



## Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand 06.02.2026)



Name der Serie: Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup (NATC)

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

**966/26**

**Status der Serie/Veranstaltungen: National A**

Die norddeutschen ADAC Regionalclubs Hansa, Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, Ostwestfalen-Lippe, Berlin-Brandenburg, Schleswig-Holstein und Weser-Ems schreiben gemeinsam den Norddeutschen ADAC Börde Tourenwagencup (nachfolgend: NATC) aus. Die Federführung liegt beim ADAC Weser-Ems e.V. (nachfolgend Serienausschreiber).

Für die sportliche Abwicklung sind die im offiziellen Terminkalender angegebenen ADAC Regional- und Ortsclubs zuständig. Um eine einheitliche Umsetzung der Serienausschreibung sowie eine Vereinheitlichung von Entscheidungen vor Ort zu gewährleisten, wird für die Betreuung der Serie ein Serienkoordinator eingesetzt.

Dieses Reglement tritt am 1. Januar 2026 in Kraft und gilt für die Saison 2026. Es ersetzt alle anderen vorangegangenen Reglements mit Anhängen, Bulletins etc..

Serienausschreiber: **ADAC Weser-Ems e.V.**

Bennigsenstraße 2 – 6  
28207 Bremen

Serienkoordinator: Andreas von der Haar  
Mobil-Nr.: +49 (0)171-2028349  
E-Mail: [andreas.vonderhaar@osnanet.de](mailto:andreas.vonderhaar@osnanet.de)  
Homepage: [www.natc.online](http://www.natc.online)

# **Inhaltsverzeichnis:**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

### **4. 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
- 4.3 Startnummern

### **5. Lizenzen**

- 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
- 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

### **6. Versicherung, Genehmigung, 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) Startarten, Startaufstellung, Startablauf
  - d) Wertungsläufe
  - e) Sicherheitsphasen / Neutralisation (Code 60)

### **8. Wertung**

- 8.1 Cupwertung
- 8.2 Wertungstabelle
- 8.3 Punktgleichheit

**9. Private Trainings und Tests**

**10. Dokumentenabnahme**

- 10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme
- 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

**11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**

- 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
- 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

**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

**13. Titel, Preisgeld und Pokale**

- 13.1 Titel Gesamtsieger
- 13.2 Preisgeld und Pokale

**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

## **Teil 3 Anlagen/Zeichnungen**

Anlage 1: Zeichnungen Werbung/Sticker

Anlage 2: Technisches Reglement BMW325i Cup

**Diese Ausschreibung besteht aus 35 Seiten inkl. 2 Anlagen.**



## **Teil 1 Sportliches Reglement**

### **4. Einleitung**

Der **NATC** 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 jeweils gültigen Veranstaltungs- / und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

### **2. Organisation**

#### **2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie**

Der Serienausschreiber schreibt für das Jahr **2026** den **NATC 2026** aus.

#### **2.2 Name des zuständigen ASN**

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.  
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt  
Homepage: [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de)  
E-Mail: [international\\_series@dmsb.de](mailto: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 **06.02.2026** unter Reg.-Nr.: **966/26** genehmigt.

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

ADAC Weser-Ems e. V.  
Abteilung Motorsport, Klassik und Ortsclubs  
Bennigsenstraße 2-6  
28207 Bremen  
Tel.: 0421-4994-121  
E-Mail: [sport@wem.adac.de](mailto:sport@wem.adac.de)

#### **2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees**

Automobil Referent ADAC Weser-Ems: Andreas von der Haar  
Sportleiter des ADAC Weser-Ems: Jürgen Riedemann  
Motorsport Arena Oschersleben GmbH: Mandy Neuleuf

Administration: Abteilung Motorsport, Klassik und Ortsclubs des ADAC Weser-Ems e.V.  
(Abteilungsleitung: Katharina Meyer)

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

Vorsitzender Sportkommissar: Karsten Ney, Nordholz, oder [Franziska Landgraf, Braunschweig](#)

Folgende Sportwarte werden bei jeder Veranstaltung eingesetzt und in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen benannt:

1. Rennleiter Stufe A (plus evtl. Stellvertreter)
2. 3 Sportkommissare (mind. 2 Sportkommissare Stufe A)
3. 2 Technische Kommissare
4. Leiter der Streckensicherung Stufe A
5. Medizinischer Einsatzleiter
6. Zeitnahme Kommissar
7. Sachrichter

## **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 untergeordneten Serien (s. Art. 7.2) 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**

#### **Einschreibung**

Der Bewerber und/oder Fahrer muss sich vor dem ersten Start mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen Einschreibformular um die Einschreibung zum NATC 2026 bewerben.

Eine Wertung für den Cup erfolgt erst nach schriftlicher Bestätigung des Eingangs durch den ADAC Weser-Ems e.V. Hiernach vergibt dieser auch die für die gesamte Saison gültige Startnummer.

Es wird eine **Einschreibegebühr von 180,00 Euro** (inkl. MwSt.) erhoben. Diese ist nach Rechnungseingang sofort fällig. In der Einschreibegebühr ist ein (1) Ticket für die Jahressiegerehrung nach dem letzten Lauf inkludiert.

Die Einschreibung ist bindend, wenn das Einschreibformular vollständig ausgefüllt und fristgerecht beim Serienausschreiber eintrifft. Die Online-Einschreibung ist obligatorisch. Entscheidend ist der online Eingang beim ADAC Weser-Ems. Die Einschreibegebühr ist nach Rechnungstellung sofort fällig. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie NATC 2026 bei weniger als 10 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

## **Nennung**

**Vorläufiger Nennschluss:** 10 Tage vor dem Veranstaltungstag  
**Nennschluss:** siehe jeweilige Veranstaltungs-Ausschreibung

Nach dem offiziellen Nennschluss eingehende Nennungen können nur auf Anfrage des Teilnehmers/Bewerbers vom durchführenden Orts- oder Regionalclub (sportlicher Ausrichter) mit einer zusätzlichen Bearbeitungsgebühr in Höhe von 50,00 Euro brutto **pro Veranstaltungsteil** (inkl. MwSt.), sofern Vorsteuerabzugsberechtigung beim Rechnungsteller besteht) gemäß der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bis zum Nennschluss angenommen werden. Entscheidend ist der Eingang der Nennung.

Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung mit Angaben von Gründen abzulehnen. Dieses Recht ist lediglich durch die Allgemeinen Prädikatsbestimmungen für DMSB- und FIA- bzw. CIK-FIA-Prädikate oder DMSB-genehmigte Serienbestimmungen eingeschränkt.

## **4.2 Nennfelder 2026 pro Veranstaltungsteil**

### **Für NATC Sprint 1**

**(30 min. Freies Training, 20 min. Qualifying, 20 min. Rennen)**

für eingeschriebene Teilnehmer:

- **370€** bei Nennung bis zum vorläufigen Nennschluss der Veranstaltung
- **470€** bei Nennung bis zum Nennschluss der Veranstaltung

für nicht eingeschriebene Teilnehmer:

- **400€** bei Nennung bis zum vorläufigen Nennschluss der Veranstaltung
- **500€** bei Nennung bis zum Nennschluss der Veranstaltung

### **Für NATC Sprint 2**

**(20 min. Qualifying, 20 min. Rennen)**

für eingeschriebene Teilnehmer:

- **270€** bei Nennung bis zum vorläufigen Nennschluss der Veranstaltung
- **370€** bei Nennung bis zum Nennschluss der Veranstaltung

für nicht eingeschriebene Teilnehmer:

- **300€** bei Nennung bis zum vorläufigen Nennschluss der Veranstaltung
- **400€** bei Nennung bis zum Nennschluss der Veranstaltung

### **Für das NATC Endurance Rennen:**

**(30 min. Freies Training, 20 min. Qualifying, 60 min. Rennen)**

für eingeschriebene Teilnehmer: (Einschreibung für Endurance obligatorisch)

- **540€** bei Nennung bis zum vorläufigen Nennschluss der Veranstaltung
- **640€** bei Nennung bis zum Nennschluss der Veranstaltung

Für das NATC Endurance Rennen gilt: Zusammen mit dem ersten Fahrer/Bewerber können maximal zwei weitere Fahrer für das NATC Endurance genannt werden. Die Startnummer des ersten Fahrers/Bewerbers kommt zur Anwendung. Auch der zweite und dritte Fahrer müssen im NATC eingeschrieben sein.

Unabhängig von der Einschreibung zum NATC 2026 muss jeder Fahrer, der an den Veranstaltungen teilnehmen möchte, die Nennung (Formular oder Online-Nennung, wenn vom Veranstalter angeboten) rechtzeitig an den durchführenden Veranstalter absenden.

Die ausgefüllten Nennformulare müssen zum Nennschluss (siehe Veranstaltungsausschreibung und Nennformular) vorliegen. Mit Abgabe der Nennung ist das Nenngeld fällig. Erst nach Eingang des vollständigen Nenngeldes erfolgt eine weitere Bearbeitung einer Nennung (Dokumenten- und Technische Abnahme etc.). Die Nennung ist verbindlich, wenn der Veranstalter eine Nennungsbestätigung (E-Mail) an den Teilnehmer abgesandt hat.

Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt. Bei berechtigtem Rücktritt von der Nennung erhebt der Veranstalter eine Bearbeitungsgebühr von 50€ brutto **pro Veranstaltungsteil** (inkl. MwSt.) sofern Vorsteuerabzugsberechtigung beim Rechnungsteller besteht).

Der Serienausschreiber behält sich für bestimmte Rennformate (z.B. ADAC Racing Weekend) eine Anpassung der jeweiligen Nennfelder vor. Maßgeblich ist hier die jeweilige Veranstaltungsausschreibung.

### **4.3 Startnummern**

Die eingeschriebenen Teilnehmer im NATC Sprint Cup erhalten vom Serienausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison (siehe 4.1). Die eingeschriebenen Teilnehmer im NATC Endurance Cup erhalten eine permanente Teilnehmer ID des Serienausschreibers.

## **5. Lizenzen**

### **5.1 Erforderliche Lizenzstufen**

#### **a) Fahrer**

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

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 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)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)

Fahrer müssen mindestens im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit der Stufe:

- Nationale Lizenz Stufe A

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

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 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)

Der Nachweis zum vorgenannten Leistungsgewicht obliegt dem Fahrer. Zur Bestimmung des Leistungsgewichts wird ein Leistungsdiagramm eines DMSB-anerkannten Leistungsprüfstandes (nicht älter als 12 Monate) sowie das Gewicht laut Wiegung vor Ort (Fahrzeug mit allen Flüssigkeiten, aber abgetankt) zugrunde gelegt.

#### **b) Bewerber**

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine Firmen- oder Club-Bewerberlizenz des DMSB für das Jahr 2026 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 ADAC Weser-Ems oder der jeweilige Veranstalter kann Gastfahrer mit einer gültigen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB der Stufen

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

## **Besondere Bestimmungen/Regelungen für Gaststarter**

N/A

### **d) Altersregelung**

gemäß dem gültigen DMSB-Rundstreckenreglement

## **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, Genehmigung, 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 DMSB-Veranstaltungsreglement

## **7. Veranstaltungen**

### **7.1 Serien-Terminkalender 2026**

21./22.03.2026	Motorsport Arena Oschersleben
16./17.05.2026	Hockenheimring (Deutsche Truckrace Meisterschaft) *
30./31.05.2026	Oschersleben (ADAC Racing Weekend) *
05./06.06.2026	Motorsport Arena Oschersleben (Fastcar Festival)*
24./25.10.2026	Motorsport Arena Oschersleben
07./08.11.2026	Motorsport Arena Oschersleben

\* nur NATC Sprint

Mögliche Änderungen werden via Bulletin bekannt gegeben.

### **7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge**

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

### 7.3.1 Durchführung der Wettbewerbe

Der Serienausschreiber und die Veranstalter behalten sich vor, die Trainings-/ Rennsessions zu kürzen, wenn dies dem reibungslosen Ablauf der Veranstaltung dient. Bei Veranstaltungen im Rahmen des ADAC Racing Weekends oder im Rahmen anderen Renn-Events kann das NATC Veranstaltungsformat angepasst-/ bzw. nicht vollständig angeboten werden. Verbindlich sind die jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen.

#### a) Training

Für NATC Sprint 1 und NATC Endurance ist jeweils ein freies Training von 30 Minuten vorgesehen.

#### b) Qualifikation

Für jedes NATC Sprint und NATC Endurance Rennen ist jeweils ein Qualifying à 20 Minuten vorgesehen.

Jeder Fahrer hat mindestens **eine** gezeitete Runde im Freien Training oder in der Qualifikation zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, entscheidet der Rennleiter auf schriftlichen Antrag endgültig über die Zulassung zum Start. Als Nachweis gilt im NATC Endurance **die Teamkarte**.

Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit der jeweiligen Klasse im Qualifying plus 20 %.

Fahrer, die diese Qualifikation nicht erreichen, werden grundsätzlich nicht zum Start zugelassen. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter auf schriftlichen Antrag des Teilnehmers.

Für das NATC Endurance gilt: Zur Erstellung der Startaufstellung für das NATC Endurance, ist der Nachweis über die Absolvierung der Pflichtrunden aller genannten Fahrer (als Nachweis gilt die ausgefüllte und unterschriebene Teamkarte) ins Nennbüro zu bringen. Diese ist durch den Veranstaltungssekretär gegenzuzeichnen. Die Teamkarte ist nach Ende des Rennens im Rennbüro abzugeben.

#### c) Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

stehender Start (GP-Start)

#### Startaufstellung

Der Fahrer muss sich vorher über seinen genauen Startplatz in der Startaufstellung (Grid) informieren. Ein Teammitglied muss die Aufstellung unterstützen und dann den Startplatz bis zum 3 Min.-Signal räumen.

#### Zeitnahme, Transponder

Die Zeitnahme erfolgt mit Transpondern. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sein Fahrzeug mit einem permanenten Automobil-Transponder der Fa. AMB bzw. MyLaps auszurüsten. In Ausnahmefällen (z.B. Neueinsteiger) können entsprechende Transponder gegen eine Miete in Höhe von 100,00 € pro Veranstaltung und Hinterlegung einer Kautions in Höhe von 350,00 € bei der Dokumentenabnahme geliehen werden.

Diese Transponder müssen gemäß Herstellervorgaben am Fahrzeug angebracht werden und bei der Technischen Abnahme von den Technischen Kommissare abgenommen werden. Nach Aufhebung des Parc Fermé am Ende der Veranstaltungen müssen die geliehenen

Transponder gegen Rückerstattung der Kautions bei der Dokumentenabnahme abgegeben werden.

#### **d) Wertungsläufe**

Die Wertungsläufe im NATC Sprint gehen jeweils über 20 Minuten.

Der Wertungslauf im NATC Endurance geht über 60 Minuten.

Nach Ablauf der Zeit wird der Führende als erster Fahrer abgewunken.

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

Der Veranstalter behält sich vor, Trainings- / Qualifikationssitzungen bzw. Rennen aus organisatorischen Gründen zu verkürzen oder zu streichen. Die jeweils gültigen Zeiten sind aus den Veranstaltungsausschreibungen ersichtlich. Sollte die Wertungsfähigkeit durch eine Zeitverzögerung oder andere Ursachen bedroht sein, kann die Entscheidung über eine Kürzung der Distanzen vor Ort vom Rennleiter in Absprache mit dem durchführenden Veranstalter sowie mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden. Diese wird dann rechtzeitig per Bulletin veröffentlicht.

#### **Fahrvorschriften, Verhaltensregeln und Strafen**

Die Sportkommissare können jede in dem vorliegenden Reglement beschriebene Strafe ersatzweise oder zusätzlich zu den im ISG festgelegten Strafen verhängen. Anlass für eine Strafe kann jeder den Sportkommissaren gemeldete Regelverstoß sein. Die Sportkommissare können Bestrafungen zur Bewährung aussetzen.

**Als Drive Through-Ersatzstrafe** für die letzten 7 Minuten der Wertungsläufe wird grundsätzlich eine Zeitersatzstrafe von 30 Sekunden festgelegt. Eine abweichende Regelung kann in den jeweiligen Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt werden.

#### **Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse:**

Die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung max. 60 km/h; Anfang und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung sind durch Schilder und/oder Linien an der Boxeneinfahrt und-ausfahrt gekennzeichnet.

Im Training / Qualifikation: 50,00 € Geldstrafe zzgl. pro 1 km/h Überschreitung 10,00 € Geldstrafe zahlbar an den DMSB

Im Rennen: Drive-Through Strafe

#### **Für die NATC Endurance Rennen gilt Folgendes:**

Alle qualifizierten Teilnehmer müssen im Rennen mindestens eine Rennrunde absolvieren. Die Teamkarte ist als Nachweis hierfür nach Ende des Rennens im Rennbüro abzugeben.

Während des Rennens **muss ein Pflichtboxenstopp** durchgeführt werden. *Der Pflichtboxenstopp muss wie folgt absolviert werden:*

*frühester Beginn: Minute 10:00*

*spätester Beginn: Minute 50:00*

Maßgebend für die Mindestzeit des „Pflichtboxenstopps“ ist der Zeitpunkt, zu welchem der Teilnehmer in der Boxeneinfahrt die Pit-in Linie überfährt, welche auch gleichzeitig den Beginn der Zeitmessung für die Überprüfung der Mindestdauer des Pflichtboxenstopps auslöst (Pit-in).

Die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse beträgt zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung

max. **60 km/h**; Anfang und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung sind durch Schilder und/oder Linien gekennzeichnet.

Die Gesamtzeit des Boxenstopps ist für jede Strecke jeweils in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen.

Für die Motorsport Arena Oschersleben gilt: Gesamtzeit zwischen Pit-in und Pit-out  
= **4:25 Min.** (Sollzeit)

Sollte ein Teilnehmer die Gesamtzeit des Boxenstopps um 10 Sekunden oder weniger unterschreiten, wird er automatisch mit dem Abzug einer Runde bestraft.

Sollte ein Teilnehmer die Gesamtzeit des Boxenstopps um mehr als 10 Sekunden unterschreiten, wird er automatisch mit dem Abzug von drei Runden bestraft.

Sollte ein Teilnehmer **den Pflichtboxenstopp** außerhalb des oben definierten Boxenstopp-Fensters absolvieren, wird er automatisch mit dem Abzug von drei Runden bestraft.

Sollte ein Teilnehmer **den Pflichtboxenstopp** auslassen, wird er automatisch mit einer Disqualifikation für das betreffende Rennen durch die Sportkommissare belegt.

### **e) Sicherheitsphasen / Neutralisation (Code 60)**

Zum Zwecke der Neutralisierung des Rennens/des Trainings/der Qualifikation wird die Code 60 Flagge (Art. 10 Abs. 4 a-f des DMSB-Rundstreckenreglement) eingesetzt. Den Einsatz, Aufhebung und Bestrafung bei Nichtbeachtung und/oder Verstoß regelt der Anhang 1 „Ergänzende Empfehlung - Verwendung der “Code 60” – Flagge“ des DMSB-Rundstreckenreglement 2026.

Für den NATC Sprint und Endurance werden grundsätzlich folgende Bestrafungen festgelegt:

Bei Nichtbeachtung und/oder Verstoß von/gegen die Code 60-Regelung

- im Training hat der betreffende Teilnehmer 50,- € Geldstrafe plus 10,- € Geldstrafe / Sekunde Abweichung **pro Verstoß** zu zahlen.
- in der Qualifikation wird der betreffende Teilnehmer **pro Verstoß** in der Startaufstellung um 5 Plätze nach hinten versetzt.
- im Rennen wird dem betreffenden Teilnehmer **pro Verstoß** eine Runde abgezogen.

Die Code 60-Regelung ersetzt bei allen Veranstaltungen des NATC Sprint und Endurance das Safety Car.

## **8. Wertung**

### **8.1. Cupwertung**

In die Wertung des NATC können sowohl Ergebnisse aus dem NATC-Sprint als auch aus dem NATC Endurance eingebracht werden. Bei Mehrfachstarts pro Renntag wird das jeweils beste Tagesergebnis aus NATC-Sprint oder NATC Endurance für die Wertung herangezogen.

In der Wertung des NATC werden nur eingeschriebenen Fahrer gewertet. Es werden alle durchgeführten Veranstaltungen gewertet, wobei in der Endauswertung die besten **sechs** Resultate berücksichtigt werden.

**Eine getrennte Wertung** nach NATC-Sprint Rennen und NATC Endurance Rennen **wird nicht durchgeführt.**

Veranstaltungen und-/oder Rennen, in denen der Fahrer mit einer Disqualifikation bestraft wurde, können nicht als Streichergebnis herangezogen werden.

Für die NATC Sprint Rennen gilt:

Fährt ein Fahrer beide Rennen an einem Tag zählt das bessere Ergebnis als Veranstaltungsergebnis. Fahren zwei verschiedene Fahrer mit dementsprechend unterschiedlichen Teilnehmer IDs auf einem Fahrzeug die Rennen 1 und Rennen 2, erhält jeder Fahrer seine erfahrenen Punkte für sich.

Für die NATC Endurance Rennen gilt:

Fährt ein Fahrer das Endurance Rennen allein (ohne Fahrerwechsel) erhält er seine Punkte entsprechend der Tabelle mit Faktor 1,1. Teilen sich mehrere Fahrer ein Fahrzeug bekommen alle die gleiche, einfache Punktzahl entsprechend der Wertungstabelle.

Klassenzusammenlegungen:

Es erfolgen keine Klassenzusammenlegungen.

Liegt für eine Klasse nur eine Nennung vor, so hat der Teilnehmer das Recht, freiwillig in die nächsthöhere Klasse derselben Division zu wechseln.

## **8.2. Wertungstabelle**

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 75% der Distanz des jeweiligen Klassensiegers zurückgelegt haben.

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte gemäß offiziellem Rennergebnis:

mind. 75% der vorgesehenen Distanz	=	100% der Punkte
mind. 50% der vorgesehenen Distanz	=	50% der Punkte
unter 50% der vorgesehenen Distanz	=	keine Punkte

Für die Wertungsläufe werden folgende Punkte vergeben:

Platz in der Klasse	Wertungstabelle																			
	Starter in der Klasse (= N)																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	500	750	833	875	900	917	929	938	944	950	955	958	962	964	967	969	971	972	974	975
2		250	500	625	700	750	786	813	833	850	864	875	885	893	900	906	912	917	921	925
3			167	375	500	583	643	689	722	750	773	792	808	821	833	844	853	861	868	875
4				125	300	417	500	563	611	650	682	709	731	750	767	781	794	806	816	825
5					100	250	357	438	500	550	591	625	654	679	700	719	735	750	763	775
6						83	214	313	389	450	500	542	577	607	633	656	676	694	711	725
7							71	188	279	350	409	458	500	536	567	594	618	639	659	675
8								63	167	250	318	375	423	464	500	531	559	583	605	625
9									56	150	227	292	346	393	433	469	500	528	553	575
10										50	136	208	269	321	367	406	441	472	500	525
11											45	125	192	250	300	344	382	417	447	475
12												42	115	179	233	281	324	361	395	425
13													38	107	167	219	265	306	342	375
14														36	100	156	206	250	299	325
15															33	94	147	194	237	275
16																31	88	139	184	225
17																	29	83	132	175
18																		28	79	125
19																			26	75
20																				25

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.

### 8.3 Punktegleichheit

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

## 9. Private Trainings und Tests

siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

## 10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

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

Fahrer/Teams, die im NATC Endurance starten, achten bitte selbständig darauf, dass Ihnen eine Teamkarte ausgehändigt wird. **Ohne ausgefüllte und vom**

**Veranstaltungssekretär nach dem Qualifying gegengezeichnete Teamkarte erfolgt keine Zulassung zum Rennen.**

## **10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme**

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang

## **10.2 Fahrerbesprechung/Briefing**

Ort und Zeitpunkt für die Fahrerbesprechung/Briefing regelt die jeweilige Veranstaltungsausschreibung.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100 Euro - zahlbar an den DMSB - 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*
- Kopie Fahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil II
- Homologationsblatt
- Kopie Auszug aus der G-Fahrzeugliste
- Zertifikat für Überrollvorrichtung
- Bestätigung über die erfolgte Dokumentenabnahme (ggf. online)

### **11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen**

Grundsätzlich dürfen vorhandene Plomben, die im entsprechenden technischen Reglement für das Fahrzeug festgelegt sind, (auch zwischen den Veranstaltungen) nur mit vorheriger Genehmigung und im Beisein des Technischen Kommissars entfernt werden.

### **11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen**

Vor Beginn des freien Trainings und nach der Dokumentenabnahme einer Veranstaltung muss jedes Fahrzeug zu den im Zeitplan angegebenen Zeiten zur Technischen Abnahme vorgeführt werden. Nur Fahrzeuge, die danach eine Freigabe der Technischen Kommissare erhalten, dürfen an der entsprechenden Veranstaltung teilnehmen.

Die Vorführung eines Fahrzeuges zur Technischen Abnahme wird als eine stillschweigende

Bestätigung des Teilnehmers angesehen, dass das betreffende Fahrzeug in allen Punkten den technischen Reglements und der entsprechenden Homologation entspricht.

Die Klasseneinstufung der Fahrzeuge wird beim ersten Start im NATC von den Technischen Kommissaren geprüft und damit für die Saison dokumentiert. Ein Klassenwechsel ist danach [nur auf schriftlichen Antrag, z. B. nach Änderungen am Fahrzeug möglich](#).

Fahrzeuge, die den Sicherheitsbestimmungen des technischen Reglements nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln können die Technischen Kommissare eine erneute Vorführung gestatten. In diesem Fall hat eine erneute Vorführung ohne besondere Anordnung zu erfolgen.

Ein Fahrzeug, das nach der Technischen Abnahme in einer Weise beschädigt, in technischer Hinsicht modifiziert bzw. umgebaut wurde, die seine Übereinstimmung mit dem technischen Reglement und/oder den Sicherheitsbestimmungen in Frage stellen kann, muss ohne besondere Anordnung den Technischen Kommissaren zur erneuten Abnahme vorgeführt werden. Dieses gilt insbesondere dann, wenn das Fahrzeug durch einen Unfall beschädigt wurde. Das Fahrzeug darf nach einer Instandsetzung nur nach erneuter Begutachtung und Freigabe durch den Technischen Kommissar weiter eingesetzt werden.

Fahrzeuge oder Teile davon können nach einer Veranstaltung in Abstimmung mit den Sportkommissaren und dem Technischen Kommissar auch außerhalb des Veranstaltungsortes durch die Technischen Kommissare oder vom DMSB beauftragte Personen überprüft werden. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird den Sportkommissaren mitgeteilt. Bis zur Entscheidung bleiben die Ergebnisse vorläufig. Die Kosten für Demontage und Montage auf Grund von Nachuntersuchungen sowohl während als auch nach der Veranstaltung trägt der Bewerber.

## **12. Rennen**

siehe Art. 7.3 d)

### **12.1 Verwendung von Regenreifen**

Gemäß DMSB-Rundstreckenreglement

### **12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung**

Es dürfen maximal fünf Personen in der Boxengasse am Fahrzeug arbeiten. Größere Schäden müssen immer außerhalb der Boxengasse, in der Box oder im Fahrerlager repariert werden.

### **12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich**

N/A

## **13. Titel, Preisgeld und Pokale**

### **13.1 Titel Gesamtsieger**

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen im NATC erhält den Titel:

#### ***Sieger NATC 2026***

### **13.2 Preisgeld und Pokale**

Es werden Klassensiegerpokale für jeden Fahrer bis 33,3% der jeweiligen Klasse je Lauf ausgeben. Mindestens aber für die beiden Erstplatzierten Teilnehmer jeder Klasse.

Für die Gesamtwertung des NATC werden folgende Preisgelder ausgeschüttet:

1. Platz 1000 Euro
2. Platz 500 Euro
3. Platz 300 Euro
4. Platz 200 Euro
5. Platz 200 Euro
6. Platz 200 Euro
7. Platz 100 Euro
8. Platz 100 Euro
9. Platz 100 Euro
10. Platz 100 Euro

~~Die Cupsiegerehrung erfolgt am letzten Veranstaltungstag für alle Teilnehmer. Der Termin zur Jahressiegerehrung wird per Newsletter bzw. per separater Einladung bekannt gegeben.~~ Voraussetzung für die Preisgeldausschüttung und den Ehrenpreis ist die Teilnahme an mind. 50% der durchgeführten Veranstaltungen und das persönliche Erscheinen bei der Jahressiegerehrung. Bei Punktgleichheit von mehreren Fahrern (z. B. bei einem Team im NATC Endurance) wird das ausgeschriebene Preisgeld auf die Anzahl der Fahrer, die punktgleich einen Platz belegen, aufgeteilt. Zur Auszahlung des Preisgeldes ist die Mitteilung der Kontodaten an den ADAC Weser-Ems e.V. bis spätestens vier Wochen nach dem letzten Rennen notwendig. Erfolgt die Mitteilung nicht innerhalb dieses Zeitraumes, erfolgt keine Auszahlung des Preisgeldes.

## **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 DMSB:

Status National A 300,00 €

Berufungskautiion - zahlbar an DMSB:

Status National A 1.000,00 €

(Protest- und Berufungskautiionen 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 Copyright und Bildrechte liegen beim ADAC Weser-Ems e. V. einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen des Norddeutschen ADAC Börde Tourenwagen Cups (NATC) übernommen werden.

Alle Fernsehrechte des NATCs 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 ADAC Weser-Ems e. V. Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des ADAC Weser-Ems e. V. verboten.

## **17. Besondere Bestimmungen**

Es gibt keine weiteren Besonderen Serienbestimmungen.

## **Teil 2 Technisches Reglement**

### **1. Technische Bestimmungen der Serie**

#### **1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen**

Im NATC kommen ausschließlich Fahrzeuge zum Einsatz, die den technischen Vorgaben dieses Reglements entsprechen müssen.

Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilung

Zugelassen sind Fahrzeuge der FIA/DMSB Gruppen:

**G, F, H, CTC, CGT, E2-SH, ADAC 24h-Spezial 2015, Porsche Sprint Challenge Deutschland GT4 und Porsche Sprint Challenge Deutschland GT3**

**Fahrzeuge nach GT3, GTD, DTM bzw. SP9, SPX Regularien sind beim NATC grundsätzlich nicht startberechtigt.**

#### **Division A** (Gruppe G, CTC, CGT)

Klasse 11		bis 1.600 ccm
Klasse 12	über 1.600 ccm	bis 2.000 ccm
Klasse 13	über 2.000 ccm	
Klasse 14	Tourenwagen Junior Cup	

#### **Division B** (Gruppe F, H, E2-SH)

Klasse 21		bis 1.600 ccm
Klasse 22	über 1.600 ccm	bis 2.000 ccm
Klasse 23	über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm
Klasse 24	über 2.500 ccm	bis 3.000 ccm
Klasse 25	über 3.000 ccm	
Klasse 26	BMW 325i Cup	

->

#### **Division C** (ADAC -24h-Spezial 2015 **mit** Aufladung)

Klasse 31		bis 1.350 ccm
Klasse 32	über 1.350 ccm	bis 1.750 ccm
Klasse 33	über 1.750 ccm	bis 2.000 ccm
Klasse 34	über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm
Klasse 35	über 2.500 ccm	bis 3.000 ccm
Klasse 36	über 3.000 ccm	

#### **Division D** (ADAC 24h - Spezial 2015 **ohne** Aufladung)

Klasse 41		bis 1.350 ccm
Klasse 42	über 1.350 ccm	bis 1.750 ccm
Klasse 43	über 1.750 ccm	bis 2.000 ccm
Klasse 44	über 2.000 ccm	bis 2.500 ccm
Klasse 45	über 2.500 ccm	bis 3.000 ccm
Klasse 46	über 3.000 ccm	

#### **Division E** (Dieselfahrzeuge der Gruppen F, H)

Klasse 51		
-----------	--	--

## **Division F** Klassen **Porsche Sports Cup**

Klasse 61 Porsche Sprint Challenge Deutschland GT4

Klasse 62 Porsche Sprint Challenge Deutschland GT3

### **1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß**

- Art. 251, 252, 253, 254, 255, 277 des Anhang J (ISG der FIA)
- Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppe/n: G, F, H, CTC, CGT
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Technisches Reglement der Gruppe 24h-Spezial des Jahres 2015
- Technisches Reglement des Porsche Sports Cup
- Technisches Reglement der Porsche Super Sports Cup

### **1.3 Allgemeines/Präambel**

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

### **1.4 Fahrerausrüstung**

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 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 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 nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

Der Verbau eines Kommunikationssystems (Funk, Mobiltelefon etc.) in das Fahrzeug ist gestattet. Eine drahtlose Datenübertragung vom Fahrzeug in die Box ist grundsätzlich verboten.

Die Verwendung von Heizdecken oder ähnlichen Systemen, die einer Vorwärmung von Reifen dienen, ist grundsätzlich verboten.

Der Verbau einer Onboard Kamera ist gestattet. Die Montage des Kamera Systems muss den gültigen DMSB-Bestimmungen entsprechen und im Rahmen der technischen Abnahme von den technischen Kommissaren abgenommen werden. Eine Entnahme der Kamera bzw. der Speicherkarte unter Parc fermé Bedingungen ist verboten.

## **1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast**

(Gewichtswert, Ermittlung, ggf. Referenzwaage, Befestigung von Ballast)

Gemäß zutreffendem Technischem Reglement, siehe Artikel 1.2

Die vom Technischen Kommissar festgestellten Gewichte sind Sachrichterentscheidungen und rechtsverbindlich.

### DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden. In Ausnahmefällen ist auch eine Kalibrierung/Überprüfung von einem staatlichen Eichamt zulässig, jedoch muss die Waage mindestens alle 2 Jahre durch den Hersteller kalibriert werden.

## **1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren**

Gemäß zutreffendem Technischem Reglement, siehe Artikel 1.2

## **1.8 Abgasvorschriften**

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

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

Die Fahrzeuge müssen mit einem DMSB-homologierten Partikelfilter ausgerüstet sein (für Diesel-Fahrzeuge).

## **1.9 Geräuschbestimmungen**

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 132 dB(A) nach L<sub>WA</sub>-Verfahren und 100 dB(A) nach L<sub>P</sub>-Verfahren.

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 auch Teil 3, Anlage 1 dieser Ausschreibung):

Jeder eingeschriebene Teilnehmer erhält eine permanente Startnummer, die er bei allen Veranstaltungen auf seinem Fahrzeug führen muss. Zur Anbringung der Startnummer sind am Fahrzeug Flächen an beiden Fahrzeugseiten zwischen vorderem und hinterem Radausschnitt von jeweils 50 x 50 cm für Startnummernfelder des Ausschreibers freizuhalten.

Diese Flächen dürfen durch keine andere Werbung unterbrochen werden und müssen auf den Fahrzeugseiten senkrecht zur Fahrbahn angebracht sein.

Des Weiteren muss die Startnummer in Weiß (Höhe: 16 cm) auf der Beifahrerseite sowie auf der Front- und Heckscheibe angebracht werden.

Für eingeschriebene Fahrer stellt der Veranstalter gegen eine Schutzgebühr von 10,00€ die oben benannten Aufkleber.

### **Namensschriftzug und Flaggen**

Jeder Teilnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass Aufkleber mit seinem Nachnamen in einheitlicher Schriftgröße auf beiden hinteren Seitenschreibern aufgeklebt werden.

### **Pflichtwerbung von Seriensponsoren auf den Wettbewerbsfahrzeugen**

Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, zusätzlich folgende Stellen auf seinem Wettbewerbsfahrzeug freizuhalten:

- Nummernschild oder ähnliche Fläche am vorderen und hinteren Stoßfänger (40 cm x 15 cm)

Für die Fahrerausrüstung werden keine besonderen Werbevorschriften festgelegt.

## **1.11 Sicherheitsausrüstung**

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen.

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

Fahrzeuge der Gruppe E2-SH:

- Artikel 277 für Fahrzeuge der Gruppe E2-SH

Fahrzeuge der Gruppen A, N, G, F, H, CTC, CGT, ADAC 24h-Spezial 2015, Porsche Sprint Challenge Deutschland GT4 und Porsche Sprint Challenge Deutschland GT3

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 255.5.1.14
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2, wenn sie im entsprechenden technischen Serienreglement gemäß Artikel 1.2 vorgeschrieben ist.
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 und zusätzlichen DMSB-Bestimmungen
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993) und zusätzlichen DMSB-Bestimmungen
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10
- 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 FT3-1999/FT3.5-1999/FT5-1999 bzw. FIA-Standard 8875-2025 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3, wenn, wenn dieser im entsprechenden technischen Serienreglement gemäß Artikel 1.2 vorgeschrieben ist.
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- FIA-homologierter Fahrersitz gemäß Art. 253.16
- 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 für Fahrzeuge der Gruppe E2-SH
- Gemäß Anhang K zum ISG
- 

Seit dem 01.01.2025 sind in allen Klassen Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3-1999/ FT3.5-1999/ FT5-1999 bzw. FIA-Standard 8875-2025 vorgeschrieben, sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter verwendet wird oder die Position des Serienkraftstoffbehälter geändert wird.

### **Impact Data Recorder**

Der Impact Data Recorder (IDR) wird für alle Fahrzeuge durch den DMSB ausdrücklich empfohlen. Für alle Fahrzeuge mit einem Eintrag „GT4“ im Wagenpass wird er verpflichtend vorgeschrieben. 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](http://www.dmsb.de/de/datenschutz) .

## **1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff**

Es darf ausschließlich unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 266 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 266 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.

Zugelassen sind weiterhin alternative Kraftstoffe, wie HVO-Diesel, e-Fuel und AS-Kraftstoffe gemäß ISG Anhang J und K, Art. 252

### **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**

Aus Sicherheitsgründen ist das Betanken der Fahrzeuge in den Boxengebäuden strengstens verboten. Vor der Technischen Abnahme und zwischen den Läufen einer Veranstaltung besteht Tankmöglichkeit an der Tankstelle neben dem Abnahmehaus bzw. vor den Boxen.

Für das NATC Endurance gilt:

Während des Tankvorgangs muss der Motor abgestellt sein (ausgenommen Turbofahrzeuge) und das Fahrzeug muss jederzeit rollfähig sein mit allen vier Rädern fest montiert.

Während des Tankvorgangs dürfen keine Arbeiten unter dem Auto durchgeführt werden.

Die Person, die die Betankung durchführt, muss körperbedeckende Kleidung und festes Schuhwerk tragen. Eine zusätzliche Person, als Brandschutzwache muss mit einem geeigneten Feuerlöscher, mind. 6 kg Löschmittelinhalt, den Tankvorgang überwachen.

Alle Auspuffrohröffnungen müssen abgedeckt sein (ausgenommen Turbofahrzeuge). Es darf nur aus nicht tropfenden Metall- oder Kunststofftankbehältern oder Kunststoffschnelltankflaschen, mit einer maximalen Füllmenge von jeweils 25 Litern, direkt in den Tankeinfüllstutzen oder Schnelltankverschluss des Fahrzeuges getankt werden. Die Verwendung eines selbstschließenden Tankventils ist empfohlen. Es dürfen keine Drucktankanlagen, elektrische oder mechanische Pumpen verwendet werden. Unter dem Tankeinfüllstutzen muss während des Tankvorgangs eine geeignete (Kraftstofffeste) Wanne platziert werden, die ausgelaufenen Kraftstoff auffängt.

Springt ein Fahrzeug an der Tankstelle bzw. 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 Bestrafung gemeldet

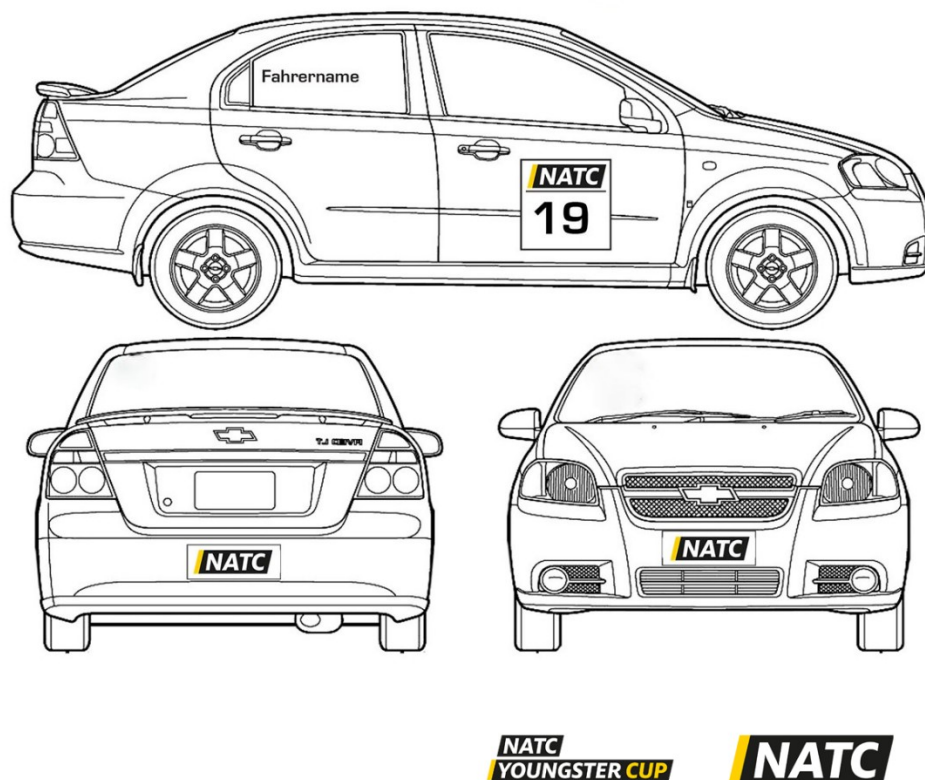
Zeitgleich zum Tankvorgang kann der Fahrerwechsel stattfinden.

### **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).

## **Teil 3 Anlagen/Zeichnungen**

Anlage 1: Zeichnungen Werbung/Sticker



**Der Teilnehmende hat selber für eine den DMSB-Bestimmungen entsprechende Startnummerntafel zu sorgen.**

### **Anlage 2: BMW 325i Cup Technisches Reglement**

Inhaltsverzeichnis

1. Technische Bestimmungen des BMW 325 I Cup
- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen des BMW 325I Cup
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß
- 1.3 Allgemeines/Präambel
- 1.4 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.5 Besondere Bestimmungen zum Erlangen der Chancengleichheit
- 1.6 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.7 Abgasvorschriften
- 1.8 Geräuschbestimmungen
- 1.9 Werbevorschriften und Startnummern am Fahrzeug
- 1.10 Sicherheitsausrüstung
- 1.11 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
2. Motor und Motorsteuergerät, Abgasanlage, Kraftübertragung
- 2.1 Motor und Motorsteuergerät
- 2.2 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
3. Fahrwerk und Radaufhängung, Stabilisatoren, Lenkung, Bremsen
- 3.1 Fahrwerk und Radaufhängung
- 3.2 Stabilisatoren
- 3.3 Lenkung
- 3.4 Bremsen
4. Räder, Reifen
- 4.1 Räder (Radschüssel + Felge)
- 4.2 Zugelassene Reifen
5. Karosserie, Fahrzeughöhe, Fahrzeug-Mindestgewicht und Ballast
- 5.1 Karosserie inkl. Scheiben
- 5.2 Fahrzeughöhe
- 5.3 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
6. Fahrgastraum, Elektrische Ausrüstung
- 6.1 Fahrgastraum
- 6.2 Elektrische Ausrüstung
7. Schmierungssystem / Kühlung
8. Sonstiges

---

Dieses Reglement tritt am 01. Januar 2026 in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen. Die Bestimmungen des Anhang J zum Internationalen Sportgesetz der FIA (ISG) sind nur in den nachfolgenden Regelungsbereichen anwendbar, wenn dort ausdrücklich darauf verwiesen wird.

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

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen, falls nachfolgend nicht anders reglementiert, nur durch identische Originalersatzteile oder Identteile, gemäß Definition im Art. 1.3, ausgetauscht werden.

## **1. Technische Bestimmungen des BMW 325 I Cup**

### **1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/Klassen des BMW 325I Cup**

Für den BMW 325 I Cup sind ausschließlich Fahrzeuge vom Hersteller und Typ BMW e46/4 (Limousine) 325i oder e46/2 (Coupe) 325i mit Motortyp M54B25, 2494 ccm, 141 KW und BMW e90 (Limousine) 325i oder e 92 (Coupe) 325i mit Motortyp N52B25, 2497 ccm, 160 KW zugelassen.

### **1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß**

- Technisches Reglement des NATC – Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB- Handbuch, blauer Teil)
- vorliegendes Technisches Reglement BMW 325 I Cup

### **1.3 Allgemeines / Präambel**

Zusätzlich zu dem geltenden technischen Reglement des NATC-Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup werden in diesem Reglement die Besonderen Technischen Bestimmungen des BMW 325 I Cup beschrieben. Änderungen werden in Abstimmung mit dem DMSB bekannt gegeben. Jede nicht ausdrücklich in diesem Reglement erlaubte Änderung ist verboten.

Werden die Formulierungen "Serienteil" oder "serienmäßig" verwendet, so sind nur Teile erlaubt, die gemäß der jeweils ausgeschriebenen Fahrzeugmodellvariante in der entsprechenden Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EG Typgenehmigung / EWG Übereinstimmungs-bescheinigung (COC), und dem vorliegenden Technischen Reglement beschrieben sind.

Identteile (s.g. Zubehör- oder After-Market Teile) werden als solche definiert, sofern sie mit dem Original-Serienteil des Fahrzeugherstellers bau- und funktionsgleich sind. Die Nachweispflicht liegt beim Bewerber/Fahrer.

Die Modellvariante eines Fahrzeugs ergibt sich aus Herstellerschlüsselnummer, Typschlüsselnummer und ABE-Nummer bzw. EG Typgenehmigung und aus der G-Fahrzeugliste. Ausschließlich die in diesem Reglement beschriebenen Änderungen sind zulässig, jegliche weitere Maßnahmen sind nicht zulässig.

### **1.4 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten**

Das Fahrzeug muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung in allen Punkten diesem Reglement entsprechen und gemäß der jeweils ausgeschriebenen Fahrzeugmodellvariante in serienmäßigem Zustand sein. Das heißt, wie die jeweilige Fahrzeugmodellvariante grundsätzlich vom Fahrzeughersteller in Übereinstimmung mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EG Typgenehmigung /EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) Herstellerschlüssel Nr. (HSN) und Typschlüsselnummer (TSN) geliefert wurde. Die Nachweispflicht darüber, dass das eingesetzte Fahrzeug den Bestimmungen nach diesem Reglement entspricht, liegt beim Bewerber/Fahrer (Nachweis z.B. durch Vorlage einer zum Fahrzeug passenden Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil I und original Ersatzteilkatalog bzw. original Zubehörkatalog).

Jedes Zubehörteil und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Fahrzeughersteller für die Bundesrepublik Deutschland geliefert werden konnten, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen. Als nicht serienmäßig gelten Teile, die nur über Sportabteilungen der Herstellerwerke (z.B. BMW M GmbH), Tuningfirmen usw. geliefert wurden. Die Nachweispflicht über die Serienmäßigkeit der Fahrzeugteile liegt beim Bewerber/Fahrer. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalersatzteile

oder Identteile ausgetauscht werden. Alle Ersatzteile (Originalersatzteile oder Identteile) müssen in Form, Material, Abmessungen und Funktion dem original Serienteil entsprechen. Der Hersteller von Ersatzteilen ist freigestellt. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen.

Es ist NICHT erlaubt andere als die zuvor beschriebenen Fahrzeugmodelle oder Teile davon zu verwenden. Beispiel: KEINE Verwendung von Teilen der M3 Baureihe.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

### **1.5 Besondere Bestimmungen zum Erlangen der Chancengleichheit**

Um eine Chancengleichheit zu gewähren, können Gewichtsreduzierungen bzw. Gewichtsaufschläge durch den Serienausschreiber vorgenommen werden.

### **1.6 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren**

Entfällt

### **1.7 Abgasvorschriften**

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

### **1.8 Geräuschbestimmungen**

Gemäß Serienreglement des NATC-Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup. Die jeweils gültigen DMSB-Geräuschvorschriften (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) müssen ebenfalls eingehalten werden.

### **1.9 Werbevorschriften und Startnummern am Fahrzeug**

Gemäß Serienreglement des NATC-Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup. Die aktuellen FIA / DMSB-Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Bei Bezug von Fahrzeugteilen bei Anbietern die speziell für den BMW 325i Cup Sonderkonditionen zur Verfügung stellen, sind über die zuvor genannten Werbevorschriften hinaus weitere Flächen gemäß den Vorgaben des jeweiligen Anbieters zur Verfügung zu stellen.

### **1.10 Sicherheitsausrüstung**

Gemäß Serienreglement des NATC-Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup.

### **1.11 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff**

Gemäß Serienreglement des NATC-Norddeutscher ADAC Börde Tourenwagen Cup.

## **2. Motor und Motorsteuergerät, Abgasanlage, Kraftübertragung**

### **2.1 Motor und Motorsteuergerät**

Der einzig zugelassene Motor ist:

für den BMW Typ e46, 325 I der serienmäßig verbaute Motortyp M54B25,2494 ccm,141 KW und für den BMW e90 oder e92 325 I der serienmäßig verbaute Motortyp N52B25,2497 ccm,160 KW

Die serienmäßige Motor-Normleistung des jeweils für das Fahrzeug zugelassenen Motors darf um nicht mehr als + 5 Prozent (STVZO Toleranz) vom in der G-Fahrzeugliste des DMSB bzw. in der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EG-Typgenehmigung /EWGÜbereinstimmungs-bescheinigung (COC) eingetragenen Wert abweichen. Eine Überprüfung der Motorleistung erfolgt nach Art. 23.1 des DMSB Gruppe G Reglements. Zu jeder Leistungsmessung sind zum Fahrzeug gehörende Dokumente, wie Fahrzeugbrief oder -schein, bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I oder II, Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) bzw. EG-Typgenehmigung oder EWG Übereinstimmungs-bescheinigung, Auszug aus der DMSB G-Fahrzeugliste vom Bewerber/Fahrer vorzulegen.

Falls nicht anders als durch dieses Reglement ausdrücklich festgelegt, müssen alle Teile des Motors einschließlich dessen Hilfs- und Nebenaggregaten, sowie die gesamte Luftansaugung serienmäßig sein. An sämtlichen Bauteilen des Motors dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden, sofern diese nicht im Werkstatthandbuch oder von diesem Reglement erlaubt ist.

Die Hardware des Steuergerätes muss serienmäßig bleiben und der jeweiligen Modellvariante entsprechen. Es dürfen keine Steuerfunktionen oder Sensoren hinzugefügt werden. Der Kabelbaum und der Anschlussstecker müssen Serie bleiben. Die Software des Steuergerätes ist freigestellt, wobei „inputs“ und „outputs“ ihre Originalfunktion beibehalten müssen.

Softwareänderungen, die zu einer Erhöhung des Drehmomentes und/oder der Leistung und/oder einer Verbrauchsoptimierung führen, sind nicht erlaubt. Die serienmäßige Drehzahlbegrenzung muss beibehalten werden.

Freigestellt sind ebenfalls jedoch Softwareänderungen die nötig sind, um den Betrieb des Fahrzeuges unter Rennbedingungen möglich zu machen (wie z.B. die Abschaltung der Katalysator-Effizienzprüfung), ohne dabei die relevanten Kennfelder für Leistung / Drehmoment / Verbrauch zu verändern.

Die OBD II Schnittstelle im Fahrzeug muss dem Serienzustand entsprechen und zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung als Zugang zu den Datensätzen für die Technik zur Verfügung stehen.

Ein(e) Luftfiltereinsatz/-Patrone innerhalb der serienmäßigen Luftansaugung ist vorgeschrieben, vom Fabrikat und Typ jedoch freigestellt. Fabrikat und Typ der Zündkerzen sind freigestellt.

Kunststoffverkleidungen des Motors, die ausschließlich optischen Charakter haben, z.B. Zylinderkopfabdeckung, und keinerlei Auswirkung auf die Motorleistung und andere Funktionen haben, wie z.B. die nicht erlaubte Entfernung oder Veränderung der serienmäßigen Luftansaugung, können entfernt werden.

Die serienmäßige Klimaanlage darf ausgebaut oder stillgelegt werden.

Die serienmäßigen Gummilager von Motor, Getriebe und Differenzial können durch Gummi/Kunststoff anderer Shorehärte oder metallische Lager ersetzt werden, jedoch müssen die Original-Aufnahmepunkte, die Original-Form und die Original-Abmessungen beibehalten werden.

## **2.2 Abgasanlage**

Mindestens ein Katalysator ist vorgeschrieben. Er muss den gültigen DMSB Abgasvorschriften vollumfänglich entsprechen. Sämtliche Abgase müssen durch den/die Katalysator/en geführt werden.

Unter Beachtung der Katalysator- und Geräuschbestimmungen sind die Abgasanlage und der Auslasskrümmer freigestellt. Die Abgasanlage muss jedoch aus mindestens einem Schalldämpfer bestehen, der/die Kat/s muss/müssen vor dem Schalldämpfer angebracht sein. Der Austritt der Abgase muss sich am Fahrzeugheck befinden. Vor dem Katalysator muss ein Prüfanschluss mit Innengewinde M 18 x 1,5 vorhanden sein, welcher durch einen

Verschlussstopfen abgedichtet werden muss (Prüfanschluss Buchsengewinde analog Anschluss für Lambdasonde). Anmerkung: Der Zweck dieses Anschlusses ist es, dass sowohl eine Funktionsprüfung als auch eine Sichtprüfung des Katalysators möglich sein soll. Aus diesem Grunde soll der Prüfanschluss so nahe als möglich vor dem Katalysator gut erreichbar und mit demontierbaren Verschlußstopfen angebracht sein.

### **2.3 Kraftübertragung**

Das serienmäßig vom Hersteller für den jeweiligen Motor vorgesehene Schaltgetriebe und dessen Getriebeübersetzung muss beibehalten werden.

Es ist grundsätzlich die komplette serienmäßige Kupplung zu verwenden.

Das serienmäßig vom Hersteller für die jeweilige Fahrzeugmodellvariante vorgesehene Differenzial darf durch ein baugleiches Differenzial der jeweiligen Fahrzeugbaureihe mit einer

anderen Übersetzung ersetzt werden. Es darf jedoch keine Differenzialsperre verbaut sein/werden.

Sofern das serienmäßig vom Hersteller für die jeweilige Fahrzeugmodellvariante vorgesehene Differenzial und dessen Übersetzung beibehalten wird, darf eine mechanische Differenzialsperre verbaut werden.

Alternativ darf das serienmäßig vom Hersteller für die jeweilige Fahrzeugmodellvariante vorgesehene Differenzial durch ein baugleiches Differenzial der jeweiligen Fahrzeugbaureihe mit einer anderen Übersetzung ersetzt werden. In diesem Fall darf jedoch KEINE Differenzialsperre verbaut werden.

Die serienmäßigen Gummilager von Motor, Getriebe und Differenzial können durch Gummi/Kunststoff anderer Shorehärte oder metallische Lager ersetzt werden, jedoch müssen die Original-Aufnahmepunkte, die Original-Form und die Original-Abmessungen beibehalten werden.

## **3. Fahrwerk und Radaufhängung, Stabilisatoren, Lenkung, Bremsen**

### **3.1 Fahrwerk und Radaufhängung**

Die Stoßdämpfer und deren Art der Lagerung (z.B. Gummi, Kunststoff, Uniball) sind freigestellt, jedoch müssen die serienmäßige Anzahl und die serienmäßigen Befestigungspunkte beibehalten werden. Höhenverstellbare Gewindefahrwerke sind erlaubt. Die Federn, Federaufnahmen und Federteller sind freigestellt. An Federbein-Radaufhängungen der Vorderachse sind die oberen Stützlager von Feder-/Dämpferbein Einheiten (Prinzip McPherson) freigestellt, jedoch müssen die serienmäßig karosserieseitigen Befestigungspunkte beibehalten werden. Das Stützlager darf jedoch verstellbar sein.

Abweichend zum beim Serienmodell getrennten Dämpfer / Federaufbau an der Hinterachse darf dort auch eine Feder / Dämpfer Einheit verbaut werden, jedoch müssen die serienmäßige

Anzahl und die serienmäßig karosserieseitigen Befestigungspunkte der Stoßdämpfer beibehalten werden. Die Art der Lagerung der Stoßdämpfer ist freigestellt. Stoßdämpfer- und/oder Federaufnahmen an der Karosserie dürfen durch ein Blech, welches der Kontur und Form des zu verstärkenden Karosserieteils folgt, verstärkt werden. Die serienmäßigen Gummilager der vorderen und hinteren Achsträger zur Aufnahme an der Karosserie, sowie die Gummilager von Motor, Getriebe und Differenzial dürfen durch Gummi /Kunststoff anderer Shorehärte oder metallische Lager ersetzt werden, jedoch müssen die Original-Aufnahmepunkte beibehalten werden. An den übrigen Radaufhängungen dürfen die Seriengummilager ersetzt werden durch Gummi /Kunststoff anderer Shorehärte, jedoch müssen.

Die serienmäßigen Gummilager der vorderen und hinteren Achsträger zur Aufnahme an der Karosserie, sowie die übrigen Lager der Radaufhängungen müssen dem originalen Serienteil

entsprechen. NICHT erlaubt sind hier z.B. Lagerungen aus Gummi/Kunststoff anderer Shorehärte oder Uniball oder hauptsächlich aus metallischen Materialien bestehende Lagerungen, die nicht dem Serienteil entsprechen.

### **3.2 Stabilisatoren**

An Vorder- und Hinterachse dürfen Querstreben zwischen gleichen Achsanlenkpunkten rechts und links, oben und unten montiert werden, jedoch müssen sie abnehmbar, geschraubt sein.

Stabilisatoren können durch andere Stabilisatoren und Pendelstützen ersetzt werden wobei deren Befestigungs- und Anlenkpunkte beibehalten werden müssen.

### **3.3 Lenkung**

Die serienmäßige Lenkung und Lenkübersetzung muss beibehalten werden. Eine Begrenzung der Lenkung ist erlaubt. Die Drehzahl des Antriebes der Servopumpe der Lenkung darf geändert werden.

### **3.4 Bremsen**

Die serienmäßigen Bremssättel und Bremsscheiben dürfen ersetzt werden durch andere Bremssättel und Bremsscheiben oder Reibringe aus Stahl. Bremsscheiben oder Reibringe aus Kohlefaser oder Keramik sind nicht zulässig. Die Befestigung der Bremssättel ist freigestellt. Der Hersteller der Bremsbeläge ist freigestellt. Luftleitbleche dürfen in ihrer Form verändert oder ausgebaut werden. Zur Bremsenkühlung ist pro Rad eine flexible Leitung, die die Luft zu den Bremsen leitet, erlaubt. Die serienmäßigen Bremsschläuche dürfen durch stahlummantelte Bremsschläuche ersetzt werden. Ein serienmäßig vorhandenes ABS, DTC darf abgeschaltet werden. Die Hardware des ABS/DTC-Steuergerätes muss serienmäßig bleiben und der jeweiligen Modellvariante entsprechen. Der Kabelbaum und der Anschlussstecker müssen Serie bleiben. Die Software des ABS/DTC Steuergerätes ist freigestellt. Die serienmäßige Feststellbremse kann durch eine hydraulische Feststellbremse (Absperrventil) ersetzt werden.

## **4. Räder, Zugelassene Reifen**

### **4.1 Räder (Radschüssel + Felge)**

Eine ursprüngliche Schraubenbefestigung darf durch eine Stehbolzenbefestigung ausgetauscht werden, jedoch müssen die originalen Befestigungspunkte und der Lochkreisdurchmesser beibehalten werden. Die Stehbolzen dürfen nicht über die Radschüssel hinausragen.

Die Felge ist freigestellt, darf aber maximal folgende Maße aufweisen:

- Felgengröße 9" x 17"

Die Nachweispflicht zur Erfüllung der Mindestanforderungen an die Felge (z.B. Traglast) liegt beim Teilnehmer!

Die Verwendung von nichtserienmäßige Distanzscheiben ist freigestellt. Die Radabdeckung muss gegeben sein.

### **4.3 Zugelassene Reifen**

Reifengrößen: 225/45 R17 oder 235/40/ R17 oder 245/40 R17

Hersteller: Extreme Tyres // Federal // Nankang // Toyo

Typ: VR2 // 595 RS-R // NS-2R // Proxes R888R

Typ: -- // 595 RS-RR // AR-1 // --

Hersteller: Nankang

Typ: Sportnex AR-1 oder Sportnex CR-S

Reifengrößen: 235/40/ R17

Der Veranstalter/Promoter kann im Laufe der Saison eine hierzu abweichende Regelung treffen, die mindestens 4 Wochen 14 Tage vor der darauffolgenden Veranstaltung offiziell bekanntzugeben ist. Jegliches Bearbeiten der Reifen, z.B. thermisch, mechanisch oder chemisch ist nicht erlaubt. Der Einsatz von Heizdecken oder anderen Hilfsmittel zum Vorwärmen der Reifen ist verboten.

## **5. Karosserie, Fahrzeughöhe, Fahrzeug-Mindestgewicht und Ballast**

### **5.1 Karosserie inkl. Scheiben**

Die Karosserie muss in allen Teilen der serienmäßig für die jeweilige Fahrzeugmodellvariante

vom Hersteller gelieferten entsprechen. Beachte auch Punkt 1.5!

Der serienmäßige Radstand darf nicht verändert werden. Zur Schaffung der Freigängigkeit der Rad/Reifen dürfen die inneren Kotflügelkanten an Vorder- und Hinterachse angelegt werden. Das Ausstellen der Kotflügel ist dabei jedoch nicht erlaubt.

Der Motorunterschuttschutz darf entfernt werden. Demontierbare Innenkotflügel aus Kunststoff dürfen entfernt, oder deren Kunststofffränder eingekürzt werden.

Dämmmaterialien und Korrosionsschutzmittel im Karosseriebereich dürfen entfernt werden.

An der Motorhaube muss das Dämmmaterial entfernt werden. Ein Befestigungselement seitlich vorn und hinten zwischen Kotflügel / Seitenteil und

Stoßstange ist zugelassen, darf aber die Größe von 60x120 mm nicht überschreiten. Es darf ausschließlich den Zweck erfüllen, die Stoßstange vor dem Abfallen zu sichern.

Zum Schutz des Kühlers vor Steinschlägen ist es gestattet, das serienmäßige Kunststoffgitter durch ein engmaschigeres Metallgitter zu ergänzen.

Die Verwendung eines Heckspoilers / Heckflügels ist entsprechend DMSB-Handbuch freigestellt.

Die Seitenscheiben und die Heckscheibe dürfen durch Scheiben aus Kunststoff gem. DMSB Handbuch ersetzt werden.

### **5.2 Fahrzeughöhe**

Kein Teil des Fahrzeuges darf den Boden berühren, wenn die Reifen auf einer Seite des Fahrzeuges ohne Luftüberdruck sind. Dieser Test muss auf einer ebenen Fläche (Fahrzeug rennfertig) durchgeführt werden.

### **5.3 Fahrzeug-Mindestgewicht und Ballast**

Die Fahrzeuge müssen zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung ein Mindestgewicht von 1200 kg für den BMW e46

1300 kg für den BMW e90 oder e92

ohne Fahrer/in aufweisen.

Zur Erreichung des Fahrzeugmindestgewichts ist das Hinzufügen von Ausgleichsgewichten erlaubt. Diese Ausgleichsgewichte müssen aus festen, einheitlichen Blöcken bestehen und mittels Werkzeug auf dem Boden des Fahrgast- oder des Kofferraums befestigt sein.

## **6. Fahrgastraum, Elektrische Ausrüstung**

### **6.1 Fahrgastraum**

Der Beifahrersitz muss entfernt werden. Ein FIA homologierter Fahrersitz mit Befestigung gemäß Anhang J, Art.253.16 ist vorgeschrieben. Lenkrad- und Lenkradbefestigung ist freigestellt, jedoch muss das Lenkrad einen geschlossenen Lenkradkranz haben. Die Schaltkulisse (Shifter) ist freigestellt. Das Lenkradzündschloss ist freigestellt. Die komplette Rücksitzbank/Rücksitze dürfen entfernt werden. Die Seriengurte, die Hutablage, der Teppichboden und das Dämmmaterial im Innenraum dürfen entfernt werden. Die serienmäßig verbaute Mittelkonsole darf entfernt werden. Der serienmäßige Handschuhkastendeckel muss vorhanden sein. Die Dachverkleidung (Fahrzeughimmel) ist freigestellt. Die Tür- und hinteren Seitenverkleidungen können der Serie entsprechen oder aus Metallblech mit einer Stärke von mindestens 0,5 mm, aus Kohlefaser mit einer Stärke von mindestens 1 mm oder aus einem anderen festen und nicht brennbaren Material mit einer Mindestdicke von 3 mm bestehen. Die Verkleidungen müssen alle beweglichen Teile und die für die Tür, Scharniere, Schloss und Fensterheberfunktion erforderlichen Teile flächig und wirkungsvoll abdecken. Die serienmäßigen Fahrer-, Beifahrer-, Seiten und Dachairbags dürfen ausgebaut werden. Das Armaturenbrett (Instrumententräger) muss der Serie entsprechen, die Instrumentierung ist freigestellt. Anpassungen für den Käfigeinbau sind erlaubt. Die Verkleidungen im Kofferraum sind freigestellt. Die serienmäßige Klimaanlage darf ausgebaut oder stillgelegt werden.

### **6.2 Elektrische Ausrüstung**

Der Original-Kabelbaum darf nicht verändert werden, ausgenommen die Änderungen im Zusammenhang mit erlaubten Freigaben z.B. für den Ausbau der Airbags, Einbau von Datalogger, Verlegung des Katalysators mit der Lambdasonde, Batterie, Lenkradzündschloss, Radio, Navi, Klima. Die Fahrzeugbatterie darf an einen anderen Ort im Fahrzeug verlegt werden - entsprechende Sicherheitsvorschriften sind zu beachten! Die Radioanlage darf entfernt werden. Die Nebelscheinwerfer und seitlichen Blinkerleuchten in den Kotflügeln dürfen entfernt werden, deren Öffnungen können zum Lufteinlass der Bremsenkühlung benutzt werden. Zusatzinstrumente und Datenlogger sind erlaubt. Es wird erlaubt den Kühlerlüfter manuell anzusteuern, um eine höhere Motorkühlung zu erreichen.