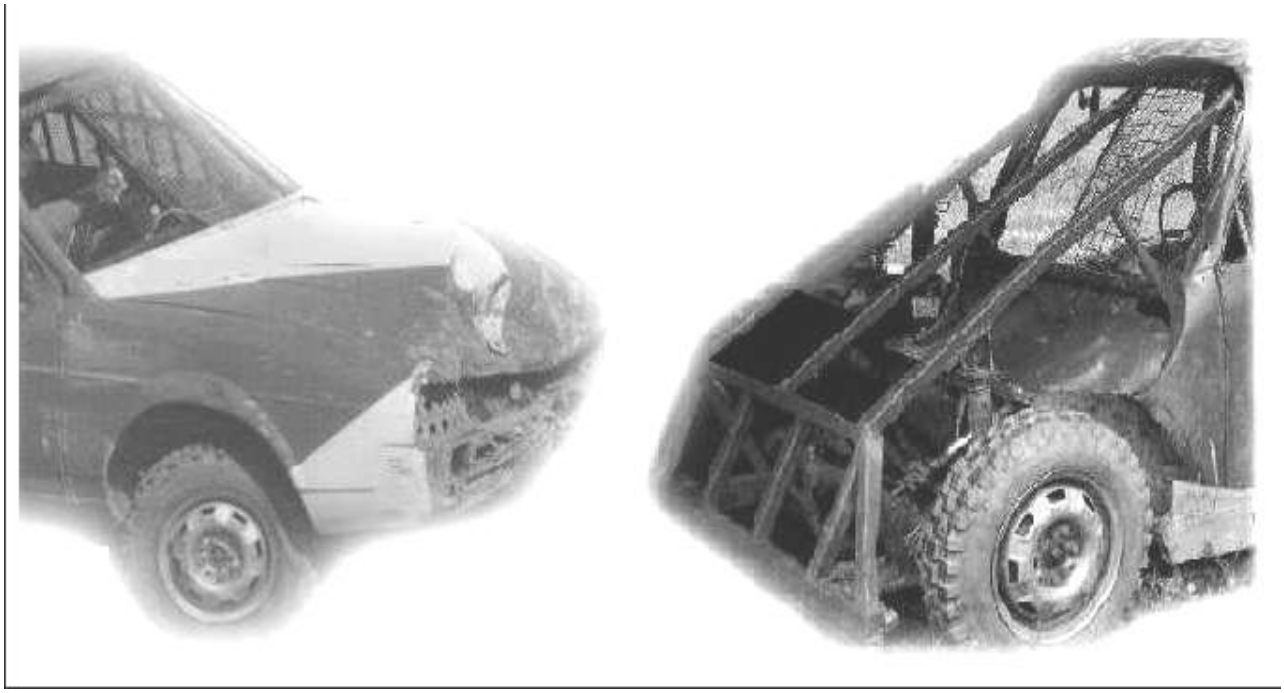
**REGLEMENT ACVÖ**
7552 Stinatz, Gartenstr. 33, 0664/350 86 97, acvoe@gmx.at

# Auto-Crash

ACVÖ
Auto - Crash Vereinigung Österreich

# Handbuch



## 2026 / 2027

# REGLEMENT ACVÖ

7552 Stinatz, Gartenstr. 33, 0664/350 86 97, acvoe@gmx.at

## INHALTSVERZEICHNIS

**A) Mitgliedsvereine der ACVÖ** Seite

**A.1. Grundsätze** ..... 2
**A.2. Clubs und deren Farben** ..... 3
**A.3. Vorstand der ACVÖ** ..... 4

**B) Reglement der ACVÖ** ..... 5

**B.1. Die Vereinigung** ..... 5
**B.2. Allgemeine Bestimmungen** ..... 5
**B.3. Meisterschafts- Punktewertung** ..... 6
**B.4. Meisterschafts- Reglement** ..... 6
**B.5. Pflichten des Teamchefs** ..... 7
**B.6. Bahnbeschaffenheit** ..... 7
**B.7. Bestimmungen für den Veranstalter** ..... 8
**B.8. Siegprämien** ..... 10
**B.9. Streckenposten** ..... 10
**B.10. Rennleitung** ..... 11
**B.11. Sicherheitstechnische Kommission** ..... 12

**C) Reglement Fahrer** ..... 12

**C.1. Voraussetzung zur Teilnahme an Meisterschaftsläufen** ..... 12
**C.2. Pflichten / Sicherheitsbestimmungen für Fahrer** ..... 12
**C.3. Rennbestimmungen** ..... 13
**C.4. Flaggensignale** ..... 15
**C.5. Strafen durch Rennleitung / ACVÖ** ..... 15
**C.6. Proteste** ..... 18
**C.7. Oberste Instanzen** ..... 18

**D) Reglement Fahrzeugbau** ..... 18

**D.1. Allgemeine Bestimmungen für den Fahrzeugbau** ..... 19
**D.2. Bestimmungen für die Division SN** ..... 23
**D.3. Bestimmungen für die Division CS** ..... 25
**D.4. Bestimmungen für die Division JK** ..... 27

## A) Mitgliedsvereine der ACVÖ

### A.1. Grundsätze

**1. Die oberste Instanz für den Auto-Crash-Sport ist der Vorstand der ACVÖ.**
**2. Änderungen im Handbuch werden nur durch Beschluss des Vorstandes der ACVÖ gültig.**
**3. Was nicht erlaubt ist, ist verboten!**

**A.2.Clubs und deren Farben**

**CT 161 Puchberg**
**(grün-gelb)**
Manuel Weninger
2734 Puchberg, Schwarzengründg. 28
0664/945 09 92

**ERRO Team Hartberg**
**(blau-silber)**
Mario Seidl
8224 Kaindorf, Untertiefenbach 44
0664/517 86 09

**MSC NÖ Nord**
**(rot-gelb)**
Josef Koppensteiner
3931 Schweiggers, Thayastr.2
0664 / 40 15 143

**MSC Stallhofen**
**(orange-blau)**
Franz Griesser
8570 Voitsberg, Stallhofnerstr. 83
0676/31 81 945

**MSC Traiskirchen**
**(weiß-grün)**
Günter Kassecker
2353 Guntramsdorf, Lichteneckerg. 4
0664/111 40 54

**MSC Tauchental**
**(gelb - blau)**
Daniela Wallner
7400 Oberwart, Grazer Str. 65/4
0681/84 87 91 39

**MSC Weststeiermark**
**(schwarz-rot)**
Bernd Mörth
Kainach 109 a, 8573 Kainach
0664/34 30 885

**PF Red Crashers**
**(rot-silber)**
Karl Kreuter
7552 Stinatz, Gartenstr. 33
0664/350 86 97, Fax 03358/24 77

**RT Sollenau**
**(blau-gold)**
Dominik Vitek
2601 Sollenau, Böhlerg. 17
0650/44 66 843

**RT Süd**
**(blau-schwarz)**
Stefan Holzer
7400 Oberwart, Garteng. 2
0664/42 85 337

**MSF Kemeten**
**(grün – orange)**
Erich Six
7531 Kemeten, Teichgasse 14
0664/511 33 78

**Steinfeld Racing**
**(weiss-rot-grün)**
Jochen Holy
2604 Theresienfeld, Bahnstraße 48
0664/591 88 00

**Wechselland RT**
**(schwarz-orange)**
Dietmar Grill
8243 Pinggau, Am Birkenhain 1
0664/152 13 69

**A.3.Vorstand der ACVÖ**

| | | |
|---|---|---|
| **Vorsitzender:** | **Karl Kreuter**<br>0664/350 86 97 | acvoe@gmx.at |
| **Stellvertreter:** | **Roland Hofmann**<br>0660/21 25 288 | |
| **Schriftführer:** | **Elisabeth Kreuter**<br>0664/346 58 19 | acvoe@gmx.at |
| **Stellvertreter:** | **Marion Lebisch**<br>0664/789 38 72 | |
| **Kassier:** | **Hans-Peter Kainz**<br>0676/970 24 15 | |
| **Stellvertreter:** | **Werner Seidl**<br>0664/244 00 00 | |
| **1.Rechnungsprüfer:** | **Erich Six** | |
| **2.Rechnungsprüfer:** | **Franz Griesser** | |
| **Rennsekretärin:** | **Elisabeth Kreuter**<br>0664/346 58 19 | |
| **Stellvertreter:** | **Lisbeth Kreuter**<br>0664/135 94 53 | |
| **Vorsitzender SHTK:** | **Manuel Weninger**<br>0664/945 09 92 | |
| **Leiter SHTK CS:** | **Karl Kreuter**<br>0664/350 86 97 | |
| **Mitgeher SHTK:** | **Günther Seunig**<br>0650/ 44 66 843 | |
| | **Jürgen Mörth** | |
| **Sekretärin SHTK:** | **Katharina Kreuter**<br>0664/794 20 28 | |

## B) Reglement der ACVÖ

### B.1.Die Vereinigung

B.1.1. Die Vereinigung der Auto-Crash-Vereine Österreichs (ACVÖ) ist die Organisation der österreichischen Auto-Crash-Vereine und dient zur Vertretung nach außen. Die Koordination zur Durchführung und Überwachung der Auto-Crash Veranstaltungen obliegt ausschließlich der ACVÖ.

B.1.2. Der Präsident der ACVÖ bzw. in Abwesenheit dessen Vertreter ist Beobachter mit bevorzugtem Zeugenstatus und hat Zutritt am gesamten Renngelände und dessen Einrichtungen. Er ist berechtigt, Verstöße gegen die Statuten oder den im Handbuch Auto-Crash beschriebenen Vorschriften festzustellen und im Bedarfsfall Sanktionen (in Abstimmung mit dem Vorstand der ACVÖ) zu verhängen.

B.1.3. Bei der Generalversammlung werden von den Obmännern jeweils zwei Techniker SN und CS gewählt, die alle (inkl. Vorsitzender) unterschiedlichen Vereinen angehören sollten.

B.1.4. Renntermine und Austragungsmodus von Auto - Crash Veranstaltungen sind von den Veranstaltern unbedingt mit der ACVÖ abzustimmen und bedürfen deren Genehmigung.

### B.2.Allgemeine Bestimmungen

B.2.1. Jeder Club der ACVÖ kann gemäß der vorliegenden Bestimmungen Staatsmeisterschaftsläufe durchführen, sowie jede juristische Person, die sich den Bestimmungen der ACVÖ unterwirft und eine Gebühr entrichtet, welche individuell von der ACVÖ bestimmt wird.

B.2.2. Jeder Club ist verpflichtet bei jedem Rennen eine Ölwanne und einen funktionstüchtigen Feuerlöscher (mind. 6 kg) im Vereinsfahrerlager griffbereit zu deponieren.

B.2.3. Fahrzeuglimitierung: Jeder Verein darf max. 20 Fahrzeuge (+5 JK) nennen, jedoch nicht mehr als 15 in einer Division.

B.2.4. Pro Fahrzeug ist nur ein(e) Fahrer(in) pro Renntag erlaubt.

B.2.5. Nach Einlangen der Lizenzanträge werden die Startnummern vergeben. Die Top-10 Nummern sind für beide Divisionen (CS und SN) vorgeschrieben, es ist aber jedem Fahrer überlassen, diese in Anspruch zu nehmen. In der Division Jugendklasse (JK) sind nur die Top-3 Nummern verfügbar. Eine Weitergabe von zugewiesenen Startnummern ist einem einzelnen Fahrer bzw. dem Verein nicht erlaubt. Ohne Punkte hat der/die Fahrer(in) die Möglichkeit einen Klassenwechsel mit der gleichen Startnummer vorzunehmen. Wird einem Fahrer eine Startnummer 1-10 zugewiesen, so wird seine Originalstartnummer für max. eine Saison reserviert bei entsprechendem Vermerk auf dem Lizenzantrag.

B.2.6. Lizenzgebühr: Pro Lizenz € 35,-, jedoch nach dem 15. März des Jahres jede Lizenz generell € 45,- (Zweitlizenz € 22,-). **Das Lösen einer Lizenz ist nur bis max. 3 Rennen vor Saisonende möglich.** Keine Weitergabe von bereits bezahlten Lizenzen!
Mit der gültigen Lizenz ist für den Fahrer durch die Veranstalterhaftpflicht, ein Versicherungsschutz gegeben. (Gebühr wird von der ACVÖ bekannt gegeben)

B.2.7. Das Nenngeld beträgt pro Fahrer(in) generell € 50,-. Bezahltes Nenngeld wird nicht zurückerstattet. Bei elektronischer Rundenzählung wird das Nenngeld an die erhöhten Kosten angepasst.

B.2.8. **Nennschluss ist Freitag 17:00 Uhr bzw. Donnerstag 17:00 Uhr bei Samstags-Rennen** (per WhatsApp-Nachricht) Die Möglichkeit einer Nachnennung besteht bis Sonntag bis 07.30 Uhr gegen doppeltes Nenngeld € 100,-.

### B.3.Meisterschafts- Punktewertung

**Punktewertung SN /CS**

| Vorläufe | | Semifinalläufe | | Finalläufe | | Superfinale / Tagessieg | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Platz | 5 Punkte | 1. Platz | 7 Punkte | 1. Platz | 10 Punkte | 1. Platz | 15 Punkte |
| 2. Platz | 4 Punkte | 2. Platz | 5 Punkte | 2. Platz | 7 Punkte | 2. Platz | 12 Punkte |
| 3. Platz | 3 Punkte | 3. Platz | 3 Punkte | 3. Platz | 5 Punkte | 3. Platz | 10 Punkte |
| 4. Platz | 2 Punkte | 4. Platz | 2 Punkte | 4. Platz | 3 Punkte | 4. Platz | 8 Punkte |
| 5. Platz | 1 Punkt | 5. Platz | 1 Punkt | 5. Platz | 2 Punkte | 5. Platz | 6 Punkte |
| | | | | 6. Platz | 1 Punkt | 6. Platz | 5 Punkte |
| | | | | | | 7. Platz | 4 Punkte |
| | | | | | | 8. Platz | 3 Punkte |
| | | | | | | 9. Platz | 2 Punkte |
| | | | | | | 10.Platz | 1 Punkt |

**Punktewertung Jugendklasse**

| Vorlauf | | Semifinallauf | | Finale | | Großes Finale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Platz | 3 Punkte | 1. Platz | 5 Punkte | 1. Platz | 7 Punkte | 1. Platz | 10 Punkte |
| 2. Platz | 2 Punkte | 2. Platz | 4 Punkte | 2. Platz | 5 Punkte | 2. Platz | 7 Punkte |
| 3. Platz | 1 Punkt | 3. Platz | 3 Punkte | 3. Platz | 3 Punkte | 3. Platz | 5 Punkte |
| | | 4. Platz | 2 Punkte | 4. Platz | 2 Punkte | 4. Platz | 3 Punkte |
| | | 5. Platz | 1 Punkt | 5. Platz | 1 Punkt | 5. Platz | 2 Punkte |
| | | | | | | 6. Platz | 1 Punkt |

### B.4.Meisterschafts Reglement

B.4.1. Jeder Club der ACVÖ/juristische Person kann pro Rennsaison ein zur österreichischen Meisterschaft zählendes Rennen durchführen. Die Termine sind bis zur Generalversammlung/Jahreshauptversammlung des Vorjahres bekannt zu geben und von der ACVÖ zu genehmigen. Eine Sommerpause von 4 Wochen ist einzuplanen. Bei freien Rennterminen kann ein Club ein zweites Rennen beantragen.

B.4.2. Jeder Verein der ACVÖ ist verpflichtet, zu jedem österr. Staatsmeisterschaftslauf, mindestens ein Fahrzeug zu entsenden. Clubs, die dieser Regelung nicht nachkommen, sind verpflichtet, eine Pönale (lt. Staffelung) an den Veranstalter zu entrichten.
Staffelung der Fahrzeugpönale nach Vereinsgröße (abgegebene Lizenzen):

| | |
|---|---|
| 1 – 4 Fahrzeuge | Pönale € 50,- |
| 5 – 8 Fahrzeuge | Pönale € 100,- |
| 9 – 12 Fahrzeuge | Pönale € 150,- |
| 13 – 16 Fahrzeuge | Pönale € 200,- |
| 17 – 20 Fahrzeuge | Pönale € 250,- |

B.4.3. Fahrerwertung: Alle Divisionen (JK, SN / CS) werden getrennt voneinander gewertet. Punktestärkste Fahrer(innen) (SN / CS) werden in den einzelnen Klassen 1 – 3 sowie beim Lauf um den Tagessieg und Superfinale ermittelt. Österr. Staatsmeister der Divisionen (JK / SN / CS) werden jene Fahrer(innen), die die höchste Punktezahl in allen Bewerben erreichen. Bei Punktegleichstand zählen alle Siege, d. h. die Vorlauf-, Semifinallauf-, Finallauf-, Superfinallaufsiege, danach die zweiten, dritten und vierten Plätze.

B.4.4. Clubwertung: Jener Club, der in den Divisionen SN / CS die meisten Punkte erreicht, ist Gesamt-Staatsmeister. Gewinnt ein Club dreimal den Wanderpokal so geht dieser in dessen Besitz über. Es werden auch die einzelnen Divisions-Meister ermittelt. Über das Veranstalten der Meisterschaftsfeier entscheidet das Los.

### B.5.Pflichten des Teamchefs

B.5.1. **Der Teamchef ist der Ansprechpartner der Rennleitung und der ACVÖ am jeweiligen Renntag.**

B.5.2. Er ist verantwortlich für:

- die Richtigkeit der Angaben auf der Nennliste, sowie der zeitgerechten Abgabe
- die Anwesenheit von Fahrer(in) und Fahrzeug bei der techn. Abnahme sowie am Vorstart
- eine rasche Vorfahrt zur Startaufstellung
- das saubere Hinterlassen des Fahrerlagers
- die Weiterleitung der Vereinsvorstandsliste bis 15. März d. J. an die ACVÖ
- 2 Minuten Frist (erfolgt keine Bekanntgabe, werden dem Verein 5 Punkte abgezogen)

B.5.3. Der Teamchef muss bei der Fahrerbesprechung, Teamchefbesprechung, sicherheitstechnischen Abnahme, Protesteinbringung und deren Abhandlung anwesend sein.

### B.6.Bahnbeschaffenheit

B.6.1. Die Veranstaltung muss von der zuständigen Behörde genehmigt sein.

B.6.2. Die Bahn muss eine ausreichende Streckenlänge, sowie eine Mindestbreite von 8 Metern aufweisen. Die Start- und Zielbreite muss ausreichend gegeben sein. Der Innen- und Außenrand der Rennstrecke ist deutlich sichtbar zu markieren. Die Bahnabgrenzungen sind im ganzen Bereich so anzulegen, dass es für Auto-Crash-Fahrzeuge schwer möglich ist, diese zu überwinden.

B.6.3. Das Gelände sollte so beschaffen sein, dass von der Rennleitung aus, die gesamte Rennstrecke bestmöglich eingesehen werden kann. Transparente müssen so montiert sein, dass die Sicht von der Rennleitung aus nicht beeinträchtigt ist.

B.6.4. Von der Rennstrecke muss ausreichend Sicherheitsabstand zu den Zuseherabsperrungen gewährleistet sein (siehe B7.15). In der vorgeschriebenen Absperrung dürfen sich nur gekennzeichnete Personen aufhalten.

### B.7.Bestimmungen für den Veranstalter

B.7.1. Die ACVÖ schließt eine Veranstalterhaftpflicht ab, welche den Veranstaltern zur Verfügung gestellt wird. (Informationen beim Vorsitzenden der ACVÖ) Die anteiligen Kosten werden am jeweiligen Veranstaltungstag vom Veranstalter an die ACVÖ abgegeben.

B.7.2. Bei Auslandsrennen ist zwecks Haftpflichtversicherung unbedingt mit der ACVÖ Rücksprache zu halten. Bei Nichteinhaltung trägt der Club die anfallenden Kosten und die ACVÖ behält sich das Recht einer Absage vor.

B.7.3. Jeder Veranstalter ist verpflichtet für die Durchführung der Auto-Crash Veranstaltung mit Einbeziehung des Ersatztermins eine Genehmigung der zuständigen Behörde einzuholen. Der Bescheid der zuständigen Behörde ist dem Funktionär von der ACVÖ (den Rennleitern und Sicherheitstechnik) am Vortag bei der Bahnbesichtigung unaufgefordert vorzuweisen.

B.7.4. Die ACVÖ entsendet zu jedem Rennen eine Streckenkommission (Leiter der Sicherheitstechnischen-Kommission, Rennleitung.) Diese ist berechtigt bei groben Verstößen gegen die Bestimmungen der ACVÖ oder aus sicherheitstechnischen Gründen, den Veranstalter zur Absage der Veranstaltung zu veranlassen. Die Streckenkommission hat über die Streckenbesichtigung ein Protokoll anzufertigen und bei eventuellen Absagen der Veranstaltung unverzüglich der ACVÖ telefonisch Mitteilung darüber zu machen.

B.7.5. Der Streckeneinreichplan ist vor Abgabe bei der Behörde, der ACVÖ unaufgefordert vorzulegen. Bei Nichteinhaltung können Sanktionen durch die ACVÖ erfolgen. Neue Rennstrecken bzw. Streckenänderungen sind von der ACVÖ zu kommissionieren. Fahrtspesen und Verpflegung für zwei Funktionäre der ACVÖ sind vom Veranstalter zu tragen.

B.7.6. Bei Rennbeginn muß ein Rettungsfahrzeug, ein Rennarzt und qualifiziertes Löschpersonal anwesend sein.

B.7.7. Bei jeder Auto-Crash-Veranstaltung ist die Lautsprecheranlage so zu errichten, dass für die Sicherheit der Zuschauer und Fahrer(innen) wichtige Durchsagen in allen Zuschauerräumen und im gesamten Fahrerlager deutlich vernehmbar sind. Diese Anlage, welche von der ACVÖ vorgeschrieben wird, muss am Renntag ab 07:30 Uhr funktionstüchtig sein.

B.7.8. Das Fahrerlager und die Zuschauerräume sind mittels Absperrung deutlich von der Rennstrecke abzugrenzen.

B.7.9. Gekennzeichnete Ordner sind auf dem Veranstaltungsgelände so zu verteilen, dass ein Betreten der Bahn, der Schutzräume und Schutzwälle, sowie der Rennleitung durch Zuschauer verhindert werden kann.

B.7.10. Es müssen ausreichend für den Abschleppdienst geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

B.7.11. Ein funktionstüchtiges Spritzenfahrzeug zur eventuellen Staubbekämpfung muss ab Rennbeginn einsatzbereit vorhanden sein. Der Veranstalter ist verpflichtet im Bedarfsfall das Gelände am Tag vor dem Rennen ausreichend zu bewässern. Eine Bewässerung der Rennstrecke muss zeitgerecht durchgeführt werden.

B.7.12. Für jede Veranstaltung sind mindestens acht Feuerlöscher sowie ausreichend Ölbindemittel und mit dessen Handhabung und Entsorgung vertraute Personen (geschultes Löschpersonal) bereitzustellen.

B.7.13. Für Rennleitung, Rundenzähler, und den Sprecher ist am Renntag ab 7.00 Uhr, ein geschützter, übersichtlicher, überdachter und ausreichend großer Platz, unmittelbar in Höhe von Start und Ziel zur Verfügung zu stellen, der auch über einen 230V Stromanschluss verfügt.

B.7.14. Für die Zuschauer und Teilnehmer müssen ausreichend WC-Anlagen vorhanden sein. Eine WC- Anlage muss im Fahrerlager zur Verfügung stehen und eine direkt bei der Rennleitung. Die Anlagen müssen ab Samstagmittag/Freitagnachmittag zugänglich sein. Im Allgemeinen sind die Bestimmungen der zuständigen Behörde vorrangig zu beachten.

B.7.15. Der Veranstalter hat dafür zu sorgen, dass die Rennstrecke am Vortag des jeweiligen Rennens bis 17:00 Uhr den Bestimmungen der ACVÖ entspricht. Einwände der Streckenkommission und deren Anweisungen hat der jeweilige Veranstalter Folge zu leisten bzw. bei Nichtbehebung der festgestellten Mängel, die Veranstaltung gänzlich abzusagen.

B.7.16. Eine neu errichtete Bahn muss mindestens eine Woche vor dem jeweiligen Rennen durch die Vereinigung kommissioniert und abgenommen sein.

B.7.17. Der Veranstalter verpflichtet sich, eine telefonische Auskunftsstelle über die Durchführung des Rennens, ab Vortag 11.30 Uhr einzurichten. Die Rufnummer von dieser Auskunftsstelle muss deutlich in der Ausschreibung vermerkt sein. Jeder teilnehmende Club ist selbst für die Einholung der Auskunft über die Durchführung der jeweiligen Veranstaltung vor Fahrtantritt zum Veranstaltungsort verantwortlich.

B.7.18. Kann ein Rennen nicht veranstaltet werden, weil der Veranstalter die Schuld an diesem Zustand trägt, so hat dieser auch die Forderungen der einzelnen Teilnehmer, Funktionäre, etc. zu bestreiten.

B.7.19. Für die Ausschreibung der einzelnen Rennen sind grundsätzlich nur die Vordrucke der ACVÖ zu verwenden. Die Ausschreibung ist den einzelnen Clubs und den in der Ausschreibung angeführten Funktionären, den Leiter der Sicherheitstechnischen Kommission und dem Vorsitzenden der ACVÖ bis spätestens 14 Tage vor dem betreffenden Rennen zuzustellen.

B.7.20. Siegprämien und Pokale sind vom Veranstalter zur Verfügung zu stellen. Für die vorgeschriebenen Meisterschaftsbewerbe werden insgesamt 44 Pokale benötigt. Die Siegerehrung hat ehest möglich nach Beendigung des letzten Laufes bzw. sobald die Rennergebnisse vorliegen, zu erfolgen.

B.7.21 Sollte eine Anreise der ACVÖ – Funktionäre (Rennleiter, Rennsekretär, Streckenkommissär, SHTK, etc.) schon am Vortag des jeweiligen Rennens erforderlich sein (z.B.: sich. techn. Abnahme, weite Anreise, etc.) hat sich der Veranstalter gegebenenfalls um ein entsprechendes Quartier zu kümmern und die Quartierskosten (inkl. Frühstück) zu tragen.

**B.8.Siegprämien**

In den Finalläufen (SN und CS) sowie beim Finale (JK) und Gr. Finale (JK) beträgt die Siegprämie:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Platz | - | € 70,00 |
| 2. Platz | - | € 50,00 |
| 3. Platz | - | € 30,00 |
| 4. Platz | - | € 20,00 |

Im Lauf um den Tagessieg/Superfinale beträgt die Siegprämie:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Platz | - | € 110,00 |
| 2. Platz | - | € 90,00 |
| 3. Platz | - | € 70,00 |
| 4. Platz | - | € 50,00 |
| 5. Platz | - | € 30,00 |

In den Klassenläufen werden jeweils an die vier Erstplatzierten ihren Platzierungen entsprechend Pokale vergeben. Insgesamt 32 Pokale (SN&CS pro Klasse 4 Pokale, JK 4 Pokale für Finale und 4 Pokale für großes Finale). Im Lauf um den Tagessieg / Superfinale erhalten die ersten sechs einen

ihrer Plazierung entsprechenden Pokal. Insgesamt 12 Pokale (SN&CS). Ab Absolvierung der Vorläufe kann das Rennen, wenn es wetterbedingt unumgänglich ist, als Lauf für die Staatsmeisterschaft gewertet werden. (Wenn auch der Ersatztermin aus gleichen Gründen nicht wahrgenommen wird.) Die Auszahlung des Preisgeldes entspricht €8,00 pro Vorlaufpunkt (keine Pokale.)

B.8.1 Die Kosten für jeden Mitgliedsverein der ACVÖ für Funktionärsentschädigungen und Versicherung werden mit der Nennung beim Veranstalter einbezahlt. Die Höhe wird vor Saisonbeginn bekanntgegeben.

B.8.2 Funktionärsentschädigung (Ausbezahlung nach getaner Arbeit):
Rennleiter € 80,-
Rennsekretär + Stv., Rundenzähler € 50,-
Vorsitzender der SHTK € 40,-
Sekretärin SHTK, Leiter SHTK CS, Mitgeher SHTK € 30,-

B.8.3. Für Kinder bis 14 Jahre wird kein Eintrittsgeld verlangt.

**B.9.Ampelanlage/Streckenposten**

B.9.1. Die Ampelanlage besteht aus einem roten Dauerlicht (mit Signalton), einem gelben Drehlicht und einem LED-Leuchtschild mit „STOP"- Schriftzug. Die Anlage muss am Renntag bis spätestens 08:00 Uhr einsatzbereit sein. Die Bedienung erfolgt durch die Rennleitung. Die Aufforderung zur Laufunterbrechung und Anforderung der Rettung wird durch die Rennleiter mittels Funks oder Kreisen einer Fahne veranlasst.

B.9.2. Bei Ausfall oder Komplikationen mit der Ampelanlage werden Streckenposten (Person ab dem vollendeten 18. Lebensjahr) zum Einsatz gebracht. Für die richtige Unterweisung sorgt die ACVÖ. Alle Streckenposten sollten Sichtkontakt zueinander haben. Zur Ausrüstung von einem Streckenposten gehören je eine gelbe, weiße, schwarze Flagge, sowie ein Funkgerät (bei Bedarf). Veranstalter sind verpflichtet die Streckenposten mit Speisen und Getränken ausreichend zu versorgen.

B.9.3. Die Ampelanlage wird von der ACVÖ vorgeschrieben und durch den Rennleiter bedient.

B.9.4. Das begleitende akustische Signal wird bei Rotschaltung wiedergegeben.

B.9.5. Generelle Handhabung der Ampelanlage wie bei den Fahnensignalen.

B.9.6. Die Freigabe der Bahn erfolgt durch die Rennleiter.

**B.10.Rennleitung**

B.10.1. Die Rennleitung setzt sich aus den 3 geprüften Rennleitern(innen), dem Starter und Vorstarter, der Rennsekretärin, den Rundenzählern(in), sowie dem Vorsitzenden der SHTK zusammen. Rennleiter und Vorstarter werden mit Funk ausgestattet.

B.10.2. Es dürfen nur solche Personen der Rennleitung angehören, die am Renntag selbst kein Rennen bestreiten. (Ausnahme: SHTK).

B.10.3. Flaggensignale können grundsätzlich nur vom Rennleiter(in), Streckenposten, SHTK und Starter angezeigt werden.

B.10.4. Den Anordnungen der Rennleitung ist unbedingt Folge zu leisten.

B.10.5. Bei der Fahrerbesprechung müssen alle Fahrer(in), Funktionäre, Streckenposten, Teamchefs sowie das Lösch- und Hilfspersonal anwesend sein. Der Vorsitzende der ACVÖ sowie der Rennleiter und der Veranstalter informieren alle Teilnehmer über die Besonderheiten des jeweiligen Rennens.

B.10.6. Der Rennsekretärin obliegt die Ein- und Aufteilung der Fahrzeuge in die entsprechenden Klassen und Divisionen. Weiters ist diese für die Erstellung des Rennprotokolls und einer vollständigen Ergebnisliste zuständig.

B.10.7. Die Rundenzähler sind in drei Paare einzuteilen, die gleichmäßig verteilt direkt bei der Rennleitung ihrer Aufgabe nachkommen. (Kontrolle >> Diktiergerät). Wenn die Rundenzählung elektronisch (Transponder) durchgeführt wird, sind als Kontrollorgane die Rennsekretärin, sowie ihre Stellvertreterin und eine Rennablaufunterstützende Person zuständig.

B.10.8. Der Aufenthalt bei der Rennleitung, ist für Personen, die keine Funktion haben verboten! Der Veranstalter ist verpflichtet, unbefugte Personen fernzuhalten.

B.10.9. Mitglieder der Rennleitung sind vom Veranstalter ausreichend zu verpflegen.

B.10.10. Rennprotokoll, samt Strafkartei wird übermittelt.

B.10.11. Alle schriftlichen Unterlagen (Strafaufzeichnungen der eingesetzten Rennleiter) müssen der ACVÖ übergeben werden. Das Rennprotokoll ist von den Rennleitern(in) und dem Rennsekretär(in) unmittelbar nach Rennende zu unterschreiben. Die Listen der Rundenzähler müssen Name und Unterschrift des Rundenzählerteams aufweisen.

B.10.12. Ein von der Rennleitung bzw. von der ACVÖ angeordneter Alkoholtest darf von den dazu ausgewählten Personen nicht verweigert werden. Bei Verweigerung sind Funktionäre für den jeweiligen Tag ihres Amtes enthoben, Fahrer(innen) verlieren ihre Startberechtigung für den laufenden und darauffolgenden Renntag. Über weitere Sanktionen entscheidet der Vorstand der ACVÖ endgültig. Es besteht generelles Alkoholverbot am Renntag, es gilt eine max. Promille-Grenze von 0,05‰ (Atemluftgehalt). Ausgeschiedene Fahrer sind vom Alkoholverbot befreit (nicht in Rennbekleidung).

**B.11.Sicherheitstechnische Kommission**

B.11.1. Der Vorsitzende der SHTK ist Funktionär der ACVÖ und kommt bei allen Rennen, die von Clubs der ACVÖ durchgeführt werden, zum Einsatz. Der Vorsitzende der SHTK ist für alle Divisionen (JK / SN / CS) zuständig. Als Unterstützung für die Division CS wird zusätzlich ein „Leiter der SHTK CS“ benannt.

B.11.2. Die SHTK ist verpflichtet, vor dem jeweiligen Rennen genaue Kontrollen der Rennstrecke und an Fahrzeugen durchzuführen und über eventuelle Mängel festzuhalten, sowie bei technischen Mängeln Fahrzeuge nicht zum Start zuzulassen, bis diese behoben sind. Weiters hat die SHTK die Lizenzen auszugeben, die Startnummern zu verwalten und die Lizenzen zu kontrollieren.

B.11.3. Die SHTK überprüft alle Fahrzeuge vor dem ersten Rennen der Saison. Während der Saison werden laufend Fahrzeuge aller Divisionen, sowie alle neuen Fahrzeuge bei jeder Veranstaltung komplett überprüft. Die Sicherheitstechnische Abnahme erfolgt am Renntag von 08:00 bis 09:00.

B.11.4. Der Leiter oder ein Mitglied der SHTK hat bei den Läufen auf der Rennleitung anwesend zu sein.

## C) Reglement Fahrer

### C.1.Voraussetzung zur Teilnahme an Meisterschaftsläufen

C.1.1. Fahrer(innen) müssen Mitglied eines der ACVÖ angehörigen Vereins sein. Sie müssen im Besitz einer beim ACVÖ verbleibenden Lizenz sein. Lizenzanträge können abgelehnt werden. Die Lizenzgebühr muss entsprechend B2.6 entrichtet werden. Weiters ist mit der Lizenz eine Fahrerunfallversicherung in der Höhe von aktuell € 25,- einzubezahlen. (Gebühr wird von der ACVÖ bekannt gegeben) Das Lösen einer Lizenz ist bis zu drei Rennen vor Saisonende möglich. Die Lizenzgebühr ergeht an die Vereinigung. Auf den eingezahlten Erlagscheinen muss unbedingt die Startnummer mit der jeweiligen Division vermerkt sein. Erlagscheine ohne detaillierte Startnummernangabe werden als Spende für die ACVÖ gewertet. Keine Weitergabe von bereits bezahlten Lizenzen!

C.1.2. Fahrer(innen) müssen gesundheitlich, geistig und körperlich zur Ausübung des Autorennsportes tauglich sein. Sollten begründete Zweifel bei einem/einer Fahrer(in) bestehen, so ist die ACVÖ berechtigt von diesem/dieser Fahrer(in) ein ärztliches Attest (von einem von der ACVÖ vorgeschrieben Arzt) zu verlangen. Bis zum Einlangen dieses Attests, aus welchem seine Sporttauglichkeit hervorgehen muss, wird die aktive Teilnahme am Auto – Crash Sport verwehrt. Änderungen im gesundheitlichen Zustand sowie regelmäßiger Medikamentengebrauch sind der ACVÖ unverzüglich mitzuteilen.

C.1.3. Vorraussetzung zur Erteilung einer Lizenz der Divisionen SN / CS ist ein gültiger Führerschein der Gruppe B (auch L-17 gültig). Als Ausnahme gilt die Jugendklasse, bei der Fahrer(innen) ab dem vollendeten 12. Lebensjahr startberechtigt sind (erforderlich: unterzeichnete Einverständniserklärung eines Erziehungsberechtigten).

### C.2.Pflichten / Sicherheitsbestimmungen für Fahrer

C.2.1. Der/die Fahrer/in muss mit seinem nach Handbuch der ACVÖ gefertigten Fahrzeug samt Helm (typengeprüft), Halskrause bzw. HaNS-System, Rennbrille, Kopfschutz, Handschuhe (flammhemmend) und Rennoverall am Renntag der Sicherheitstechnik zur Verfügung stehen. Der Overall muss aus zwei Lagen schwer entflammbarem Material bestehen. (Nr. 8856-2018, 8856-2000, 1986 oder aktueller)

C.2.2. Clubwechsel ist bei den letzten 2 Rennen nicht möglich, eine Freigabe des Vereins ist der ACVÖ vorzulegen. Vom 1. November bis 14 Tage vor dem ersten Rennen der neuen Saison sowie bei Clubauflösung ist keine Freigabe nötig.

C.2.3. Es besteht absolutes Alkoholverbot für alle Funktionäre, Fahrer/innen sowie alle aktiv am Rennen Beteiligten. Ausgeschiedene Fahrer sind ausgenommen.

C.2.4. Das Auflegen einer Umweltschutzmatte (saugfest und ölundurchlässig) 1x2 m für das Crashfahrzeug ist verpflichtend, ebenso das Unterlegen eines Ölbleches (Fassungsvermögen von ca. 10 Liter, es kann auch ein aufgeschnittener Kunststoffkanister verwendet werden.) beim Tanken und bei Reparaturarbeiten mit möglichem Flüssigkeitsverlust. Der Fahrer ist selbstständig dafür zuständig, die von der Behörde vorgeschriebenen Umweltschutzmatten zu erwerben. Weiters ist der Fahrer dazu verpflichtet sein abgestelltes Crashfahrzeug ständig mit mindestens einem Unterlegskeil zu sichern.

### C.3.Rennbestimmungen

C.3.1. Fahrer(in) und Fahrzeuge dürfen nur dann am Rennen teilnehmen, wenn sie von der Sicherheitstechnik freigegeben und von der ACVÖ nicht gesperrt sind.

C.3.2. Ein Fahrzeug gilt als abgewunken, wenn ein mit dem Fahrzeug (Karosserie) fix verbundenes Teil die Ziellinie überragt. Sobald der Führende abgewunken ist, können nur Fahrzeuge, die mind. die Hälfte der Rundenanzahl absolviert haben, gewertet werden.

C.3.3. In allen Divisionen gibt es ab dem vorletzten Rennen der Saison keinen Klassenwechsel.

C.3.4. Crashverbot ins stehende Fahrzeug!!! Clubinterne Hilfe innerhalb der Renndistanz ist erlaubt! (alle Divisionen)

C.3.5. Gestartet wird in den Div. CS und SN jeweils in drei Klassen in der Div. JK in einer:

| **Division CRASH SPEZIAL** | **Division SERIENNAHE** | **Division JUGENDKLASSE** |
|---|---|---|
| Klasse 1 bis 1600cm³ | Klasse 1 bis 1500cm³ | Klasse bis 1600cm³ (101 PS) |
| Klasse 2 bis 1800cm³ | Klasse 2 bis 1800cm³ | --- |
| Klasse 3 bis 2100cm³ | Klasse 3 bis 2100cm³ | --- |

Abweichungen bis max. + 1% werden toleriert!

C.3.6. Bei den Vorläufen ist nach folgendem Schema vorzugehen (Startaufstellung erfolgt durch Auslosung):

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Startreihe | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | |
| 2. Startreihe | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 |
| 3. Startreihe | 9 | | 10 | | 11 | | 12 | |
| 4. Startreihe | | 13 | | 14 | | 15 | | 16 |
| 5. Startreihe | 17 | | 18 | | 19 | | 20 | |

C.3.7. Sind mindestens 2/3 der für den jeweiligen Lauf startberechtigten Fahrzeuge am Start anwesend, wird innerhalb einer Wartefrist von zwei Minuten gestartet. Fahrzeuge, die innerhalb dieser zwei Minuten zum Start einfahren, müssen sich hinter dem Starterfeld in einer Reihe aufstellen.

C.3.8. Startplätze für die Vorläufe werden per Auslosung (wie gehabt) erstellt. Alle anderen Läufe ergeben sich aus den Platzierungen. Ab 2026 wird die Startaufstellung im Superfinale und beim Lauf um den Tagessieg ausgelost. (reihenweise) Eine Aufstellung hinter der letzten Reihe ist auch ohne 2 Minuten Frist möglich, und muss lediglich dem Starter mitgeteilt werden.

C.3.9. Divisionen JK / SN / CS: Vorläufe gehen über sechs Runden, Semifinalläufe gehen über sieben Runden, Finalläufe gehen über acht Runden und der Lauf um den Tagessieg (CS), das Superfinale (SN) sowie das große Finale (JK) gehen ebenfalls über acht Runden. Bei längeren oder kürzeren Bahnen wird die Anzahl der Runden, bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.

C.3.10. Mit der Anmeldung zum Renntag und der anschließenden Auslosung, ist man an diesem Renntag mindestens 3 x startberechtigt (Vorlauf, Semifinale und Finale). Nimmt man an den Vorläufen (Vorlauf, Semifinale) nicht teil, kann man am Finale teilnehmen, muss sich jedoch hinter der letzten Startreihe aufstellen. Die Fahrzeuge sind laut Startaufstellung aufzustellen,

nicht benutzte Plätze bleiben frei. Scheiden ein oder mehrere Fahrer aus (bis Finale), können sie beim nachfolgenden Lauf teilnehmen, müssen sich jedoch am Ende des Startfeldes anreihen.

C.3.11. Bei den Hauptläufen ist nach folgendem Schema vorzugehen:
Für die Aufstellung im Semifinallauf zählt die Platzierung im Vorlauf! (Finallauf =>Semifinallauf)
Die ersten Drei des vorangegangenen Laufes haben im Semifinale und Finale die Möglichkeit zur freien Wahl des Startplatzes. (nur erste Startreihe)

| **Semifinale / Finale** | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.Startreihe | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | |
| 2.Startreihe | | 5 | | 6 | | 7 | | 8 |
| 3.Startreihe | 9 | | 10 | | 11 | | 12 | |
| 4. Startreihe | | 13 | | 14 | | 15 | | 16 |
| 5. Startreihe | 17 | | 18 | | 19 | | 20 | |

C.3.12. Beim Superfinale / Lauf um den Tagessieg ist nach folgendem Schema vorzugehen:
Für die Aufstellung im Superfinale und Lauf um den Tagessieg zählen die Platzierungen der Finalläufe! Ab 2026 wird die Startaufstellung im Superfinale und beim Lauf um den Tagessieg ausgelost. (reihenweise)

| | **Klasse 1** | **Klasse 2** | **Klasse 3** |
|---|---|---|---|
| 1. Startreihe | 1. | 1. | 1. |
| 2. Startreihe | 2. | 2. | 2. |
| 3. Startreihe | 3. | 3. | 3. |
| 4. Startreihe | 4. | 4. | 4. |
| 5. Startreihe | 5. | 5. | 5. |
| 6. Startreihe | 6. | 6. | 6. |

C.3.13. Jeder Verein hat die Möglichkeit, einmal am Renntag 5 Minuten Reparaturzeit anzufordern, mit Abgabe der „5 Minuten Karte“. (nach Ablauf der 2 min. Frist) Bei einem weitläufigerem Renngelände (größere Distanz zwischen Start und Fahrerlager) wird um eine Minute erweitert.

**C.4.Ampelsignale/Flaggensignale**

C.4.1. ***ROT - WEISS - ROTE FLAGGE*** **Startflagge**

C.4.2. ***SCHWARZ - WEISS - KARIERTE FLAGGE*** **Zielflagge**

C.4.3. ***BLAUE FLAGGE*** **Fehlstart**
10 Sekunden Stop and Go

C.4.4. ***ROTE FLAGGE*** **Disqualifikation**

Die Strecke ist unverzüglich im Schritttempo zu verlassen

C.4.5. ***GELBES DREHLICHT/GELBE FLAGGE*** **Achtung!!!**

- Senkrechtes halten über dem Kopf bedeutet: **Bahnfreigabe für den Start**

- Waagrechtes halten bedeutet: **Achtung, stehendes Fahrzeug auf der Bahn!!!**

  Es befindet sich ein(e) Fahrer(in) im stehenden Fahrzeug. Für diese(n) ist das Aussteigen, Abschnallen und Ablegen von Helm und Handschuhen verboten!

- Drehen über dem Kopf bedeutet: **Aufforderung zur Laufunterbr.**

C.4.6. ***ROTES DAUERLICHT MIT SIGNALTON/ WEISSE FLAGGE MIT ROTEM KREUZ*** **Laufunterbrechung**

Alle Fahrzeuge müssen vor der Ampel (Streckenposten) anhalten. Aufstellung nach Eintreffen hintereinander.

C.4.7. ***SCHWARZE FLAGGE*** **Laufabbruch**

Kann nur nach rotem Dauerlicht/weißer Flagge mit rotem Kreuz gegeben werden und nach Anordnung der Rennleitung (über alle Streckenposten).

***NEUSTART***: Wer innerhalb einer 3 Minuten Frist, die von der Rennleitung bekannt gegeben wird, ohne Fremdhilfe an den Start kommt, ist startberechtigt. Es sind keine Reparaturen erlaubt, die Rennstrecke darf nicht verlassen werden. Hat der Führende die halbe Rundendistanz absolviert, wird die letzte Runde vor dem Rennabbruch als Laufergebnis gewertet. Der Verursacher des Laufabbruches wird nicht gewertet.

**C.5.Strafen durch Rennleitung / ACVÖ**

***ERMAHNUNGEN*** werden schriftlich festgehalten (3 Ermahnungen = 1 Verwarnung)

***DISQUALIFIKATIONEN***

C.5.1. Überfahren der roten Ampel/weißen Fahne.

C.5.2. Abkürzen der Bahn.

C.5.3. Abschnallen, und/oder Ausziehen der Handschuhe und/oder Abnehmen des Helmes während des Rennens bis zum Verlassen der Rennstrecke.

C.5.4. Vorbeifahren am sichtlich liegen bleibenden Fahrzeug.

C.5.5. Bei mangelnder Sicherheit am Fahrzeug (offene Türen, Motorhauben usw.).

C.5.6. Disqualifikationen können auch nach einem Lauf, müssen aber vor dem nächsten Lauf ausgesprochen werden. (SHTK)

C.5.7. Wenn sich ein Fahrer grob fahrlässig verhält (z.B.: keine funktionstüchtige Bremse im Lauf).

C.5.8. Übermäßige Rauchentwicklung eines Fahrzeuges.

C.5.9. Disqualifikationen ziehen keine Sperren nach sich!

***VERWARNUNGEN***

C.5.10. Crash ins stehende oder liegende Fahrzeug.

C.5.11. Abruptes Einschlagen am Start ist verboten (2 Verwarnungen)

C.5.12. Das anfahrende Fahrzeug hat Crashverbot und darf auch nicht gecrasht werden.

C.5.13. Unsportliches Verhalten gegenüber anderen Fahrer(innen) sowie anderen Personen am Renngelände.

C.5.14. Missachtung der Sicherheitstechnischen Kommission.

C.5.15. Crash nach dem Abwinken.

C.5.16. Schnellfahren außerhalb der Rennstrecke (Fahrerlager).

C.5.17. Fahren gegen die Fahrtrichtung

C.5.18. Frontales Auffahren (Div. SN)

C.5.19. Missachtung der Rennleitung, sowie Missachtung der blauen Flagge.

C.5.20. Disqualifizierte Fahrer dürfen keinesfalls die anderen im Rennen befindlichen Fahrzeuge behindern oder crashen. Sie haben unverzüglich im Schritttempo die Bahn zu verlassen.

C.5.21. Drei Verwarnungen ziehen die Sperre für das nächste Rennen nach sich.

C.5.22. Verwarnungen sollten nach Möglichkeit vor dem nächsten Lauf ausgesprochen werden!!!

C.5.23. Eine Verwarnung zieht automatisch eine Disqualifikation nach sich!

***CLUBVERWARNUNGEN*** bedeuten eine Verwarnung für jeden Fahrer diese Clubs mit gültiger Lizenz

C.5.23. Wenn der Obmann, Teamchef oder Mitglieder eines Vereines wiederholt die Anordnung der Rennleitung missachten.

C.5.24. Das Fahrerlager nachweislich nicht im gereinigten Zustand verlassen wird.

C.5.25. Der Teamchef mit seiner Unterschrift auf der Nennung offensichtlich falsche Angaben unterstützt (z.B.: Unterschriften der Fahrer).

C.5.26. Fans, die den Rennablauf behindern, oder wo ein Sicherheitsrisiko besteht.

C.5.27. Wenn Clubs oder deren Fans, am Renngelände dem Ansehen vom ACVÖ und dem Auto-Crash Sport schaden.

***SPERREN***

C.5.28. Tätliche Angriffe, Bedrohung, Beleidigendes Verhalten gegenüber der ACVÖ, Rennleitung und dessen Funktionären hat eine Sperre zur Folge, über deren Höhe die ACVÖ entscheidet.

C.5.29. Bei schwerwiegenden Reglementverstößen kann gegen einen Fahrer(in), Club und deren Mitglieder auch ohne vorherige Verwarnung eine Sperre ausgesprochen werden.

C.5.30. Missachtung der roten Flagge bedeutet Sperre für den laufenden Renntag und den darauffolgenden Meisterschaftslauf.

C.5.31. Bei einer Clubsperre oder anderen Sanktionen bleiben die Strafen auch bei einem Clubwechsel für die Fahrer(in) und deren Mitglieder aufrecht.

C.5.32. Wird ein Fahrer(in) im Rahmen eines Motorprotestes nachgewiesen, dass er (sie) mit einem Motor mit höherem Kubikinhalt als genannt am Start ist, so ist er(sie) für die nachfolgenden 15 Rennen unbedingt zu sperren.

C.5.33. Für beide Divisionen besteht ein unbedingtes Anschiebverbot am Renntag, ausgenommen sind Verladetätigkeiten nach Rennende, wo mit äußerster Vorsicht gehandelt werden muß. Zuwiderhandlungen haben vor den Vorläufen eine Sperre für den Renntag, während des Rennens eine Sperre für den nächsten Renntag zur Folge.

C.5.34 Täuschung (Führerschein, Lizenz, Kubikinhalt des Motors etc.) der ACVÖ oder der Sicherheitstechnischen Kommission zieht harte Strafen nach sich. Gleichzeitig erfolgt die Aberkennung der Punkte und Pokale sowie Preisgelder müssen an die ACVÖ rückerstattet werden.

C.5.35. Strafen die im letzten Rennen ausgesprochen wurden, werden in die nächste Saison übernommen.

C.5.36. Sperren gelten generell in beiden Divisionen.

C.5.37. Gesperrte Fahrer dürfen keine Funktion ausüben.

***BUSSGELDKATALOG*** *(Kann auch zusätzlich zur Strafe in Anspruch genommen werden)*

| | |
|---|---|
| • Keine Umweltschutzmatte oder Ölblech | € 50,- |
| • Abgurten in der Rennstrecke | € 50,- |
| • Schnellfahren im Fahrerlager | €100,- |
| • Disziplinlosigkeit (unsportl. Verhalten) gegenüber der Rennleitung | €100,- |
| • Mutwillige Verschmutzung im Fahrerlager | €100,- |
| • Hinterlassen von Reifen (pro Stück) | € 30,- |

**C.6.Proteste**

Sind nur zulässig wegen:

C.6.1. Fahrzeugbauprotest: Der Protestierende hat bei Einbringung eines Protestes €35,00 Protestgebühr zu hinterlegen. Diese Protestgebühr ist bei der Rennsekretärin zu deponieren. Vom beschuldigten Fahrer(in) ist keine Protestgebühr zu hinterlegen. Verläuft der Protest für die Protestierenden negativ, verfällt die Protestgebühr zugunsten der ACVÖ.

C.6.2. Motorprotest: Die Protestgebühr für den Motorprotest beträgt für das Öffnen des Motors € 500,- €. Die Öffnung des Motors darf nur in einem geschlossenen oder einem vor Verschmutzung und Witterungseinflüssen geschützten Raum, vom Fahrer(in) oder dessen Mechaniker unter Aufsicht der sicherheitstechnischen Kommission und des Protestierenden durchgeführt werden. Die Überprüfung kann am Renntag stattfinden (Nebenraum, Zelt). Sollte der Protest nicht am Renntag/Renngelände durchgeführt werden, wird das Fahrzeug unmittelbar nach Rennende zum Vorsitzenden der SHTK überstellt. Das Öffnen des Motors und die Feststellung des Kubikinhalts werden so schnell wie möglich in Abstimmung der SHTK mit dem/der Fahrer(in) und dem Protestierenden durchgeführt. Für die Div. JK ist die Protestdurchführung mittels Leistungsprüfstand ebenfalls möglich. Die SHTK behält sich die Möglichkeit zur Überprüfung der Steuergeräte der Div. JK vor.

C.6.3. Es ist nicht möglich, komplette Rennen oder einzelne Läufe zu annullieren.

**C.7.Oberste Instanzen**

C.7.1. Der Vorstand der ACVÖ ist zuständig für Clubsperren, Sperren mehr als drei Rennen und für außerordentliche Fälle.

C.7.2. Der Rennleiter(in) ist für Disqualifikationen, Verwarnungen und Sperren bis zu drei Rennen verantwortlich.

C.7.3. Sicherheitstechnische-Kommission für alle sicherheitstechnischen Belange Fahrzeugbau- und Motorproteste.

## D) Reglement Fahrzeugbau

### D.1.Allgemeine Bestimmungen für den Fahrzeugbau

SICHERHEITSTECHNIK

Die Sicherheit des Fahrers steht an erster Stelle und ist die wesentliche Voraussetzung für die Bestimmung des Fahrzeugbaus.



D.1.1. FAHRERSITZ: Es muß ein Schalensitz mit 5 Gurtdurchlässen verwendet werden. (lt. Abb.) Stahlrohrrahmensitze ohne Blechschale sind verboten. Der Fahrersitz darf nicht verstellbar sein. Der Sitz und die Kopfstütze können wahlweise nach hinten abgestützt sein. Die Abstützung der Sitzlehne muss mit mind. 2 cm Schaumstoff (z.B.: Rohrisolierung) ummantelt werden.

D.1.2. GURT: Es müssen ausnahmslos 6-Punkt-Hosenträgergurte mit Zentralverschluss verwendet werden, bei deren Montage die Herstellervorschriften beachtet werden müssen. Ein Prüfzeichen muß vorhanden sein. Schulter- und Beckengurtbreite mind. 7 cm, ausgenommen HaNS-System.

D.1.3. LENKUNG u. BREMSEN: Die Lenkung und die Bremsen müssen den ganzen Renntag über voll funktionstüchtig sein, sonst gibt es keine Starterlaubnis für das betreffende Fahrzeug. Eine Zweikreisbremsanlage sowie eine Feststell- bzw. Handbremse ist zwingend vorgeschrieben.

D.1.4. NOT-AUS SCHALTER: Jedes Fahrzeug muß im Bereich des Lenkrades mit einem Elektro-Generalausschalter (NOT AUS) versehen sein, der sowohl von außen durch einen Seilzug vom Hilfspersonal, als auch innen vom Fahrer leicht erreichbar ist. Die technische Ausführung ist frei wählbar, folgende Funktion ist zwingend vorgeschrieben:

- Der Seilzug für den Hauptschalter muss am Überrollbügel befestigt und mit einem roten Pfeil gekennzeichnet werden. (siehe Skizze Überrollbügel)
- Das Hauptkabel zur Batterie (+) muß unterbrochen sein. Es darf kein elektrischer Abnehmer mehr funktionieren → einzige Ausnahme siehe D.1.7
- Der Motor muß sofort Absterben.
- Der Mindestquerschnitt der Leitungen muss ausreichend dimensioniert sein.

D.1.5. DIVERSES: Scheiben, Beleuchtungseinrichtungen, Zierleisten, Radkappen, Wuchtgewichte, Antennen, Außenspiegel, Anhängevorrichtungen, sowie alle sonstigen brennbaren Teile müssen entfernt werden. (ausgenommen JK und SN Armaturenbrett).

D.1.6. Die Batterie muss so verankert werden (JK / SN ausnahmslos im Fahrgastraum), dass ein Ausreißen unmöglich ist und muss mit einer säurefesten Abdeckung (bis zum Boden reichend) versehen sein.

D.1.7. STAUBLICHT: Es muß mindestens ein funktionierendes Staublicht in ausreichender Größe vorhanden sein. Das Staublicht kann extra geschaltet sein. Wenn der Hauptschalter aus ist, kann das Staublicht trotzdem auf Dauerleuchten schaltbar sein.

D.1.8. BREMSLICHT: Es müssen 2 funktionstüchtige rote Bremslichter am höchstmöglichen Punkt links und rechts angebracht sein.

.

D.1.9. HILFSMITTEL: Technische Hilfsmittel, wie z.B. Funk und Mobiltelefone sind verboten. Bei Unklarheiten bezüglich der vorliegenden Bestimmungen, ist unbedingt mit dem Leiter der SHTK Rücksprache zu halten.

VERÄNDERUNGEN AM FAHRZEUG

D.1.10. MOTORTUNING: Motortuning innerhalb der ccm – Klasse in den Div. SN und CS ist erlaubt. In der Div. JK ist Motortuning verboten.

D.1.11. SPEZIELLES: Fahrzeuge mit Wankelmotoren, aufgeladene Motoren und Allradantrieb sind verboten.

D.1.12. MOTORNUMMER: Motornummer muss rein und lesbar sein. Sollte eine Motornummer (Kennbuchstabe + Motornummer) heraus geschliffen, sichtlich manipuliert, unleserlich oder einen höheren Kubikinhalt als den genannten ergeben, ist der Fahrer dazu verpflichtet, den tatsächlichen Kubikinhalt seines Motors von der SHTK überprüfen zu lassen. Bei Unterlassung, Strafausmaß: siehe C.5.28 Täuschung der Vereinigung und SHTK.

D.1.13. FAHRWERK: Das Fahrwerk, Querlenker, Hinterachsaufhängung, Federbeine und Spurstangen dürfen verstärkt werden. Es dürfen Sportstoßdämpfer verwendet werden.

D.1.14. GETRIEBE: Eine Differenzialsperre ist erlaubt

UMWELTSCHUTZ

D.1.15. LAUTSTÄRKE: Für Auto-Crash-Fahrzeuge wird ein Limit von 98dB(A) festgelegt. Fahrzeuge, deren Motore eine starke Dauerverqualmung der Umwelt z.B. durch übermäßige Ölverbrennung hervorrufen, sind zum Start nicht zugelassen und sind auch während eines Laufes herauszunehmen.

D.1.16. DICHTHEIT: Am Motor, Getriebe, und den im Fahrzeug befindlichen Flüssigkeitssystemen, darf kein Öl oder andere Flüssigkeiten austreten. Die Motoren, das Getriebe, etc. sind vor jeder Veranstaltung auf Dichtheit zu überprüfen und zu reinigen.

STARTNUMMERN

D.1.17. Schwarze Ziffern auf weißem Feld. Klebestartnummern dürfen als Schablone für Lackierung der Nummer benutzt werden. Größe: 12 x 25 cm. Aufbringung am Fahrzeug beidseitig. Ebenso auf der Dachnummer. SN – Fahrzeuge können ihre Startnummer zusätzlich auf der Motorhaube anbringen (darf auch aufgemalt werden).

ÜBERROLLKÄFIG

D.1.18. ÜBERROLLKÄFIG: Der Überrollkäfig muss aus Rundrohren mit einem Mindestdurchmesser von 38 mm und einer Wandstärke von mind. 2,6 mm sein. Alle Schweißnähte müssen fachmännisch und durchgehend ausgeführt sein, wobei die Hauptrohre des Bügels in den Ecken nicht Stumpf verschweißt sein dürfen, sondern mit Siederohrbögen verschweißt werden

müssen. Der Überrollbügel darf horizontal und vertikal verschraubt sein, mind. 20 cm Überschubrohr (passgenau), mind. M10 Schrauben.

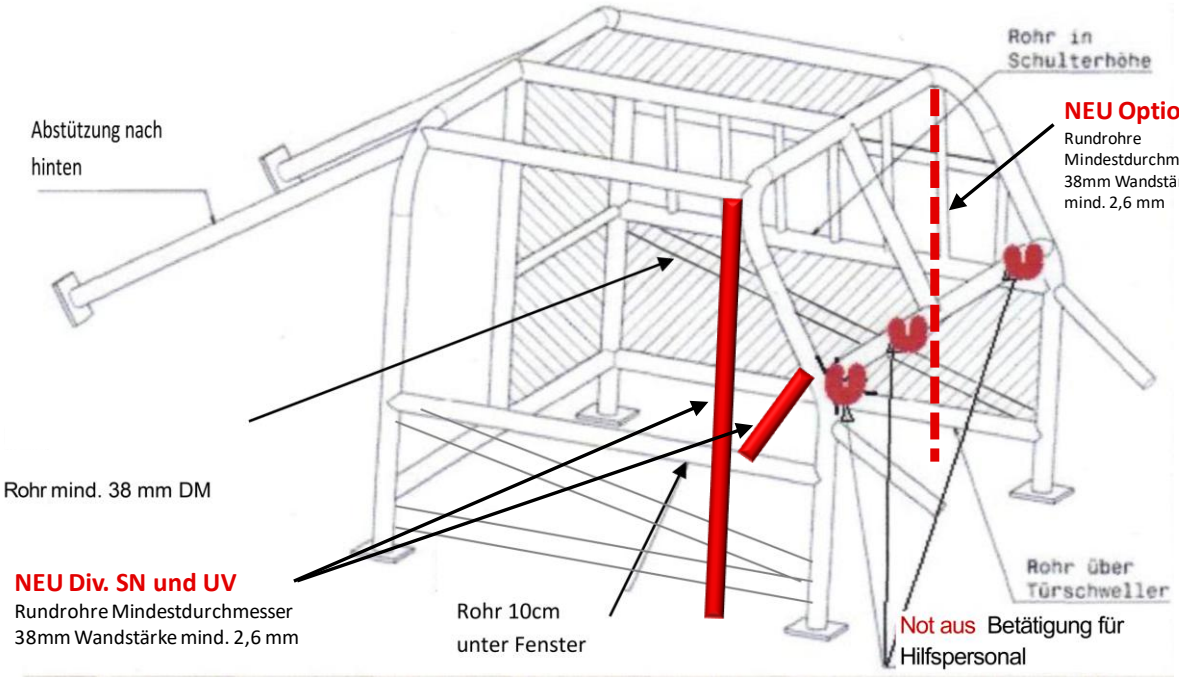
Genaue Beschreibung eines sicheren Überrollkäfigs: Zwei Überrollbügel, einer hinter dem Fahrersitz, der zweite am äußerst möglichen vorderen Innenraum, beide müssen oben miteinander verbunden sein, und von der Fahrerseite bis zur Beifahrerseite gehen. Auf der Bodenplatte muss jedes Rohr mit einer mind. 3 mm starken und 10 x 10 cm großen Blechplatte verschraubt sein. Diese Platte wird mit mind. 3 Stk. M10 Schrauben durch die Bodenplatte mit einer gleich großen Gegenplatte verschraubt. Ist dies nicht möglich, oder die Bodenplatte in desolatem Zustand, sind die Überrollbügel an tragenden Teilen des Fahrzeugrahmens mit einer Platte zu verschweißen.
Vom hinteren Bügel müssen zwei Abstützungen nach hinten (ebenfalls mit Platte) vorhanden sein. Diese Abstützungen dürfen jedoch nicht über die Hinterachse hinausgehen. Querverbindung durch Rohr des vorderen Überrollbügels in Höhe der Windschutzscheibe Unterkante. Im Mittelbereich des Frontfensters muß ein Rohr am vorderen Überrollbügel und an der Querverbindung desselben verschweißt sein. Der Überrollbügel ist hinten mit dem Federbeintunnel begrenzt. Ein Flankenschutz auf der Fahrerseite bestehend aus zwei Rohren und einer mind. 3 mm starken Blechplatte die den gesamten Türbereich abschirmt, wobei sich das obere Rohr in Schulterhöhe befindet und das untere Rohr direkt über dem Türschweller angebracht ist, ist zwingend vorgeschrieben. Als zusätzliche Verstärkung der Fahrerseite dient ein quer nach unten verlaufendes Rohr mit einem Mindestdurchmesser von 38 mm und einer Wandstärke von 2,6 mm. (siehe Skizze Überrollkäfig) Der Flankenschutz muss außerhalb der beiden Überrollbügel verlaufen.

Beim Fahrerfenster müssen zwischen dem oberen Rohr und dem Überrollkäfig senkrecht Rohre (mind. ½ Zoll DM und mind. 2 mm Wandstärke) im Abstand von max. 12 cm angeschweißt sein. Diese sind so anzubringen, dass sie das gesamte Fahrerfenster ausfüllen. Die Gitterstäbe müssen generell in halber Höhe mit einer Querstrebe (Flacheisen 30 x 3 mm) verschweißt sein.
(Optional für Div. SN und JK: 2 Rohre mit 38 mm x 2,6 mm)
Das Fahrerfenster muss außerhalb der angeführten Gitterstäbe komplett mittels Steinschlaggitter (max. 2 x 2 cm) verschlossen sein. Im Mittelbereich des Frontfensters muss ein ½ Zoll Rohr oder ein Formrohr (25 mm x 15 mm ) von der Windschutzscheibenoberkante zur Windschutzscheibenunterkante verschweißt werden, darüber muss ein Baustahlgitter verschweißt werden, zusätzlich 2 x 2 cm Steinschlaggitter befestigt werden.

Über dem Fahrer befindet sich die so genannte Dachplatte aus 3 mm starkem Blech die aus einem Stück gefertigt sein muss. Diese wird an den beiden Überrollbügeln und einer in der Fahrzeugmitte befindlichen Verstrebung angeschweißt. Als Flankenschutz auf der Beifahrerseite muss ein Rohr mit 38 mm DM und einer Mindestwandstärke von 2,6 mm, das vom hinteren Bügel zum vorderen Bügel reichen muss, angeschweißt werden. Dieses Rohr wird in Höhe von 10 cm unter dem Fenster verschweißt. Diese 10 cm gelten auch für ein eventuelles Ausschneiden der Beifahrertüre, wobei zu beachten ist, dass der Einstieg einer Rutsche gleicht, und somit eine Verletzungsgefahr ausschließen soll. Größere Ausschnitte sind verboten. Für den Fahrer müssen aus Sicherheitsgründen mindestens zwei Ausstiege vorhanden sein

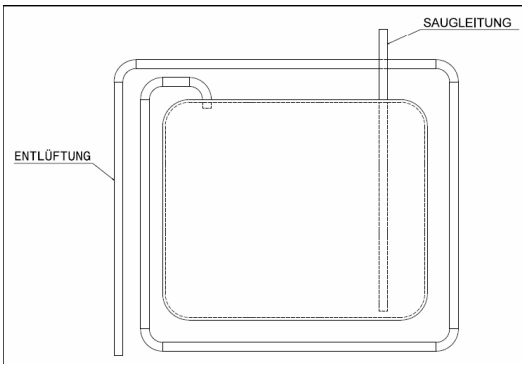
Alle scharfen Kanten sowie vorspringende Teile außen und innen müssen entfernt sein. Der Bügel darf nach vorne zum Dom links und rechts mit einem Rohr max. 38mm DM, 2,6mm Wandstärke abgestützt werden. Hinter dem Sitz muss eine Blechwand (Blechstärke 1 mm), die vom Dach bis zur Bodenplatte und zur

Fahrzeugmitte reicht, und am Überrollkäfig und einem senkrechten Rohr (mind. 38 mm DM) der Fahrzeugmitte (Skizze), angeschweißt wird. Als Bodenplatte ist auf der Fahrerseite eine mind. 3-5 mm starke Blechplatte, die beginnend beim hinteren Überrollbügel bis unter die Pedalarie reichend, zu verschrauben oder zu verschweißen. Ansonsten gibt es im Fahrgastraum keine Blechplatten.
Die Abstützung der Sitzposition und die Bauweise des Überrollkäfigs sind aus der Skizze zu ersehen.
Seilzug kann mittig, links oder rechts montiert werden.




TANK:

D.1.19. Verwendung eines Kanisters, Moped- oder Motorradtank mit max. Fassungsvermögen von 20 Litern (Ölofen- und Plastiktanks sind verboten). Dieser muss auf einer min 3 mm Blechplatte fix montiert sein, wobei diese mit der Bodenplatte mit 4 M 10 Schrauben (oder verschweißt) in Höhe der Hinterachse bzw. vor der Hinterachse verankert sein muss. Der Verschluss muss dicht schließen.




Die Entlüftung muss generell mittels Kupfer, Blech oder genormten Benzinleitungen durch die Bodenplatte ins Freie verlegt werden. Die Leitung muss an der Durchlassöffnung in der Bodenplatte verankert werden. (lt. Abb.). Rückschlagventile mit FIA-Homologation sind erlaubt. Selbstgebaute Tanks sind nur dann erlaubt, wenn die Schweißnähte ordentlich ausgeführt sind und die Sicherheit als gegeben erscheint. Erlaubt sind: genormte Blechkanister und Sicherheitstanks. Es ist ausschließlich handelsüblicher Treibstoff ohne Zusätze zu verwenden.

BENZINLEITUNG:

D.1.20. Benzinleitungen müssen vom Tank bis zur Benzinpumpe aus Kupfer, Metall oder aus genormten, beschrifteten, nicht brennbaren Benzinleitungen mit innenliegendem Gewebe bestehen. Schläuche mit außenliegendem Stahlgewebe sind verboten. Der Anschluss zwischen Tank und Leitung und Leitung und Benzinpumpe muss auf jeden Fall mittels Benzinschlauch des vorher beschriebenen Typs (ca. 15 cm) und Schlauchbinder erfolgen. Dasselbe gilt auch für die Retourleitung. Benzinleitungen dürfen nur im Fahrzeuginnenraum aber nicht in unmittelbarer Nähe von elektrischen Leitungen verlegt werden. Befindet sich eine elektrische Benzinpumpe und ein Benzinfilter im Cockpit, müssen diese abgedeckt werden.

BEREIFUNG:

D.1.21. Als Bereifung dürfen im Handel erhältliche Reifen (auch nachgeschnitten, Mindestprofiltiefe 2 mm), sowie für den Motorsport vorgesehene Spezialreifen mit der o.a. Mindestprofiltiefe verwendet werden. Sie müssen auf im Handel erhältliche Originalfelgen (keine selbstgeschweißten mit Ausnahme Div. CS) montiert sein. Ein Reifen-Flankenschutz ist erlaubt. Spikes, Ketten und Zwillingsräder sowie das Umdrehen der Felgen ist verboten!

KÜHLER:

D.1.22. Der Kühler und sein Fassungsvermögen sind völlig frei. Er kann sich bei der DIV. SN sowohl im Motorraum, als auch im Fahrgastraum befinden und darf mit U-Profilschienen mit max. 2 mm Wandstärke am Träger angebracht sein. Für die Div. JK gilt, der Kühler muss sich im Motorraum befinden.

Wenn der Kühler im Fahrgastraum angebracht ist, gelten folgende Bestimmungen: Vom Motorraum bis zum Kühler sind Metalleitungen zu verwenden, die mit Dämmmaterial komplett abzudecken sind. Die Verbindung zwischen den Metallleitungen und den Kühler haben mit einem Kühlwasserschlauch max. 40 cm lang zu erfolgen. Der Durchbruch zum Motorraum muß abgedichtet werden.

**D.2.Bestimmungen für die Division SN**

D.2.1. KAROSSERIE: Stoßstangen sind verboten! Der Eigenbau von Vorderfronten ist ausschließlich mit 1 mm Blech und einfachen Schweißnähten erlaubt. Ein selbstgefertigtes Schlossblech darf die Maximalbreite von 7 cm nicht überschreiten, mit einer maximalen Überlappung von 1 cm. Der Austausch marken- und typengleicher Vorderfronten verschiedenen Baujahres ist nicht erlaubt. Bei den Divisionen JK und SN ist nur der originale Stoßstangenkern oder der Golf 4 - Stoßstangenkern erlaubt.

Das Nachschweißen von Originalschweißnähten ist erlaubt. Der Einbau von Verstrebungen in die Karosserie (Kotflügel, Türen, etc.) ist verboten. Jedoch darf am Schweller links und rechts ein Rohr 40x40x3,2 oder DM 42mm verschweißt werden, welches aber die äußere Reifenbreite nicht überragen darf. Auch doppelte Kotflügel, Motorhauben, oder übermäßig aufgetragene Schweißnähte auf Karosserieteile welche zur Verstärkung dienen und die Serienmäßigkeit in Frage stellen sind verboten.

D.2.2. ÖFFNUNGEN: Scheinwerfer, Blinker- und Heckleuchtenöffnungen, Kühlergrillöffnungen dürfen je mit einem Blech max. 1 mm Stärke verschlossen werden. Außer den zur Befestigung dienenden einfach ausgeführten Schweißnähten dürfen keine Schweißnähte, die eine Verstärkung darstellen, ausgeführt sein. Öffnungen zwischen Motor- Fahrgastraum müssen mittels Blech 1 mm dicht verschlossen sein. Ausbetonieren, Ausschäumen bzw. Polyestern einzelner Fahrzeugteile ist verboten.

D.2.3. TÜREN, HECKKLAPPEN, KOFFERRAUMDECKEL, KOTFLÜGEL: Müssen fix verschraubt oder verschweißt sein. Wobei zu beachten ist, dass bei Fahrzeugen mit Kofferraumdeckel eine ausreichend große Öffnung zur Einsichtnahme für die SHTK gegeben ist. Es ist erlaubt einen Blechstreifen max. 1 mm stärke und je 1 cm breite links und rechts überlappend zu verwenden.

Kotflügelränder dürfen zur größeren Radfreiheit nach außen oder innen gebogen und verschweißt werden.

D.2.4. MOTORHAUBE: Die Motorhaube muss so verriegelt sein, dass ein selbständiges Öffnen während des Rennens unmöglich ist. Zur Verriegelung dürfen Ecken mit 10 x 10 cm Blech (max. 2 mm) und Schrauben max. 5 Stk. Mit max. M12 verwendet werden. Das Gewinde darf max. 2 cm - mit Beilagen max. DM 5 cm - über die Mutter hinausragen. Das Nachschweißen der Motorhaube ohne Hilfsmittel ist erlaubt.

D.2.5. DOMSTREBE: Zwischen den Federbeinen darf eine Domstrebe oben und unten (Querlenker) montiert werden, die jedoch auf einer Platte mit max. 3mm Stärke und 10x10 cm angeschweißt, oder an den original Federbeinschrauben verschraubt wird. Es dürfen max. 2 hintere Domstreben max. DM 42,3 mm auf einer Platte mit max. 3mm Stärke 10x10 cm, angebracht werden. Hinten im Kofferraum darf ein Rohr mit einem Durchmesser von max. 42,3 mm und einer Wandstärke von 2,6 mm oder ein Formrohr 40x40x3 mm und mit zwei Rohren als Abstützung auf die Domstrebe verschweißt werden.

D.2.6. MOTORSCHUTZ Der Vergaserschutz darf aus einer max. 3mm geraden Platte bestehen, rundherum max. 2cm größer sein als die Umrisse des Vergasers ohne Luftfilter, vier mal nur auf dem Motor abgestützt. Der Mengenteiler darf aus einem max. 3mm starken Blech bestehen, rundherum max. 2cm überragen und darf nur mit vier einfachen max. 2cm langen Schweißnähten angeschweißt werden. Der Zahnriemenschutz darf aus einer max. 3 mm geraden Platte bestehen, die max. 5 mal auf dem Motor und nicht auf den Motorstützen abgestützt ist und darf den Originalzahnriemenschutz rundherum um max. 2 cm überragen. Selbst angefertigte Luftfilterkästen dürfen aus max. 1 mm Blech angefertigt werden. Selbst angefertigte Luftfilterkästen dürfen aus max. 1 mm Blech angefertigt werden. Motoraufhängungen (Gummi) dürfen durch anderes Material ersetzt werden.

D.2.7. FAHRSCHEMEL: Der Fahrschemel darf nachgeschweißt werden. Er darf jedoch nicht verstärkt werden. Die Aufhängungspunkte oder Halterungen der Vorderachse (Fahrschemel) dürfen mit einer einfach ausgeführten Schweißnaht ohne Hilfsmittel nachgeschweißt werden.

D.2.8. ÖLWANNE: Ein Ölwannenschutz ist zwingend vorgeschrieben. Dieser muss die Ölwanne komplett abdecken und darf die vordere Kante des Frontbleches nicht überragen. Höhe max. 5 cm, gemessen vom tiefsten Punkt des Frontträgers. Stärke min. 3 mm max. 5 mm. Seine Breite ergibt sich aus der Breite der Ölwanne plus max. 5 cm links und rechts. Er darf bis max. zum Spritzschutzblech der Fahrgastzelle reichen. Der Ölwannenschutz darf nur hinten und vorne verschweißt oder mit 4 Stopp oder Contramuttern mind. M10 befestigt werden. Keine Versteifung erlaubt. Bei quer liegenden Motoren darf der Ölwannenschutz bei der Befestigung am Frontblech eine max. Breite der Ölwannenbreite plus links und rechts max. 5 cm aufweisen.

D.2.9. MOTOR: Fahrzeuge der Div. SN müssen mit serienmäßigen Motoren ausgestattet sein. Wenn ein Motortausch erforderlich ist, dürfen auch Motoren gleicher Bauart (z.B. VW - Audi, oder Dacia - Renault, oder Peugeot - Citroën) verwendet werden, auch wenn sie nicht über dieselbe Motorkennziffer verfügen, jedoch den gleichen Hubraum wie der Originalmotor haben. Oder ein Motor der im selben Fahrgestell der Originalhandelsmarke Verwendung findet. Renn- und Sportauspuffanlagen sind zulässig, solange sie der Schallpegelvorschrift entsprechen.

D.2.10. Alle Fahrzeuge müssen zur sicherheitstechnischen Abnahme, sowie zum ersten Lauf des jeweiligen Tages in seriennahen Zustand wie beschrieben an den Start gehen. Das heißt, alle Kotflügel, der Kofferraumdeckel, etc. müssen beim ersten Start vorhanden sein. Die Motorhaube muß bei jedem Start vorhanden sein. Ein Start ohne Motorhaube ist generell verboten. Auch Motorhauben mit nicht serienmäßigen Kühlrippen sind untersagt. Wegstehende Kotflügel oder andere wegstehende Teile müssen vor jedem Lauf beigerichtet oder neu

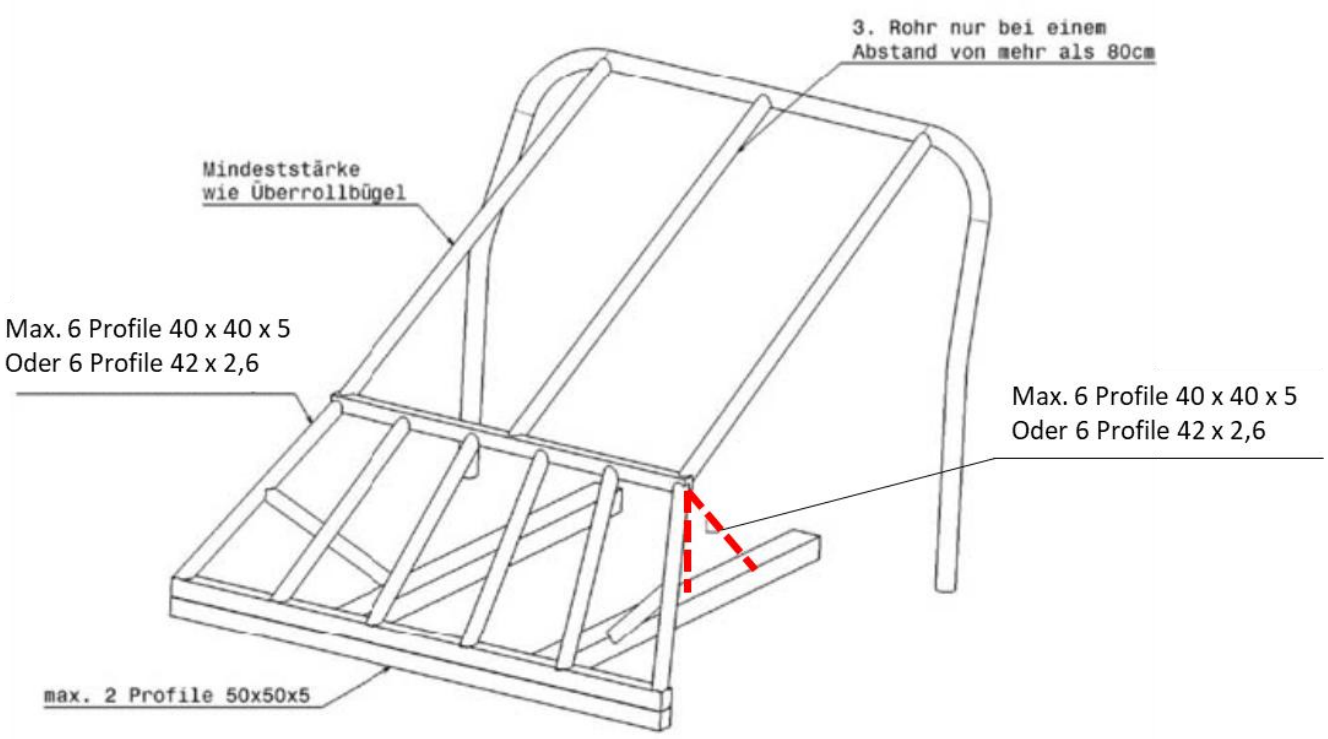
befestigt werden. Das Befestigen einzelner Fahrzeugteile (Kofferraum, Achsen, etc.) mittels Hubzug, Seilen, Gurten, oder ähnlichem ist untersagt.

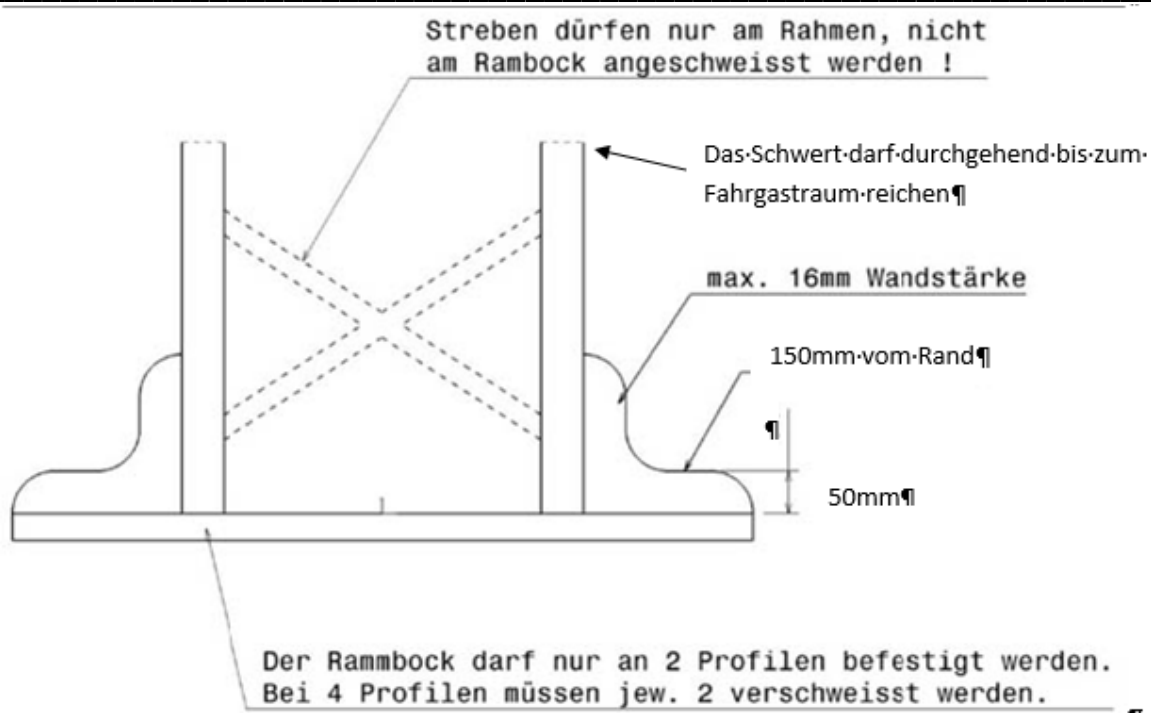
D.2.11. ABSCHLEPPVORRICHTUNG: Eine Kette oder ein Gurt, welche als Abschleppvorrichtung geeignet ist, muss jeweils vorne und hinten mittig befestigt werden.

D.2.12. BLECHREPARATURARBEITEN: Das sogenannte „Ausziehen“ von Blechteilen der Karosserie ist ausnahmslos nur mit einem Schlupf (keine Ketten oder Stahlseile) erlaubt

### D.3. Bestimmungen für die Division CS

D.3.1. STOSSSTANGE: Stoßstange und Vorbau müssen lt. Skizze angefertigt sein. Der Vorderbau endet mit Höhe der Vorderachse. Das Schwert darf durchgehend bis zum Fahrgastraum reichen. Die Schiene muss seitlich mit einem Flacheisen 5 x 10 cm, Stärke 8 mm, verschweißt werden. Zur Kontrolle muß das hintere untere Eck weggeschnitten sein. Am Querrohr des Vorbaus dürfen zusätzlich zwei Rohre angeschweißt sein. (Rücksprache SHTK)






D.3.2. TÜREN: Türen (z.B. VW-Käfer) müssen voll verschweißt sein. An der Fahrerseite ist ein Schutzblech mit mind. 5 mm Stärke und innen Rohre mit mind. 38 mm DM und ein Querrohr mit 38mm DM und einer Wandstärke von min. 2,6 mm welches von Höhe der linken Schulter bis zum linken unteren Eck des vorderen Überrollbügels reicht oder ein Kreuz verschweißt sein. Es muss auf der Beifahrerseite von der Bodenplatte bis zur Einstiegskante ein min. 3mm Blech in einer Höhe von 35 cm voll verschweißt sein und dieses muss an der Oberkante mit einem Rohr abgeschlossen sein. Bodenplatte und Überrollkäfig müssen voll verschweißt sein.

D.3.3. FAHRZEUGBREITE: Kein Bauteil des Fahrzeugs darf die äußere Reifenbreite (ohne Flankenschutz) überragen.

D.3.4. BEREIFUNG: Als Bereifung dürfen sämtliche im Handel erhältliche Reifen (auch nachgeschnitten), sowie für den Motorsport vorgesehene Spezialreifen und Traktorenreifen verwendet werden. Ein Reifen-Flankenschutz ist erlaubt. Radabdeckungen müssen mit der Felge min. 5-mal mit einer Schweißnaht von 10 cm verschweißt sein.

D.3.5. ÖLWANNENSCHUTZ: Ein Ölwannenschutz (Rutschblech), der breiter als die Ölwanne sein muß, ist zwingend vorgeschrieben.

D.3.6. ALUMINIUM: Es dürfen keine Aluminiumteile an der Fahrzeugaußenseite verwendet werden.

D.3.7. LAGE DES TANKS: Mittelsitzer mit Seitentaschen: Tanks müssen auf der rechten Fahrzeugseite im hinteren Bereich der Seitentaschen montiert sein. Der Tank muss innerhalb der Seitentasche durch einen eigenen Rohrrahmen gesichert sein. Das Blech der Seitentasche muss im Bereich des Tanks mind. 5 mm stark sein. Dies gilt auch für die Unterseite der Tasche.

Mittelsitzer ohne Seitentaschen: Der Tank muss sich aus Sicherheitsgründen zwischen der Vorder- und Hinterachse befinden. Die Lage der Tanks muss sich soweit wie möglich vom Zylinderkopf und der Auspuffanlage entfernt befinden.

Seitensitzer (VW-Käfer und ähnliches):
Variante A: Der Tank wird rechts vorne im Fußraum (Beifahrer) am Boden verschraubt. Bodenplatte muß dabei verstärkt werden mind. 3 mm. Der Tank muss mit mind. 3 mm Blech vollkommen abgeschirmt sein.
Variante B: Der Tank befindet sich hinter dem Fahrersitz, d.h. hinter der Cockpitabschirmung. Die normale Käferseitenwand muss mit einem Blech (3 mm stark) bis mind. 5 cm hinter dem Tank und als Abschluss dient ein senkrechtes Rohr mit einem Durchmesser von 38 mm und einer Wandstärke von 2,6 mm oder einem Formrohr 40x40x3 mm.

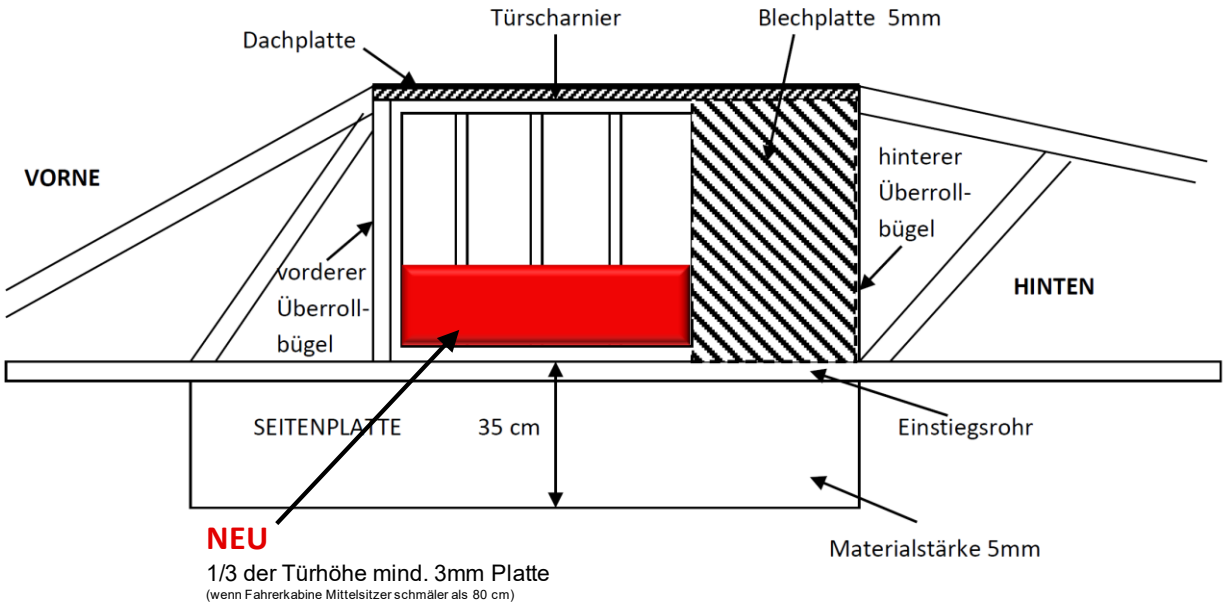
D.3.8. ÜBERROLLKÄFIG: Das Cockpit beginnt beim Frontfenster und endet unmittelbar hinter dem Fahrersitz. Für die Überrollbügel (mind. Zwei) sind Rundrohre mit einem äußeren Durchmesser von mind. 38 mm, bei einer Wandstärke von 2,6 mm oder Formrohre mind. 40/40/3 vorgeschrieben. Die Überrollbügel müssen bis zur Bodenplatte durchgehend verschweißt, miteinander verbunden und nach hinten abgestützt sein.

Sollten die vorderen 2 Rohre, die vom Überrollbügel zum Vorbau reichen, weiter als 80 cm auseinander sein, muß ein drittes Rohr (DM mind. 38mm) eingeschweißt werden. Über dem Fahrer befindet sich die Dachplatte, sie muss aus einem durchgehend gefertigtem Stück Blech mit mind. 5 mm Wandstärke angefertigt sein.
Diese muss an den beiden Überrollbügeln und auch seitlich an den Rohren angeschweißt sein.

Bei Mittelsitzer muss die Dachplatte aus einem Stück Blech (Stärke mind. 5mm) gefertigt sein und vom vorderen bis zum hinteren Überrollbügel und seitlich bis zu den Ausstiegsöffnungen reichen. Bei einer Breite von mehr als 80 cm muss zusätzlich vom vorderen Überrollbügel zum hinteren ein Mittelrohr als Verstärkung eingeschweißt werden.

Fenster sind auf der Fahrerseite mit senkrechten Gitterstäben zu versehen. Alle aufklappbaren Fenster und Türen müssen in einem stabilen Rahmen geführt werden. Bei Mittelsitzer müssen die beiden Seitenfenster als aufklappbare Ausstiege angelegt sein, die ebenfalls mit senkrechten Gitterstäben versehen sein müssen. Die Gitterstäbe müssen aus mind. ½ Zoll Rohren mit einer Mindestwandstärke von 2 mm bestehen. Der Abstand zwischen den Verstrebungen darf höchstens 12 cm betragen.

Skizze:



Auf beide Einstiegstüren muss vom hinteren Überrollbügel bis zur zweiten Sprosse eine Blechplatte mit 5mm Stärke aufgeschweißt werden. (Bei Eigenbaufahrzeugen, die hinter dem Sitz gemessen, vom linken bis zum rechten Einstieg weniger als 80cm Breite haben) Die Blechplatte soll den hinteren Überrollbügel und ebenfalls (wenn möglich) das Einstiegsrohr überlappen. Ebenfalls muss ein Drittel der Tür mit einem 3mm Blech verschweißt werden. Die oberen Türscharniere müssen über die gesamte Türlänge gefertigt werden. Die Seitenplatte muss vom hinteren Überrollbügel bis zur Pedalerie reichen. (Maße lt. obiger Skizze)

Die Gitterstäbe müssen generell in halber Höhe mit einer Querstrebe (Flacheisen mit mind. 30 mm Breite und 3 mm Stärke) verschweißt sein. Bei Mittelsitzer müssen mind. zwei nach oben aufklappbare Ausstiege vorhanden sein, die außen angeschlagen sind und keine Vorrichtung zum leichten, einfachen Aushängen aufweisen dürfen. Die Schließvorrichtung muß sowohl von innen als auch von außen, mit einem Handgriff zu öffnen sein. Das Frontfenster muss mit einem verschweißtem Steinschlaggitter (max. 2 x 2 cm) abgedeckt werden. Bei Mittelsitzer muss im Sitzbereich die linke und die rechte Seite aus einer 5 mm Platte, mit einer Mindesthöhe von 35 cm gefertigt sein. Bei Nachfragen an SHTK wenden.

Bei Boden-, Dach- und Seitenblechen muß ein Loch von mind. 10 mm Durchmesser zwecks Messung der Wandstärke, an leicht zugänglichen Stellen vorhanden sein. Alle scharfen Kanten sowie vorspringende Teile müssen außen und innen entfernt werden. Der Sitz und die Kopfstütze müssen fix nach hinten abgestützt sein.

D.3.9. FAHRERCOCKPITABSCHIRMUNG: Als Bodenplatte muss eine mind. 3-5 mm starke Blechplatte, die unter dem Sitz beginnt und bis zur Pedalarie reichen muss voll verschweißt sein.

Mittelsitzer: Das Fahrercockpit muss mittels einer Blechplatte (mind. 0,7 mm) direkt hinter dem Fahrersitz abgeschirmt sein. Das Blech muss zwischen den Seitenwänden, Boden- und Dachplatte dicht abschließen. Im Bereich der Bodenplatte dürfen lediglich die Ausnehmungen für technische Einrichtungen (Gasseil, Schaltgestänge, usw.) frei sein.

Seitensitzer (VW-Käfer und ähnliches): Hinter dem Fahrersitz muss eine Blechplatte (mind. 0,7 mm) so montiert sein, daß diese mind. bis zur Fahrzeugmitte (Getriebetunnel) reicht und mit Boden- und Dachplatte und der linken Seitenwand des Fahrzeuges fix verbunden ist. Der Kühler muß sich in diesem Bereich hinter der Blechplatte befinden.

D.3.10. TÜRVERRIEGELUNG: Die Türverriegelung muss sowohl von innen als auch von außen (auch bei Sichtbehinderung durch Rauchentwicklung) mit einem Handgriff leicht zu öffnen sein. Die Stelle, wo sich die jeweilige Türverriegelung befindet, muss mit einem gut sichtbaren Farbhinweis (leuchtend rot) gekennzeichnet sein. (siehe Zeichnung)

D.3.11. STEINSCHLAGGITTER: Ein Steinschlaggitter (max. 2 x 2 cm) bei Seitensitzer auf der Fahrerseite, bei Mittelsitzer beidseitig ist zwingend vorgeschrieben.

D.3.12. MOTORRADMOTOREN: Motorradmotoren dürfen max. 1400 ccm haben sowie das dazugehörige Crashfahrzeug eine Mindestgewicht von 1000 kg (ohne Fahrer)

**D.4. Bestimmungen für die Division Jugendklasse (JK)**

D.4.1. MOTORISIERUNG: Bis 1600 ccm Benzin Sauger mit maximal 101 PS, das Auto ist nur mit typengleichem Motor zugelassen, Motortuning ist nicht erlaubt

D.4.2. FAHRZEUG AUSSEN: Außen optisch guter Zustand!! (keine abstehenden oder weghängenden Teile), Sämtliche Öffnungen (Lichter, Kühlergrill, Türschnallen…) können verschraubt werden.

D.4.3. AUSPUFFANLAGE: Das Fahrzeug muss mit einer Auspuffanlage versehen sein die der Originalen entspricht oder eine selbstgebaute die die vorgeschriebenen dB nicht überschreiten.

D.4.4. KAROSSERIE: Der Eigenbau von Vorderfronten ist ausschließlich mit 1 mm Blech und einfachen Schweißnähten erlaubt. Ein selbstgefertigtes Schlossblech darf die Maximalbreite von 7 cm nicht überschreiten, mit einer maximalen Überlappung von 1 cm. Der Austausch marken- und typengleicher Vorderfronten verschiedenen Baujahres ist nicht erlaubt. Es ist nur der originale Stoßstangenkern oder der Golf 4 -Stoßstangenkern erlaubt.

D.4.5. MOTORRAUM: Ölwannenschutz ist zwingend vorgeschrieben! Dieser muss die Ölwanne komplett abdecken, er darf aber nicht als Versteifung dienen mit max. 4x M 10 Schrauben angeschraubt werden.

D.4.6. SICHERHEITSTECHNISCHE BESTIMMUNGEN Alle Fahrzeuge müssen zur sicherheitstechnischen Abnahme, sowie zum ersten Lauf des jeweiligen Tages in serienmäßigen Zustand (wie beschrieben) an den Start gehen. Das heißt, alle Kotflügel, der Kofferraumdeckel, etc. müssen beim ersten Start vorhanden sein. Die Motorhaube und die Stoßstange müssen bei jedem Start vorhanden sein. Ein Start ohne Motorhaube ist generell verboten. Wegstehende Kotflügel oder andere wegstehende Teile müssen vor jedem Lauf beigerichtet oder neu befestigt werden.

**Reglement Fahrer sowie Punktewertung Handbuch unter B) und C)**