

DMSB

Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 19.03.2025)

Name der Serie:
DMV BMW 318ti Cup



DMSB-Genehmigungs-Nummer:

131/25

Status der Serie/Veranstaltungen: National A

Der DMV BMW 318ti Cup ist weltweit die teilnehmerstärkste Nachwuchsrennserie, als Automobil-Rundstreckenmeisterschaft und mit baugleichen Fahrzeugen, die besonders dem jugendlichen Einsteiger in den Tourenwagensport eine vielseitige Bühne bietet. Einerseits um Erfahrungen zu sammeln, sich als Rennfahrer einem großen Fan- und Fachpublikum zu präsentieren und einen erfolversprechenden Aufstieg in höhere Rennserien zu beginnen, ist die Serie andererseits aber auch eine ideale Plattform für erfahrene Piloten, die mit kleinem Budget einfach nur eine Menge Spaß am Motorsport haben wollen.

Ausschreiber/Organisation: HWA automotive GmbH
Holtenser Weg 27
31832 Springe

Ansprechpartner / Organisationsleiter: Thomas Röpke

Tel.-Nr.: +49 (5045) 911831 (AB)
Mobil-Nr.: +49 (172) 5114053

Ansprechpartner / Technik und Teambetreuung:

Florian Sternkopf / Henry Cerny
Cerny Motorsport GmbH
Tel.-Nr.: +49 (172) 3150936
Homepage: www.dmv-bmw318ticup.de
E-Mail-Adresse: info@dmv-bmw318ticup.de

Inhaltsverzeichnis:

Teil 1 Sportliches Reglement

- 1. Einleitung**
- 2. Organisation**
 - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
 - 2.2 Name des zuständigen ASN
 - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
 - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
 - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
 - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
- 3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
 - 3.1 Offizielle Sprache
 - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
- 4. Nennungen**
 - 4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung
 - 4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung
 - 4.2.1 Kaution
 - 4.3 Startnummern
- 5. Lizenzen**
 - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
 - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
 - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
 - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
- 7. Veranstaltungen**
 - 7.1 Serien-Terminkalender
 - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
 - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
 - a) Training
 - b) Qualifikation
 - c) Rennen
 - d) Startarten
 - e) Wertungsläufe
 - f) Safetycar, Code 60, FCY
- 8. Wertung**
 - 8.1 Punktetabelle
 - 8.2 Punktegleichheit
 - 8.3 Mehrfachnennung (Doppelstarts)
- 9. Private Trainings und Tests**
- 10. Dokumentenabnahme**
 - 10.1 Zeitplan
 - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

- 11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
 - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
 - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen
 - 11.3 Technische Kontrollen / Prüfungen von Leistung und Gewicht
 - 11.4 Serienbestimmungen Parc Fermé
 - 11.5 Technikgremium

- 12. Rennen**
 - 12.1 Verwendung von Regenreifen
 - 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
 - 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
 - 12.4 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
 - 12.5 Pflichtboxenstopp
 - 12.5.1 Ballastsekunden
 - 12.6 Rennabbruch**

- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
 - 13.1 Kategorien
 - 13.2 Prämien und Pokale am Rennwochenende
 - 13.3 Titel & Trophäen (Jahre Ehrungen)
 - 13.4 Teamwertung

- 14. Protest und Berufung**

- 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**

- 16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**

- 17. Besondere Bestimmungen**

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines / Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
 - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
 - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik

2. Besondere Technische Bestimmungen

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
 - a) Luftzuführung
 - b) Zusätzliche Kühlsysteme
 - c) Prüfstände und Toleranzen
- 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastraum / Cockpit
 - c) Motorraum
 - d) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffbehälter / Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung / Datenaufzeichnung
- 2.14 Sonstiges

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anlage 1: Klebeplan

Anlage 2: Einheitsteile und Preisliste

Anlage 3: Bestellliste für DMV BMW 318ti Cup Einheitsteile inkl. Preise

Diese Ausschreibung besteht aus 39 Seiten inkl. 3 Anhängen.

Teil 1 Sportliches Reglement

1. Einleitung

Die Serie DMV BMW 318ti Cup wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird von folgenden Firmen unterstützt:

DMV, MSJ, Goodyear, Ravenol, KW, Schmidt, Wiechers und Weitere

2. Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die HWA automotive GmbH, nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr **2025** den DMV BMW 318ti Cup aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: international_series@dmsb.de

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 19.03.2025 unter Reg.-Nr.: 131/25 genehmigt.

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

Florian Sternkopf / Henry Cerny
Cerny Motorsport GmbH

Tel.-Nr.: +49 (172) 3150936
Homepage: dmv-bmw318ticup.de
E-Mail-Adresse: info@dmv-bmw318ticup.de

2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees

Thomas Röpke - Promoter und Organisationsleiter

Florian Sternkopf - Sportleiter

Henry Cerny - Technik und Teambetreuung

Heiko Gorges - Technik und Teambetreuung

Alex Striege - PR und Pressesprecher

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

Lisa Röpke - Veranstaltungssekretärin

Daniel Mitrenga – Technischer Kommissar

3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

3.1 Offizielle Sprache

Deutsch

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

- (1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge,

Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.

- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4. Nennungen

4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung

Der Bewerber und/oder Fahrer muss sich mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen Einschreibformular bis zum **16. Februar 2025** um die Zulassung seines Fahrzeuges zum DMV BMW 318ti Cup bewerben.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen. Der vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Antrag ist an folgende Adresse zu senden:

Florian Sternkopf / Henry Cerny
Cerny Motorsport GmbH

Tel.-Nr.: +49 (172) 3150936
Homepage: dmv-bmw318ticup.de
E-Mail-Adresse: info@dmv-bmw318ticup.de

Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Bewerber und/oder Fahrer an allen Wertungsläufen teilzunehmen. Sollte ein Teilnehmer nicht antreten wird das Nenngeld in voller Höhe in Rechnung gestellt.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie DMV BMW 318ti Cup bei weniger als 25 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung

Die Einschreibegebühr/Nenngeld sowie eine eventuelle Kautions sind gemäß dem „Antrag auf Einschreibung“ fällig. Folgende Einschreibgebühren/Nenngeld sind vom Teilnehmer zu entrichten:

Jahreseinschreibgebühr 1700€ inkl. MwSt. (1. Einschreibfrist ist der **16.02.2024**, danach erhöhen sich die Einschreibekosten um 500€).

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Das Nenngeld pro Veranstaltung für den DMV BMW 318ti Cup (freies Training + Qualifikation + Rennen) beträgt **1550,00 € inkl. MwSt.** Mit der Nennung ist auf dem Nennformular die **DMV-Mitgliedschaft vorzuweisen. Ist ein eingeschriebener Teilnehmer kein DMV-Mitglied, so erhöht sich das Nenngeld der jeweiligen Veranstaltung um 50 € inkl. MwSt.**

Nennschluss ist jeweils 14 Tage vor der Veranstaltung. Im Falle einer späteren Nennung erhöht sich das Nenngeld um 350 €. (Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.)

4.2.1 Kaution

Mit der Einschreibung wird eine Kaution von 2700€ fällig. Diese Kaution bildet die Vorauszahlung von 2 Nenngeldern ab und wird, falls im Laufe der Saison keine weiteren Forderungen anfallen, mit den Nennungen der letzten beiden Läufe verrechnet. Die Zahlung der Kaution entbindet nicht von der Startpflicht (siehe 4.1). Nicht angetretene Veranstaltungen werden in Rechnung gestellt. Der Veranstalter behält sich vor Ausnahmeregelungen treffen zu können.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

5. Lizenzen

5.1 Erforderliche Lizenzstufen

a) Fahrer

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht >3,00 kg/PS

(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2025 gültigen **nationalen oder** internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)
- Nationale Lizenz Stufe A**

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <3,00 kg/PS

(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2025 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht <2,00 kg/PS

(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen)

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2025 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)

b) Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2025 besitzen und die Einschreibgebühr entrichtet haben.

c) DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die

Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen

d) Gastfahrer

Der DMV BMW 318ti Cup kann Gastfahrer mit einer gültigen

Internationalen oder Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1 bzw. zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn die Gaststarter die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können sie teilnehmen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung. Gaststarter sind punkteberechtigt!

e) Altersregelung

gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN. Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

gemäß Veranstaltungsreglement

7. Veranstaltungen

7.1 Serien-Terminkalender DMV BMW 318ti Cup

Rennen 1 + 2 Hockenheim
29.-30. März DMV Goodyear Racing Days

Rennen 3 + 4 Zolder
26.-27. April DMV Goodyear Racing Days

Rennen 5 + 6 Nürburgring
31.05. - 01. Juni DMV Goodyear Racing Days

Rennen 7 + 8 Zandvoort
11.-13. Juli Summer Trophy

Rennen 9 + 10 Oschersleben
23.-24. August DMV Goodyear Racing Days

Rennen 11 + 12 Lausitzring
27.-28. September DMV Goodyear Racing Days

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

a) Training

Pro Veranstaltung sind ein freies Training und ein Zeittraining vorgesehen.

Ggf. können die Trainings auch zusammengelegt werden.

Jeder Fahrer hat mindestens 3 gezeitete Trainingsrunden zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Die Anzahl und Dauer der Trainings wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

b) Qualifikation

Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit im offiziellen Zeittraining (Trainingsergebnis Platz 1) plus 12%. Fahrer, die diese Qualifikation nicht erreichen, werden grundsätzlich zum Start nicht zugelassen. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.

c) Rennen

2x Rennen mit einem Pflichtboxenstopp*

Rennen 1 wird nach Qualifikationsergebnis, rollend gestartet.

Rennen 2 wird nach Ergebnis von Rennen 1, stehend gestartet – Top 10 wird in umgekehrter Reihenfolge (Reversed Grid) aufgestellt.

d) Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

- rollender Start (Indianapolis-Start) – Rennen 1
- stehender Start mit versetzter Startaufstellung (GP-Start) – Rennen 2

Startablauf Rennen 1 – rollender Start:

1. Die Fahrzeuge werden aus dem Vorstart, mit der grünen Flagge, auf die Strecke geleitet. Die Startampel ist aus!
2. Die Formation Lap wird direkt (ohne anzuhalten) gestartet
3. Wenn die Fahrzeuge von der Formation Lap zurückkehren, wird ab dem Grid-Schild die Startformation eingenommen, die Startampel ist dann bereits auf rot geschaltet.
4. Freigabe des rollenden Starts erfolgt durch die Startampel. Der Rennleiter schaltet die Ampel von rot auf grün! (Dieses Prozedere erläutert der Rennleiter, streckenspezifisch, in der Fahrerbesprechung)

Startablauf Rennen 2 – stehender Start:

1. Die Fahrzeuge werden aus dem Vorstart in die Startaufstellung geleitet und nehmen dort ihre korrekte Startposition, stehend ein. Die Startampel ist aus!
2. Wenn alle Fahrzeuge korrekt stehen, wird die Formation Lap mit der grünen Flagge gestartet.
3. Wenn die Fahrzeuge von der Formation Lap zurückkehren, ist die Ampel aus.

4. Alle Fahrzeuge nehmen ihre Startposition im Grid ein und die grüne Flagge wird am Ende des Feldes vom Sportwart gezeigt.
5. Nach 5 Sekunden startet der Rennleiter den Startampelprozess (die Lichter der Startampel werden nach und nach eingeschaltet).
6. Der stehende Start erfolgt, wenn alle roten Lichter erloschen sind.

Dieses Prozedere erläutert der Rennleiter in der Fahrerbesprechung und kann von dem oben beschriebenen auf Grund von streckenspezifischen Begebenheiten abweichen. Alternativ kann das Prozedere gem. DMSB Rundstreckenreglement Art.6 (4) durchgeführt werden.

e) Wertungsläufe

Die Wertungsläufe des DMV BMW 318ti Cup gehen über eine Distanz von 2x 61 Minuten, oder werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung geregelt.

Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse.

f) Safetycar, Full Course Yellow

Im DMV BMW 318ti Cup wird mit Full Course Yellow „FCY“ gearbeitet um den Wettbewerb nicht zu verzerren.

Ein Safetycar wird vom Rennleiter nur im absoluten Notfall auf die Strecke geschickt. Pflichtboxenstopps sind innerhalb einer Safetycarphase nicht zulässig, während einer „FCY“-Phase aber erlaubt! Die besonderen Bestimmungen der verschiedenen Anwendungen werden in den Fahrerbesprechungen genau erläutert. Unter „FCY“ gelten die streckentypischen Mindestrundenzeiten. Für Teilnehmer, die diese Mindestzeit unterschreiten, gilt folgende Regelung: Pro angefangener unterschrittener Sekunde - fünf Sekunden Zeitstrafe!

Die Zeitstrafen werden auf das Endergebnis addiert.

8. Wertung

8.1 Punktetabelle

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer / das Team, welches die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat. Alle Fahrzeuge, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 50% der Distanz des Siegers zurückgelegt haben. Für die Meisterschaft werden folgende Punkte an alle Fahrer eines Teams gleichermaßen vergeben:

Platz	Rennen	Qualifikation	schnellste Rennrunde
1	100	5	2
2	90	3	
3	85	1	
4	81		
5	78		
6	75		
7	72		
8	69		
9	66		
10	63		
11	60		
12	58		
13	56		
14	54		
15	52		

16	50		
17	48		
18	46		
19	44		
20	42		
21	40		
22	39		
23	38		
24	37		
25	36		
26	35		
27	34		
28	33		
29	32		
30	31		
31	30		
32	29		
33	28		
34	27		
35	26		
36	25		
37	24		
38	23		
39	22		
40	21		
41	20		
42	19		
43	18		
44	17		
45	16		
46	15		
47	14		
48	13		
49	12		
50	11		
51	10		
52	9		
53	8		
54	7		
55	6		
56	5		
57	4		
58	3		
59	2		
60	1		

Für die Jahresendwertung werden alle Ergebnisse der Veranstaltungen berücksichtigt. Es gibt kein Streichresultat.

Sollte ein Auto mit 2 Fahrern besetzt und genannt sein, so müssen in beiden Rennen auch jeweils beide Fahrer teilnehmen. Sollte ein Fahrer dieser Paarung zu irgendeinem Zeitpunkt

der Veranstaltung nicht mehr fähig sein am Wettbewerb teilzunehmen, so muss der Bewerber/Fahrer einen formlosen Antrag beim Veranstalter stellen, um ggf. als Solist weiter antreten zu können. Der Veranstalter entscheidet diesen Sachverhalt dann gemeinsam mit dem Rennleiter.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

8.2 Punktegleichheit

Besteht bei der Endauswertung Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren **Plätze, der** Rennergebnisse aller durchgeführten Läufe.

8.3 Mehrfachnennung (Doppelstarts)

Mehrfachnennungen sind nicht möglich.

9. Private Trainings und Tests

Keine Beschränkungen

10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- Ggf. medizinische Eignungsbestätigung

10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Der Ort der Fahrerbesprechung/Briefing ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100,- Euro nach sich.

11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass oder Fahrzeugschein / Zulassungsbescheinigung Teil I
- Zertifikat für Überrollvorrichtung

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

Siehe Anlage 2 - Abbildungen der Einheitsteile

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

11.3 Technische Kontrollen / Prüfungen von Leistung und Gewicht

Falsche Angaben (auch unwissentlich) führen zur Disqualifikation und ziehen darüber hinaus sportrechtliche Konsequenzen nach sich. Die Fahrzeuge können jederzeit, auch unangekündigt zur Leistungsmessung und/oder Verwiegung und weiteren technischen Kontrollen gebracht werden. Die anfallenden Kosten dafür sind in der Einschreibung inkludiert. Gaststarter tragen ihr Kosten selbst. Zur Kontrolle und Überwachung der Chronologie der Steuergerätfunktionen und Daten ist den Serientechnikern in jedem Fahrzeug eine Schnittstelle zur Datenaufzeichnung und/oder zum Auslesen der Daten während und nach den Trainings und Rennen zur Verfügung zu stellen. Um dies zu gewährleisten dürfen daher alle im Fahrzeug befindlichen Steuergeräte und darüber hinaus auch alle zusätzlichen Datenaufzeichnungsgeräte bis zum Ende des Parc-Fermé nicht vom Bordnetz getrennt und auch die Datenaufzeichnungen nicht gelöscht werden. Das gleiche gilt auch für den Fehlerspeicher.

Der Veranstalter kann dem TK einen Berater zur Seite stellen. Diese Aufgabe wird vorzugsweise an einen unparteiischen, fachkundigen Mechaniker übergeben. Ggf. kann auch ein Mitglied des Technikgremiums (siehe Artikel 11.5) diese Aufgabe übernehmen. Diese Person wird vor dem Rennwochenende vom Veranstalter bestimmt und bekanntgegeben.

Zu den technischen Nachkontrollen kommen u.a. folgende Messmittel zum Einsatz:

Leistungsprüfstand:

V-Tech VT-2 / B-1 (Seriennr.: 001190)

Radlastwaage:

Longacre Computerscales Hybrid (Seriennr.: 063779 – LF)

Die aufgeführten Messmittel sind vom DMSB genehmigt bzw. unterliegen einer ständigen, fachgerechten Kontrolle, die mit den zugehörigen Protokollen vom Veranstalter/Verantwortlichen dokumentiert und vorzeigbar sind.

11.4 Serienbestimmungen Parc Fermé

Jedes Fahrzeug was sich unter Parc Fermé Bestimmungen befindet und nicht in einem abgesperrten Bereich steht, ist mit einem gelben Parc Fermé Schild auf dem Dach des Fahrzeugs zu kennzeichnen. Das Parc Fermé wird nach Abschluss aller Kontrollen vom TK in Absprache mit dem Rennleiter aufgehoben.

11.5 Technikgremium

Der Veranstalter gründet ein Technikgremium, welches von allen Teamchefs der eingeschriebenen Teams gewählt wird. Der Veranstalter behält sich vor auch unparteiisches, fachkundiges Personal einzuladen. Dieses Gremium tagt ggf. während der Rennwochenenden und beratschlagt über technische Interpretation und ggf. Änderungen des Reglements. Die Ergebnisse sollen dazu beitragen den technischen Kommissar fachkundig zu unterstützen.

12. Rennen

12.1 Verwendung von Regenreifen

nicht erlaubt

12.2 Reifenbeschränkungen

Die Anzahl der zu verwendenden Reifen wird begrenzt. Im Zuge der Einschreibung bzw. bei erster Nennung der laufenden Saison (bei Gaststartern) können bis zu 6 Reifen markiert werden. Ab dem dritten zu bestreitenden Lauf gibt es jeweils die Möglichkeit zwei neue Reifen zu markieren. Die markierten Reifen müssen während des Qualifyings und der Rennen gefahren werden. Im offiziellen freien Training und bei allen Tests dürfen unmarkierte Reifen gefahren werden. Ersatz wird nur bei absoluter Notwendigkeit und gegen Vorlage des defekten Reifens genehmigt. Die Reifen müssen über Cerny Motorsport bestellt werden. Die Reifen werden von Goodyear direkt zum Käufer geschickt bzw. zur Rennstrecke gebracht. Goodyear wird teilweise vor Ort sein. In diesen Fällen ist es möglich einen kostenlosen Service in Anspruch zu nehmen. Gebrauchte Reifen aus vorherigen Veranstaltungen, des laufenden Jahres, sind erlaubt. Die Überwachung dieses Prozesses findet u.a. über eine fahrzeugbezogene Reifenkarte und Markierungen an den Reifen statt. Diese muss zu jeder Zeit vorzeigbar sein.

12.3 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung

Die Anzahl der Helfer, die direkt am Auto arbeiten ist auf 3 Personen begrenzt. Während eines Boxenstopps sind Räderwechsel, Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug erlaubt. Nachtanken ist nicht erlaubt!

12.4 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

Springt ein Fahrzeug an den Boxen nicht an, so kann es durch Helfer angeschoben werden. Rückwärtsfahren mit Motorkraft ist im Boxenbereich verboten. Die Nichteinhaltung bzw. ein Fehlverhalten wird den Sportkommissaren zur weiteren Untersuchung und ggf. Bestrafung gemeldet. Für die verbesserte Sicherheit bei den Boxenstopps bemüht sich der Veranstalter, die Teams ausgewogen in der Workinglane der Boxenanlage zu verteilen.

12.5 Pflichtboxenstopp

Die vorgeschriebene Durchfahrt- und Stoppzeit eines gültigen Pflichtboxenstopps beträgt mindestens 2:00 Minuten (= 120 Sekunden), oder wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung geregelt. Für Teilnehmer, die diese Mindestzeit unterschreiten, gilt folgende Regelung: pro angefangener unterschrittener Sekunde - fünf Sekunden Zeitstrafe! Die Zeitstrafen werden auf das Endergebnis addiert.

Das Zeitfenster für die beiden Pflichtboxenstopps öffnet 20 Minuten nach Rennstart, bei 41,00 min. der angezeigten verbleibenden Renndauer und es schließt 41 Minuten nach Rennstart bei 19,59 min. der angezeigten verbleibenden Renndauer.

Ein nicht in diesem Zeitfenster begonnener Pflichtboxenstopp gilt als nicht durchgeführt und wird mit **3 Runden Abzug** bestraft (ggf. plus zusätzliche Ballastsekunden in Rennen 2 nach Artikel 12.5.1). Fahrerwechsel, Reifenwechsel, Wartungsarbeiten und Reparaturen sind während der Pflichtboxenstopps erlaubt. Die Position der Zeitmesslinien von Ein- und Ausfahrt werden bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben. Ein Pflichtboxenstopp mit Beginn während einer Safetycar-Phase ist nicht erlaubt und gilt nicht als durchgeführter Pflichtboxenstopp. Als Beginn des Pflichtboxenstopps zählt die Zeitauslösung der Messlinie der Boxeneinfahrt.

Der Pflichtboxenstopp muss innerhalb des Zeitfensters begonnen werden. Das Ende des Pflichtboxenstopps kann das Zeitfenster jedoch überschreiten.

Wird von der Rennleitung eine Safety-Car Phase ausgerufen, welche über das offene Zeitfenster des Pflichtboxenstopps hinaus besteht, dürfen bis dahin nicht angetretene Pflichtboxenstopps innerhalb von 2 Runden nach Beendigung der Safety-Car Phase angetreten und nachgeholt werden. Die Safetycar-Phase gilt als beendet, wenn das Safetycar den Eingang der Boxengasse passiert hat. Sollte die Safetycar Phase bis zum Rennende andauern oder ein Beenden des Pflichtboxenstopps innerhalb der genannten 2 Runden und vor Rennende nicht möglich sein, gilt der Pflichtboxenstopp als nicht durchgeführt.

In der Fastlane der Boxengasse ist die maximal zulässige Geschwindigkeit einzuhalten. Wer vor der Boxenausfahrt warten muss, oder einen technischen Defekt hat, benutzt dazu ausschließlich die freien Flächen vor den Boxen und hat die Fastlane und die Boxenausfahrt ausnahmslos freizuhalten. Offensichtliche Behinderungen werden mit einer Zeitstrafe nach dem Ermessen der Sportkommissare geahndet.

12.5.1 Ballastsekunden

Für Rennen 2 gelten zusätzliche Bestimmungen:

Die Top 10 aus Rennen 1 bekommen zusätzliche Ballastsekunden (zusätzliche Standzeit), die auf die Pflichtstoppzeit aufaddiert werden. Im Folgenden werden die Abstufungen geregelt:

Platz 1 – 20 Sekunden
Platz 2 – 18 Sekunden
Platz 3 – 16 Sekunden
Platz 4 – 14 Sekunden
Platz 5 – 12 Sekunden
Platz 6 – 10 Sekunden
Platz 7 – 8 Sekunden
Platz 8 – 6 Sekunden
Platz 9 – 4 Sekunden
Platz 10 – 2 Sekunden

Beispiel:

Platz 2 in Rennen 1 = 2:18 Minuten Pflichtstoppzeit in Rennen 2 (bei nicht angetretenem Pflichtboxenstopp in Rennen 2 wird eine Zeitstrafe von 5:18 Minuten / 318 Sekunden ausgesprochen).

12.6 Rennabbruch

Im Falle eines vorzeitigen Rennabbruchs gilt laut DMSB Handbuch grüner Teil, Art. 16:

Die Wertung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

13. Titel, Preisgeld und Pokale

13.1 Kategorien

Gesamtmeisterschaft - DMV BMW 318ti Cup 2025

Juniorenwertung - DMV BMW 318ti Cup 2025*

Gentlemen Trophy - DMV BMW 318ti Cup 2025**

*an der Juniorenwertung nehmen alle Fahrer teil, die 2004 oder später geboren sind

**an der Gentlemen Trophy nehmen alle Fahrer teil, die 1974 oder früher geboren sind

13.2 Prämien und Pokale am Rennwochenende

Poleposition: KW Suspension Polepositionaward – 150€ Gutschein

Schnellste Rennrunde: Ascher Racing Fastest Lap Trophy – 50€ Gutschein

Die ersten 3 Fahrer / Fahrerteams der verschiedenen Kategorien erhalten Pokale.

13.3 Titel & Trophäen (Jahresehrungen)

Der/die Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in den verschiedenen Kategorien des DMV BMW 318ti Cup erhält/erhalten den Titel:

Meister DMV BMW 318ti Cup 2025

Sieger Juniorenwertung - DMV BMW 318ti Cup 2025

Gentlemen Trophy - DMV BMW 318ti Cup 2025

13.4 Teamwertung

Die beiden punktbesten Fahrzeuge der jeweiligen Sessions (Rennen 1, Rennen 2 und Qualifying), eines jeweiligen Teams sammeln Punkte für die Goodyear Best Team Trophy. Jede Session wird einzeln gewertet.

Jahres-Siegprämien Goodyear Best Team Trophy 2025:

- | | |
|-----------------------|----------------------|
| 1. Platz Teamwertung: | 3x Reifen-Gutschein* |
| 2. Platz Teamwertung: | 2x Reifen-Gutschein* |
| 3. Platz Teamwertung: | 1x Reifen-Gutschein* |

*Die Gutscheine beschränken sich auf den Erwerb von Straßenreifen

14. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den zu genehmigenden ASN der Veranstaltung:
Status International / National: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautiön – zahlbar an den DMSB: Status National A:	1.000,00 €
Berufungskautiön – zahlbar an die FIA:	6.000,00 €

(Protest- und Berufungskautiönen sind mehrwertsteuerfrei)

15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte

Alle Copyrights und Bildrechte liegen beim DMV BMW 318ti Cup einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen des DMV BMW 318ti Cup übernommen werden.

Alle Fernsehrechte des DMV BMW 318ti Cup, sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen beim DMV BMW 318ti Cup. Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des DMV BMW 318ti Cup verboten.

17. Besondere Bestimmungen

Jedes Fahrzeug ist mit einem von Cerny Motorsport programmierten Steuergerät auszurüsten. Auf Kosten des Teilnehmers wird es ausgelesen, das letzte Serienmapping aufgespielt und die EWS entfernt. Anschließend wird es verplombt. Die Plombe muss zu jedem Zeitpunkt original und unversehrt sein.

Vor jeder Veranstaltung können die Steuergeräte unter den Teilnehmern getauscht werden. Diesen Prozess bestimmt der TK. Es werden Ersatz-Steuergeräte vom Veranstalter bereitgestellt.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen / Klassen

DMV BMW 318ti Cup Fahrzeuge, gemäß den nachfolgenden Bestimmungen dieses Reglements.

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- Art. 251, 252, 253 des Anhang J (ISG der FIA)
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes Technisches Reglement

Von den FIA-Sicherheitsbestimmungen abweichende nationale Regelungen des DMSB haben bei Serien und Veranstaltungen mit dem Status International keine Gültigkeit. Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 1.11 dieser Bestimmungen.

1.3 Allgemeines / Präambel

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubt ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen. Diese Präambel bezieht sich vorrangig auf alle performancegebenden Umbauten und das äußere und innere Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Nicht Performance und Gesamtbild beeinflussende Umbauten können vom TK und dem Serienveranstalter freigegeben werden.

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 (bei Veranstaltungen in Belgien und ab 2025 auch in Deutschland nur noch mit Herstellungsdatum ab 2014, mit Hologramm) oder FIA 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB-Bestimmungen getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®) vorgeschrieben.

1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten

Es sind ausschließlich links gelenkte Fahrzeuge zugelassen.

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen durch Identteile ausgetauscht werden. Als Identteile sind dem Original-/Serienteil bau- und funktionsgleiche Bauteile, sogenannte „After-Market & Zubehörteile“ welche nach denselben Kriterien wie das Originalteil definiert sind.

Generell sind nur Austausch-, Reparatur- und Ersatzteile des Fahrzeugherstellers und Identteile aus dem freien KFZ-Zubehörhandel erlaubt. Performancegebende Austausch-,

Reparatur- und Ersatzteile aus dem Zubehörhandel müssen die gleichen Maße der Originalteile aufweisen und aus dem gleichen Werkstoff wie das Originalteil gefertigt sein. Hier gilt: Kunststoffe müssen Kunststoffe, Eisenmetalle müssen Eisenmetalle und Leichtmetalle müssen Leichtmetalle bleiben. Das gleiche gilt für alle weiteren Materialien (Gummi, Holz usw.)

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte usw. durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung freigestellt. Die Grundmaterialien vom Originalteil müssen beibehalten werden (Stahl bleibt Stahl, Aluminium bleibt Aluminium, usw.). Bei den beschriebenen Befestigungs-Normteilen dürfen Teile mit höheren Güteklassen verwendet werden. Bsp.: Schraube 10.9 wird zu Schraube 12.9.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

Das Mindestgewicht beträgt 1.170 kg.

Wiege- & Kontrollprozess:

Das Mindestgewicht wird mit dem aktuellen, also dem zuletzt am Steuer gesessenen Fahrer ermittelt und zwar wie folgt: Fahrzeuggewicht inkl. Fahrer und Fahrerausrüstung und jedweder zulässiger Kraftstoffmenge. Es werden 3 Messungen vorgenommen, zu Gunsten des Teilnehmers wird das höchste Ergebnis gewertet.

Es dürfen keine Teile, Betriebsstoffe / Flüssigkeiten, Kraftstoff, Zubehör vor der Wägung hinzugefügt oder entnommen werden.

Das Mindestgewicht muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung eingehalten werden.

Wurde das Fahrzeug im Wettbewerb beschädigt, kann das Gewicht der dabei verloren gegangenen Teile nach Ermessen des Technischen Kommissars berücksichtigt werden.

DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) nach TK Richtlinie Anhang 14, Artikel 1.2 müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden.

Waage & Hilfsmittel:

Zur Verwiegung der Fahrzeuge dient die Waage, die der Streckenbetreiber zur Verfügung stellt. Sollte diese nicht den aktuellen Standards unterliegen, wird vom Veranstalter eine kalibrierte Waage bereitgestellt. Als Toleranz werden immer +/- 3 kg herangezogen (Umgebungstemperatur und Atmosphärendruck sind in den Toleranzen inbegriffen).

1.6.1 Ballastgewichte

Es ist erlaubt, dem Fahrzeug Ballast hinzuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Dieser Ballast muss aus festen und einheitlichen Blöcken bestehen, mittels Werkzeug auf dem Boden des Fahrgastraums befestigt, leicht zu versiegeln sein und darf sich ausschließlich auf der Fahrerseite zwischen Fahrersitz und Tank befinden. Trinkflaschen und Trinksysteme dürfen ein maximales Volumen von 2L nicht überschreiten.

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Entfällt

1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Die Fahrzeuge müssen mit einem Serien-Katalysator ausgerüstet sein.

1.9 Geräuschbestimmungen

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 125 dB(A) nach LWA-Verfahren und 94 dB(A) nach LP-Verfahren.

Bei einzelnen Veranstaltungsausschreibungen können im Verlauf einer Saison auch niedrigere Lärmwerte festgelegt werden.

Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen) ermittelt.

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben. Siehe Anhang 1 - Klebeplan

Für die Fahrerausrüstung gelten folgende besondere Werbevorschriften:

An dem Rennoverall des eingeschriebenen Fahrers ist ein DMV-Logo als Aufnäher oder in eingestickter Form anzubringen. Die Mindestgröße beträgt 60 x 60 mm.

1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2 bzw. Art. 259.6.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6 bzw. Art. 259.14.2.1 - Gültigkeit 10 Jahre / bei VA in Belgien 5 Jahre
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3, oder wahlweise
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993)

- Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10 bzw. Art. 259.14.6
- Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß DMSB-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3/FT3-1999 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16 - Gültigkeit 10 Jahre / bei VA in Belgien 5 Jahre
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rücklicht gemäß Art. 259.8.4.2
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Artikel 277
- Gemäß Anhang K zum ISG

Eine funktionierende Nebelschlussleuchte ist vorgeschrieben.

Es dürfen sich maximal 2 Feuerlöschsysteme im Auto befinden. Während des Boxenstopps, darf keines dieser Systeme entfernt, oder dazugefügt werden.

Der Impact Data Recorder (IDR) wird für alle Fahrzeuge durch den DMSB ausdrücklich empfohlen. Der QR-Code des IDR muss zu jeder Zeit leicht und frei zugänglich sein, sodass ein Scannen unproblematisch möglich ist. Der IDR muss gemäß Installationsguideline verbaut werden. Er darf die maximale Laufzeit von 2 Jahren nicht überschritten haben. Mit der Nennung zur Veranstaltung erklärt sich jeder Fahrer & Bewerber damit einverstanden, die vom IDR aufgezeichneten Daten dem DMSB, der FIA sowie der Serienorganisation zur Verfügung zu stellen. Einzelheiten entnehmen Sie den DMSB-Datenschutzrichtlinien unter www.dmsb.de/de/datenschutz.

Achtung:

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Serienorganisator dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 252.9 und DIN EN 590. Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

Folgender Einheits-Kraftstoff muss verwendet werden:

entfällt

1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

entfällt

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen gemäß dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

2. Besondere Technische Bestimmungen

2.1 Allgemeines

Grundmodell: BMW E36 318ti Compact

Das Rennfahrzeug muss sich, mit den erlaubten Modifikationen gemäß Teil 2 dieses Reglements, auf dem Stand des angegebenen Grundmodells befinden. Andere Grundmodelle, bspw. BMW E36 316ti Compact, können verwendet werden, wenn sie auf den Stand des hier beschriebenen Grundmodells umgebaut werden.

Zusätzlich zum allgemeinen Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende Besondere Technische Bestimmungen:

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

2.2 Motor

Zugelassene Motoren:

M44B19

Der Motor muss dem Serienstand entsprechen. Der serienmäßige Drehzahlbegrenzer muss beibehalten werden. Der Nachweis der Drehzahlgrenze ist vom Bewerber / Fahrer zu erbringen. Am Motor dürfen, ab dem Luftfilterkasten, inklusive Einsatz (Luftfilter) keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden. Ausnahmen siehe 2.2 a) „Luftzuführung“.

Es sind nur die serienmäßige Einspritzung, serienmäßige Drosselklappe, serienmäßiger Luftmengenmesser, Nockenwelle mit Serienwerten, Serienventilen und Ventildfedern, Serienbenzindruckregler, Serienkolben (und Identteile in den zulässigen Übermaßen), etc. erlaubt. Die Motorenteile dürfen nur innerhalb der offiziellen BMW-Herstellervorgaben für Revisionstoleranzen bei Serienmotoren getauscht oder bearbeitet werden.

Die Motorlager sind aus Aluminium gefertigt und ausschließlich bei Cerny Motorsport zu beziehen. Siehe Anlage 2 Abb. 1. (Motorlager nach altem Baustand (alte Markierung (TWRS) und nicht eloxiert) haben Bestandschutz. Der Vorderachsträger darf im Bereich der Motorlager verstärkt werden. Am Auflagepunkt darf Blech mit einer max. Stärke von 3mm aufgeschweißt werden.

Ölempfehlung Motor: Ravenol RSS 10W60

a) Luftzuführung

Veränderungen der Ansaugluftzufuhr sind ausschließlich VOR dem Serienluftfilterkasten erlaubt. Dafür dürfen nur die vorhandenen Öffnungen genutzt werden. Der Schwingungsdämpfer am Luftfilterkasten darf demontiert werden. Ebenfalls darf das Plastikgitter und der Dämmstoff aus dem Inneren des Luftfilterkastens entfernt werden. Es darf der gesteckte Stutzen (Schnorchel), der als Anbauteil in den Luftfilterkasten gesteckt ist entfallen. Die Ansaugöffnung des Luftfilterkastens muss in Größe und Form der Serie entsprechen.

b) zusätzliche Kühlsysteme

Jegliche Kühlung, dessen Einbaulage und die dafür benötigten Anbindungen / Anschlüsse für den Motor, das Differential, die Lenkung, das Motorsteuergerät, den ABS-Steuerblock und das Getriebe sind unter Einhaltung des Punktes 2.8 a) freigestellt.

Viskolüfter sind verboten.

c) Prüfstände und Toleranzen

Der Organisator behält sich vor, stichprobenartig, Leistungsmessungen abzuhalten, oder zum darauffolgenden Rennen einzufordern. Wird der Beweis nicht erbracht, kann es zur Disqualifikation kommen.

Die Prüfung der Motorleistung darf lediglich auf einem im DMSB Handbuch nominierten Prüfstand für Kontrollen nach Gruppe G stattfinden. Die von den Herstellern der Prüfstände angegebenen Messtoleranzen nach EWG sind im DMSB Handbuch aufgelistet und werden auch für die Messungen nach DIN 70020 berücksichtigt. Diese Toleranzen schließen die Toleranzen der zur Berechnung der Normleistung erforderlichen Messgeräte (Thermometer für die Ansaugluft, Barometer) ein. Das Messergebnis ist auf eine Stelle hinter dem Komma abzurunden (z.B. von 66,15 kW auf 66,1 kW). Prüfstände nehmen die Korrektur rechnergesteuert vor. Es ist auf die richtige Vorwahl „DIN“ zur Korrektur nach DIN 70020 zu achten. Außerdem ist für die Ermittlung der Korrekturfaktoren auf die richtige Einstellung der Motorbauart (Otto) zu achten. Die Normleistung des geprüften Motors darf um nicht mehr als $\pm 5\%$ vom Serienwert abweichen (Serie: 103kW / 140PS, 180NM) - geprüft, gerechnet und dokumentiert nach DIN 70020). Zusätzlicher Hinweis für die Umrechnung von PS in kW: Es gilt 1 PS = 0,735 kW bzw. 1 kW = 1,36 PS

Mess- und Kontrollprozess:

Es werden 3 Messungen vorgenommen, der errechnete Mittelwert der 3 Messungen wird gewertet. Die maximalen Obergrenzen errechnen sich wie folgt:

Nennleistung BMW 318ti Compact / Motor M44B19: 140PS / 180Nm

Nennleistung +5% Messtoleranz +1% Prüfstandstoleranz = 148,47PS / 190,89Nm

Wertungswerte (abgerundet): 148,4PS / 190,8Nm

2.2.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage muss bis einschließlich Katalysator der Serie entsprechen. Vor dem Katalysator muss eine Kontrollöffnung (min. M18) angebracht werden, die es dem TK jederzeit ermöglicht die Wabenstruktur des Katalysators, ohne Hilfsmittel zu begutachten. Die Kontrollöffnung muss, bspw. mit einer Verschlusschraube, verschlossen werden. Zusätzlich zur Serienanlage gibt es eine Einheitsanlage mit einem Metallkat, welche ausschließlich über Cerny Motorsport erworben werden kann. Ab Flansch (hinter Katalysator) nach hinten, sind Rohr, Endschalldämpfer und Aufhängung frei wählbar. Das Verbindungsrohr zwischen

Katalysator und Endschalldämpfer darf einen maximalen Außendurchmesser von 60mm nicht überschreiten. Der Endschalldämpfer darf nur ein Ausgangsrohr aufweisen, welches ausschließlich an dem originalen Ausschnitt der Heckstoßstange austreten darf. Thermoisolierungen sind an der gesamten Abgasanlage verboten.

2.3 Kraftübertragung

Das serienmäßige Schaltgetriebe ist vorgeschrieben. Hiervon ausgenommen sind nur die Schaltstange, Schaltvorrichtung, sowie der Schalthebel und seine Einbauposition im Fahrgastraum. An den hinteren Getriebehaltern dürfen Verstärkungsbleche mit einer max. Stärke von 4mm, oberhalb der Halter, aufgelegt und mit verschraubt werden. Leitungsanschlüsse zur Getriebeölkühlung und Getriebeentlüftung sind zulässig. Der Wegfall bzw. Ersatz der Verschlusschrauben und des R-Gang Schalters sind freigestellt. Der Schalthebel (Shortshifter) muss über Cerny Motorsport bezogen werden. Siehe Anlage 2 Abb. 2. Im Bereich des Shortshifters dürfen Bleche bis 3mm Stärke montiert (geschraubt, geschweißt, genietet, geklebt usw.) werden. Dies dient der fachgerechten Montage und beugt Rissbildung vor. Ebenso sind die Aufhängungsteile des Getriebes aus Aluminium gefertigt und ausschließlich über Cerny Motorsport beziehbar. Siehe Anlage 2 Abb. 3. (Getriebehalter nach altem Baustand (alte Markierung (TWRS) und nicht eloxiert) haben Bestandschutz.

Ölempfehlung Getriebe: Ravenol ATF Dexron D II

Ein serienmäßiges Zweimassenschwungrad darf durch ein serienmäßiges Einmassenschwungrad (Stahl) mit gleichem Durchmesser ersetzt werden. Es ist ausschließlich ein 168er E30 Differentialgehäuse mit den Übersetzungen 3,38 und 3,45 zugelassen. Sperrdifferentiale sind verboten. Im Bereich der Differentialaufnahme dürfen Bleche bis 3mm Stärke montiert (geschraubt, geschweißt, genietet, geklebt usw.) werden. Dies dient der fachgerechten Montage und beugt Rissbildung vor.

Ölempfehlung Differential: Ravenol SLS 75W140

2.4 Bremsen

Bremsen müssen an der Hinterachse in ihren Abmessungen serienmäßig bleiben. An der Vorderachse darf die Bremsanlage des Serienmodells mit Innenbelüftung verwendet werden. (Änderungen gemäß Art. 1.5 Technisches Reglement sind zulässig) Stahlflex-Bremsschläuche sind erlaubt und empfohlen. Die originalen Bremssattel Führungsbuchsen können durch baugleiche Messingbuchsen ersetzt werden. Die Verwendung des serienmäßigen ABS ist vorgeschrieben. Das Anbringen von Bremskühlschläuchen ist erlaubt. Die Vorderachsbremsbeläge sind ausschließlich über Cerny Motorsport zu beziehen. Siehe Anlage 2 Abb. 4. Die Bremsbeläge an der Hinterachse sind freigestellt. Die Feststellbremse und ihre Funktion müssen demontiert sein. Die Bremsenkühlung an der Vorderachse darf ausschließlich durch die Öffnungen neben den Nebelscheinwerferblenden und den Kühlereinlass der Frontschürze angeströmt werden. Die Luftführung zur Bremsenkühlung der Vorderachse hinter der Frontschürze ist freigestellt. Die dafür benötigten Umbauten, Anbindungen und Anschlüsse sind freigestellt.

2.5 Lenkung

Lenkung und Lenkungsübersetzung müssen dem Serienstand entsprechen. Lenkungsbegrenzungen sind erlaubt. Zum einfacheren Ein- und Aussteigen ist es erlaubt eine geeignete Vorrichtung zum Abnehmen des Lenkrads zu nutzen. Das Lenkrad ist freigestellt, es muss jedoch einen querschnittsdurchgängigen geschlossenen Lenkradkranz aufweisen.

2.6 Radaufhängung

Es ist ausschließlich das DMV BMW 318ti Cup Fahrwerk von KW (Artikelnr.: 39520190) zulässig, welches ausschließlich über Cerny Motorsport erworben werden kann. Siehe Anlage 2 Abb. 5. Domlager sind enthalten und dürfen nicht durch andere ersetzt werden. Eine einzige Ausnahme bildet das Fahrwerk mit der Artikelnr.: 39500000, welches das Entwicklungsfahrwerk von KW darstellt, und exakt dieselben Werte wie das Cup-Fahrwerk aufweist. Die Stehbolzen an den Domlagern der Vorderachse und Hinterachse dürfen durch besser geeignete ersetzt werden, um eine einwandfreie Montage zu gewährleisten. Im Bereich der oberen Federbein- / Dämpferaufnahmen (an den Domen) dürfen Bleche bis 3mm Stärke oben oder unten montiert (geschraubt, geschweißt, genietet, geklebt usw.) werden. Dies dient der fachgerechten Montage und beugt Rissbildung vor. Unterlegscheiben zwischen den Radträgern, an den unteren Dämpferaufnahmen sind verboten. An der Vorderachse sind die hinteren Lagerungen inkl. Aufnahmen der Querlenker freigestellt, um einen höheren Nachlauf zu erzeugen. An der Hinterachse dürfen Exzenterlager an den Querlenkern verwendet werden, um Sturz und Spureinstellungen zu gewährleisten. Die Hauptlager der Hinterachse (Dreiecksrahmen - 2x Achse, 1x Differential) sind aus Aluminium gefertigt und müssen bei Cerny Motorsport erworben werden. Siehe Anlage 2 Abb. 6. (Hinterachs- und Differentiallager nach altem Baustand (alte Markierung (TWRS) und nicht eloxiert) haben Bestandschutz. Alle sonstigen Aufnahmen und Lager müssen dem Serienstand entsprechen. Abweichend von etwaigen Gruppe F Bestimmungen ist die Fahrzeughöhe freigestellt. Alle Karosseriearbeiten, die dazu beitragen die Fahrdynamik zu verändern (Bsp. Langlöcher an Anschraubpunkten für Domlager usw.) sind strengstens verboten. An der Vorderachse sind ausschließlich die Serienstabilisatoren aus dem Originalmodell zugelassen. Der hintere Stabilisator ist freigestellt.

2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

Es sind ausschließlich (Goodyear) Dunlop Direzza Semislicks zugelassen, siehe Anlage 2 Abb. 7. Die Verwendung von Regenreifen ist nicht gestattet.

215/45/R17 Dunlop Direzza

Ebenso müssen die DMV BMW 318ti Cup Felgen, von Schmidt in der Dimension 7,5x17 ET32 gefahren werden, siehe Anlage 2 Abb. 8. Beide Artikel sind ausschließlich über Cerny Motorsport zu beziehen.

Distanzscheiben sind nicht zugelassen. Radschrauben dürfen durch Stehbolzen mit zugelassener Festigkeit nach FIA-Freigabe fachgerecht ersetzt werden.

Die Anzahl der zu verwendenden Reifen wird über die Markierungen (siehe Teil 1, Punkt 12.2) begrenzt. Im Zuge der Registrierung bzw. bei erster Nennung der laufenden Saison (bei Gaststartern) werden bis zu 6 Reifen markiert. Ab dem dritten zu bestreitenden Lauf gibt es jeweils die Möglichkeit zwei neue Reifen zu markieren. Ersatz wird nur bei absoluter Notwendigkeit und gegen Vorlage des defekten Reifens genehmigt. Der Erwerb von Testreifen muss ebenfalls über Cerny Motorsport erfolgen.

2.8 Karosserie und Abmessungen

a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)

Karosserie außen

Das äußere Erscheinungsbild des eingesetzten Fahrzeuges darf nicht verändert werden. Die Karosserie und die Stoßstangen dürfen nicht durchlöchert, ausgeschnitten oder entfernt werden. Zierleisten dürfen nur an der Fahrzeugseite entfernt werden. Nach dem Entfernen dürfen keine scharfen Kanten erscheinen.

Kühlergrill

Der Kühlergrill muss dem Serienstand entsprechen, die Kunststoffrippen müssen in Ihrer ursprünglichen Form vorhanden sein.

Fahrzeugfront

Die Motorhaube muss nach der Zeichnung Siehe Anlage 2 Abb. 9 mit 2 Belüftungsausschnitten versehen werden. Darüber hinaus sind keine zusätzlichen Öffnungen in der Fahrzeugfront erlaubt.

Kohlefaserverbot

Die zusätzliche Verwendung von Karosserie- und Anbauteilen aus Kohlefaser ist verboten.

Scheiben / Scheinwerfer

Die serienmäßige Verglasung muss erhalten bleiben. Diese sind mit klarer Sicherheitsfolie gemäß DMSB Bestimmungen, mindestens auf der Fahrerseitscheibe, zu bekleben. An der Frontscheibe darf die Anzahl der Wischerarme und deren Stellung frei gewählt werden. Die obere Scheibendichtung (Gummileiste) darf entfallen. An der Heckscheibe ist kein Wischer vorgeschrieben. Es wird empfohlen die Scheinwerfergläser mit einer Schutzfolie zu bekleben. Auch zusätzliche transparente Schutzhüllen aus Kunststoff sind erlaubt.

Hauben / Türen

Motorhaube, Kofferraumdeckel und Türen dürfen nicht aus Aluminium oder Kunststoff (GFK) gefertigt sein, sondern müssen dem Original entsprechen. Die Befestigung der Motorhaube und der Kofferraumhaube ist freigestellt, die Originalscharniere müssen beibehalten werden. Je Haube müssen mindestens vier Befestigungen vorhanden sein. Die Motorhaube muss von außen, ohne Zuhilfenahme von Werkzeug oder anderen Hilfsmitteln, leicht zu öffnen sein. Weiterhin ist es verboten die Motorhaube durch Klebeband zusätzlich zu sichern. Das Schiebedach darf demontiert werden. Die Öffnung ist durch fachgerechte Montage eines Bleches sicher zu verschließen. Das Dämmmaterial und alle nicht benötigten Funktionsteile der Fahrer- und Beifahrertür dürfen entfernt werden. An der Fahrer- und Beifahrertür muss je eine Türverkleidung vorhanden sein. Die Verkleidung kann der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von min. 0,5mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von min. 1mm oder aus einem anderen Material mit einer Mindeststärke von 2mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken.

Die innenliegenden Teile der Fahrer- und Beifahrertür (Fensterheber, Seitenaufprallschutzstrebe usw.) dürfen entfernt werden. Ebenso dürfen die Türfangbänder zur leichteren Demontage der Türen entfallen. Sollte der Fensterheber entfernt werden, müssen die Seitenscheiben fest verblockt werden.

Unterboden / Bodenfreiheit

Das Reserverad und eine eventuelle Vorrichtung zur Befestigung einer Anhängerankupplung müssen demontiert werden. An den Punkten der Wagenheberaufnahmen dürfen Verstärkungsbleche mit einer Stärke von max. 3mm und den Abmaßen der originalen Reparaturbleche für die Wagenheberaufnahme verschweißt werden. Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn die Reifen auf einer Seite des Fahrzeuges ohne Luftdruck sind.

b) Fahrgastraum / Cockpit

Die Originalsitze, Dämmmaterial, etc. müssen vollständig entfernt werden. Anti-Dröhn-Matten (Teermatten), Fugenkit und nicht benötigte Metallhalter können entfernt werden. Folgende Tür- und Klappendichtungen dürfen entfallen: Fahrer- und Beifahrertür, hintere Seitenscheiben und Heckklappe. Ein FIA-homologierter Fahrersitz ist vorgeschrieben. Das Alter des Sitzes darf maximal 10 Jahre betragen. Das Armaturenbrett muss erhalten bleiben, Anbauteile dürfen entfernt werden. Die Instrumente müssen der Serie entsprechen. Zusatzinstrumente, wie Schaltblitz, Temperaturanzeigen usw. dürfen verwendet werden. Das originale Heizungs- und Lüftungssystem muss vorhanden sein. Das

Lüftungssystem muss zur Windschutzscheibe voll funktionstüchtig sein. Der speziell für den DMV BMW 318ti Cup vorgesehene Wiechers-Sport Überrollkäfig (Einschraubkäfig gemäß DMSB-Zertifikatsnr.:

2-446/67-S) muss über Cerny Motorsport bezogen werden. Siehe Anlage 2 Abb. 10. Im Bereich der Überrollkäfigaufnahmen müssen Bleche von mind. 3mm Stärke geschweißt sein. - Sollte bereits ein Überrollkäfig im Fahrzeug verbaut sein, ist eine Genehmigung bei Cerny Motorsport einzuholen. Es sind lediglich Schraubkäfige ohne Karosserieversteifungen erlaubt. Der Verbau einer Karosseriestrebe an der Hinterachse ist freigestellt. Diese darf die Karosserie allerdings an maximal 3 Punkten mit einer jeweiligen Anlagefläche von max. 20cm x 15cm berühren und muss zwei der 3 Punkte im Radius von 13cm zum jeweiligen Mittelpunkt des Hinterachsdom aufweisen. Die Strebe darf geschraubt, geschweißt, genietet, geklebt usw. werden. Anstelle der beschriebenen Karosseriestrebe darf auch die in Abb. 11 gezeigte Hinterachsstrebe mit der dargestellten Differentialanbindung verwendet werden. Cerny Motorsport lässt für diese Variante momentan eine baugleiche Serienlösung entwickeln. Diese ist dann ausschließlich über Cerny Motorsport zu beziehen. Bis zum Erscheinen dieser Serienlösung kann ein baugleiches Zukaufteil verwendet werden. Sollte bereits eine baugleiche Hinterachsstrebe im Fahrzeug verbaut sein, ist auch diese zulässig. In beiden Fällen muss eine Genehmigung bei Cerny Motorsport eingeholt werden. Unter den Pedalen dürfen „Trittbretter“ bspw. aus Holz montiert werden. Produktionsbedingte Öffnungen/Löcher dürfen durch geeignete Abdeckungen (Kohlefaser, Kunststoff, Gummi, Blech usw.) verschlossen werden (geklebt, genietet, verschweißt usw.).

c) Motorraum

Es dürfen keine Baugruppen aus dem Motorraum in den Innenraum des Fahrzeugs verlegt werden. Die einzige Ausnahme bildet die Batterie, die in den Innenraum verlegt werden muss (siehe Teil 2, Punkt 2.10). Zur technischen Abnahme ist das Auto mit geöffnetem Deckel der Steuergeräteabdeckung vorzustellen. Die speziell für den DMV BMW 318ti Cup vorgeschriebene Domstrebe von Wiechers Sport (Seriennummer: 061009) muss über Cerny Motorsport bezogen werden. Siehe Anlage 2 Abb. 12. Sollte bereits eine Domstrebe im Fahrzeug verbaut sein, ist eine Genehmigung bei Cerny Motorsport einzuholen. Der Wischwasserbehälter und alle dazugehörigen Leitungen, Pumpen, Düsen usw. dürfen entfallen. Die Tankentlüftung im Motorraum darf vollständig entfernt werden. In diesem Fall muss der Anschluss an der Drosselklappe verschlossen sein. Folgende Tür- und Klappendichtungen dürfen entfallen: Motorhaube.

d) Zusätzliches Zubehör

N/A

2.9 Aerodynamische Hilfsmittel

Die M-Frontschürze mit Splitter muss der Abb. 13/14 in Anlage 2 entsprechen. Diese muss mit dem Träger in der originalen Form (Werkstoff: Stahl, Aluminium, oder Plastik) und den originalen Pralldämpfern an der Karosserie befestigt werden. Der Splitter muss aus einer 15mm starken Siebdruck-Holzplatte bestehen und muss der Form der M-Frontschürze inklusive Lippe folgen. Im projizierten Bereich zwischen den Außenkanten der Nebelscheinwerferabdeckungen muss der Splitter 10cm hervorragen (Toleranz +/- 1cm). Zudem darf die maximale Breite des Splitters ein Maß von 164 cm nicht überschreiten. Der Splitter muss an der Unterseite glatt sein und darf keine zusätzlichen Luftführungen aufweisen. Er bildet den unteren Abschluss der Frontstoßstange. Zwischen Splitter und Lippe dürfen keine zusätzlichen Distanzstücke (z.B. GT Ecken) verbaut sein. Zusätzliche Aufhängungen des Splitters sind zulässig. Den maximal hintersten Fixpunkt des Splitters bildet der Vorderachskörper. Zur Anbindung an den Vorderachskörper darf ein zusätzliches Blech genutzt werden. Nebelscheinwerfer sind durch die originalen Blenden / Identteile zu ersetzen. An den Seiten sind Türschwellerleisten vom Serienmodell oder Identteile zu montieren. Diese

dürfen durch zusätzliche Verschraubungen befestigt werden. Die Heckschürze darf nur vom Basismodell stammen (keine M-Heckschürze). Zusätzliche Spoiler oder aerodynamische Hilfsmittel (z.B. Flügel, glatter Unterboden, Unterzüge, Flaps, etc.) sind ausdrücklich verboten. Die Radhausschalen dürfen entfallen. Der speziell für den DMV BMW 318ti Cup vorgeschriebene Heckspoiler muss über Cerny Motorsport bezogen werden, siehe Anlage 2 Abb. 15. Die Front- und Heckstoßstangen dürfen durch Schnellverschlüsse mit der Karosserie verbunden sein, um bspw. ein besseres Auf- und Abladen zu gewährleisten. Die Montage dieser Schnellverschlüsse darf keine Demontagen nach sich ziehen.

2.10 Elektrische Ausrüstung

Es muss ein serienmäßiger Fahrzeugkabelbaum verwendet werden, der jedoch um alle nicht benötigten Kabelstränge erleichtert werden darf. Der Diagnosestecker darf nicht entfernt werden. Dieser muss voll funktionstüchtig sein und den Technikern jederzeit zum Auslesen des Fehlerspeichers zur Verfügung stehen. Die Einbauposition des Steuergerätes muss der Serie entsprechen, damit die Techniker jederzeit die Serien- und Softwarenummer des Steuergerätes überprüfen können. Die Befestigung des Steuergerätes ist freigestellt, muss aber mindestens der Serienausführung entsprechen. Es ist nur ein Motorsteuergerät im Fahrzeug erlaubt. Es dürfen alle handelsüblichen Batterien verbaut werden, Lithiumbatterien nur nach Liste der DMSB registrierten Lithium-Batterien. Die Batterie darf maximal 18kg wiegen und muss in den Innenraum verlegt werden. Die Befestigung der Batterie ist gemäß Art. 22 des Reglements der Gruppe F (DMSB Handbuch Automobilsport 2021, brauner Teil) auszuführen. Es müssen originale oder baugleiche Scheinwerfer und Blinker am originalen Platz vorhanden sein. Das Abblendlicht, Bremslicht und die Blinker müssen uneingeschränkt funktionsfähig sein. Es dürfen keine zusätzlichen Scheinwerferblenden angebracht werden. Die Nebelscheinwerfer entfallen im Zuge der vorgeschriebenen Frontschürze. Das Fahrzeug kann mit einem Startknopf gestartet werden. In Zuge dessen kann das Zündschloss entfallen.

2.11 Kraftstoffbehälter / Kraftstoffkreislauf

Im DMV BMW 318ti Cup ist nur der für das betreffende Modell serienmäßige Kraftstoffbehälter am originalen Einbauort erlaubt. Im Bereich der Tankaufnahmen dürfen Bleche bis 3mm Stärke montiert (geschraubt, geschweißt, genietet, geklebt usw.) werden. Dies dient der fachgerechten Montage und beugt Rissbildung vor. Es darf ein Catchbacksystem verbaut werden, dieser darf sich allerdings nur innerhalb des Originaltanks befinden. Dieses System darf die originale Fördereinheit ersetzen. Zur fachgerechten Montage darf der serienmäßige Schlingertopf, der unterhalb der originalen Fördereinheit sitzt entfallen. Eine erprobte Variante kann über Cerny Motorsport bezogen werden. Es muss der originale Benzindruckregler verwendet werden. Der Benzindruck muss somit dem Originaldruck des Serienfahrzeuges entsprechen. Einstellbare Benzindruckregler sind generell verboten. Es darf ein zusätzliches Ventil verbaut werden, welches ausschließlich zum Abtanken des Kraftstoffbehälters verwendet werden darf. Eine Kraftstoffkühlung ist verboten. Die technischen Kommissare behalten sich die Möglichkeit vor, während der Trainingsläufe oder nach den Rennen eine Kraftstoffprobe durchzuführen. Dafür ist es unerlässlich das eine ausreichende Restmenge von mindestens 5 Liter im Tank zur Verfügung stehen. Bei einer Kraftstoffprobe wird von dem Technischen Kommissar der Kraftstoff direkt an der Zuleitung des Einspritzsystems im Motorraum entnommen.

2.12 Schmierungssystem

N/A

2.13 Datenübertragung / Datenaufzeichnung

Systeme zur Datenübertragung und Auswertung sind freigestellt.

Die Anbringung von Kameras ist innerhalb des Fahrgastraumes erlaubt. Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist seit 01.01.2013 die Anbringung von max. zwei Kameras auch außerhalb der Karosserie, z.B. auf dem Dach, zulässig. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung, erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der TK's.

An der Überrollvorrichtung darf eine Masse von maximal 2 kg, z. B. Kamera, angebracht werden, solange das betreffende Teil fachgerecht und sicher mit dem Käfig verbunden wird. Die Entscheidung der fachgerechten Befestigung obliegt der Beurteilung des TK's. An der Überrollvorrichtung dürfen keinerlei Änderungen (z. B. Bohren, Schweißen) vorgenommen werden

2.14 Sonstiges

N/A

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Anlage 1: Klebeplan

Anlage 2: Einheitsteile

Anlage 3: Bestellliste für DMV BMW 318ti Cup Einheitsteile

Anlage 1 - Klebeplan

Das Aufkleberset wird auf Anfrage, inkl. Kleberichtlinie zugesendet, oder am Veranstaltungsort ausgegeben.

Windschutzscheibe, Heckscheibe und die vorderen Seitenfenster müssen von Werbung frei bleiben. Hiervon ausgenommen sind die vom Serienorganisator ausgegebenen Serienwerbebanner und die Startnummer auf der Frontscheibe. Der Startnummernaufkleber auf der Windschutzscheibe muss an der Beifahrerseite in der oberen Ecke unterhalb des Serienbanners angebracht sein.

Den aktuellen Klebeplan finden Sie auf der Website unter:

<https://www.dmv-bmw318ticup.de/info.html>

Anlage 2 - Einheitsteile

Abbildung 1 (Motorlager)



Abbildung 2 (Shortshifter)



Abbildung 3 (Getriebelager)



Abbildung 4 (Bremsbeläge)



Abbildung 5 (Fahrwerk)



Abbildung 6 (Achs- und Differentiallager)



Abbildung 7 (Reifen)



Abbildung 8 (Felgen)



Abbildung 9 (Motorhaube)



Abbildung 10 (Käfig)



Abbildung 11 (Hinterachsstrebe)



Abbildung 12 (Domstrebe VA)



Abbildung 13 (Frontstoßstange mit Splitter)



Abbildung 14 (Frontstoßstange mit Splitter)



Abbildung 15 (Heckspoiler)



Anlage 3 - Bestellliste für DMV BMW 318ti Cup Einheitsteile

aktuelle Preise finden sich auf der Website unter:

<https://www.dmv-bmw318ticup.de/info.html>