstrebe für Sicherheitsgurte so angeordnet sein, dass sich ein Winkel der Schultergurte zwischen  $10^\circ$  und  $45^\circ$  nach unten (siehe Zeichnung 253-61) ergibt.

Da im Automobilsport ein Kopf-Rückhaltesystem (z. B. HANS®-System) immer mehr zu Anwendung kommt, schlägt der DMSB bei einem Neubau oder Umbau einer Käfigkonstruktion vor, eine Position für die Gurtstrebe dahingehend zu realisieren, dass sich ein Winkel zwischen  $10^\circ$  und  $20^\circ$  der Schultergurte ergibt.

Das in den Zeichnungen 253-66 und 253-67 beschriebene Sicherheitsgurt-Befestigungssystem ist auch an Überrollkäfigen zulässig, welche gemäß den sogenannten Eigenbaubestimmungen gebaut sind.

An Käfigen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation ist

eine solche Hülsenbefestigung nur zulässig, wenn es auch entsprechend zertifiziert oder homologiert ist.

Die HANS®-Richtlinien sind im Internet unter [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) (weiter unter Service, Automobilsport, Technik, Technische Bestimmungen) zu finden.

#### 2.5.2 Separate Gurtbefestigungsstreben

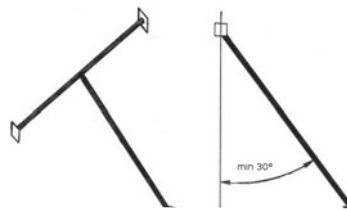
Alternativ zu der in Art. 253-8.3.2.2.5 bzw. Art. 253-6.2 (Anhang J) definierten Querstrebe (siehe vorstehend) gilt in sämtlichen DMSB-Gruppen folgende Regelung für Gurtstreben:

Eine von der Überrollvorrichtung unabhängige, mittig abgestützte Gurtstrebe aus nahtlosen, kaltgezogener, unlegierten Kohlenstoffstahl mit den Mindestabmessungen  $\varnothing 38 \times 2,5$  mm oder  $\varnothing 40 \times 2,0$  mm und einer Mindestzugfestigkeit von  $350 \text{ N/mm}^2$  (analog Art. 253-8.3.3) darf hinter dem Hauptbügel (B-Säule – bezogen auf die Fahrtrichtung) – an der Karosserie/dem Fahrgestell unter Einhaltung dieser Bestimmungen angebracht werden.

Die Gurtstrebe muss gemäß nachstehender Zeichnung mit einem mittig angeschweißten Rohr gleicher Materialspezifikation in einem Winkel von mindestens  $30^\circ$  zur Vertikalen schräg nach unten (nach vorn oder nach hinten gerichtet) zum Fahrzeugboden abgestützt werden.

An den Enden der Gurt- und Stützstrebe muss jeweils eine angeschweißte Verstärkungsplatte aus Stahl mit den Mindestabmessungen  $100 \times 100 \times 2$  mm (L x B x H) vorhanden sein, welche entweder mit der Karosserie/dem Fahrgestell verschweißt oder mittels mindestens 4 Schrauben M8 (Festigkeitsklasse 8.8 oder 10.9) mit dieser/diesem verschraubt werden muss.

Die Höhe der Gurtstrebe muss so gewählt werden, dass der nach hinten gerichtete Winkel der angelegten Schultergurte zwischen dem obersten Punkt der Schultergurte und der hinteren Gurtbefestigung, bezogen zur horizontalen Referenzebene, zwischen  $10^\circ$  und  $45^\circ$  nach unten beträgt, wobei ein Winkel von  $20^\circ$  empfohlen ist (Gurtführung muss geradlinig ohne weitere Umlenkung zum Befestigungspunkt ausgeführt sein).



Die Referenzebene wird durch eine Horizontale, welche durch den obersten Punkt des angelegten Schultergurtes verläuft, gebildet, siehe Zeichnung 253-61 im Anhang J.

Die Gurte können mittels Schlaufen oder Schrauben an der Gurtstrebe befestigt sein, jedoch muss bei einer Verschraubung ein verschweißter Einsatz (Hülse), für jeden Befestigungspunkt vorhanden sein (siehe Zeichnung 253-67 im Anhang J).

Diese Einsätze (Hülsen) müssen sich in der Querstrebe befinden und die Gurte müssen an dieser mittels M12-Schrauben der Festigkeitsklasse 8.8 bzw. mit Schrauben der Spezifikation 7/16 UNF befestigt sein.

**2.6 Ungültige Gurthomologationen (Bull. 304, 375 408 und 416):**

- 1) Marke TRW Sabelt:  
Homologations-Nr.: D-001  
Homologations-Nr.: D-006
- 2) Marke Momocorso srl (Italien):  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
6 PUNTI FORMULA D-142.T/98  
RALLY LUSSO 3" B-143.T/98  
CINTURA 3" 6 P.TI D-153.T/98  
CINTURA 3" 5 P.TI C-154.T/98
- 3) Marke Confezioni LRF Ditta Ind. (Italien):  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
6 PUNKT FORMULA D-140.T/98  
RALLY LUSSO 3" B-141.T/98  
PROFESSIONALE 3" C-151.T/98  
PROFESSIONALE 3" D-152.T/98
- 4) Marke Taiwan Racing Products (Taiwan):  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
3"x2" Racing harness D-203.T/98  
Formula
- 5) Marke Sabelt S.P.A. (Italien)  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
Top Formula FIA C-119.T/98  
Top Formula FIA D-121.T/98  
Top Formula FIA B-123.T/98  
904603N FIA D-167.T/98
- 6) OMP Racing S.R.L. (Italien)  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
Professional 3.1 FIA C-194.T/98  
Professional 3.2 FIA D-196.T/98  
Professional 3 FIA B-198.T/98
- 7) Stockbridge Racing Ltd – Willans (GB)  
Verkaufsbezeichnung: Homologations-Nr.:  
Club 4x3 FIA B-128.T/98

**2.7) Ungültige Gurt-Kennzeichnungen**

Die folgenden Gurtmodelle der Fa. Stockbridge Racing Ltd – Willans (GB) wurden durch Fehldruck der Labels falsch beschriftet:

Modell	falsche Kennzeichnung:	korrekte Kennzeichnung*:
Silverstone 6	FIA B-108.T/98	FIA D-108.T/98
Club 6T	FIA B-109.T/98	FIA D-109.T/98
Club T6	FIA B-110.T/98	FIA D-110.T/98
Club 4x4	FIA D-112.T/98	FIA B-112.T/98

\* vgl. auch Techn. Liste 24 der FIA

Vorstehende Gurte tragen die Gültigkeitsaufschrift: „Not valid after 2013“ und sind trotz Fehldruck bezüglich des Kennbuchstabens für die Anzahl der Einzelgurte („B“ und „D“) von der FIA als zulässig erklärt wurden.

**3. Sitze**

**3.1 Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Sitze**

3.1.1 FIA-Gruppen (z.B. N, A, B, SP, T, GT1, GT2):

Grundsätzlich sind FIA-homologierte Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 für 5 Jahre gültig, wobei Monat und Jahr der Herstellung hierbei relevant sind. Das Herstellungsdatum muss auf dem Sitz angegeben sein.

Eine Gültigkeits-Verlängerung für 2 Jahre kann durch den Hersteller durchgeführt werden, jedoch muss diese durch ein zusätzliches Label am Sitz erkennbar sein (siehe Art. 253-16).

Beispiel:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum  
Monat/Mounth: **05** Jahr/Year: **2007**
- dies bedeutet, der Sitz darf verwendet werden bis zum: **31.05.2012**

3.1.2 DMSB-Gruppen (z.B. G, F, H, FS, CTC/CGT)

Die Gültigkeit der Homologationen für Sitze gemäß FIA-Standard 8855-1999 verlängert sich für alle DMSB-Gruppen um 5 Jahre (Gesamthomologationszeit also 10 statt 5 Jahre).

Beispiel:

- Sitz-Kennzeichnung/Herstellungsdatum  
Monat/Mounth: **05** Jahr/Year: **2007**
- dies bedeutet, der Sitz darf verwendet werden bis zum: **31.05.2017 (5 + 5 Jahre)**

**3.2 Ungültige Sitzhomologationen**

Die FIA hat folgende Sitzhomologationen für ungültig erklärt:

Hersteller: Autosport Upholstery (New Zealand)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.675.95

Hersteller: Ektor (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Runner 2000

Homologations-Nr. CS.972.99

Hersteller: Recaro (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Racer GT1

Homologations-Nr. CS.728.96

Hersteller: Kingdragon (France) (FIA-Schreiben v. 18.12.02)

Typ: Master Fiberglass

Homologations-Nr. CS.912.98

Hersteller: Cobra Seats (UK)

(FIA-Schreiben vom 13.11.2003)

Typ: Monaco

Homologations-Nr. CS.980.99

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

## Technik Sicherheit

(Bull. 404)

Typ: Forza

Homologations-Nr. CS.992.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Sprint

Homologations-Nr. CS.053.02

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Pro Series

Homologations-Nr. CS.993.00

Hersteller: Corbeau Seats Ltd. (UK)

(Bull. 404)

Typ: Revolution

Homologations-Nr. CS.994.00

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional II

Homologations-Nr. CS.133.05

Hersteller: Rossi Sports (ARG) (Bull. 412)

Typ: Professional III

Homologations-Nr. CS.142.05

### 3.3 Sitzbefestigung in DMSB-Gruppen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen ist folgende Regelung hinsichtlich Sitzbefestigung gültig:

Die Sitzbefestigung muss der Serie, dem Art. 253-16 im Anhang J zum ISG, der FIA-Sitzhomologation oder einer der nachstehenden Zeichnungen entsprechen.

Das verwendete Rohrmaterial muss aus Stahl bestehen und mit einem Durchmesser von mind.  $\varnothing 38 \times 2,5$  mm bzw.  $\varnothing 40 \times 2$  mm oder mit einem rechteckigen Querschnitt von mind.  $35 \times 35 \times 2$  mm ausgeführt sein oder, falls gegeben, der Homologation entsprechen.

Darüber hinaus sind adäquate, von den vorstehenden Möglichkeiten abweichende Sitzbefestigungen zulässig, falls diese konkret oder in Zusammenhang mit einem Sitzantrag in den Fahrzeugpapieren oder von einem DMSB-Sachverständigen abgenommen bzw. im Wagenpass eingetragen wurde.

Die serienmäßige Sitzbefestigung darf hierzu entfernt werden.

## 4. Feuerlöscher

### 4.1 Prüfplaketten an Feuerlöschern

In den FIA-Gruppen wie auch in allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird alle 24 Monate nach dem Herstellungsdatum eine Prüfung der Handfeuerlöscher und Feuerlöschanlagen gemäß Artikel 253-7 im Anhang J verlangt.

Bescheinigt werden diese Prüfungen durch Prüfplaketten, die an den Behältern aufgeklebt werden. Die Prüfungen können durch die Hersteller oder Feuerwehrestellen erfolgen.

Auf den Behältern von Feuerlöschanlagen und Handfeuerlöschern muss laut Anhang J, Art. 253.7.3.5 angegeben sein:

- Fassungsvermögen
- Typ des Feuerlöschmittels
- Gewicht oder Volumen des Feuerlöschmittels

- Datum der Überprüfung des Feuerlöschers.

Dieses Datum darf nicht länger als 2 Jahre seit der letzten Befüllung bzw. dem Herstellungsdatum oder der letzten Überprüfung zurückliegen. Als Frist gilt nicht der Datumstag sondern der Monat.

Ist aus der Beschriftung oder aus Aufklebern auf dem Feuerlöscher nicht ersichtlich, wann er gekauft, befüllt oder zuletzt geprüft wurde, so gilt als Zeitpunkt des Beginns der Prüffrist aumonat und Baujahr des Behälters.

Ist keine Monatsangabe ersichtlich, so gilt der Januar als Baumonat (Bsp.: Herstellungsjahr 2011 = Prüfung gilt von Januar 2011 bis inkl. Januar 2013).

Das Baujahr muss gemäß deutscher und europäischer Norm DIN EN 3-5, Art. 7.2 an beliebiger Stelle auf dem Behälter eingeprägt sein (zusammen mit anderen Angaben meistens nahe des Ventils oder im Bodenbereich).

Die Angabe des Baumonats ist oft vorhanden, wird aber in der Norm nicht verlangt.

## 5. Außenspiegel

### 5.1 Außenspiegel (Gruppen A, B, H, CTC, CGT und G)

Jeder Außenspiegel muss eine Spiegelfläche von mind. 90 cm<sup>2</sup> haben. Weiterhin muss ein Quadrat von 6 cm x 6 cm in diese Spiegelfläche gelegt werden können. Darüber hinaus ist die Ausführung der Spiegel freigestellt.

Jeder Außenspiegel muss seine Funktion dahingehend erfüllen, dass der Fahrer in normaler Sitzposition und angeschnallt, ein seitlich versetzt hinter ihm fahrendes oder stehendes Fahrzeug sehen können muss. Dieser Test kann jederzeit von einem Technischen Kommissar durchgeführt werden.

### 5.2 Außenspiegel (Gr.N, Art. 254)

Falls ein Fahrzeug serienmäßig mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet ist und dementsprechend homologiert ist, so müssen beide Außenspiegel beibehalten werden.

Erkennbar ist dies anhand des Fotos auf Seite 1 des Gruppe A-Homologationsblattes.

Sollte jedoch ein Außenspiegel auf der Beifahrerseite nicht serienmäßig vorhanden und homologiert sein, so darf ein beliebiger Spiegel montiert werden. Der Außenspiegel an der Fahrerseite muss immer der Serie entsprechen.

## 6. Haubenhalter (alle Gruppen)

Falls ein Fahrzeug mit zusätzlichen Haubenhaltern ausgerüstet ist, so ist es aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich, dass diese Haubenhalter ohne Zuhilfenahme von Werkzeug, Münzen oder anderen Hilfsmitteln zu entriegeln sein müssen.

## 7. Sicherheits-Kraftstoffbehälter

### 7.1 FT3-, FT3.5- und FT 5-Sicherheitskraftstoffbehälter (Gr.N, Art. 254)

Der Einbau von FT3-, FT3.5- oder FT5-Sicherheitskraftstoffbehältern in Gruppe N-Fahrzeugen ist unter den nachfolgend aufgeführten Bedingungen erlaubt:

1. Der serienmäßige Kraftstoffbehälter muss bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters entfernt werden.
2. Der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter darf am Einbauort des serienmäßigen Kraftstoffbehälters oder im Kofferraum des Fahrzeugs eingebaut werden.
3. Das Fassungsvermögen des FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters, zu dem auch das Volumen des Einfüllstutzens zählt, darf mit Ausnahme des Rallyesports max. dem des serienmäßigen homologierten Kraftstoffbehälters entsprechen (Position 401 d im Homologationsblatt).
4. Es dürfen mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter verwendet werden; dabei darf aber das homologierte Gesamtvolumen (401 d) nicht überschritten werden (Ausnahme: Rallye).
5. Zum Einbau des/der FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter(s) darf der Fahrzeug-/Kofferraumboden nicht ausgeschnitten oder auf irgend einen andere Art verändert werden.
6. Falls ein Sicherheitstank in der Reserveradmulde eingebaut wird, muss diese ihre serienmäßige Form beibehalten und darf in keinem Fall durch schweißende und/oder treibende Blechbearbeitung in ihrer Gestalt verändert werden.
7. In den Kofferraum-/Fahrzeugboden dürfen nur Bohrungen zur Durchführung von Kraftstoffleitungen und zur Durchführung von Einfüllleitungen für unter dem Fahrzeugboden liegende FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter gemacht werden.
8. Eventuell entstandene Öffnungen in der Karosserie durch den Austausch des serienmäßigen Kraftstoffbehälters durch einen/mehrere FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter (z. B. Zugangsöffnung des Gebers der Füllstandsanzeige bzw. Zugangsöffnung für in dem serienmäßigen Kraftstoffbehälter liegende Pumpen und Filter) dürfen nicht zugeschweißt werden. Das Schließen dieser Öffnungen darf nur durch die serienmäßigen Verschlussstopfen oder andere ähnliche Kappen oder Stopfen erfolgen.
9. Bei der Verwendung eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters müssen die serienmäßigen Kraftstoffleitungen durch Leitungen, die der Luftfahrtnorm entsprechen, ersetzt werden. Die Verlegung dieser Leitungen ist freigestellt. Jedoch müssen diese bei einer Verlegung durch den Fahrgastraum durchgehend sein und dürfen keine Verbindungs- oder Anschlussstellen, außer an den Trennwänden, aufweisen.
10. Kraftstoffpumpen und Kraftstofffilter, welche innerhalb des serienmäßigen Kraftstoffbehälters eingebaut sind, dürfen bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters durch außenliegende Pumpen und Filter mit den gleichen techni-

schen Daten (Druck, Förderleistung, Durchflussrate usw.) ersetzt werden.

11. Unter dem Fahrzeugboden liegende nicht serienmäßige FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter, Kraftstoffpumpen, Kraftstofffilter und Kraftstoffleitungen müssen ausreichend gegen Beschädigung durch äußere Einwirkung geschützt werden.

Jedoch darf der einzige Zweck einer solchen Vorrichtung der Schutz dieser Teile sein (kein aerodynamischer Einfluss!).

12. Bei Zweivolumenfahrzeugen (z.B. VW Golf, Opel Astra u. a.) muss bei einem Einbau des/der Sicherheitskraftstoffbehälter(s) im Kofferraum dieser/diese durch eine flüssigkeitsdichte und flammenhemmende Schutzwand bzw. Box vom Fahrgastraum abgetrennt werden. Bei Einbau eines FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälters in den Kofferraum eines Dreivolumenfahrzeugs (z.B. Audi 80/90, BMW 3er Reihe u.a.) muss die Trennwand zum Fahrgastraum ebenfalls flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ausgeführt sein. *Die Einfüllleitung bzw. der Einfüllstutzen ist Bestandteil des Kraftstoffbehälters.*

13. Die Einfüllleitungen für den/die FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter müssen bei Zweivolumenfahrzeugen flüssigkeitsdicht und flammenhemmend ummantelt werden.

14. Einfüllstutzen/Einfüllöffnungen dürfen nicht in den Scheiben und nicht im Dach untergebracht werden. Sie dürfen nicht aus der Karosserie hervorstehten.

15. Der auf den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter aufgedruckte Hersteller, das Herstelldatum und die Seriennummer müssen jederzeit gut lesbar sein. In den FT3-, FT3.5- bzw. FT5-Sicherheitskraftstoffbehälter umhüllende Schutzwand kann ein Sichtfenster (möglichst aus Polycarbonat) eingebaut werden. Dieses muss flüssigkeitsdicht sein, und aus einem flammenhemmenden Material bestehen.

16. Bei Vorhandensein eines FIA-homologierten Rückschlagventils (Art. 253.14.5) darf das Einfüllrohr durch den Fahrgastraum geführt werden. Die Platzierung der Einfüllöffnung, z.B. an der C-Säule, wäre dann möglich.

Alle vorgenannten Bestimmungen ergeben sich aus den Artikeln 253-3, 253-14 und 254-6.8 im Anhang J des ISG.

## 7.2 FT3-Kraftstoffbehälter des Herstellers Ets J. Riche (Frankreich)

FT3-Kraftstoffbehälter des französischen Herstellers Ets J. Riche, welche ein Herstellungsdatum **nach dem 1. Januar 1999** aufweisen sind nicht FIA-homologiert und werden somit auch nicht von der FIA akzeptiert. Dies gilt für alle Veranstaltungen.

## 8. Dioden-Rückleuchten (Gruppe E-Formelsport)

Alternativ zu den Rückleuchten mit 21 W-Glühlampen sind auch diodenbestückte klar erkennbare rote Rück-

## Technik Sicherheit

leuchten des Types LED zulässig. Bei diesen Rückleuchten müssen in einer Fläche von mindestens 50 cm<sup>2</sup> mindestens 60 Dioden angeordnet sein. Darüber hinaus sind alle FIA-homologierten Diodenrückleuchten (siehe Technische Liste Nr. 19) zulässig.

### 9. Sicherheitsfolien in DMSB-Gruppen

#### 9.1 Folien innen

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird die nachträgliche Anbringung von klarer Sicherheitsfolie mit den Prüfzeichen ~D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5233, D5274, D5277 oder D5403 innen an den Seitenscheiben und Heckscheiben empfohlen.

Darüber hinaus ist für Fahrzeuge der Gruppen H und F klare Sicherheitsfolie gemäß Art. 20 der betreffenden Reglements für die Scheibe der Fahrertür und bei Wettbewerben mit Beifahrern auch an der Beifahrertür vorgeschrieben, wenn diese Scheiben aus Hartglas bestehen.

Die nachträgliche Anbringung von getönter Folie ist in den DMSB-Gruppen ausschließlich an den hinteren Seitenscheiben erlaubt.

#### 9.2 Abreißfolien auf der Windschutzscheibe

In allen DMSB-Gruppen ist die Anbringung von Kunststofffolien an der Außenseite der Windschutzscheibe, mit Ausnahme des Rallyesportes, erlaubt. Diese Folie muss klar und durchsichtig (nicht getönt) sein. Ein Prüfzeichen muss nicht vorhanden sein.

### 10. Abschleppösen

#### Abschleppösen (Gruppen N, A, B, G, H, F, R1, R2; R3)

Aufgrund, dass einige Neufahrzeuge mit einer demonstrierbaren Abschleppöse für vorn und hinten ausgestattet sind (welche z.B. im Handschuhfach untergebracht ist), wird klargestellt, dass auch diese Fahrzeuge bei Motorsportveranstaltungen mit einer fest angebrachten Öse vorne und hinten ausgerüstet sein müssen. Hierzu können serienmäßige Abschleppösen oder eigens konstruierte, welche ausreichend dimensioniert und befestigt sein müssen, angebracht sein.

### 11. Radkappen

Hinsichtlich Radkappen in DMSB-Gruppen wird folgendes klar gestellt:

Mit den Rädern verschraubte Radkappen sind generell zulässig. Aufgesteckte Radkappen sind aus Sicherheitsgründen zu entfernen.

### 12. Türfangnetze (NASCAR-Netze) in allen Gruppen außer StVZO

Für alle Fahrzeuge, außer denen, die der StVZO entsprechen müssen, (wie z.B.: Gruppe F, Gruppe G, Rallye-Fahrzeuge aller Gruppen) ist im DMSB-Bereich ein sogenanntes NASCAR-Netz im Bereich der Fahrertür unter folgenden Bedingungen zulässig.

- a) Netz: Das Netz muss aus mindestens 19 mm (3/4") breiten Gewebegurten bestehen und eine Maschengröße von mindestens 25 mm x 25 mm und maximal 60 mm x 60 mm aufweisen. Diese Gewebegurte müssen aus flammabweisenden Material bestehen und an jedem Kreuzungspunkt (Überlappung) miteinander vernäht sein. Das Netz darf keinen provisorischen Charakter haben.

Zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicht nach hinten (Spiegeldurchblick) ist es zulässig das Netz, an einer Stelle, mit einem Ausschnitt mit der Maschenweite von max. 120 mm x 120 mm zu versehen.

- b) Befestigung: Das Netz muss entweder am oberen Türausschnitt der Karosserie, am Fensterrahmen der Fahrertür oben oder an der Überrollvorrichtung oberhalb der Fahrertürscheibe mit Schnellverschluss befestigt sein.

Diese Befestigung muss so ausgelegt sein, dass sie auch im Falle eines Fahrzeugüberschlages sich nicht selbstständig lösen kann und mit nur einer Hand gelöst werden kann. Hierzu muss ein farblich gekennzeichnete Griff bzw. Hebel vorhanden sein, dessen Entriegelungs-Richtung mittels Pfeil von außen sichtbar markiert sein muss.

Des Weiteren sind auch Entriegelungsmechanismen mittels Drucktaste zulässig, falls diese die vorgenannten Bedingungen erfüllen. Die Lage der Drucktaste muss von aussen farblich und mit der Aufschrift „press“ oder „push“ gekennzeichnet sein.

Die Schnellverschlüsse des Türfangnetzes müssen sich oberhalb des Netzes befinden. Hierbei ist es gleichgültig, ob die Befestigung am Fensterrahmen, am Türausschnitt der Karosserie oder an der Überrollvorrichtung vorgenommen wurde.

Zusätzlich zu den oberen Befestigungen mit Schnellverschlüssen dürfen auch die unteren Befestigungen mit Schnellverschlüssen versehen werden. Die Verschlüsse müssen vom Fahrer geöffnet werden können.

Für die Netzbefestigung bzw. Netzaufnahme an den Überrollvorrichtungen sind nur schraubbare Verbindungen zulässig. Jede Änderung an der Überrollvorrichtung selbst, z. B. Bohren, Schweißen etc. ist nicht erlaubt. Oben werden Klettverschlüsse als Entriegelungsmechanismen nicht akzeptiert.