DMSB-Basisausschreibung für Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP) 2026

Stand: 02.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Von den Sportabteilungen genehmigte Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen werden nach dieser Basisausschreibung und den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen durchgeführt. Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie.

Im Folgenden wird aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung nur die männliche Form verwendet. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

Inhaltsverzeichnis

1. Definition und Status / Teilnehmer und Fahrer
2. Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung sowie deren Zusammenlegung
3. Dokumenten- und Technische Abnahme
4. Fahrzeugbesatzung
5. Fahrer- und Fahrzeugausrüstung
6. GLP auf der Rundstrecke
7. GLP auf Bergstrecken
8. GLP Rallyes
9. GLP Slalom
10. GLP mit alternativen Antrieben
11. Helm und Kopfrückhaltesystem
12. Überrollvorrichtung

1. Definition und Status / Teilnehmer und Fahrer

1.1 Gleichmäßigkeitsprüfungen im Sinne dieses Reglements sind Wettbewerbe mit Automobilen, die auf einer permanent oder zeitweise eingerichteten, in sich geschlossenen Strecke mit festem Belag (Asphalt, Beton o. ä.) durchgeführt werden. Eine Gleichmäßigkeitsrallye besteht aus mehreren Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP), die über Verbindungsstrecken im öffentlichen Straßenverkehr miteinander verbunden sind.
Finden Gleichmäßigkeitswettbewerbe im Rahmen einer motorsportrechtlich genehmigungspflichtigen Veranstaltung statt, so erfolgt die Durchführung entsprechend dieser Basisausschreibung.

1.2 Die Gleichmäßigkeitsprüfung ist ein Wettbewerb mit Sollzeitabschnitten oder Fahrten von einer limitierten Dauer oder Distanz als auch von einer gleichzeitig limitierten Energiemenge.

1.3 Zugelassen für Clubsport-Veranstaltungen sind alle Teilnehmer, die im Besitz einer gültigen nationalen oder internationalen DMSB-Lizenz oder einer Race Card sind.

Des Weiteren sind auch nicht lizensierte ausländische Teilnehmer mit einer Race Card startberechtigt, erhalten aber keine Wertungspunkte für die betreffende Serie.

Im Rahmen von GLP-Veranstaltungen, die mit historischen Fahrzeugen durchgeführt werden, welche dem Erhalt und der Förderung historischer Fahrzeuge als technisches

Kulturgut dienen, sind in Ausnahmefällen ausländische Teilnehmer mit gültiger Internationaler Lizenz ihres ASN startberechtigt, sofern diese eine Auslandsstartgenehmigung vorweisen. Grundsätzlich gilt diese Ausnahme nur für solche Fahrer, welche in der Vergangenheit diese Fahrzeuge im Wettbewerb bewegt haben. Ein Ausnahmeantrag ist vom Veranstalter beim DMSB zu beantragen. Die Genehmigung erfolgt nach Abstimmung mit dem Arbeitskreis Clubsport/Breitensport.

1.4 Die Teilnehmer haben die Aufgabe unter Beachtung der Fahrvorschriften und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrtzeiten bzw. Energiegrenzwerte die Fahrtabschnitte zu durchfahren.

1.5 Ein zu frühes oder zu spätes Überfahren der Ziellinie wird mit Strafpunkten belegt.

2. Fahrzeuge, Gruppen- und Klasseneinteilung sowie deren Zusammenlegung

2.1 Definition Tourenwagen: Tourenwagen im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge, die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens vier Sitzplätze aufweisen, Mindesthöhe 1300 mm, Maximalhöhe 1600 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze und dem Dach muss über 93 cm betragen.

2.2 Definition GT-Fahrzeuge: GT-Fahrzeuge im Sinne dieser Bestimmungen sind Fahrzeuge die ursprünglich für den öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, mindestens zwei vollwertige Sitzplätze oder 2+2-Sitzer, wie z.B. Porsche 911, aufweisen, Mindesthöhe 1100 mm, Maximalhöhe 1350 mm, das Maß zwischen der Sitzfläche der hinteren Sitze (falls vorhanden) und dem Dach darf max. 93 cm betragen.

2.3 Definition Sportwagen: Zweisitziges Fahrzeug das speziell für den Renneinsatz konzipiert ist. Beide Sitze sind jeweils vollständig links und rechts der Fahrzeuglängsachse angeordnet. Die vier Räder sind von der Karosserie abgedeckt. Das Fahrzeug ist offen oder geschlossen.

2.4 Definition Formel-Fahrzeug: Einsitziges Fahrzeug das speziell für den Renneinsatz konzipiert ist. Offenes Fahrzeug mit vier freistehenden Rädern (keine Kotflügel).

2.5 Definition festes Dach: Ein Fahrzeug mit festem Dach wird dann als solches angesehen, wenn es über ein geschlossenes Dach aus Metall oder Hartkunststoff verfügt. Auch Fahrzeuge mit Hard-Top werden akzeptiert.

2.6 Falls in einer ausgeschriebenen Klasse bei Nennungsschluss weniger als drei Fahrzeuge genannt sind, ist der Veranstalter berechtigt, diese Klasse mit der nächst höheren der gleichen Gruppe zusammenzulegen. Macht der Veranstalter von diesem Recht Gebrauch, so hat er dies mit der Nennungsbestätigung bekannt zu geben. Für die Ausübung des in diesem Fall zu gewährendem Rücktrittsrecht hat der Veranstalter eine Ausschlussfrist festzusetzen.

2.7 Die vom Veranstalter vorgenommenen Klassenzusammenlegungen sind endgültig und für alle Teilnehmer verbindlich. Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, soweit nichts anderes bestimmt wird, nicht möglich.

3. Dokumenten- und Technische Abnahme

3.1 Vor den Gleichmäßigkeitsprüfungen werden die Dokumente der Teilnehmer und die Wettbewerbsfahrzeuge überprüft. Die Bewerber, die alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, erhalten nach der Dokumentenprüfung die Startnummer für das Wettbewerbsfahrzeug.

3.2 Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzulegen:
- Nennungsbestätigung (soweit erforderlich),
- Lizenzen von Bewerber/Sponsor und Fahrer, Beifahrerlizenzen (mit dieser Lizenz ist ein Fahrerwechsel unzulässig),
- den/die gültigen Führerschein/e der Fahrer (soweit erforderlich),
- die schriftliche Zustimmung des/der Erziehungsberechtigten bei minderjährigen Fahrern/Beifahrern (soweit erforderlich),

3.3 Zur technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung ist vom Fahrer vorzuweisen.

3.4 Die technischen Bestimmungen müssen eingehalten werden. Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Die erneute Vorführung hat ohne besondere Anordnung zu erfolgen. Fahrzeuge, die nach der technischen Abnahme beschädigt wurden, sind nach erfolgter Instandsetzung grundsätzlich erneut vorzuführen und nur nach Begutachtung und Freigabe durch die Technischen Kommissare eingesetzt werden.

4. Fahrzeugbesatzung

Die Besatzung eines Fahrzeugs kann aus 1 oder 2 Personen bestehen. Sie werden als Fahrer und/oder als Beifahrer bezeichnet (Ausnahme: GLP auf der Nürburgring Nordschleife: Fahrer und Beifahrer sind vorgeschrieben). Während der Gleichmäßigkeitsprüfung muss das Fahrzeug mit dem/den genannten Fahrer/Beifahrer besetzt sein. Sofern öffentliche Straßen befahren werden, muss der jeweilige Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis (Führerschein) sein.

5. Fahrer- und Fahrzeugausrüstung

5.1 Es sind Schutzhelme gemäß Artikel 11 vorgeschrieben.

Bei Berg-GLP im Modus 1 und ist für Fahrer/Beifahrer das Tragen von körperbedeckender Kleidung (Handschuhe, langärmliges Oberteil und lange Hose) sowie geschlossenen Schuhen vorgeschrieben.

Bei Berg-GLP im Modus 2 sind für Fahrer/Beifahrer Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 vorgeschrieben: feuerfeste Unterwäsche der gleichen FIA-Norm.

Es ist ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z.B. HANS® bei GLP-Retro-Berg im Modus 2 vorgeschrieben. Hieraus ergibt sich, dass Helme gemäß FIA-Bestimmungen (keine ECE-Norm) zulässig sind, welche mit dem FIA-Label (siehe Artikel 11.1 i) gekennzeichnet sind.

Für andere GLPs ist das Tragen von einem schulterbedeckendem Oberteil, langer Hose sowie geschlossenen Schuhen vorgeschrieben.

Ein Veranstalter kann weitergehende Bestimmungen erlassen. Zusätzliche Schutzausrüstungen wie z.B. FIA-homologierte Overalls, Handschuhe, Schuhe Unterwäsche, Kopfhaube und Kopfrückhaltesystem sind empfohlen. Es liegt in der Verantwortung des jeweiligen Veranstalters solche Sicherheitsbekleidung vorzuschreiben.

5.2 Für alle Fahrzeuge bei Rallye-GLP und Berg-GLP sind folgende Sicherheitsausrüstungen vorgeschrieben:
- Modus 1: mindestens 3-Punkt-Gurte und ein 2kg-Handfeuerlöscher
- Modus 2: (nur Berg-GLP): mindestens eine Überrollvorrichtung gemäß Artikel 12 sowie ein dem Kopf-Rückhaltesystem angepasstes Gurtsystem und ein 2 kg-Handfeuerlöscher

Für alle anderen GLPs gilt: Für Tourenwagen und GT-Fahrzeuge die nach Modus 2 starten sind mindestens eine Überrollvorrichtung gemäß Artikel 12, ein dem Kopf-Rückhaltesystem angepasstes Gurtsystem und ein 2kg-Handfeuerlöscher vorgeschrieben.

5.3 Gemäß DMSB-Rundstreckenreglement, Anhang 2 gelten folgende Sonderbestimmungen für die Nürburgring Nordschleife:
Alle Fahrzeuge (auch historische) sind auf der Nordschleife nur zugelassen, wenn sie mindestens mit einer Sicherheitseinrichtung nach Anhang J 1993, Artikel 253.8 Zeichnung 1 (Überrollbügel), mit Abschleppösen, einem Stromkreisunterbrecher, Sicherheitsgurten sowie einem 2 kg Handfeuerlöscher (gemäß nachfolgenden Bedingungen), ausgerüstet sind. Ausnahmen für GLP-Modus 1, siehe Art. 6.2.

Der Feuerlöscher muss sich im Fahrgast- oder Kofferraum befinden und muss ausreichend geschützt und so befestigt sein, dass er einer Verzögerung von 25 g in allen Richtungen standhält (empfohlen sind sogenannte Anti-Torpedo-Halterungen). Die Position des Feuerlöschers muss von außen gut sichtbar mit einem roten Buchstaben „E“ innerhalb eines weißen Kreises von min. 10 cm Durchmesser und mit einem roten Rand und ggfls. mit zusätzlichen Richtungspfeilen gekennzeichnet sein. Der Feuerlöscher muss eine aktuell gültige Prüfplakette aufweisen.

5.4 Für alle GLPs gilt:
Für alle historischen Fahrzeuge, welche dem Anhang K des ISG entsprechen und über einen gültigen HTP (Historic Technical Passport) bzw. HRCP (Historic Regularity Car Pass) verfügen, entfällt die Vorschrift für die Verwendung eines Kopf-Rückhaltesystems (z.B. HANS®).

6. Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Rundstrecke

6.1 Die Teilnehmer werden einzeln, fliegend mit laufendem Motor wechselseitig (Reißverschlusssystem) durch die Pylonengasse an die Start-/Ziellinie auf Zeichen des Starters im Abstand von ca. 3 Sekunden – 5 Sekunden gestartet. Mit Erreichen des Startzeichens gilt der Teilnehmer als gestartet. Zum Start wird nicht aufgerufen. Jeder Teilnehmer ist für sein rechtzeitiges Erscheinen am Start selbst verantwortlich. Teilnehmer, die nicht rechtzeitig am Start erscheinen, können zurückgewiesen werden.

6.2 Modus 1. Die Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Rundstrecke ist so auszuschreiben, dass nachfolgende Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden:

- Fahrzeuge der Baujahre bis 1947: max. 80 km/h.
- Fahrzeuge der Baujahre ab 1948 bis heute: max. 110 km/h.

Die Vorschrift zur Überrollvorrichtungen (ÜV) und zum Stromkreisunterbrecher im Modus 1 für die Nordschleife (siehe Art. 5.4) kann unter Einhaltung folgender Bedingungen entfallen:

- Zur Kontrolle des Fahrverhaltens werden pro Lauf mind. 3 mobile Streckenbeobachter mit Nordschleifen-Erfahrung eingesetzt (Funkkontakt zum RL).
- Der Veranstalter legt eine fahrzeugspezifische Maximalgeschwindigkeit fest, deren Einhaltung mittels Lasergeräten gleichzeitig an min. 3 Stellen (Taschen) von min. 3 Streckenbeobachtern kontrolliert wird (Ergebnisse an Rennleiter).
- Zusätzlich zu den vorgenannten Streckenbeobachtern werden pro Lauf 3 Einsatzfahrzeuge der Rennleitung mit erfahrenen Piloten mitfahrend im Feld eingesetzt.
- Der Veranstalter verpflichtet sich zusätzlich zur Vorort-Unterweisung ein Briefing zu den Verhaltensregeln vorab schriftlich an alle Teilnehmer zu übersenden.

6.3 Modus 2. Ungeachtet von 1. ist auch ein Wertungsmodus in der Gestalt möglich, dass ein Teilnehmer in seiner ersten gezeiteten Runde seine Richtzeit setzt, die dann in den folgenden Runden die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt.

6.4 Fahrzeuge: Bei Rundstrecken-GLP-Veranstaltungen mit gültiger DMSB- Streckenlizenz sind im Modus 1 und im Modus 2 Fahrzeuge gemäß DMSB-Streckenlizenz zugelassen. Bei Rundstrecken-GLP-Veranstaltungen ohne gültige DMSB- Streckenlizenz sind im Modus 1 und Modus 2 ausschließlich geschlossene Tourenwagen mit festem Dach und geschlossene GT-Fahrzeuge mit festem Dach startberechtigt.

Hinweis: Auf der Nürburgring Nordschleife sind gemäß DMSB-Streckenlizenz nur Fahrzeuge mit festem Dach oder Hardtop zugelassen.

6.5 Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

7. Gleichmäßigkeitsprüfungen auf Bergstrecken

7.1 Modus 1. Die Gleichmäßigkeitsprüfung auf den Bergstrecken ist so auszuschreiben, dass nachfolgende Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden:

- Fahrzeuge der Baujahre bis 1947: max. 50 km/h.
- Fahrzeuge der Baujahre ab 1948 bis heute: max. 80 km/h.

- Der Veranstalter ist verpflichtet die Geschwindigkeit für die Fahrzeuge festzulegen und diese gegebenenfalls zu überwachen. Die Einrichtung von Wartezonen ist aus Sicherheitsgründen möglich.

7.2 Modus 2: Ungeachtet von 1. ist auch ein Wertungsmodus in der Gestalt möglich, dass ein Teilnehmer in seinem ersten gezeiteten Wertungslauf seine Richtzeit setzt, die dann in den folgenden Wertungsläufen die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt.

7.3 Fahrzeuge: Bei Berg-GLP-Veranstaltungen sind im Modus 1 und Modus 2 Fahrzeuge gemäß DMSB-Streckenlizenz zugelassen.

7.4 Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Art. 5, 11 und 12 dieser Bestimmungen. Die Strecke muss über eine gültige DMSB-Streckenlizenz verfügen. Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

8. Gleichmäßigkeits-Rallyes

8.1 Modus 1: Die Veranstaltung muss so organisiert sein, dass eine Durchschnittsgeschwindigkeit von max. 50 km/h nicht überschritten wird.
Der Veranstalter ist verpflichtet die Durchschnittsgeschwindigkeit für jede GLP festzulegen (siehe Art. 1.2). Die Überwachung dieser Durchschnittsgeschwindigkeit muss mit mindestens einer Zeitnahme innerhalb jeder GLP erfolgen; diese Zeitnahme kann gleichermaßen das Ziel der GLP sein. Zusätzlich wird die Überprüfung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch eine geheime Zeitnahme innerhalb einer GLP/Veranstaltung empfohlen. Die von der SOLL-Zeit abweichenden Über- oder Unterschreitungen aller Zeitnahmen müssen in das Ergebnis einfließen.

Die Einrichtung von Wartezonen ist aus Sicherheitsgründen möglich.

8.2 Bei GLP-Rallyeveranstaltungen sind Tourenwagen (offen oder geschlossen) und GT-Fahrzeuge (offen oder geschlossen) startberechtigt. Die Fahrzeuge müssen uneingeschränkt der StVZO entsprechen und zum Straßenverkehr zugelassen sein.

8.3 Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Art. 5, 11 und 12 dieser Bestimmungen. Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

9. Gleichmäßigkeitsprüfungen bei Slalom-Veranstaltungen

9.1 Ein Teilnehmer setzt in seinem ersten gezeiteten Lauf seine Richtzeit, die im folgenden Lauf/den folgenden Läufen die Grundlage für die Gleichmäßigkeitswertung darstellt. Sieger ist der Fahrer mit der geringsten Zeitdifferenz einschließlich der Strafzeiten zwischen Wertungslauf 1 und dem /n folgenden Wertungsläufen. Die weiteren Platzierungen ergeben sich fortschreitend aus den größeren Zeitdifferenzen. Bei Zeitgleichheit entscheidet die kürzere Fahrzeit aus der Addition aller Wertungsläufe.

9.2 Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen.

9.3 Fahrzeuge: Bei GLP-Slalomveranstaltungen sind Tourenwagen (offen oder geschlossen) und GT-Fahrzeuge (offen oder geschlossen) startberechtigt.

10. GLP mit alternativen Antrieben

10.1 Bei Veranstaltungen bei denen Fahrzeuge mit Alternativen Antriebstechnologien (HV-Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeuge) startberechtigt sind, gelten grundsätzlich die Richtlinien des DMSB für die Durchführung von Veranstaltungen mit Hochvoltfahrzeugen.
Entsprechend ihres Einsatzbereiches müssen die eingesetzten Sportwarte über eine entsprechende Zusatzbefugnis Alternative Antriebe gemäß DMSB Veranstaltungsreglement Anhang 1 verfügen

10.2 Bei Veranstaltungen der Disziplin GLP mit Modus 1, wenn ausschließlich serienmäßige Fahrzeuge mit Straßenzulassung (Nachweis Zulassungsbescheinigung Teil 1) startberechtigt sind, ist mindestens eine Person mit der Zusatzbefugnis “Alternative Antriebe- Stufe Orange“ einzusetzen.

Alle weiteren Sportwarte und eingesetzten Rettungskräfte sind von dieser Person entsprechend für ihren Einsatz zu unterweisen, z.B. schriftlich mit den wesentlichen Punkten beim Umgang mit HV-Fahrzeugen. Die Unterweisung ist mittels Teilnehmerliste, auf welcher die Unterwiesenen Personen Ihre Teilnahme mit Unterschrift bestätigen, zu dokumentieren.

Jeder Veranstalter muss sich vergewissern, dass die eingesetzten Personen für die vorgesehenen Tätigkeiten u. a. die notwendige fachliche Qualifikation, die körperliche und geistige Eignung besitzen.

In der Ausschreibung muss der Teilnehmer darauf hingewiesen werden, dass keinerlei Änderungen an dem Hochvoltsystem mit allen Komponenten (Antrieb, RESS, Klimaanlage etc.) zum Serienzustand erlaubt sind und er mit Abgabe der Nennung dies bestätigt.

Bei der Administrativen Abnahme muss der Teilnehmer eine Farbkopie der Rettungskarte seines Fahrzeugs abgeben.

Ein HV-Sicherungsfahrzeug oder ein Fahrzeug mit entsprechender Ausrüstung wird empfohlen.

11. Helme

Bei allen GLP-Wettbewerben ist das Tragen von Helmen vorgeschrieben, welche einer der nachstehenden Normen entsprechen müssen:

- Snell Foundation SA 2005
- Snell Foundation SA 2010
- Snell Foundation SAH 2010
- Snell Foundation SA 2015
- FIA Standard 8860-2010
- FIA Standard 8860-2018 oder 8860-2018 ABP
- FIA Standard 8859-2015
- FIA-Standard 8859-2024 oder 8859-2024 ABP
- ECE 22/05 (Europa) oder ECE 22/06

11.1 Kennzeichnung der Helme

Alle Helme müssen entsprechend der nachstehenden Muster gekennzeichnet sein. Sollte die Kennzeichnung nicht einwandfrei erkennbar sein, so gilt der Helm als nicht zulässig.

a1) ECE 22/05 oder ECE 22/06

05300140/P-010

Die Nummer im Kreis (Genehmigungsland) und die längere unter dem Kreis stehende Nr. (Genehmigungs-Nummer) sind variabel. Die unter dem Kreis aufgeführte Genehmigungs-Nummer muss mit 05 oder 06 beginnen.
Anmerkung: Die Genehmigungs-Nummer kann sich auch über oder neben dem Kreis mit dem E-Zeichen befinden.

b) Norm Snell Foundation SA 2005, SA 2010, SAH 2010 und SA 2015

b1)

b2)

b3)

b4)

(SAH 2010: spezielle Norm für Verwendung von FHR, z.B. HANS®)

b5)

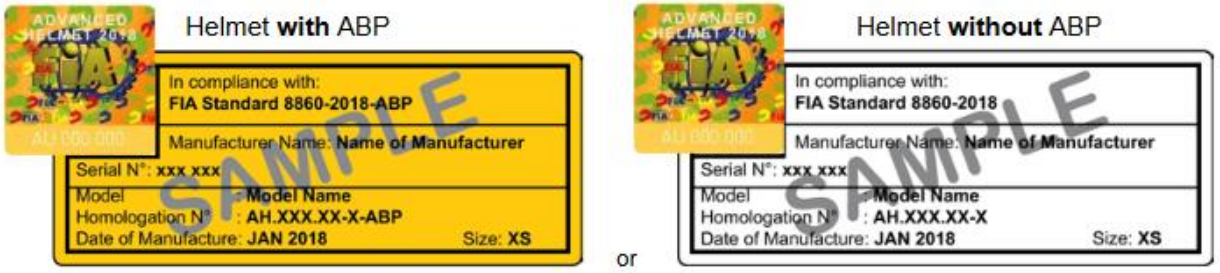
Es handelt sich jeweils um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

c) FIA-Standard 8860-2010:

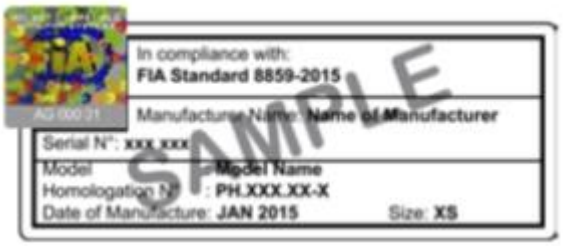
oder

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber der außen, hinten auf den Helm aufgeklebt ist.
ACHTUNG: Zusätzlich kann der Helm einen SNELL-Aufkleber aufweisen.

d) FIA-Standard 8860-2018 oder 8860-2018-ABP

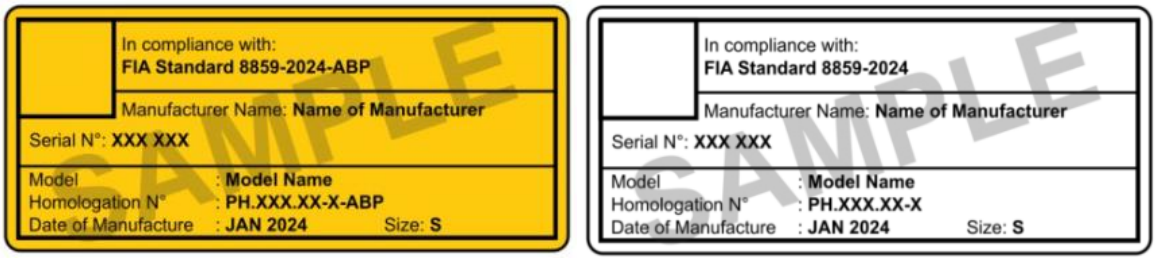


e) FIA-Standard 8859-2015



Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber, der von innen in den Helm geklebt ist.

f) FIA Standard 8859-2024 und FIA Standard 8859-2024-ABP



Helm mit ABP **Helm ohne ABP**

Die Angaben zu Hersteller, Modell und Größe sind variabel. Es handelt sich um einen Aufkleber innen in den Helm geklebt ist.

i) Für Kopfrückhaltesysteme (z.B. HANS) zulässige Helme müssen entweder:

- mit FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 oder 8858-2010 gekennzeichnet sein (gemäß FIA Techn. Liste Nr. 41, s. Abb. 1+2) **oder**
- dem FIA-Standard 8860-2010 entsprechen (Label siehe Abb. g) **oder**
- dem Snell-Standard SAH 2010 entsprechen (Label siehe Abb. e5) **oder**
- dem FIA-Standard 8859-2015 entsprechen **oder**
- dem FIA-Standard 8860-2018 entsprechen.

Abb. 1

FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2002 (Farbe silber mit Hologramm)

Abb. 2

FIA-Label gemäß FIA-Standard 8858-2010

12. Überrollvorrichtung

12.1 Allgemeine Bestimmungen für alle Fahrzeuge – Modus 1 und Modus 2

a) Spezifikation für die verwendeten Rohre:

Mindestqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (in mm)
Nahtlos kaltgezogener Kohlenstoffstahl	350N/mm²	Ø 38x2,5 oder Ø40x2,0

b) Befestigung

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die an den beiden Füßen des Hauptbügels eine Mindestfläche von 120 cm² und an den beiden hinteren Abstützungen eine Mindestfläche von 60 cm² haben muss, verstärkt werden (siehe Zeichnungen 253-50 bis 253-57 im Anhang J (ISG) 2020).

c) Schutzpolsterung

Jede Überrollvorrichtung ist mit einer Schutzpolsterung zu versehen. Diese partielle Polsterung muss räumlich gesehen 50 cm um den Helm der angeschnallten in normaler Sitzposition befindlichen Person/en angebracht werden. Das Polstermaterial (Schaumstoff) ist unter der Voraussetzung, dass es flammabweisend ist, freigestellt. Eine Polsterung nach FIA-Standard 8857-2001 wird empfohlen.

d) Alternativ zugelassene Überrollvorrichtungen

Außer den in diesem Artikel aufgeführten Konstruktionen sind alle Überrollvorrichtungen aus Stahl zugelassen, die eine der nachfolgenden Voraussetzungen erfüllen:

- Gemäß Artikel 253-8 im Anhang J (ISG) 1993
- Gemäß Artikel 253-8 im Anhang J (ISG) 2020
- Konstruktionen mit ASN-Zertifikat (z.B. DMSB-Zertifikat oder MSA-Zertifikat)
- Konstruktionen mit FIA-Homologation

Konstruktionen mit ASN-Zertifikat oder FIA-Homologation dürfen nicht modifiziert werden und müssen in allen Punkten exakt deren Beschreibung entsprechen. Das Zertifikat bzw. die Homologation ist stets mitzuführen und bei der Technischen Abnahme vorzulegen.

e) Allgemeines

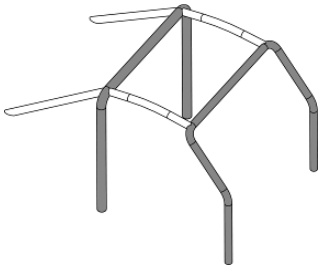
Über die vorstehenden Mindestanforderungen hinaus gilt: Wenn eine Überrollvorrichtung im Fahrzeug verbaut ist, muss diese - unabhängig davon, ob eine Überrollvorrichtung durch das betreffende Reglement gefordert ist - den Bestimmungen des jeweiligen Reglements entsprechen.
Somit muss auch im Clubsport die Überrollvorrichtung den Bestimmungen der allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (DMSB-Handbuch, blauer Teil) entsprechen, wenn eine Überrollvorrichtung verwendet wird. Es gelten auch hier bei zusätzlichen Streben die Zeichnungen des Art. 253-8, Anhang J (ISG) 2020.

Ausgenommen hiervon sind:
- Clubsport-Slalom (siehe Art. 19.3 der Grundaussschreibung Automobil-Clubsportslalom)
- Fahrzeuge deren Überrollvorrichtung den Mindestanforderungen der Art. 12.1 a) bis d) und Art. 12.2 c) entspricht und vor dem 31.12.2021 in den Fahrzeugpapieren eingetragen war (Bestandsschutz).

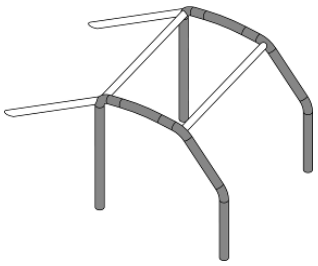
12.2 Besondere Bestimmungen für Modus 2

a) Tourenwagen und GT-Fahrzeuge bei Berg-GLP (Modus 2)

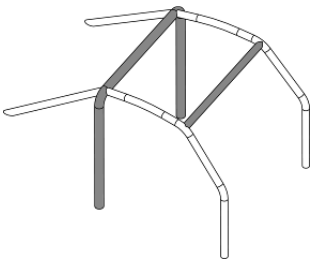
Für alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge im Modus 2, welche bei Berg-GLP fahren, ist über die Vorgaben des Art. 12.1 hinaus ein Überrollkäfig aus Stahl, wie in den Zeichnungen 1 bis 3 zu sehen (Mindestausführung), vorgeschrieben. An den beiden Füßen des Frontbügels ist eine Stahlplatte mit einer Mindestfläche von 120 cm² nach Art. 12.1.b) vorgeschrieben. Zusätzliche Streben sind empfohlen.



Zeichnung 1



Zeichnung 2



Zeichnung 3

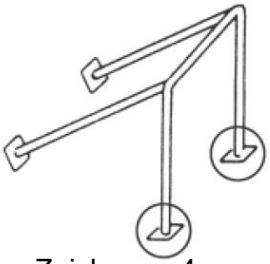
graue Streben = Hauptrohre

b) Formelfahrzeuge und Sportwagen bei Berg-GLP (Modus 2)

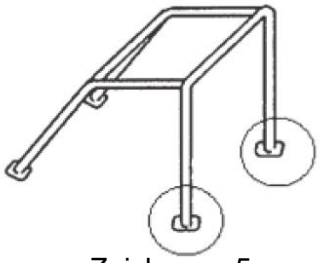
Formelfahrzeuge und Sportwagen bei Berg-GLP müssen mit einer Überrollvorrichtung gemäß Art. 277 des Anhang J (ISG) ausgestattet sein.

c) Tourenwagen und GT-Fahrzeuge bei Rundstrecke-GLP (Modus 2)

Die Überrollvorrichtung muss mindestens den nachstehenden Zeichnungen 4 oder 5 (Überrollbügel) entsprechen. Die Bestimmungen des Art. 12.1 sind einzuhalten.



Zeichnung 4



Zeichnung 5

12.3 Besondere Bestimmungen für Modus 1

a) Alle Fahrzeuge für Modus 1

Wenn in den jeweiligen Serienbestimmungen/ Ausschreibungen eine Überrollvorrichtung gefordert wird müssen alle Fahrzeuge, welche im Modus 1 fahren, mit einer Überrollvorrichtung die den Mindestanforderungen der Art. 12.1 a) bis d) und Art. 12.2 c) entspricht ausgestattet sein. Daneben sind auch die nachfolgenden Überrollvorrichtungen zulässig:

- Serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers
- Überrollvorrichtungen von zertifizierten Herstellern, die mindestens nach Zeichnung 4 oder 5 gefertigt sind und deren Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie über entsprechend große Stahlplatten / Aufnahmen an den originalen Gurtbefestigungspunkten verschraubt werden. Der Hauptbügel muss dabei an mindestens 4 Gurtpunkten befestigt sein. Die Mindestflächen der Stahlplatten unter den Füßen müssen gemäß Art. 12.1 b) eingehalten werden.