



VERBAND DEUTSCHER GELÄNDEWAGEN-VEREINE E.V.

Deutschlands ältester und größter Geländewagen-Verband

Gegründet
1981

Organisator der
Deutschen Geländewagen-Meisterschaft
und des EuroTrials

REGLEMENT 2025

1. Vorstand	2. Vorstand	Vorstand Sport	Vorstand Technik	Vorstand Sonderaufgaben	Vorstand Finanzen
Marlon Lewandowsky Berliner Ring 14 49565 Bramsche Tel: +49 15203490342	Annalena Stoppa Auf der Brüche 29 58640 Iserlohn Tel: +49 15122809127	Matthias Kocher Emil-Heckel-Straße 10 68163 Mannheim Tel: +49 16094836621	Jan Pappers Geilenkirchenerstr. 29 52538 Gangelt Tel.: +49 1774014761	Jaqueline Voss Rurstrasse 7 52525 Heinsberg Tel.: +49 15252769889	Jessica Bausch Owinger Str. 18 72336 Balingen-Ostdorf Tel: +49 15204483437
E-Mail: 1.Vorstand@vdgv.de	E-Mail: 2.Vorstand@vdgv.de	E-Mail: sport@vdgv.de	E-Mail: technik@vdgv.de	E-Mail: sonderaufgaben@vdgv.de	E-Mail: kasse@vdgv.de

Bankverbindung: VDGv, Sparkasse Kraichgau, IBAN: DE27 6635 0036 0007 042120, BIC:BRUSDE66XXX

Inhaltsverzeichnis

RUBRIK	SEITE
Inhaltsverzeichnis	2
Teil I - Allgemeine Bestimmungen	3
1.1 Die Veranstaltung	3
1.2 Der Wettbewerb	8
Teil II – Verfahrensbestimmungen	12
2.1 Die Sportstrafen	12
Teil III – Technische Bestimmung	15
3.1 Zulässige Fahrzeuge – Homologation	15
3.2 Sicherheitsvorschriften	15
3.4 Trialklasse O – ORIGINAL	23
3.5 Trialklasse S – STANDARD	28
3.6 Trialklasse M – MODIFIED	33
3.7 Trialklasse PM – PROMODIFIED	38
3.8 Trialklasse P – PROTOTYPE	43
3.9 Trialklasse OK – OFFENE KLASSE	47
Teil IV.I – Bestimmung zur Durchführung des VDGV “Fun-Cup”	48
Teil IV.II – Bestimmung zur Durchführung des VDGV “Junior-Cup”	50
Teil V – Sektionsaufbau und Wertung	52
5.1 Sektionen für DGM-Veranstaltungen	52
5.2 Aufbau der Sektionen	52
5.3 Richtverfahren 1 – System Gasse	53
5.4 Richtverfahren 2 – System Abschnitte	53
5.5 Richtverfahren 3 – System Areal	54
5.6 Gruppenstart	56
5.6 Befahrbarkeit der Sektion	58
5.7 Fahrvorschriften für Richtverfahren 1,2 und 3	58
5.8 Wertung	59
5.9 Für Zuschauer erlaubte Abschnitte	60
5.10 Streckenskizze	60
5.11 Sicherheit	60
Teil VI – Änderung zum Vorjahr	62
Satzung des VDGV	66

TEIL I

Allgemeine Bestimmungen

Stand 20.01.2024

<Alle älteren Reglements verlieren hiermit an Gültigkeit>

1.1 Die Veranstaltung

1.1.1 Definition und Status

Geländewagentrials sind Geschicklichkeitsprüfungen für vierradgetriebene Geländewagen auf einer abgesperrten Strecke. Diese sind kurzwegige, geländespezifisch angelegte Geschicklichkeitsprüfungen und haben den Zweck der Erprobung im Umgang mit Geländewagen und sind von hohem verkehrserzieherischem Wert.

1.1.2 Nennberechtigung, Teilnahmevoraussetzung

1.1.2.1 Fahrer

1.1.2.1.1 Der Fahrer muss Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis der Führerscheinklasse 3, alternativ seit 1999 der Euro-Führerscheinklasse B sein. Der Fahrer kann auch im Rahmen des „begleitenden Fahrens, BF17“ an der DGM teilnehmen.

Der VDGW leistet dadurch Präventionsarbeit für die Sicherheit im Umgang mit einem Fahrzeug im Straßenverkehr. Die gesetzlichen Bestimmungen hierzu sind einzuhalten.

1.1.2.1.2 Grundsätzlich muss der Fahrer im Besitz einer Fahrerlaubnis für PKW sein, die in der BR Deutschland Gültigkeit besitzt.

1.1.2.1.3 Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz des VDGW sein. Dies ist nur bei Wertung zur DGM nötig. Die Lizenzgebühr beträgt € 20.

1.1.2.1.4 Der Fahrer ist für die Jahreswertung der DGM nur punktberechtigt, wenn bis zum Ablauf einer gesetzten Frist, vor Saisonbeginn, die Lizenz vorliegt. Für nachträglich gestellte Lizenzanträge werden gesonderte Gebühren erhoben. Diese Lizenz ist dann ab der Veranstaltung gültig, zu deren Nennschluss sie vorgelegt werden muss.

1.1.2.1.5 Der Fahrer muss das 18. Lebensjahr vollendet haben. Fahrer die im Rahmen des „begleitenden Fahrens, BF17“ teilnehmen, müssen das 17. Lebensjahr vollendet haben.

1.1.2.1.6 Der Fahrer darf in der Sektion den Sitz nicht verlassen.

1.1.2.1.7 Jeder Fahrer darf jede Sektion nur einmal befahren. Er kann zusätzlich jede Sektion, auch mehrmals, als Beifahrer befahren.

1.1.2.1.8 Bei Alkoholmissbrauch hat der Veranstalter das Recht, den Fahrer vom Wettbewerb auszuschließen. Drei derartige Ereignisse führen zum Ausschluss von Veranstaltungen des VDGW.

1.1.2.1.9 Der Fahrer muss persönlich anwesend sein.

1.1.2.1.10 In allen Klassen und Sektionen müssen die Insassen ihren Rumpf mit entsprechender Kleidung, die den gesamten Torso bedeckt, schützen. Das Tragen eines Rennoveralls wird empfohlen.

1.1.2.2 Beifahrer

1.1.2.2.1 Beifahrer müssen das 12. Lebensjahr vollendet haben. Sie benötigen keine Lizenz des VDGW, sie müssen jedoch das Nennformular der jeweiligen Veranstaltung unterschreiben. Eltern bzw. erziehungsberechtigte Personen haften bei minderjährigen Beifahrern mit ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht. Eine zusätzliche Erklärung ist nicht notwendig. Sie müssen auf der Nennung für das minderjährige Kind unterschreiben.

1.1.2.2.2 Es ist während der Befahrung der Sektion nur ein Beifahrer erlaubt.

1.1.2.2.3 Während des Befahrens einer Sektion, kann der Beifahrer verschiedene Bedienungen verrichten. Er darf jedoch keine Lenkarbeit vollführen. Dieses gilt auch für die Betätigung der Einzelradbremse.

1.1.2.2.4 Der Beifahrer darf in der Sektion den Sitz nicht verlassen.

1.1.2.2.5 Von Sektion zu Sektion kann der Fahrer entscheiden, ob der Beifahrer im Fahrzeug sein soll.

1.1.2.2.6 Bei Alkoholmissbrauch hat der Veranstalter das Recht, den Beifahrer vom Wettbewerb auszuschließen. Drei derartige Ereignisse führen zum Ausschluss von Veranstaltungen des VDGW.

1.1.2.2.7 Es ist während des Wettbewerbs nur ein Beifahrer erlaubt, welcher einen Haftungsverzicht für diesen Wettbewerb unterschrieben hat.

1.1.2.2.8 Das Tragen eines Rennoveralls wird empfohlen.

1.1.2.3 Fahrzeuge

1.1.2.3.1 Das genannte Fahrzeug muss folgende Zulassungsvoraussetzungen erfüllen:

- Übereinstimmung mit den für das Fahrzeug geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen
- Übereinstimmung mit den Lärmschutzvorschriften
- Übereinstimmung mit den Sicherheitsvorschriften
- Übereinstimmung mit den Sponsor Vorschriften des VDGV und gegebenenfalls des Veranstalters.

1.1.2.3.2 Das Fahrzeug darf in seinem äußeren Erscheinungsbild dem Ansehen des Automobilsportes nicht schaden.

1.1.2.3.3 Fahrzeuge müssen bei der Einfahrt in eine Sektion, während der gesamten Veranstaltung, in allen Punkten den Technischen Bestimmungen entsprechen.

1.1.2.3.4 Nach dem Start des Wettbewerbsfahrzeugs dürfen Reifentyp und -größe, bis zur Beendigung des Wettbewerbs, nicht gewechselt werden. Bei nachweislichem Defekt darf sich maximal ein Reifen mit anderem Typ und Größe am Fahrzeug befinden, wie bei der vorherigen Fahrzeugabnahme.

1.1.2.3.5 Mit einem Fahrzeug können maximal drei Fahrer starten. Das Fahrzeug ist deutlich mit allen Startnummern zu kennzeichnen. Bei Abgabe der Nennung ist der Mehrfachstart anzuzeigen.

1.1.2.4 Offizielle

1.1.2.4.1 Trialleiter (TL)

Der Trialleiter ist erster Ansprechpartner und Verantwortlicher für die Durchführung der Veranstaltung. Er ernennt je einen Sportkommissar und einen Technikkommissar.

1.1.2.4.2 Sportkommissar (SK)

Der Sportkommissar ist für die Einhaltung des sportlichen Reglements verantwortlich.

Darunter fallen die Bereiche: Strecke, Streckenposten, Auswertung, Siegerehrung. Er kann Mitglied des veranstaltenden Vereins sein.

1.1.2.4.3 Technikkommissar (TK)

Der Technikkommissar ist für die Einhaltung des technischen Reglements verantwortlich.

Darunter fallen die Bereiche: technische Abnahme, Proteste. Er kann Mitglied des veranstaltenden Vereins sein.

1.1.2.4.4 Geländekommissar (GK)

Der Geländekommissar ist für die Abnahme der Sektionen, Sektionszufahrten und Sektionsausfahrten zuständig.

Gemeinsam mit dem Sportkommissar der Veranstaltung nimmt er diese Abnahme vor. Der GK kann Änderungen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Einhaltung des Reglements anordnen. Er darf nicht Mitglied des veranstaltenden Vereins sein und muss vom Veranstalter aus einer Geländekommissarliste angefordert werden. Diese Liste setzt sich aus Mitgliedern der Reglementkommission und weiteren erfahrenen und geeigneten Personen zusammen. Es sind bei jeder Veranstaltung jeweils zwei GK, je einer für die Klassen Original und Standard, sowie für die Klassen Modified und Prototype zu bestellen. Gemeinsam prüfen sie ebenfalls die Sektionen des Fun-Cups und des Junior-Cups.

1.1.2.4.5 Streckenposten (SP)

Die Streckenposten sind Punktrichter in einer Sektion. Ihre Entscheidungen sind Tatsachenentscheidungen gegen, die kein Protest eingelegt werden kann. Allein der sich in der Sektion befindliche Fahrer kann, nach Beendigung der Sektion und vor dem Bestätigen des Ergebnisses auf der Bordkarte, durch Bestellen des SK oder des TL bei Unstimmigkeiten, auf ein Fehlurteil des SP hinweisen. Der SK oder der TL trifft dann, nach Rücksprache mit dem SP und dem Fahrer, eine endgültige Entscheidung.

1.1.2.4.6 Nennbüro

Das Personal im Nennbüro ist zuständig für die Bearbeitung der Nennungen, die Kontrolle der erforderlichen Nennunterlagen, sowie der Erstellung und Auswertung der Bordkarten. Anhand der ausgewerteten Bordkarten erstellt das Nennbüro die Ergebnislisten. Wird nach der Siegerehrung eine Nachschau des Ergebnisses bzw. der Bordkarten verlangt, so hat diese durch das Personal des Nennbüros zu erfolgen. Es ist darauf zu achten, dass eine ausreichende Anzahl von Personen mit diesen Aufgaben vertraut wird.

1.1.2.4.7 Schiedsgericht

Das Schiedsgericht setzt sich aus allen 6 Vorständen und einem Vertreter des Veranstalters zusammen. Es ist das höchste Komitee und kann Sportstrafen sowie Suspendierungen aussprechen.

1.1.2.4.8 Reglementkommission

1.1.2.4.8.1 Zusammensetzung

Die Reglementkommission setzt sich aus insgesamt elf Personen zusammen. Dieses sind die sechs Vorstandsmitglieder, fünf Fachwarte Technik (Fachwart oder Vertreter) und ein Fachwart Veranstalter. Bei Abstimmungen gilt die einfache Stimmenmehrheit. Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des 1. Vorstands.

1.1.2.4.8.2 Wahl

Die elf Fachwarte und Vertreter werden einzeln auf der Jahreshauptversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit gewählt. Eine Anwesenheit der zu Wählenden ist nicht zwingend erforderlich, eine schriftliche Einverständniserklärung zur Bestätigung ihrer Wählbarkeit muss hierfür bei der Vorstandschaft hinterlegt werden. Die Fachwarte werden jährlich gewählt.

1.1.2.4.8.3 Fachwarte Technik

Aus jeder der fünf DGM-Klassen (Original, Standard, Modified, ProModified und Prototype) werden jeweils zwei Lizenznehmer (Fachwart und Fachwartvertreter) in die Kommission gewählt. Diese sollten in der, der Jahreshauptversammlung voraus gegangenen Saison an mindesten einem DGM-Lauf in der Klasse gestartet sein, für die sie gewählt werden sollen. Gleichzeitig soll eine Absichtserklärung abgegeben werden, die folgende Saison ebenfalls in dieser Klasse zu starten.

1.1.2.4.8.4 Fachwart Veranstalter

Der Fachwart Veranstalter vertritt in der Reglementkommission die Interessen der DGM-Veranstalter. Dieser muss aus dem Kreis der Veranstalter stammen, die in der Saison nach der Jahreshauptversammlung einen DGM-Lauf ausrichten.

1.1.3 Nennung, Nenngeld

Jeder Fahrer kann pro Veranstaltung nur in einer Klasse fahren und bekommt auch nur eine Bordkarte ausgehändigt. (Ausnahme Ersatz oder Klassenwechsel vor dem Start)

1.1.3.1 Die Nennung ist auf dem vom Veranstalter herausgegebenen Nennformular abzugeben. Das Nennformular ist vollständig und leserlich auszufüllen. Alle verlangten Erklärungen sind anzugeben. Die Nennung ist vom Fahrer und gegebenenfalls auch vom Beifahrer zu unterzeichnen.

1.1.3.2 Die Nennung kann auch durch Onlinenennung, Telefax, Brief oder per E- Mail abgegeben werden.

1.1.3.3 Das Nenngeld ist vor Beginn der Veranstaltung zu entrichten.

1.1.3.3.1 Das Nenngeld beträgt pro Teilnehmer € 50 bei Vornennung. Bei Nachnennung, nach Vornennschluss (1.1.4.4), beträgt das Nenngeld € 60. Es handelt sich hier um Reuegeld und wird nur dann zurückgezahlt, wenn die Veranstaltung aus Verschulden des Veranstalters abgesagt werden muss.

1.1.3.3.2 Das Mannschaftsnenngeld beträgt € 20.

1.1.3.3.3 Die Teilnehmer am Mannschaftswettbewerb sind namentlich aufzuführen.

1.1.3.3.4 Der Veranstalter hat spätestens eine Stunde nach Nennungsschluss eine komplette Liste aller gemeldeten Starter auszuhängen. Aus der Liste muss eindeutig hervorgehen: Klasse, Startnummer, Name, Vorname und Fahrzeug.

1.1.4 Nennungsschluss

1.1.4.1 Mit dem Nennungsschluss wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen.

1.1.4.2 Der Nennschluss ist spätestens beim Start der Veranstaltung.

1.1.4.3 Ende der Papierabnahme 9.00 Uhr.

1.1.4.4 Als Vornennschluss wird der letzte Dienstag, 24.00h, vor dem Veranstaltungstermin definiert.

1.1.5 Ablehnung von Nennungen

1.1.5.1 Der Veranstalter hat das Recht, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Hier greift das Hausrecht des Veranstalters.

1.1.5.2 Die Nennung wird auf jeden Fall abgelehnt, wenn sie nicht form- oder fristgerecht abgegeben, das Nenngeld - falls verlangt - nicht vor Nennungsschluss geleistet wurde oder die Teilnahme/Zulassungsvoraussetzungen für Fahrer, Beifahrer oder Fahrzeuge nicht erfüllt sind.

1.1.6 Annahme der Nennung

1.1.6.1 Der Veranstalter ist nicht zu einer schriftlichen Nennungsbestätigung verpflichtet.

1.1.6.2 Mit der Annahme der Nennung kommt der Vertrag zwischen Veranstalter und Teilnehmer zustande.

1.1.7 Nennungsvertrag

1.1.7.1 Dieser Vertrag verpflichtet Fahrer und ggf. Beifahrer, an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.

1.1.7.2 Der Veranstalter soll den Teilnehmern Ort und Zeit der Abnahme bekannt geben und auf eventuelle weitere wichtige Termine hinweisen.

1.1.8 Rücktritt

1.1.8.1 Teilnehmer sind zum Rücktritt berechtigt

Bei Absage oder Verlegung des Wettbewerbs um mehr als 24 Stunden.

Bei dem Veranstalter nachgewiesener, unverschuldeter Nichtteilnahme.

1.1.8.2 Allein im Falle der Absage oder Verlegung um mehr als 24 Stunden hat der Teilnehmer bei fristgerechter bzw. unverzüglicher Ausübung seines Rücktrittsrechts Anspruch auf Rückzahlung des Nenngelds.

1.1.8.3 Der Veranstalter kann in der Ausschreibung festlegen, dass ein Rücktritt bis zum Nennschluss, auch wenn die in 1.1.8.1 aufgeführten Rücktrittsgründe nicht vorliegen, möglich ist. Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld, abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters, zu erstatten.

1.1.9 Startberechtigung und Klassen

1.1.9.1 Nur die im Anhang aufgelisteten Fahrzeuge sind zur Teilnahme an der Wertung berechtigt. Andere, dort nicht aufgeführte Wagentypen oder Bezeichnungen werden im Bedarfsfall vom Trialleiter, in Abstimmung mit dem Technischen Kommissar, auf Startberechtigung überprüft und gegebenenfalls zugelassen

1.1.9.2 Gestartet wird in der

Trialklasse Junior-Cup,

Trialklasse Fun-Cup,

Trialklasse O (Original-Fahrzeuge),

Trialklasse OK (Offene Klasse, Auffangklasse, Trophyfahrzeuge)

Trialklasse S (Standard, seriennahe Fahrzeuge),

Trialklasse M (Modified, verbesserte Fahrzeuge)

Trialklasse PM (ProModified)

Trialklasse P (Prototype).

1.1.9.3 Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist, soweit nichts anderes bestimmt wird, nicht möglich.

1.1.9.4 Die Änderung der angegebenen Einstufung des Fahrzeugs in eine Trialklasse ist nach Nennschluss nicht mehr möglich. Davon sind lediglich Falscheinstufungen ausgenommen.

1.1.10 Dokumentenprüfung

1.1.10.1 Vor dem Wettbewerb werden die Dokumente der Fahrer, Beifahrer und der Fahrzeuge überprüft.

Die Fahrer, die alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, erhalten nach der Dokumentenprüfung die Bordkarte.

1.1.10.2 Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer vorzulegen:

-Gültigen Führerschein

-VDGV-Fahrerlizenz des Fahrers (nur Lizenznehmer)

-Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

-Versicherungsunterlagen

1.1.11 Technische Abnahme

1.1.11.1 Zur Technischen Abnahme müssen die Teilnehmer mit dem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen und die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung vorweisen, um so die Regelkonformität des startenden Fahrzeugs und dessen Sicherheitsausrüstung in der jeweilig genannten Klasse vorzustellen und nachzuweisen.

1.1.11.2 Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Die erneute Vorführung hat ohne erneute Aufforderung in jedem Fall zu erfolgen, wenn Fahrzeuge nach der Technischen Abnahme beschädigt werden. Das nach der Beschädigung instand gesetzte Fahrzeug darf nur nach Begutachtung und Freigabe durch die Technischen Kommissare weiter eingesetzt werden.

1.1.11.3 Nach der Technischen Abnahme werden die Fahrzeuge mit einer Kennzeichnung versehen. Auch auf der Bordkarte wird die bestandene technische Abnahme vermerkt.

1.1.11.4 Die Abnahme erfolgt durch einen Technikkommissar.

1.1.11.5 Die Technische Abnahme kann auch als Jahresabnahme erfolgen. Damit ist für die gesamte Saison eine Grundabnahme erfolgt. Diese kontrollierten Fahrzeuge werden mit einer Markierung versehen. Werden an diesen Fahrzeugen nach der Jahresabnahme Veränderungen vorgenommen, so sind diese beim nächsten Start unaufgefordert dem örtlichen Technikkommissar vorzustellen.

1.1.11.6 Der Technikkommissar kann zu jeder Zeit während des Wettbewerbs eine Nachkontrolle anordnen. Der Fahrer hat dieser Aufforderung Folge zu leisten.

1.1.12 Sportliche Abnahme

1.1.12.1 Die Sektionen werden vor Wettbewerbsbeginn, durch einen Geländekommissar und dem Sportkommissar des Ausrichters, abgenommen. Der GK kann Änderungen zur Erhöhung der Sicherheit und zur Einhaltung des Reglements anordnen.

1.1.13 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

1.1.13.1 Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kfz-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von ihrem Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

1.1.13.2 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt, aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen. Die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe können abgesagt werden, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist. Schadensersatzansprüche werden nicht übernommen. Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit ist ausgenommen. Alle Risiken der Ausrichtung einer Veranstaltung trägt der lokale Veranstalter. Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

www.VDGW.de

1.2 Der Wettbewerb

1.2.1 Grundlagen der Wettbewerbe

Die Wettbewerbe der Veranstaltervereine werden nach den Bestimmungen des jeweils gültigen VDGV-Reglements durchgeführt. Der Verband erstellt Veranstalterrichtlinien die anzufordern und einzuhalten sind.

1.2.2 Klassen

1.2.2.1 Ein Teilnehmer an einer Veranstaltung wählt bei der Nennung eine Klasse. Fahrzeugwechsel und Klassenwechsel sind möglich, jedoch nicht während eines Wettbewerbs.

1.2.2.2 Ein Handicap-Faktor kommt zur Berücksichtigung. Dieser errechnet sich wie folgt: $(\text{Radstand} \times \text{Fahrzeugbreite}) / 2$. Der HCF kommt nur in den Klassen O, OK, S und M zur Anwendung. Eine Liste mit Handicap-Faktoren befindet sich im Anhang zu diesem Reglement. In der Klasse OK wird bei Fahrzeugen mit Karosserieveränderungen in Länge oder Breite, welche die Serienmaße unterschreiten, ein Handicap-Faktor von 1.000 zur Anwendung gebracht.

1.2.3 Klassenbelegung

Eine Mindeststarterzahl ist nicht vorgeschrieben.

1.2.4 Fahrregeln

1.2.4.1 Während des Wettbewerbs haben sich die Teilnehmer an die Weisungen der Veranstaltungsleitung, der Streckenposten und der Berechtigten zu halten.

1.2.4.2 Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Es muss dann unverzüglich ein zusätzlicher Aushang erfolgen.

1.2.4.3 Vorschriften, die zusätzlich von der Veranstaltungsleitung ausgegeben werden, müssen mit dem aktuellen Reglement konform sein.

1.2.5 Tageswertung

1.2.5.1 Die Ergebnisse aller Teilnehmer in einer Klasse werden bestimmt durch die Anzahl der Strafpunkte in den Sektionen. Die Anzahl der Strafpunkte, in allen Sektionen, werden zu einer Summe addiert.

1.2.5.2 Klassensieger eines Wettbewerbs sind die Teilnehmer mit der geringsten Anzahl von Strafpunkten.

1.2.5.3 Bei der Siegerehrung des jeweiligen Wettbewerbs werden die Teilnehmer der Klassen geehrt. Pokale oder ähnliche Preise werden an die drei Erstplatzierten der Klassen O, OK, S, M, PM und P ausgegeben. Es ist dem Veranstalter freigestellt, weitere Pokale oder ähnliche Preise an andere Platzierungen auszugeben. Alle Teilnehmer erhalten eine Urkunde.

1.2.5.4 Gibt ein Fahrer seine Bordkarte nach dem unter 1.2.17.1 angegebenen Zeitpunkt ab, sind alle Sektionen als „Nicht befahren“ zu werten. Die Vorgehensweise und Ausnahmen sind dort geregelt.

1.2.6 Ergebnislisten

1.2.6.1 Ergebnisse Fahrer

Der Veranstalter erstellt eine Ergebnisliste für die Tageswertung der Fahrer, welche folgende Informationen enthalten muss: Klasse, Platzierung, Startnummer, Name, Vorname, Fahrzeug und Strafpunkte.

1.2.6.2 Ergebnisse Mannschaft

Der Veranstalter erstellt eine Ergebnisliste für die Tageswertung der Mannschaften, welche folgende Informationen enthalten muss: Platzierung der Mannschaften mit Meisterschaftspunkten aller Mannschaftsmitglieder.

Die besten drei Mannschaftsmitglieder, also die, welche das Mannschaftsergebnis bestimmen, sind gesondert zu kennzeichnen.

1.2.6.3 Ein Aushang der Ergebnisliste vor der Siegerehrung liegt im Ermessen des Veranstalters.

Das Ergebnis muss aber spätestens nach der Siegerehrung zur Ansicht bereitgestellt werden.

Sollten sich während der Siegerehrung Ungereimtheiten ergeben, kann eine Nachschau verlangt werden.

Diese Möglichkeit endet 30 Minuten nach Ende der Siegerehrung. Ein offizieller Protest gegen eine Rangliste ist nicht möglich.

1.2.7 Meisterschaftswertung und Punktevergabe

1.2.7.1 In den Klassen Junior-Cup, Original, Standard, Modified, ProModified und Prototype wird nach dem letzten Lauf ein „Deutscher Meister“ unter den Lizenzfahrern ermittelt. In der Klasse Fun-Cup wird dieser unter allen Fahrern ermittelt. Die Definition „Deutscher Meister“ geht konform mit den Regularien der Sporthoheit und der Fachverbände. In der „Offenen Klasse“ gibt es nur eine Tageswertung.

1.2.7.2 Die so ermittelte Reihenfolge ist der Maßstab für die Vergabe von Meisterschaftspunkten.

Die Meisterschaftspunkte werden nur unter den jeweiligen Lizenzfahrern vergeben und die Tagesstarter werden nicht berücksichtigt.

1. Platz = 30 Punkte;	2. Platz = 27 Punkte;	3. Platz = 25 Punkte;	4. Platz = 24 Punkte;	5. Platz = 23 Punkte;
6. Platz = 22 Punkte;	7. Platz = 21 Punkte;	8. Platz = 20 Punkte;	9. Platz = 19 Punkte;	10. Platz = 18 Punkte;
10. Platz = 18 Punkte;	11. Platz = 17 Punkte;	12. Platz = 16 Punkte;	13. Platz = 15 Punkte;	14. Platz = 14 Punkte;
15. Platz = 13 Punkte;	16. Platz = 12 Punkte;	17. Platz = 11 Punkte;	18. Platz = 10 Punkte;	19. Platz = 9 Punkte ;
20. Platz = 8 Punkte;	21. Platz = 7 Punkte;	22. Platz = 6 Punkte;	23. Platz = 5 Punkte;	24. Platz = 4 Punkte;
25. Platz = 3 Punkte;	26. Platz = 2 Punkte;	27. Platz = 1 Punkte		

1.2.7.3 Der „Deutsche Meister“ einer Klasse ist der Teilnehmer, der in den für ihn gewerteten Läufen die meisten Meisterschaftspunkte erreicht hat.

1.2.7.4 Es werden die Ergebnisse aller Läufe zur Wertung herangezogen.

1.2.7.5 Die Wertung erfolgt unter Berücksichtigung von Streichergebnissen. Hierfür werden die Läufe mit den besten Meisterschaftspunkten herangezogen.

Bei sieben und acht Meisterschaftsläufen in einer Saison, werden zwei Streichergebnisse berücksichtigt.

Bei vier bis sechs Meisterschaftsläufen in einer Saison, wird ein Streichergebnis berücksichtigt.

Bei weniger als vier Meisterschaftsläufen kommen keine Streichergebnisse zur Anwendung.

Bei Fahrern, die nicht die Maximalzahl von gewerteten Läufen erreichen, wird die tatsächliche Anzahl der erfahrenen Ergebnisse und evtl. der Veranstalterdurchschnitt zur Jahreswertung verwendet.

1.2.7.6.1 Lizenznehmer dürfen an der Veranstaltung des Vereins, über den sie ihre Lizenz beantragt haben, nicht starten.

Zur Chancengleichheit erhalten diese Fahrer ein zusätzliches, berechnetes Ergebnis. Dieser wird Veranstalterdurchschnitt genannt.

1.2.7.6.2 Lizenznehmer dürfen an einer Veranstaltung ihrer Wahl mitarbeiten. So haben auch Fahrer die Möglichkeit ein berechnetes Ergebnis (Veranstalterdurchschnitt) zu erhalten, die keinem Veranstalterverein angehören.

Die Mitarbeit bedarf der Zustimmung des Veranstaltervereines.

1.2.7.6.3 Jeder Lizenznehmer kann nur ein berechnetes Ergebnis pro Saison erhalten.

1.2.7.6.4 Der Veranstalterverein teilt in Listenform, versehen mit Name, Vorname und Startnummer, dem Vorstand Sport die Helfer mit, welche an seiner Veranstaltung mitgearbeitet haben und dadurch ein berechnetes Ergebnis (Veranstalterdurchschnitt) erhalten.

Diese Liste muss bis zum Sektionsende (17.00Uhr) des jeweiligen Saisonendlaufes abgegeben werden.

Eine spätere Abgabe ist nicht möglich.

1.2.7.6.5 Berechnung des Veranstalterschnitts

Von der Anzahl der Meisterschaftsläufe in einer Saison werden die eventuellen Streichergebnisse subtrahiert.

Anschließend wird der Veranstalterlauf ebenfalls subtrahiert. Dieses ist die maximale Anzahl der Läufe, aus denen dann ein Durchschnittswert gebildet wird und dieses Ergebnis wird in die Rangliste übernommen. Hat ein Fahrer in einer Saison weniger als diese maximale Anzahl der für einen Veranstalterschnitt zählenden Läufe bestritten, so wird aus der Anzahl seiner tatsächlich gefahrenen Läufe sein Durchschnittsergebnis gebildet.

Formel: $(\text{Anzahl der Läufe} - \text{Anzahl der maximalen möglichen Streichergebnisse} - \text{Veranstalterlauf}) = \text{Basis für den Veranstalterschnitt}$.

Beispiel A für acht Meisterschaftsläufe in einer Saison

Acht gefahrene Läufe – zwei Streichergebnisse – ein Veranstalterlauf = fünf Läufe als Basis für den Veranstalterschnitt,

D.h. aus den nun fünf besten gefahrenen Läufen wird der Veranstalterschnitt errechnet, dieser dann als sechster Lauf hinzuaddiert und daraus folgt das Endergebnis.

Beispiel B für acht Meisterschaftsläufe in einer Saison

Vier gefahrene Läufe, daraus ergibt sich kein Streichergebnis und dieses ist die Basis für den Veranstalterschnitt.

Das heißt aus den nur vier gefahrenen Läufen wird der Veranstalterschnitt errechnet, dann als fünfter Lauf hinzuaddiert und daraus folgt das Endergebnis. Der Fahrer hat es so versäumt die maximale Anzahl der in Wertung kommender Läufe zu erreichen.

1.2.7.6.6 Bei Punktegleichheit zählt das Beste (dann das Zweitbeste usw.) Streichergebnis. „Ein Streichergebnis ist besser als keins“.

Falls dann immer noch Punktegleichheit besteht, folgt der direkte Vergleich im letzten Wettbewerb, welchen beide Fahrer gemeinsam bestritten haben. Kommt es auch hier zu keiner Unterscheidung, zählt das beste erfahrene Ergebnis, dann das zweitbeste usw.

1.2.7.7 Mannschaften

Eine Mannschaft kann aus maximal sechs Fahrern gebildet und gemeldet werden. Diese Fahrer müssen alle Lizenznehmer desselben Vereins sein. Hier sind nur Fahrer aus den DGM-Klassen Junior-Cup, Original, Standard, Modified, ProModified und Prototype zulässig.

1.2.7.8 Maximal die drei besten Fahrer kommen in die Wertung.

Bei Punktgleichheit entscheidet jeweils das Ergebnis des vierten, fünften oder sechsten Teilnehmers.

1.2.7.9.1 Wertungen der Meisterschaft

Meister ist die Mannschaft, die in den für sie gewerteten Läufen die meisten Punkte erreicht hat.

1.2.7.9.2 Die Wertung erfolgt unter Berücksichtigung von Streichergebnissen. Hierfür werden die Läufe mit den besten Meisterschaftspunkten herangezogen.

Bei sieben und acht Meisterschaftsläufen in einer Saison, werden zwei Streichergebnisse berücksichtigt.

Bei vier bis sechs Meisterschaftsläufen in einer Saison, wird ein Streichergebnis berücksichtigt.

Bei weniger als vier Meisterschaftsläufen kommen keine Streichergebnisse zur Anwendung.

Bei Mannschaften, die nicht die Maximalzahl von gewerteten Läufen erreichen, wird die tatsächliche Anzahl der erfahrenen Ergebnisse + Veranstalterschnitt zur Jahreswertung verwendet.

1.2.7.10 Wechselt während des Jahres ein Mitglied seinen Verein, ist er für die Mannschaft seines neuen Vereins erst im folgenden Kalenderjahr nach dem Wechsel startberechtigt. Jeder Verein kann mehrere Mannschaften melden.

1.2.7.11 Pokale an der Jahressiegerehrung erhalten in den DGM-Klassen die besten 30%, minimal bis Platz 3, maximal jedoch bis Platz 5, der in der Jahresrangliste Platzierten. Im Junior-Cup werden die drei Bestplatzierten und im Fun-Cup die fünf Bestplatzierten mit Pokalen geehrt. Es werden pro Klasse maximal die zehn Bestplatzierten verlesen. Alle Platzierten erhalten eine Urkunde.

1.2.8 Ergebnislisten

1.2.8.1 Ergebnisse Fahrer

Der Verband erstellt eine Ergebnisliste für die Meisterschaft der Fahrer, welche folgende Informationen enthalten muss: Klasse, Platzierung, Startnummer, Name, Vorname, Fahrzeug und Meisterschaftspunkte.

1.2.8.2 Ergebnisse Mannschaft

Der Verband erstellt eine Ergebnisliste für die Meisterschaft der Mannschaften, welche folgende Informationen enthalten muss: Platzierung der Mannschaften mit Meisterschaftspunkten

1.2.9 Verstöße gegen die Regeln

Wird gegen einen Teilnehmer erfolgreich Protest eingelegt, so zählt dieser Wettbewerb für ihn als "Nullergebnis" (kein Streichergebnis). Drei derartige führen zum Ausschluss von Veranstaltungen des VDGW.

1.2.10 Training, Startaufstellung und Fahrerbesprechung

1.2.10.1 Ein trainieren der Sektionen ist nicht gestattet.

1.2.10.2 Um 9.00h findet eine Fahrerbesprechung statt. Die Teilnahme ist für die Fahrer Pflicht.

1.2.10.3 Der Veranstalter kann die Schließungen einzelner Sektionen zu bestimmten Zeitpunkten festlegen.

Diese sind bei der Fahrerbesprechung bekannt zu geben. Damit diese Zeitpunkte verbindlich werden, muss zusätzlich spätestens zum Ende der Fahrerbesprechung ein Aushang erfolgen.

1.2.11 Beendigung des Wettbewerbs

Der Wettbewerb ist beendet, wenn jeder Teilnehmer die für ihn vorgeschriebenen Sektionen absolviert hat oder wenn der vom Veranstalter in der Ausschreibung oder bei der Fahrerbesprechung genannte Zeitpunkt erreicht ist.

1.2.12 Abbruch des Wettbewerbs

Bei Abbruch des Wettbewerbs wird keine Wertung erstellt.

1.2.13 Technische Kontrollen

1.2.13.1 Der Vorstand Technik, der technische Kommissar oder der Trialleiter kann während der Veranstaltung festlegen, welche Fahrzeuge in den Parc-fermé zu bringen sind. Jede dieser drei Personen ist einzeln weisungsbefugt.

1.2.13.2 Die betroffenen Fahrzeuge sind unmittelbar nach Beendigung des Wettbewerbs nach besonderer Weisung abzustellen. Sie dürfen erst nach Überprüfung und Freigabe daraus entfernt werden.

1.2.13.3 Nach dem Wettbewerb bis zum Ende der Protestfrist dürfen am Fahrzeug keine Änderungen vorgenommen werden (Bis zur Freigabe).

1.2.13.4.1 Ein Parc-fermé muss eine ausgewiesene, abgegrenzte und bewachte Fläche sein.

Diese darf nur von Offiziellen betreten werden, sowie von Fahrern ausschließlich zum Abstellen oder zum Entfernen von Fahrzeugen.

1.2.13.4.2 Der Standort des Parc-fermé ist an der Fahrerbesprechung bekannt zu geben.

1.2.13.5 Alte Startnummer und Startnummern anderer Serien müssen entfernt oder abgeklebt werden.

1.2.14 Anwendungs-, Auslegungsfragen

1.2.14.1 Über den organisatorischen Teil der Veranstaltung erteilt allein der Trialleiter oder bei Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.

1.2.14.2 Die Auslegung von Ausschreibungsbestimmungen ist den Sportkommissaren, den Technikkommissaren und als letzter Instanz dem VDGW-Schiedsgericht vorbehalten.

1.2.14.3 Aus Maßnahmen und Entscheidungen der Sportgerichtsbarkeit des Veranstalters oder dem VDGW, sowie deren Beauftragte, können keine Ersatzansprüche hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadensverursachung.

1.2.15 Werbung

1.2.15.1 Die Teilnehmer verpflichten sich mit Abgabe der Nennung, für die Zeit der Veranstaltung Startnummer und VDGW-Sponsorenwerbung auf Motorhaube und Seitenflächen anzubringen. Gegebenenfalls ist eine freie Fläche am Fahrzeug für diesen Zweck vorzusehen bzw. freizumachen.

1.2.16 Vergabe des VDGW-Prädikats

1.2.16.1 Der Vorstand entscheidet, welche VDGW-Vereine als Veranstalter das Meisterschaftsprädikat erhalten.

1.2.16.2 Bei Bedarf kann das Prädikat auch für Veranstaltungen von "Nicht-VDGW-Vereinen" vergeben werden. Die Konditionen werden von Hauptversammlung und Vorstand festgelegt.

1.2.16.3 In einer Saison werden die DGM-Läufe auf eine maximale Anzahl von acht Veranstaltungen begrenzt.

1.2.17 Zeitlicher Ablauf

1.2.17.1 Zeiten

Um den reibungslosen Ablauf einer Veranstaltung zu gewährleisten, ist folgender Zeitplan unbedingt einzuhalten:

9.00h Fahrerbesprechung

anschließend Veranstaltungsbeginn und Öffnung der Sektionen 1-11, sowie JC/FC-Sektionen 1-8

15.00h spätestens Öffnung der Sektion 11

17.00h Sektionsende der Sektionen 1 und 11

17.00h Sektionsende der Sektionen JC/FC

17.30h Letzter Zeitpunkt der Bordkartenabgabe für die Klassen JC, FC, O, OK, S und M.

18.00h Ende der Protestfrist

20.00h Siegerehrung

1.2.17.2 Bordkarten

Fahrer, welche um 17.00h noch an den Sektionen 1 und 10 anstehen, können diese zu Ende befahren. Die Bordkarten der Fahrer, welche diese Sektionen nach 17.00h beenden, werden vom Streckenposten einbehalten und ins Nennbüro gebracht.

1.2.17.3 Auslosung Startreihenfolge

Für die Sektion 11 wird die Startreihenfolge ausgelost. Die Auslosung erfolgt anhand der Nennungen und wird durch den Veranstalter durchgeführt. Die Startreihenfolge wird an der Fahrerbesprechung bekannt gegeben und gleichzeitig am Nennbüro ausgehängt.

Die Startreihenfolge soll im 10-Minutentakt erfolgen. Jeder Starter hat sich im Sinne der Sportlichkeit danach zu richten.

Im Rahmen der Bestimmungen können nach der Fahrt in der Sektion 11 andere, noch nicht befahrene Sektionen, befahren werden.

1.2.18 Schlusswort

Streitigkeiten, die sich aus dem Wortlaut des Reglements ergeben, entscheidet die Vorstandschaft.

TEIL II

Verfahrensbestimmungen

2.1 Die Sportstrafen

2.1.1 Besondere Tatbestände für Sportstrafen

- 2.1.1.1** Die Teilnehmer an Geländewagen-Wettbewerben sind zu sportlichem und fairem Verhalten verpflichtet. Sie haben sich dem VDGV, den Veranstaltern und den Sportwarten gegenüber loyal zu verhalten und jede Handlung zu unterlassen, die den Interessen des Geländewagensports schaden könnten.
- 2.1.1.2** Jede Nichtbeachtung dieser Verhaltensregeln und in diesem Reglement festgehaltenen sportlichen und technischen Bestimmungen können zu einer Sportstrafe führen.
- 2.1.1.3** Die nachstehenden Tatbestände sind keine abschließende Aufzählung, es werden damit lediglich beispielhaft gravierende Verstöße mit der möglichen Ahndungsweise aufgeführt.
- 2.1.1.3.1** Nichteinlösung von erfüllungshalber hingeebenen Schecks, Täuschung über Einzahlung: Suspendierung (Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.2** Teilnahme nicht startberechtigter Fahrer, versuchte Teilnahme: Suspendierung-(Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.3** Teilnahme nicht zugelassener, regelwidriger Fahrzeuge, versuchte Teilnahme: Wertungsausschluss (Technikkommissar), Suspendierung (Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.4** Grobfahrlässiges Verhalten: Suspendierung, Aberkennung von Meisterschaftspunkten, in weniger schweren Fällen: Wertungsausschluss (Sportkommissare).
- 2.1.1.3.5** Nichtbeachten der Fahrregeln:
Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare/Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.6** Nichtbeachten von Anweisungen des Veranstalters oder Sportwarten oder Sportkommissaren/Technikkommissaren:
Verwarnung bis Suspendierung (Sportkommissare/Technikkommissare/Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.7** Verweigerung einer angeordneten technischen Nachuntersuchung: Wertungsausschluss (Technikkommissare), Suspendierung (Schiedsgericht).
- 2.1.1.3.8** Bei Erteilung einer Sportstrafe erfolgt der Ausschluss der Wertung des DGM Lauf, wo der Regelverstoß begangen wurde. Das Schiedsgericht entscheidet über den Umfang der Sportstrafe.
- 2.1.1.3.9** Bei Urkunden oder Dokumentenfälschung erfolgt der Ausschluss aus VDGV-Veranstaltungen ab Vergehen für 24 Monate. Danach werden weitere 12 Monaten als Bewährung verhängt. Bei erneutem Vergehen erfolgt der komplette Ausschluss aus der DGM.

2.1.2 Protestverfahren

- 2.1.2.1** Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, einen technischen Protest gegen das Fahrzeug eines anderen Teilnehmers einzulegen, wenn er vermutet, dass dieses Fahrzeug nicht den technischen Bestimmungen des VDGV-Reglements entspricht.
- 2.1.2.2.1** Das Protestschreiben ist grundsätzlich im Nennbüro der Veranstaltung zu übergeben. Das Nennbüro nimmt das Protestschreiben ohne Wertung des Inhalts an!
- 2.1.2.2.2** Das Protestschreiben ist in zweifacher Ausfertigung vorzulegen. Beide Schreiben werden vom Nennbüro mit der Abgabezeit versehen. Anschließend werden die Protestschreiben vom Nennbüro und vom Protestführer zur Bestätigung unterzeichnet. Je ein Exemplar verbleibt im Nennbüro und beim Protestführer.
- 2.1.2.3** Sammelproteste sind unzulässig und werden von der Protestkommission zurückgewiesen. Ein Sammelprotest liegt vor, wenn:
- 2.1.2.3.1** Mehrere Teilnehmer einen Protest gemeinsam unterzeichnen und einreichen.
 - 2.1.2.3.2** Ein Teilnehmer einen Protest für oder gegen mehrere Fahrzeuge einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt.
- 2.1.2.4** Der Protestgegenstand muss eindeutig erkennbar sein, der Protestgrund ist konkret anzugeben.

2.1.2.5 Eine im Protestschreiben gemachte Einschränkung des Protests in der Weise, dass im Erfolgsfall weitere Protestpunkte nicht mehr zu behandeln sind, ist unbeachtlich. Die Protestkommission hat den Protest grundsätzlich in vollem Umfang durchzuführen.

2.1.2.6 Protestfristen werden wie folgt festgelegt:

Proteste technischer Art, gegen andere Fahrzeuge, müssen bis 17.30h des Wettbewerbstages eingelegt werden.

2.1.2.7 Die Protestkommission setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen.

Dieses ist der Technikkommissar der jeweiligen Veranstaltung oder ein bestimmter Vertreter, ein Mitglied der Reglementkommission und ein Mitglied des VDGV-Vorstands. Dieses Dreiergremium berät und entscheidet den Protest, unter Berücksichtigung des Reglements, mit einfacher Stimmenmehrheit. Es ist darauf zu achten, dass die Protestkommission keine Clubmitglieder und keine Fahrer oder Beifahrer aus derselben Fahrzeugklasse wie der Protestführer oder der Protestgegner sind.

2.1.2.8 Bei Übergabe des Protestschreibens an das Nennbüro muss die Protestgebühr, die jährlich vom VDGV-Vorstand neu festgesetzt werden kann, beigefügt sein. Die Protestgebühr beträgt € 100.

2.1.2.9 Wird der Protest als unzulässig oder unbegründet zurückgewiesen, verfällt die Protestgebühr an den VDGV.

Wird einem Protest stattgegeben, so erhält der Protestführer seine Protestgebühr rückerstattet und der Protestgegner muss diese an den Verband entrichten. Solange die Gebühr nicht beglichen wurde, erhält der Protestgegner keine Starterlaubnis für weitere Läufe. Der Protestgegner erhält für diese Gebühr einen Beleg.

2.1.2.10 Grundsätzlich kann ein Protest nur gegen ein Fahrzeug aus derselben Fahrzeugklasse eingelegt werden.

2.1.3 Berufungsverfahren

2.1.3.1 Gegen die getroffene Entscheidung im Protestverfahren ist die Berufung zulässig. Wird vom Protestführer oder vom Protestgegner Berufung gegen die Entscheidung eingelegt, so ist dies dem Sportkommissar in schriftlicher Form innerhalb von 30 Minuten nach Bekanntgabe der Entscheidung mitzuteilen.

2.1.3.2 Auch einzelne Mitglieder der Protestkommission haben die Möglichkeit, gegen die Protestentscheidung Berufung beim VDGV-Schiedsgericht einzulegen. Diese muss in schriftlicher Form innerhalb von drei Tagen (Poststempel/nicht Freistempler) an die Postanschrift des 1. Vorsitzenden gesandt werden.

2.1.3.3 Falls die Berufung vom Protestführer oder Protestgegner eingereicht wird, muss dem Berufungsschreiben die Berufungsgebühr in Höhe von € 150 beigefügt sein.

2.1.3.4 Das Schiedsgericht des VDGV setzt sich aus den sechs Vorstandsmitgliedern zusammen und entscheidet mit einfacher Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des 1. Vorsitzenden.

2.1.3.5 Die Entscheidung des Schiedsgerichts wird den beteiligten Personen innerhalb einer Frist von zehn Tagen nach Eingang der Berufung schriftlich mitgeteilt.

2.1.3.6 Wird die Berufung als unzulässig oder unbegründet zurückgewiesen, verfällt die Berufungsgebühr an den VDGV.

Wird der Berufung stattgegeben, so erhält der Berufungsführer seine Berufungsgebühr rückerstattet und der Berufungsgegner muss diese an den Verband entrichten. Solange die Gebühr nicht beglichen wurde, erhält der Berufungsgegner keine Starterlaubnis für weitere Läufe. Der Berufungsgegner erhält für diese Gebühr einen Beleg.

2.1.4 Versicherungen

Eine Versicherungspflicht für Teilnehmer besteht und ist vom Starter im Vorfeld in Erfahrung zu bringen.

Weitere Einzelheiten zum Versicherungsschutz werden zwischen VDGV und den jeweiligen Veranstaltern an der Veranstaltersitzung festgelegt.

2.1.5 Haftungsausschluss

2.1.5.1 1 Fahrer und Beifahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen den VDGV, den Veranstalter, die Sportwarte, die Geländeeigentümer, Behörden, Hilfsdienste und alle Personen die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen, den Geländeeigentümern, soweit Schäden durch die Beschaffenheit des bei der Veranstaltung benutzten Geländes samt Zubehör verursacht werden und die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

2.1.5.2 Gegen die anderen Teilnehmer (Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Fahrern, Mitfahrern gehen vor!) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art, für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Trialwettbewerb entstehen, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

2.1.5.3 Die Haftungsausschlussvereinbarung wird mit Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

2.1.6 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

2.1.6.1 Sofern der Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeugs ist, hat er dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer, die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.

2.1.6.2 Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellt der Fahrer alle in der Nennung zum Thema Haftungsausschluss angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

2.1.6.3 Diese Feststellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter des anderen Fahrzeuge sowie gegen Fahrer, Mitfahrer des von mir zur Verfügung gestellten Fahrzeugs (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Eigentümer, Fahrer Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Trialwettbewerb entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt stehen.

2.1.7 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

2.1.7.1 Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kfz-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von ihrem Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

2.1.7.2 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzansprüche zu übernehmen, Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit ausgenommen. Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

2.1.8 Rechtswegeausschluss und Haftungsbeschränkung

2.1.8.1 Bei Entscheidungen des VDGV-Schiedsgerichts, der Sportkommissare/Technikkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

2.1.8.2 Aus Maßnahmen und Entscheidungen des VDGV, seines Schiedsgerichts sowie der Beauftragten des VDGV können keine Ersatzansprüche hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grobfahrlässiger Schadensverursachung.

2.1.9 Schlusswort

Streitigkeiten, die sich aus dem Wortlaut des Reglements ergeben, entscheidet die Vorstandschaft.

TEIL III

Technische Bestimmungen

3.1 Zulässige Fahrzeuge – Homologation

3.1.1.1 Es können nur Geländewagen mit Vierradantrieb an den Wettbewerben teilnehmen. Für die Klassen O, S und M müssen dafür mindestens 50 identische Fahrzeuge weltweit produziert worden sein, was im Zweifel durch den Eigner zu belegen ist.

3.1.1.2 Das deutsche Regelwerk kann in einigen Punkten vom Eurotrial-Reglement abweichen.

Ist dieses der Fall, wird an entsprechender Stelle im deutschen Regelwerk darauf hingewiesen. Dieses entbindet den einzelnen Eurotrialstarter nicht von der Holschuld an Informationen über das Reglement beim Start an einem Eurotrial.

Ebenfalls besteht gegenüber der VDGV- Organisation kein rechtlicher Anspruch beim Fehlen eines Hinweises in Bezug auf Differenzen der beiden Regelwerke. Bei aktuellen Änderungen des Eurotrial-Reglements, werden diese bei der folgenden Jahreshauptversammlung und der Reglementkommission besprochen, sowie über die entsprechenden Anträge abgestimmt.

3.1.2 In diesen sechs Klassen kann gestartet werden:

Trialklasse JC (Junior-Cup),

Trialklasse FC (Fun-Cup),

Trialklasse O (Original-Fahrzeuge),

Trialklasse OK (Offene Klasse, Auffangklasse, Trophyfahrzeuge)

Trialklasse S (Standard, seriennahe Fahrzeuge),

Trialklasse M (Modified, verbesserte Fahrzeuge)

Trialklasse PM (ProModified)

Trialklasse P (Prototype).

3.1.3 Die Fahrzeuge in allen Klassen dürfen nicht mehr als 3.500 kg wiegen.

3.1.4 Quads und ATVs sind nicht erlaubt.

3.2 Sicherheitsvorschriften

3.2.1 Windschutzscheibe

Falls in den Klasse O, OK, S und M eine Windschutzscheibe verwendet wird, muss sie aus Verbundglas bzw. Lexan/Makrolon bestehen.

In den Klassen PM oder P ist müssen diese aus Lexan/Makrolon bestehen. Windschutzscheiben dürfen aus Sicherheitsgründen keine stärkeren Beschädigungen aufweisen.

3.2.2 Abschleppösen/-haken

Vorne und hinten muss mindestens eine Abschleppöse oder Abschlepphaken mit einem Innendurchmesser von mindestens 50 mm angebracht sein. Sie müssen fest verankert, leicht zugänglich und rot, gelb oder orange lackiert sein, damit zu Karosserie ein Kontrast hergestellt wird. Gültig für Gruppen O, S, M, PM und P.

3.2.3 Sitze

Die Sitze der Insassen müssen fest verankert sein. Originalsitze können gegen Sportsitze mit Kopfstützen ersetzt werden.

3.2.4 Gemischaufbereitung

Bei einer „Gasbetätigung“ muss gewährleistet sein, dass der Motor auf Leerlaufdrehzahl geht (z.B.: durch eine Feder an jeder Drosselklappenwelle).

3.2.5 Unterschutz

Ein Unterschutz für Antriebsaggregate ist freigestellt.

3.2.6 Stromkreisunterbrecher

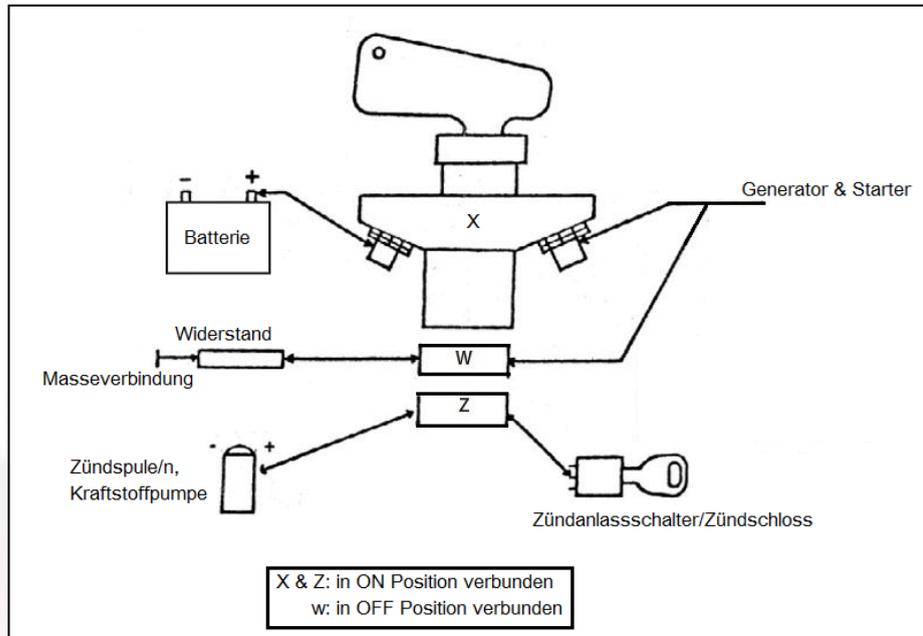
Der Hauptstromkreisunterbrecher muss alle elektrischen Stromkreise unterbrechen (Batterie, Lichtmaschine, Zündung, elektrische Bedienelemente usw.). Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass durch die Betätigung des Hauptstromkreisunterbrechers auch der Motor abgestellt wird.

Der Hauptstromkreisunterbrecher muss von innen wie außen zu betätigen sein. Ein Hauptstromkreisunterbrecher muss vor dem Fahrer installiert werden. Es wird empfohlen, dass dieser ebenfalls vom Beifahrersitz aus betätigt werden kann. Er muss eine deutlich gekennzeichnete Ein/Aus-Position haben und muss durch einen roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weißem Rand markiert sein, dessen Kantenlänge mindestens 12 cm betragen muss. Zusätzliche Stromkreisunterbrecher sind zulässig.

Gültig für die Klassen M, PM und P. Für Klassen O, OK und S wird eine solche Einrichtung empfohlen.

Für eine korrekte Funktion und Abschaltung aller Stromkreise wird ein 6-poliger Stromkreisunterbrecher empfohlen.

Ein beispielhafter Anschlussplan ist nachfolgender Skizze zu entnehmen:



3.2.7 Kraftstoffbehälter / Batterie

Die Vorschriften hierfür werden in den einzelnen Trialklassen definiert.

3.2.8 Flüssigkeitsleitung

Ein Schutz der Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen außerhalb der Karosserie gegen Beschädigung (Steine, Korrosion, mechanische Brüche usw.) muss vorgesehen sein. Innerhalb der Karosserie müssen die Leitungen gegen jegliche Brandgefahr geschützt werden.

Falls in Klassen M, PM oder P die Serienanordnung beibehalten wird, ist kein zusätzlicher Schutz erforderlich.

3.2.9 Sicherheitsgurte

3.2.9.1 In den Klasse O und OK müssen für die Insassen mindestens 3-Punkt-Gurte vorhanden sein.

Sogenannte Hosenträger-Gurte (Y-Gurte, 3-Punkt-Gurte, 4-Punkt-Gurte) sind empfohlen.

Diese können auch elektronische Komponenten enthalten. 5-Punkt-Gurte und 6-Punkt-Gurte sind erlaubt.

3.2.9.2 In den Klassen S, M, PM und P sind sogenannte Hosenträger-Gurte (Y-Gurte, 3-Punkt-Gurte, 4-Punkt-Gurte) vorgeschrieben.

Diese können auch elektronische Komponenten enthalten. 5-Punkt-Gurte und 6-Punkt-Gurte sind erlaubt.

3.2.9.3 Die Insassen müssen angeschnallt sein.

3.2.9.4 Das verwendete Gurtsystem ist seiner Bestimmung nach anzulegen und darf nicht manipuliert werden.

3.2.9.5 Befestigung

Die Befestigungspunkte der Sicherheitsgurte müssen unabhängig von den Befestigungspunkten des Sitzes sein.

Die Sicherheitsgurte müssen mit 7/16" UNF oder mindestens M10 x 1,25 Feingewindeschrauben befestigt werden.

3.2.9.5 Armsicherheitsbänder

3.2.9.5.1 Armsicherheitsbänder dienen zur Erhöhung der Sicherheit bei Unfällen, da diese die Bewegungsfreiheit der Arme einschränken.

3.2.9.5.2 Es sind Armsicherheitsbänder in den Klassen O, OK, S, M, PM, P empfohlen.

3.2.9.5.3 Wenn Armsicherheitsbänder verwendet werden, müssen diese auch mit dem Öffnen des Gurtes gelöst werden.
In folgenden Punkten weicht das deutsche Regelwerk vom Eurotrial-Reglement ab:

3.2.9.5.4 Im Eurotrialreglement sind Armbänder zwingend in den Klassen O, S, M, PM und P vorgeschrieben.

3.2.10 Getriebe

In allen Klassen darf bei Automatikgetrieben das Starten des Motors nur möglich sein, wenn der Getriebewahlhebel auf der Wahlposition „N“ oder „P“ steht und diese Fahrstufe auch im Getriebe in dieser Funktion eingelegt sind.

3.2.11 Überrollvorrichtungen

3.2.11.1.1 Hauptbügel

In der Klasse O ist für alle Fahrzeuge mindestens ein Überrollbügel (B-Bügel) vorgeschrieben.

Dieser hat mindestens wie folgt auszusehen: einen Hauptbügel (B-Bügel) und eine Abstützung, die in 3.2.11.10 aufgezeigt wird.

Ein Überrollkäfig wird empfohlen.

Originale Rohrbügel dürfen unter Beibehaltung der originalen Außenabmessungen ersetzt werden.

3.2.11.2.1 A-Bügel

Offene Fahrzeuge der Klassen O und OK mit einem freistehenden Scheibenrahmen, müssen durch einen A-Bügel ergänzt werden.

3.2.11.2.2 Dieser A-Bügel muss mit der Karosserie verschraubt sein und muss durch zwei geraden Dachstreben mit dem Hauptbügel verbunden werden. Diese beiden Streben können an den Befestigungspunkten der A bzw. B-Bügel auch verschraubt werden. Für alle zuvor genannten Schraubverbindungen sind Schrauben der Dimension M 12 und der ISO Norm 8.8 neu erforderlich. Alternativ zu den lösbaren Verbindungen können alle Verbindungsstellen auch verschweißt werden.

3.2.11.3 Käfige

3.2.11.3.1.1 In den Klassen S, M, PM und P muss ein Überrollkäfig eingebaut sein.

3.2.11.3.1.2 Empfohlen in der Klasse O und OK.

3.2.11.3.1.3 In diesem Punkt weicht das deutsche Regelwerk vom Eurotrial-Reglement ab:
Im Eurotrial-Reglement ist ein 6-Punkt-Käfig mit allen Definitionen für die Klasse O Pflicht.

3.2.11.3.2 Der Käfig besteht aus mindestens einem A- und B-Bügel, sowie zwei geraden Streben im Dachbereich, die beide miteinander verbinden. Dieser Grundkäfig ist in 3.12.11.10 dargestellt.
Der B-Bügel muss nach hinten abgestützt sein und eine Verstrebung im Dachbereich aufweisen.

3.2.11.3.3 Die möglichen Varianten sind in 3.2.11.11 bis 3.2.11.13 hinterlegt. Muss von den dargestellten Varianten abgewichen werden, so sind diese Konstruktionen im Vorfeld mit dem Vorstand Technik abzuklären.

3.2.11.3.4 Für nicht serienmäßige Konstruktionen sind Mindestdimension einzuhalten. Es sind ausschließlich Konstruktionen aus Stahl zulässig. Das verwendete Material muss mindestens die Güteigenschaften des Werkstoffes S235 (alt ST37) aufweisen. Alle Maße der Konstruktion müssen überprüfbar sein.

3.2.11.3.5 Für alle Konstruktionen gilt als Rohrdurchmesser mindestens 38 x 2,5 mm (1,5" x 0,095") oder 40 x 2,0 mm (1,6" x 0,083"). Nur Konstruktionen aus Stahlrohr sind erlaubt. Nur Konstruktionen aus Stahlrohr sind erlaubt. Muss der B-Bügel/Hauptbügel aufgrund einer Reparatur oder eines Neuaufbaus ersetzt werden, wird strengstens empfohlen, dass nahtlos kaltgezogene und unlegierte Stahlrohre mit einer minimalen Zugfestigkeit von 350N/mm zu verwenden sind.
Die Empfohlene Rohrdicke ist 45 x 2,5 mm (1,75" x 0,095") oder 50 x 2,0mm (2,0" x 0,083") gemäß FIA Reglement. Dies wird ebenfalls für A- Bügel/Seitenbügel/Halbseitenbügel/Verstärkungen empfohlen.

3.2.11.3.6 Der B-Bügel muss aus einem Stück geformt sein. Der Radius der Bögen muss mindestens dem dreifachen Rohrdurchmesser entsprechen. → Alternativ darf auch die unter 3.2.11.9.3 beschriebene Variante verwendet werden

3.2.11.4 Befestigung des Überrollkäfigs

3.2.11.4.1 Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer min. 3mm starken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von min. 100cm² haben muss, verstärkt werden.

Die Stahlplatte muss an der Karosserie verschraubt oder verschweißt sein.

Für die Variante des verschraubten Überrollkäfigs muss mit einer ebenfalls min. 100cm² großen Gegenplatte gearbeitet werden.

Die Platten müssen mit mindestens vier Schrauben der Mindestgröße M8 und der Festigkeitsklasse 8.8 oder höher nach DIN EN ISO 898-1, durch beide Stahlplatten sowie durch das Karosserieblech verschraubt sein. Es wird dringend empfohlen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs sowohl bei den geschraubten Befestigungsplatten als auch bei den geschweißten Befestigungspatten zusätzlich auf den Fahrzeugrahmen abzustützen. Diese Abstützung auf den Fahrzeugrahmen darf als geschraubte, geklemmte oder geschweißte Variante ausgeführt werden. Änderungen am Rahmen für die sicherheitsrelevante Befestigung des Überrollkäfigs sind in diesem Zusammenhang zulässig, sofern die Stabilität des Fahrzeugrahmens weiterhin gewährleistet ist.

Das zuletzt aufgeführte Kriterium wird durch den Technikkommissar bei der technischen Abnahme des Fahrzeuges bewertet.

Dieser Punkt des deutschen Regelwerks weicht vom Eurotrial-Regelwerk ab.

3.2.11.4.2 Bei Fahrzeugen mit Kunststoffkarosserie muss der Bügel / Käfig am Rahmen befestigt werden.

3.2.11.5 Dach

3.2.11.5.1 In den Klassen S, M, PM und P muss die Fläche zwischen A- und B-Bügel (Fahrgastzelle, gedacht als „Dach“) mit einer Stahlplatte mit min. 2 mm oder einer Aluminiumplatte mit min. 3 mm Stärke abgedeckt werden.

Diese muss an min. 6 Punkten verschraubt (Größe M8, ISO Norm 8.8) oder verschweißt sein (mindestens sechs Schweißnähte á 5cm).

Diese Punkte müssen wie folgt aufgeteilt sein: pro Ecke ein Punkt und mittig der beiden längsten Seite jeweils ein weiterer Punkt.

Werden Schrauben zur Befestigung verwendet, müssen zusätzliche Befestigungspunkte/Befestigungslaschen/Knotenbleche eingeschweißt werden. Das Käfigrohr zu durchbohren und das Dach dadurch zu verschrauben ist nicht erlaubt. Zwischen Dach/Dachkreuz/Dachstreben und dem Insassenkopf mit Helm, müssen mindestens 50mm Abstand sein. Sollte dieser Abstand bauartbedingt nicht erreicht werden können, so ist eine Freigabe vom Vorstand Technik einzuholen. Bei Neubauten, wird ein Mindestabstand von 100mm empfohlen.

3.2.11.7 Beschädigungen

3.2.11.7.1 Werden Bügel oder Käfige während des Wettbewerbes sichtbar beschädigt, muss dies dem Technikkommissar vorgeführt werden. Dieser entscheidet über einen Verbleib im Wettbewerb. Bei zu starken Beschädigungen an der Konstruktion wird das Fahrzeug, aus Sicherheitsgründen, aus der Veranstaltung genommen.

3.2.11.7.2 Beschädigte Teile der Konstruktion müssen in ihrer Gänze ausgetauscht werden.

3.2.11.7.3 Nach dem Neuaufbau muss die Konstruktion vom Technikkommissar abgenommen werden.

3.2.11.8. Eigenverantwortung

Die äußere Form der Bügel und Käfige wird von dem Technikkommissar kontrolliert und auf Beschädigungen hin besichtigt.

Für die handwerkliche Verarbeitung trägt ausschließlich der Starter die Verantwortung.

3.2.11.9 Definitionen

3.2.11.9.1 Hauptbügel oder B-Bügel

Eine Struktur, bestehend aus einem fast senkrechten Rahmen oder Verbindung, die quer durch das Fahrzeug direkt hinter den Vordersitzen angebracht ist. Bei der Konstruktion ist darauf zu achten, dass sich bei aufrechter Sitzposition die Schulter innerhalb der Bügelaußenmaße befindet.

3.2.11.9.2 Frontbügel oder A-Bügel

Ähnlich wie der Hauptbügel, aber er folgt den äußeren Windschutzscheibenträgern, sowie der oberen Kante der Windschutzscheibe.

3.2.11.9.3 Längsbügel

Es dürfen aus einem Stück gebogenen Längsbügel, die von der A-Säule bis zur B- oder C-Säule verlaufen, verwendet werden (3.2.11.10 Skizze). Die Rohrdimensionen sind hierbei als B-Säule zu sehen. Um eine B-Säulenabstützung zu bekommen, muss im Bereich hinter den Sitzen eine fast Senkrechte Stütze verbaut sein. Alle Streben und Käfigbestandteile sind dem restlichen Reglement zu entnehmen

3.2.11.9.4 Diagonalstrebe

- a) Rohr, das von einem der höchsten Punkte des Hauptbügels zur anderen Seite des A-Bügels verläuft,
- b) Rohr, das in der Verstrebung nach hinten von einer Strebe unten zur gegenüberliegenden nach oben verläuft.

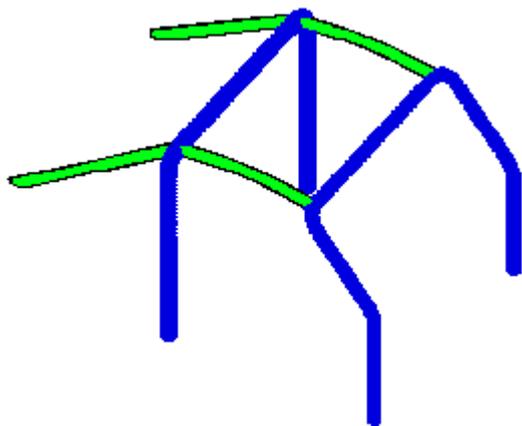
3.2.11.9.5 Seitliche Längsstrebe

Werden dafür verwendet, die A- und B-Bügel an ihren obersten Punkten miteinander zu verbinden.

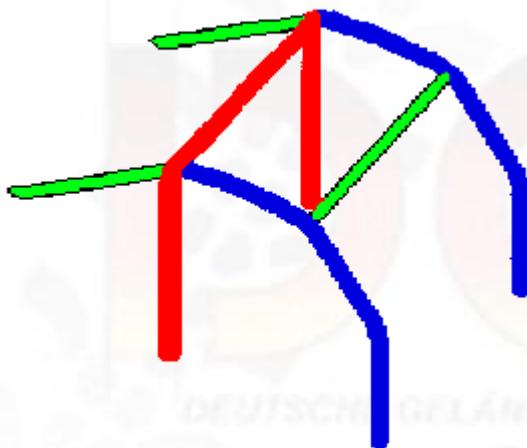
3.2.11.9.6 Knotenbleche oder Knotenrohre können als zusätzliche Versteifungen in Bügel- oder Käfigkonstruktionen eingeschraubt oder eingeschweißt wird.



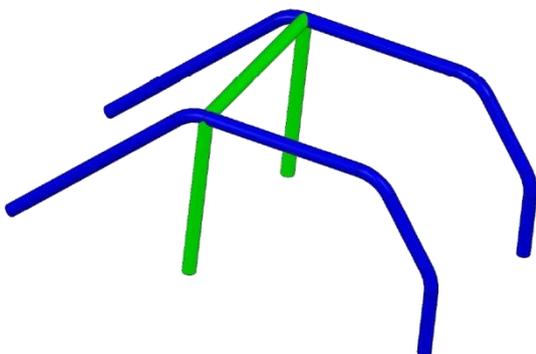
3.2.11.10 Die Grundkonstruktion muss gemäß einer der folgenden Zeichnungen erstellt werden



- Ein B-Bügel
- Ein A-Bügel
- Zwei Längsstreben
- Zwei Heckstützen
- Sechsbefestigungspunkte



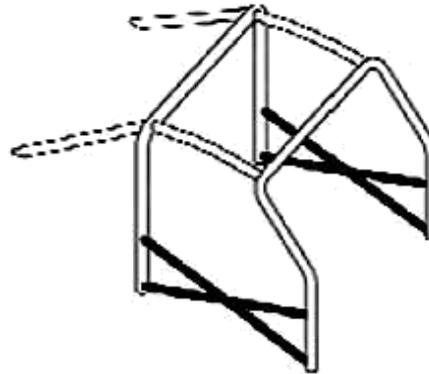
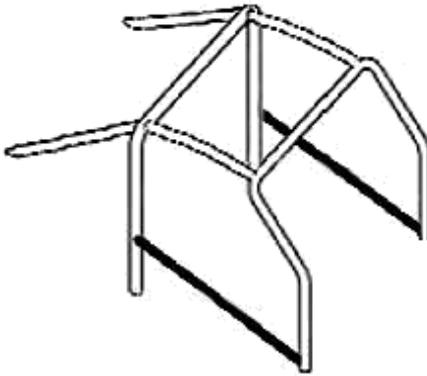
- Ein B-Bügel
- Zwei seitliche Halbbügel
- Eine Querstrebe
- Zwei Heckstützen
- Sechs Befestigungspunkte



Es dürfen aus einem Stück gebogenen Längsbügel, die von der A-Säule bis zur B- oder C-Säule verlaufen, verwendet werden.
Um eine B-Säulenabstützung zu bekommen, muss im Bereich hinten den Sitzen eine fast Senkrechte Stütze verbaut sein.

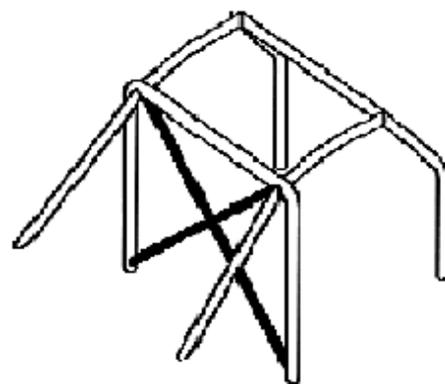
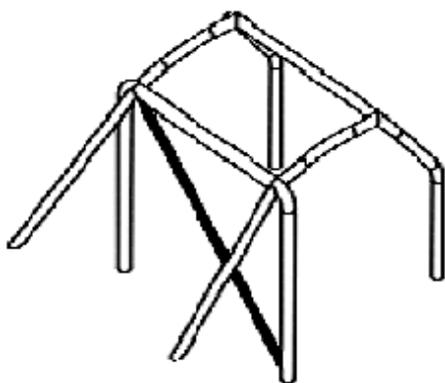
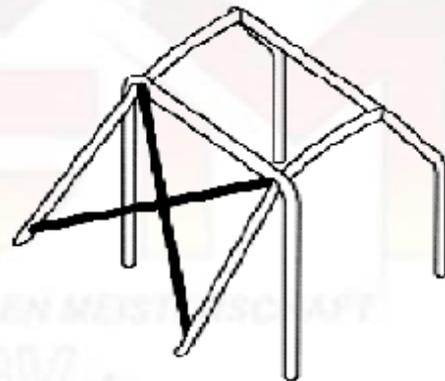
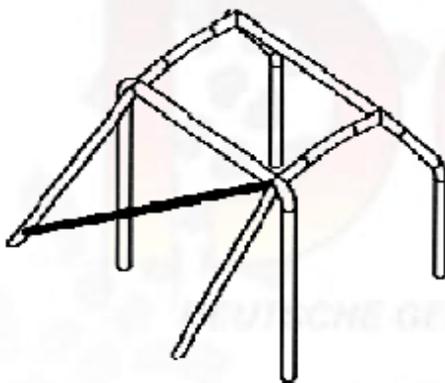
3.2.11.11 Türstreben

Nur in PM und P beim Eurotrial nötig.



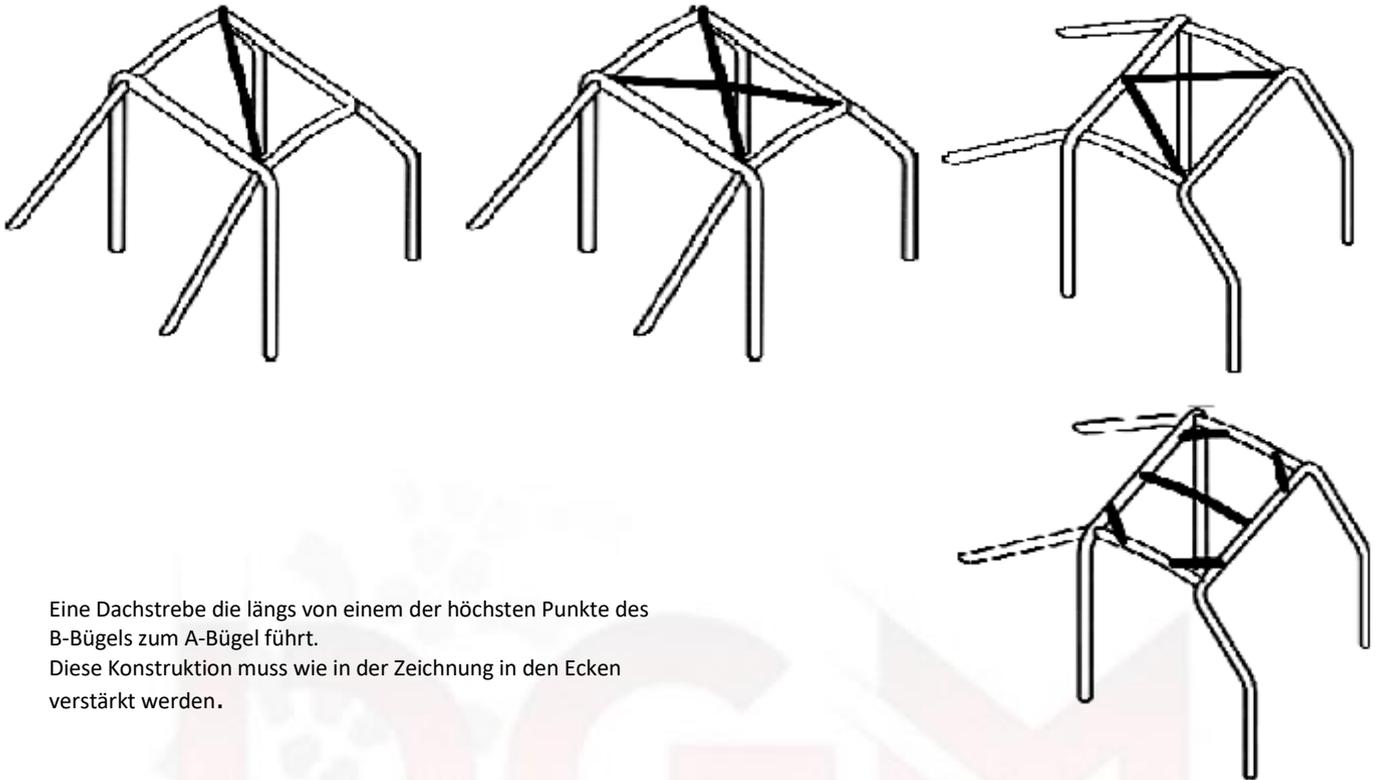
3.2.11.12 Diagonalstreben

Der Käfig muss eine Querstrebe besitzen wie in der folgenden Zeichnung. Die Ausrichtung ist beliebig und kann auch als Kreuz ausgeführt sein. Diagonalstreben können auch im B-Bügel sein. Alle Diagonalstreben müssen gerade sein.



3.2.11.13 Dachverstärkung

Der obere Teil des Käfigs muss mit einer der nachstehenden Konstruktionen übereinstimmen. Die Streben können der Dachlinie folgen. Die Ausrichtung ist beliebig und kann auch als Kreuz ausgeführt sein.



Eine Dachstrebe die längs von einem der höchsten Punkte des B-Bügels zum A-Bügel führt. Diese Konstruktion muss wie in der Zeichnung in den Ecken verstärkt werden.

3.2.12 Helme

In allen Klassen und Sektionen müssen die Insassen Helme, die der StVZO - ISO-Norm für motorgetriebene Fahrzeuge entsprechen, tragen. Dieser Punkt weicht vom Eurotrial-Regelwerk ab.

3.2.12.1

Der Einsatz von Halskrausen / Nackenstützen ist freigestellt, wird empfohlen.

3.2.13 Feuerlöscher

In allen Wettbewerbsfahrzeugen von DGM-Lizenzstarter ist das Mitführen eines handelsüblichen ABC-Feuerlöschers Pflicht. Dieser muss an einer leicht zugänglichen Stelle ausreichend befestigt sein.

3.2.14 Gegensprechanlage

Gegensprechanlage zwischen Fahrer und Beifahrer ist erlaubt, alle Typen von kabellosen Systemen sind nicht erlaubt.

3.2.15 Bergegurt

In allen Wettbewerbsfahrzeugen von DGM-Lizenzstärtern, ist das Mitführen eines Bergegurtes Pflicht.

Dieser muss mindestens eine Länge von 5 Metern besitzen, über eine Bruchlast von mindestens 5 Tonnen verfügen und sich immer in einwandfreien Zustand befinden. Geeignete Schäkkel werden empfohlen.

Der Bergegurt wird bei der jährlichen Technischen Fahrzeugabnahme überprüft, jedoch muss er immer vorhanden und die Kenndaten nachweisbar sein.

Er muss definiert sein als Bergegurt oder kinetisches Seil. Hebegurt, Abschleppgurt oder Ketten sind nicht zulässig.

3.4 Trialklasse O - ORIGINAL

Original-Fahrzeuge

3.4.1 Allgemeines

3.4.1.1 Fahrzeugänderungen

Jede nicht ausdrücklich erlaubte Fahrzeugänderung ist verboten. Eine erlaubte Änderung darf keine nicht erlaubte Änderung nachsich ziehen.

3.4.1.2 Serienmäßiger Zustand

Die Fahrzeuge müssen in serienmäßigem Zustand sein, wie sie in den EG-Ländern ab Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur ausgeliefert werden.

3.4.1.3 Zubehör und Sonderausstattungen

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen.

3.4.1.4 Altfahrzeuge

Ältere Fahrzeuge dürfen auf den neuesten Stand, jedoch Hersteller- und Typgebunden, gebracht werden.

3.4.1.5 Rahmenänderungen

Veränderungen am Rahmen sind nicht erlaubt.

3.4.1.6 Differenzen zum Eurotrial-Reglement

In folgenden Punkten weicht das deutsche Regelwerk vom Eurotrial-Reglement ab:

3.4.1.6.1 Original Schwellerschutz ist erlaubt, weiterer Karosserieschutz ist nicht erlaubt.

3.4.1.6.2 Außenliegende Käfige sind erlaubt, dieser darf aber kein Schutz für Fahrzeugteile darstellen.

3.4.1.6.3 Karosserieverkleidungen, Aluriffelbleche (oder ähnliche Materialien), sowie das Verwenden von Kunststoffkarosserieteilen ist nicht erlaubt.

3.4.1.7 Unterfahrschutz

Es darf ein Unterfahrschutz montiert werden, der zum Schutz des Motors und Getriebe dient.

Die Größe des Unterfahrschutzes wird wie folgt definiert: In der Breite von Innenseite des Rahmens zu Innenseite des Rahmens und in der Länge vom Wasserkühler bis zum Ende des Getriebes inkl. Verteilergetriebe. Ist serienmäßig ein Unterfahrschutz montiert, der diese Dimensionen überschreitet, so muss dieser nicht verkleinert werden.

3.4.2 Karosserie – Aufbau

3.4.2.1 Abmessungen

Die Abmessungen müssen den Herstellerangaben entsprechen.

3.4.2.2 Stoßfänger

Stoßfänger müssen vorhanden sein und dürfen ausschließlich an Originalbefestigungspunkten verschraubt werden.

Werden Originalstoßfänger verwendet, dürfen deren Ecken aus Kunststoff entfernt werden.

Stoßfängernachbauten müssen die Originalmaße und die fahrzeugtypische Form beibehalten.

3.4.2.3 Stoßfängerhalterung

Die Stoßfängerhalterung darf verstärkt werden.

Die Außenmaße müssen beibehalten werden, die Materialstärke darf verändert werden.

3.4.2.3 Anbauteile

3.4.2.3.1 Anbauteile

Hardtop, Plane mit Gestänge incl. aller verschraubten Halterungen, Heckklappe, Rücksitze, Reserverad, Reserveradhalter, seitliche Zier- und Scheuerleisten, Spiegel, Spiegelhalter, Seiten blinker, Ersatzräder, Ersatzreifen, Türgriffe und Türoberanteile dürfen entfernt werden. Halbtüren müssen vorhanden sein. Ist serienmäßig kein Beifahrersitz verbaut, muss dieser nicht nachgerüstet werden.

3.4.2.3.2 Definition der Gürtellinie

Die Gürtellinie liegt auf der vorderen Linie, an der die Motorhaube aufliegt.

Bei offenen Fahrzeugen liegt diese hinten und seitlich am oberen Rand der Bordwand.

Bei geschlossenen Fahrzeugen, sofern keine serienmäßige offene Version existiert: Unterkante der Seiten- und Heckfenster.

3.4.2.3.3 Definition für Halbtüren

Es muss eine Abdeckung vorhanden sein, die das Herausstellen von Füßen oder Beinen beim Umkippen des Fahrzeuges verhindert.

Diese Abdeckung muss mindestens die Höhe der Gürtellinie des hinten an den Türausschnitt anschließenden Fahrzeugteiles haben.

Außerdem muss die Abdeckung mindestens die Höhe des höchsten Punktes der unbelasteten Sitzfläche haben. Die Abdeckung muss aus splitterfreiem Material, wie z.B. aus Kunststoff, Blech oder einem Gitter bestehen. Die Maschengröße für Gitter darf maximal 60x30mm oder 50x50 mm sein. Ein Mindestdrahtdurchmesser von 3mm muss gegeben sein. Die Abdeckung kann zum Öffnen vorgesehen sein.

3.4.2.3.4 Fahrzeuge, die ohne Türen ausgeliefert wurden, müssen mit mindestens Halbtüren ausgerüstet sein.

3.4.2.4 Karosserieanbauteile

Angeschraubte Karosserieteile (Motorhaube, Kotflügel, etc.) dürfen durch Karosserieteile aus Kunststoff/ GFK ersetzt werden. Die Außenmaße müssen identisch sein. Alle Karosserieteile müssen an ihren ursprünglichen Befestigungspunkten mit originalen oder ähnlichen Befestigungselementen fest angebracht sein.

3.4.2.5 Umbau: geschlossene und offene Fahrzeuge

Fahrzeuge, welche in geschlossenen und offenen Ausführungen vertrieben werden oder wurden, dürfen auf die jeweils andere Version umgebaut werden. Dafür müssen alle relevanten Maße und Formen eingehalten werden.

Es sollten dafür Originalteile verwendet werden.

3.4.2.6 Abkleben

Die Fahrzeugkontur darf nicht durch abkleben oder sonstige Maßnahmen verändert werden.

3.4.2.7 Windschutzscheibe, -rahmen

3.4.2.7.1 Scheibenrahmen darf nicht heruntergeklappt werden.

3.4.2.7.2 Scheibenrahmen darf nicht entfernt werden.

3.4.2.7.3 Scheiben können in Gänze entfernt werden, wenn ein Überrollkäfig vorhanden ist, der diesem Reglement entspricht.

3.4.2.8 Bodylift

Ein Bodylift ist nicht erlaubt.

3.4.2.9 Frontmaske

Die Frontmaske, Kühlergrill und Scheinwerfereinfassungen müssen original vorhanden sein.

3.4.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.4.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten müssen in ihrer äußeren Form dem Original entsprechen.

3.4.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler müssen in ihrer äußeren Form dem Original entsprechen.

3.4.3.3 Beleuchtungsgläser

Die Beleuchtungsgläser (Scheinwerfer, Rückleuchten) dürfen gegen Metallplatten ausgetauscht werden.

Hier ist mit Farbe die originale Ansicht wiederherzustellen.

3.4.4 Lenkung

3.4.4.1 Die Lenkanschlagschrauben sind freigestellt.

3.4.4.2 Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.4.4.3 Hilfskraftlenkung

Eine Hilfskraftlenkung (Servolenkung) ist freigestellt. Diese darf nachgerüstet werden. Es sind ausschließlich mechanische Servolenksysteme erlaubt, vollhydraulische Lenksysteme sind verboten. Veränderungen am Rahmen sind nicht erlaubt.

3.4.5 Radaufhängung

3.4.5.1 Stoßdämpfer

3.4.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt. Es müssen jedoch Anzahl, Arbeitsprinzip und die Befestigungspunkte beibehalten werden.

3.4.5.1.2 Gasdruckdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

3.4.5.1.3 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen nicht verwendet werden.

3.4.5.2 Niveauregulierung

Eine serienmäßige Niveauregulierung darf unter Beibehaltung der originalen Werksausführung eingesetzt werden.

3.4.5.3 Federn

Die Federn sind unter Beachtung der Serienmasse und des Federtyps freigestellt.

3.4.5.4 Federgehänge

Längere Federgehänge sind nicht erlaubt.

3.4.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren müssen in ihrem Originalzustand vorhanden sein.

3.4.6. Reifen

3.4.6.1 Reifengrößen

Erlaubt sind Reifengrößen, die ein Maximalmaß im Durchmesser = 825mm und in der Breite = 275mm nicht übersteigen.

3.4.6.2 Reifenlauffläche

Die Reifenlauffläche (Profilfläche) muss in Gänze durch den Kotflügel in senkrechter Linie abgedeckt sein. Ist dies nicht der Fall, kann dies in Form einer Kotflügelverbreiterung erreicht werden. Das Material muss aus Kunststoff oder Metall bestehen.

3.4.6.3 Profiltiefe

Bei runderneuten Reifen darf die Profiltiefe maximal 16 mm sein. Profillauffläche mittig gemessen.

3.4.6.4 Profilarten

Profilarten bis maximal in der Form eines BF Goodrich Mud Terrain sind freigegeben.

Unter Anhang 3.2. und 3.3 befinden sich beispielhaft Positiv- und Negativlisten der Profile für die Klasse Original.

Hier nicht aufgeführte Profile sind grundsätzlich mit dem Vorstand Technik abzuklären.

3.4.6.5 Wettbewerbsreifen

Nicht zulässig ist die Verwendung von Wettbewerbsreifen.

Eine genaue Definition der zulässigen Profile befindet sich in den Anlagen 1 und 2 (Reifenliste Original).

3.4.6.6 Zwillingstreifen

Die Anbringung von Zwillingstreifen ist nicht erlaubt.

3.4.6.7 Freigaben

Runderneuerte Reifen, die nicht eindeutig zugeordnet werden können, müssen vom Vorstand Technik und vom Vorstand Sport freigegeben werden

3.4.7 Felge

3.4.7.1 Felgenart

Es dürfen nur serienmäßige und fahrzeugtypgebundene Felgen (Durchmesser, Breite und Einpresstiefe) verwendet werden.

Die Fahrzeuge Suzuki SJ 410, Suzuki SJ 413 und Suzuki Samurai, welche serienmäßig mit 15"-Felgen ausgeliefert wurden, dürfen mit der Stahlfelge des Suzuki LJ 80 (Größe 4,5x16") umgerüstet werden.

3.4.7.1 Felgenart

Es dürfen nur serienmäßige Felgen (Durchmesser, Breite und Einpresstiefe) verwendet werden.
Die Fahrzeuge dürfen unter Einhaltung der Serienspurbreite auf 16“ Felgen umgerüstet werden.
(Kann zum Eurotrial Reglement abweichen)

3.4.7.2 Anpassungsarbeiten

Veränderungen am Fahrzeug, um die Verwendung bestimmter Felgen des Herstellers zu ermöglichen, sind nicht erlaubt.

3.4.8 Bremsen

3.4.8.1 Bremsleitungen und Bremsschläuche

Bremsleitung und Bremsschläuche müssen original sein und dem originalen Zustand entsprechend gut geschützt sein.
Kabelbinder sind verboten.
Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.4.8.2 Scheibenbremsenumrüstung

Fahrzeuge mit Trommelbremsen dürfen an der Vorderachse auf Scheibenbremsen umgerüstet werden.

3.4.8.3 Feststellbremsen

Die Feststellbremse muss in ihrem serienmäßigen Zustand beibehalten werden. Ist die Betätigung der Feststellbremse durch den Einbau einer Sicherheitseinrichtung nicht mehr ungehindert zu bedienen, darf diese versetzt werden.
Die Funktion darf dadurch aber nicht verändert oder eingeschränkt werden.

3.4.8.4 Bremskraftverteilung

Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Die serienmäßige Bremskraftverteilung, zwischen beiden Achsen, darf nicht verändert werden. Einzelrad- oder Einzelachsbremsen sind somit verboten.

3.4.8.5 Spurweite

Die serienmäßige Spurweite muss eingehalten werden.

3.4.9 Motor

Es sind keine Änderungen am Motor zugelassen.

3.4.10 Kühler

Es sind keine Änderungen am Kühler zugelassen.

3.4.11 Abgasanlage

Nach dem letzten serienmäßigen Schalldämpfer ist die Abgasanlage freigestellt.

3.4.12 Getriebe

Es sind keine Änderungen an Getriebe und Verteilergetriebe zugelassen.

3.4.13 Achsen

3.4.13.1 Achsen

Es sind keine Änderungen an den Achsen zugelassen.

3.4.13.2 Achsübersetzung

Die Achsübersetzungen müssen dem Original entsprechen. Änderungen sind nicht zugelassen.

3.4.13.3 Spurverbreiterungen

Spurverbreiterungen sind nicht zugelassen.

3.4.14 Differentialsperre

3.4.14.1 Hinterachsdifferentialsperre

Für die hintere Antriebsachse ist die Differentialsperre, so wie ihre Betätigung freigestellt.

3.4.14.2 Zusätzliche Differentialsperren

Weitere Differentialsperren sind erlaubt, wenn diese serienmäßig sind.

3.4.14.3 Betätigung der Differentialsperren

Änderungen an der Betätigungsart der zusätzlichen Differentialsperren sind nicht zugelassen.

3.4.14.4 Betätigung der elektronischen Fahrhilfen

Änderungen an den Betätigungen der elektronischen Fahrhilfen sind nicht zugelassen.

3.4.15 Kraftstofftank

Der originale Tank muss an der originalen Stelle in Form und Funktion erhalten sein. Zusätzlich verstärkter Tankschutz ist erlaubt.

3.4.16 Batterie

3.4.16.1 Einbauort

Die Batterie ist am Originalplatz unverrückbar zu befestigen. Beide Batteriepole müssen abgedeckt sein.



3.5 Trialklasse S – Standard Serienfahrzeuge

3.5.1 Allgemeines

3.5.1.1 Fahrzeugänderungen

Jede nicht ausdrücklich erlaubte Fahrzeugänderung ist verboten. Eine erlaubte Änderung darf keine nicht erlaubte Änderung nach sich ziehen. Der Fahrgastraum ist freigestellt.

3.5.1.2 Serienmäßiger Zustand

Die Fahrzeuge müssen in serienmäßigem Zustand sein, wie sie in den EG-Ländern ab Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur ausgeliefert werden.

3.5.1.3 Zubehör und Sonderausstattungen

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen.

3.5.1.4 Altfahrzeuge

Ältere Fahrzeuge dürfen auf den neuesten Stand, jedoch typgebunden, gebracht werden.

3.5.1.5 Rahmenänderungen

Änderungen, die nach diesem Reglement erlaubt sind, können Rahmenänderungen nach sich ziehen. Diese sind ebenfalls freigestellt, wenn diese technisch notwendig sind.

3.5.2 Karosserie – Aufbau

3.5.2.1 Abmessungen

Die Abmessungen müssen den Herstellerangaben entsprechen.

3.5.2.2 Stoßfänger

Die Stoßfänger und die Stoßfängerhalterungen dürfen entfernt oder gegen nicht serienmäßige Stoßfänger ausgetauscht werden. Das Material muss starr und fest sein. Die Materialstärke ist freigestellt.

Definition: Nicht serienmäßige Stoßfänger dürfen nicht fest mit der Karosserie verbunden sein, d.h. Abdeckbleche (oder ähnliches Material) zwischen Karosserie und Rahmen sind verboten.

3.5.2.3 Anbauteile

3.5.2.3.1 Anbauteile

Hardtop, Plane mit Gestänge incl. aller verschraubten Halterungen, Heckklappe, Rücksitze, Reserverad, Reserveradhalter, seitliche Zier- und Scheuerleisten, Spiegel, Spiegelhalter, Seitenblinker, Ersatzräder, Ersatzreifen, Türgriffe und Türoberanteile dürfen entfernt werden. Halbtüren müssen vorhanden sein.

3.5.2.3.2 Definition für Halbtüren

Es muss eine Abdeckung vorhanden sein, die das Herausstellen von Füßen oder Beinen beim Umkippen des Fahrzeuges verhindert. Diese Abdeckung muss mindestens die Höhe der Gürtellinie des hinten an den Türausschnitt anschließenden Fahrzeugteiles haben. Außerdem muss die Abdeckung mindestens die Höhe des höchsten Punktes der unbelasteten Sitzfläche haben. Die Abdeckung muss aus splitterfreiem Material, wie z.B. aus Kunststoff, Blech oder einem Gitter bestehen. Die Maschengröße für Gitter darf maximal 60x30 mm oder 50x50 mm sein. Ein Mindestdrahtdurchmesser von 3mm muss gegeben sein. Die Abdeckung kann zum Öffnen vorgesehen sein.

3.5.2.3.3 Definition der Gürtellinie

Die Gürtellinie liegt auf der vorderen Linie, an der die Motorhaube aufliegt.
Bei offenen Fahrzeugen liegt diese hinten und seitlich am oberen Rand der Bordwand.
Bei geschlossenen Fahrzeugen, sofern keine serienmäßige offene Version existiert: Unterkante der Seiten- und Heckfenster.

3.5.2.3.4 Fahrzeuge, die ohne Türen ausgeliefert werden oder wurden, müssen mit mindestens Halbtüren ausgerüstet sein.

3.5.2.4 Karosserieanbauteile

Anbauteile der Karosserie dürfen durch Kunststoffteile mit identischen äußeren Abmessungen ersetzt werden. Die äußere Form muss der Serie entsprechen.

3.5.2.5 Umbau: geschlossene und offene Fahrzeuge

Fahrzeuge, welche in geschlossenen und offenen Ausführungen vertrieben werden oder wurden, dürfen auf die jeweils andere Version umgebaut werden. Dafür müssen alle relevanten Maße und Formen eingehalten werden. Es sollten dafür Originalteile verwendet werden.

3.5.2.6 Abkleben

Die Fahrzeugkontur darf nicht durch abkleben oder sonstige Maßnahmen verändert werden.

3.5.2.7 Windschutzscheibe, -rahmen

3.5.2.7.1 Der Scheibenrahmen darf nicht heruntergeklappt werden.

3.5.2.7.2 Der Scheibenrahmen darf nicht entfernt werden.

3.5.2.7.3 Scheiben können in Gänze entfernt werden, wenn ein Überrollkäfig vorhanden ist, der diesem Reglement entspricht.

3.5.2.8 Bodylift

Ein Bodylift mit einer Höhe von max. +50mm ist erlaubt. Dieser muss starr sein.

3.5.2.9 Frontmaske

Die Frontmaske, Kühlergrill und Scheinwerfereinfassungen müssen original vorhanden sein.

3.5.2.10 Originalität Spritzwand und Getriebetunnel

Die Trennwand (Spritzwand) Motorraum/Fahrgastraum und der Getriebetunnel dürfen in ihrer Form und Ausführung nicht verändert werden. Es dürfen nur neue Öffnungen für die Schalthebel geschaffen werden.

3.5.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.5.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten sind freigestellt.

3.5.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler sind freigestellt.

3.5.3.3 Beleuchtungsgläser

Die Beleuchtungsgläser (Scheinwerfer, Rückleuchten) dürfen gegen Metallplatten ausgetauscht werden. Hier ist mit Farbe die originale Ansicht wiederherzustellen.

3.5.4 Lenkung

3.5.4.1 Lenkanschlagschrauben

Die Lenkanschlagschrauben sind freigestellt.

3.5.4.2 Hilfskraftlenkung

Eine Hilfskraftlenkung (Servolenkung) ist freigestellt. Diese darf nachgerüstet werden. Es sind keine zusätzlichen Lenkzylinder erlaubt, es sei denn diese sind serienmäßig vorhanden. Veränderungen am Rahmen, zwecks Austauschs von Lenkungskomponenten sind nicht erlaubt, außer neuer Befestigungslöcher und deren Verstärkung. Teile des Rahmens dürfen nicht entfernt werden.

3.5.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.5.5 Radaufhängung

3.5.5.1 Stoßdämpfer

3.5.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt. Es muss jedoch Anzahl, Arbeitsprinzip und die Befestigungspunkte beibehalten werden. Stoßdämpfer mit verstellbarer Zug- und/oder Druckstufe sind zulässig, dürfen aber während eines Wettbewerbes nicht verändert werden.

3.5.5.1.2 Gasdruckdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

3.5.5.1.3 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen nicht verwendet werden.

3.5.5.2 Niveauregulierung

Eine serienmäßige Niveauregulierung darf unter Beibehaltung der originalen Werksausführung eingesetzt werden.

3.5.5.3 Federn

Die Federn sind unter Beachtung des Federtyps freigestellt.

3.5.5.4 Federgehänge

Längere Federgehänge sind erlaubt. Die Verwendung von Revolverschäkel ist nicht erlaubt.

3.5.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt. Eine zusätzliche Drehmomentstütze an der Hinterachse ist erlaubt.

3.5.6. Reifen

3.5.6.1 Reifengrößen

Erlaubt sind Reifengrößen, die ein Maximalmaß im Durchmesser = 900mm und in der Breite = 320mm nicht übersteigen.

3.5.6.2 Reifenlauffläche

Die Reifenlauffläche (Profilfläche) muss in Gänze durch den Kotflügel in senkrechter Linie abgedeckt sein.

Ist dies nicht der Fall, kann dies in Form einer Kotflügelverbreiterung erreicht werden.

Das Material der Verbreiterungen muss fest, undurchsichtig und formstabil sein.

3.5.6.3 Profiltiefe

Bei runderneuerten Reifen darf die Profiltiefe maximal 20mm sein. Profillauffläche mittig gemessen.

3.5.6.4 Profilarten

Es sind alle handelsüblichen Profile freigegeben. Nicht erlaubte Profile werden unter 3.5.6.5 definiert.

Das Nachschneiden des Reifenprofils ist nicht erlaubt.

3.5.6.5 Wettbewerbsreifen

Nicht zulässig ist die Verwendung von Wettbewerbsreifen.

Eine genaue Definition der zulässigen Profile befindet sich in den Anlagen 3 und 4 (Reifenliste Standard).

3.5.6.6 Zwillingsreifen

Die Anbringung von Zwillingsreifen ist nicht erlaubt.

3.5.7 Felge

3.5.7.1 Felgenart

Die Felgen sind freigestellt.

Alle Arten von Beadlock-Systemen sind erlaubt (innen und außen).

3.5.8 Bremsen

3.5.8.1 Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt.

Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.5.8.2 Scheibenbremsenumrüstung

Fahrzeuge mit Trommelbremsen dürfen an der Vorderachse und Hinterachse auf Scheibenbremsen umgerüstet werden.

3.5.8.3 Feststellbremse

Wirkt die Feststellbremse serienmäßig am Verteilergetriebe, mittels Trommelbremse, so darf diese durch eine Scheibenbremse ersetzt werden. Die Funktion der Feststellbremse muss nach einem Umbau der Hinterachse oder des Verteilergetriebes auf Scheibenbremsen in ihrer Originalwirkungsweise (auf Kardanwelle oder Rad) erhalten bleiben. Ist die Betätigung der Feststellbremse durch den Einbau einer Sicherheitseinrichtung nicht mehr ungehindert zu bedienen, darf diese versetzt werden. Wird die Feststellbremse serienmäßig über ein Fußpedal betätigt, so darf dies auf Handbetätigung umgebaut werden. Die Funktion darf dadurch aber nicht verändert oder eingeschränkt werden.

3.5.8.4 Bremskraftverteilung

Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Die serienmäßige Bremskraftverteilung, zwischen beiden Achsen, darf nicht verändert werden. Einzelrad- oder Einzelachsbremsen sind somit verboten.

3.5.9 Motor

3.5.9.1 Motorenaustausch

Fahrzeuge, welche original mit Vierzylindermotoren ausgeliefert wurden, dürfen diesen gegen andere Vierzylindermotoren austauschen. Hierbei ist der Hersteller freigestellt. Kühler, Batterie, etc. dürfen nicht aus dem Motorraum entfernt oder versetzt werden, wenn sich diese original im Motorraum befinden. Motoren, welche im Auslieferungszustand keine Aufladung mit Turbolader, Kompressoren oder ähnlicher Technik besitzen, dürfen diese auch nach dem Motorentausch nicht besitzen. Benzinmotoren dürfen durch Dieselmotoren getauscht werden, dies gilt auch umgekehrt.

3.5.9.1.2 Motoren mit höheren Zylinderzahlen dürfen ebenfalls getauscht werden. Es wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Motoren im Eurotrial nicht zugelassen sind!

3.5.9.2 Motortuning

Motortuning ist erlaubt. Eine Änderung der Ventilanzahl pro Zylinder ist erlaubt.

3.5.9.3 Aufladung

Nachträgliche Aufladung mit Turbolader, Kompressoren oder ähnlicher Technik ist verboten. Darunter fallen auch Lachgaseinspritzungen sowie Wassereinspritzung.

3.5.10 Kühler

3.5.10.1 Wasserkühler

Der Kühler ist freigestellt, muss jedoch am originalen Einbauort verbaut sein.

3.5.10.2 Zusatzkühler

Zusätzliche Kühler sind erlaubt.

3.5.10.3 Einbauort

Zusatzkühler müssen vor der A-Säule montiert werden, d.h. im Motorraum oder im Frontbereich des Fahrzeugs.

3.5.11 Abgasanlage

3.5.11.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage ist freigestellt.

3.5.11.2 Einbaulage

Die Mündung der Auspuffrohre, betrachtet von der Seite oder von oben, muss hinter der Radstands Mitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Die Auspuffmündung muss so angebracht sein, dass eine Lautstärkemessung problemlos möglich ist.

3.5.11.3 Geräuschbegrenzung

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf max. 98^{+2} dB(A) betragen (DMSB- Nahfeldmeßmethode).

3.5.12 Getriebe

3.5.12.1 Getriebe

Die Getriebe und Verteilergetriebe sind freigestellt.

3.5.12.2 Antriebsart

Die Antriebsart muss beibehalten werden. (zuschaltbar oder permanent)

3.5.12.3 Zuschaltbare Achsen

Das Prinzip der zuschaltbaren Achsen muss erhalten bleiben.

Definition: Ein Heckantrieb mit zuschaltbarer Vorderachse, darf nicht auf einen Vorderachsantrieb mit zuschaltbarer Hinterachse umgebaut werden. Dieses gilt auch in der umgekehrten Richtung.

3.5.13 Achsen

3.5.13.1 Achsübersetzung

Die Achsübersetzungen sind freigestellt. Alle Arten von Portalachsen sind verboten, selbst wenn diese original sind.

3.5.13.2 Spurverbreiterungen

Spurverbreiterungen sind freigestellt.

3.6.13 Differentialsperre

3.6.13.1 Achs-Differentialsperre

Für die Antriebsachsen ist die Differentialsperre freigestellt.

3.6.13.2 Zusätzliche Differentialsperre

Weitere Differentialsperren sind freigestellt.

3.6.13.3 Betätigung der Differentialsperren

Die Betätigungen der Differentialsperren sind freigestellt.

3.6.13.4 Betätigung der elektronischen Fahrhilfen

Die Betätigungen der elektronischen Fahrhilfen sind freigestellt.

3.5.15 Kraftstoffbehälter

3.5.15.1 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter ist freigestellt.

3.5.15.2 Einbaulage

Der Kraftstoffbehälter muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein.

3.5.15.3 Fahrgastraum

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.5.15.4 Schutzwand

Der Kraftstoffbehälter muss vom Fahrgastraum mit einer feuerfesten Schutzwand getrennt sein.

3.5.16 Batterie

3.5.16.1 Einbauort

Die Batterie ist am Originalplatz unverrückbar zu befestigen. Beide Batteriepole müssen abgedeckt sein.

DEUTSCHE GELÄNDEWAGEN MEISTERSCHAFT

www.VDGW.de

3.6 Trialklasse M - Modified Verbesserte Serienfahrzeuge

3.6.1 Allgemeines

3.6.1.1 Fahrzeugänderungen

Ausschließlich im Reglement aufgeführte Änderungen am Fahrzeug sind erlaubt. Der Fahrgastraum ist freigestellt.

3.6.1.2 Serienmäßiger Zustand

Die Fahrzeuge müssen in serienmäßigem Zustand sein, wie sie in den EG-Ländern ab Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur ausgeliefert werden.

3.6.1.3 Zubehör und Sonderausstattungen

Jedes Zubehör und alle Sonderausstattungen, die beim Fahrzeugkauf auch gegen Aufpreis vom Herstellerwerk bzw. Hauptimporteur geliefert werden können, gelten als serienmäßig im Sinne dieses Reglements, sofern im Übrigen keine Einschränkungen vorliegen.

3.6.1.4 Altfahrzeuge

Ältere Fahrzeuge dürfen auf den neuesten Stand, jedoch typgebunden, gebracht werden.

3.6.1.5 Rahmenänderungen

Änderungen, die nach diesem Reglement erlaubt sind, können Rahmenänderungen nach sich ziehen.

Diese sind ebenfalls freigestellt, wenn diese technisch notwendig sind. Aufnahmen und Befestigungspunkte für Motor, Getriebe, Verteilergetriebe, Achsen, Torsionsstäbe, Achslenker, Federn, Stoßdämpfer, Auspuffanlage und andere Befestigungen dürfen entfernt oder modifiziert werden. Karosserieaufnahmen müssen die originale Position behalten. Die Länge und Breite des Rahmens/Chassis muss dem Original entsprechen.

Bei Fahrzeugen mit selbsttragender Karosserie müssen die Holme und/oder Hilfsrahmen in Maßen und Position dem Original entsprechen.

3.6.2 Karosserie – Aufbau

3.6.2.1 Abmessungen

Die Abmessungen müssen den Herstellerangaben entsprechen.

3.6.2.2 Stoßfänger

Die Stoßfänger und die Stoßfänger-Halterungen dürfen entfernt, modifiziert oder gegen nicht serienmäßige Stoßfänger ausgetauscht werden. Das Material muss starr und fest sein. Die Materialstärke ist freigestellt.

Definition: Nicht serienmäßige Stoßfänger dürfen ausschließlich an der Stoßfängerhalterung befestigt sein und nicht fest mit der Karosserie verbunden sein, d.h. Abdeckbleche (oder ähnliches Material) zwischen Karosserie und Rahmen sind verboten.

3.6.2.3 Anbauteile

3.6.2.3.1 Anbauteile

Hardtop, Plane mit Gestänge incl. aller verschraubten Halterungen, Heckklappe, Rücksitze, Reserverad, Reserveradhalter, seitliche Zier- und Scheuerleisten, Spiegel, Spiegelhalter, Seiten blinker, Ersatzräder, Ersatzreifen, Türgriffe und Türobertheile dürfen entfernt werden. Halbtüren müssen vorhanden sein.

3.6.2.3.2 Definition für Halbtüren

Es muss eine Abdeckung vorhanden sein, die das Herausstellen von Füßen oder Beinen beim Umkippen des Fahrzeuges verhindert. Diese Abdeckung muss mindestens die Höhe der Gürtellinie des hinten an den Türausschnitt anschließenden Fahrzeugteiles haben. Außerdem muss die Abdeckung mindestens die Höhe des höchsten Punktes der unbelasteten Sitzfläche haben. Die Abdeckung muss aus splitterfreiem Material, wie z.B. aus Kunststoff, Blech oder einem Gitter bestehen. Die Maschengröße für Gitter darf maximal 60x30mm oder 50x50mm sein. Ein Mindestdrahtdurchmesser von 3mm muss gegeben sein. Die Abdeckung kann zum Öffnen vorgesehen sein.

3.6.2.3.3 Oberhalb der Gürtellinie darf die Karosserie geändert werden.

Definition der Gürtellinie: Die Gürtellinie liegt auf der vorderen Linie, an der die Motorhaube aufliegt.

Bei offenen Fahrzeugen liegt diese hinten und seitlich am oberen Rand der Bordwand.

Bei geschlossenen Fahrzeugen, sofern keine serienmäßige offene Version existiert: Unterkante der Seiten- und Heckfenster.

3.6.2.3.4 Fahrzeuge, die ohne Türen ausgeliefert werden oder wurden, müssen ebenfalls mit mindestens Halbtüren ausgerüstet sein.

3.6.2.3.5 Das Türschwellerstirnblech darf um 100mm, maximal jedoch bis zum Türschwellerträger entfernt werden.

Die hintere Karosserieecke darf um max. 100 mm gekürzt werden jedoch max. bis zum Bodenblech und max. 100 mm von der Seite nach innen. Die vordere untere Karosserieecke der Kotflügel darf um 100mm in der Höhe gekürzt werden, maximal bis zum Kühlergrill/Lampenträger und maximal bis zum Chassis von der Seite betrachtet.

3.6.2.4 Karosserieanbauteile

Anbauteile der Karosserie dürfen durch Kunststoffteile mit identischen äußeren Abmessungen ersetzt werden. Die äußere Form muss der Serie entsprechen.

3.6.2.5 Umbau: geschlossene und offene Fahrzeuge

Fahrzeuge, welche in geschlossenen und offenen Ausführungen vertrieben werden oder wurden, dürfen auf die jeweils andere Version umgebaut werden. Dafür müssen alle relevanten Maße und Formen eingehalten werden. Es sollten dafür Originalteile verwendet werden.

3.6.2.6 Abkleben

Die Fahrzeugkontur darf nicht durch abkleben oder sonstige Maßnahmen verändert werden.

3.6.2.7 Windschutzscheibe, -rahmen

3.6.2.7.1 Der Scheibenrahmen darf nicht heruntergeklappt werden.

3.6.2.7.2 Der Scheibenrahmen darf einschließlich seiner Befestigungselemente entfernt werden.

3.6.2.7.3 Scheiben können in Gänze entfernt werden.

3.6.2.8 Bodylift

Ein Bodylift ist erlaubt. Dieser muss starr sein.

3.6.2.9 Frontmaske

Die Frontmaske, Kühlergrill und Scheinwerfereinfassungen müssen original vorhanden sein.

3.6.2.10 Innenkotflügel

Die vorderen Innenkotflügel dürfen entfernt werden. Bei Fahrzeugen mit selbsttragender Karosserie muss eine entsprechende Hilfskonstruktion eingeschweißt werden. Innenliegende Befestigungen und Halter dürfen entfernt werden. Die hinteren Innenkotflügel müssen vorhanden sein, Länge, Breite, Höhe muss dem Original entsprechen.

3.6.2.11 Originalität Spritzwand und Getriebetunnel

Original Spritzwand und Getriebetunnel müssen vorhanden sein, Löcher/Bohrungen oder geringfügige Veränderungen für Schlauch-, Rohr-, Kabel-, Auspuffdurchführungen etc. sind erlaubt. Der Getriebetunnel darf zu jeder Seite um maximal 50mm vergrößert werden.

3.6.2.12 Radlauf

Unterhalb der Gürtellinie darf der Radlauf durch Ausschneiden von maximal 100mm vergrößert werden, um die Verwendung größerer Reifen zu ermöglichen. Fahrzeuge mit flachen Kotflügeln (z.B. Jeep Willys, Jeep Wrangler, Suzuki LJ etc.) dürfen die Kotflügel um max. 100mm angehoben, bzw. gekürzt werden.

3.6.2.12.1 Der Fußraum des vorderen Radkastens, darf um 50mm in Längsrichtung, eingekürzt werden. Dies bezieht sich auf die Länge des Kotflügelbogens bis zur Außenseite des Rahmenrohrs. Eine feste, geschlossene Verbindung von Spritzwand und Fußraumbodenblech muss wiederhergestellt werden.

3.6.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.6.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten sind freigestellt.

3.6.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler sind freigestellt.

3.6.3.3 Beleuchtungsgläser

Die Beleuchtungsgläser (Scheinwerfer, Rückleuchten) dürfen gegen Metallplatten ausgetauscht werden. Hier ist mit Farbe die originale Ansicht wiederherzustellen.

3.6.4 Lenkung

3.6.4.1 Lenkanschlagschrauben

Die Lenkanschlagschrauben sind freigestellt.

3.6.4.2 Hilfskraftlenkung

Eine Hilfskraftlenkung (Servolenkung) ist freigestellt. Diese darf nachgerüstet werden (Konventionelle Servolenkung). Veränderungen am Rahmen, zwecks Austauschs von Lenkungskomponenten sind nicht erlaubt, außer neuer Befestigungslöcher und deren Verstärkung. Teile des Rahmens dürfen nicht entfernt werden.

3.6.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.6.5 Radaufhängung

3.6.5.1 Stoßdämpfer

3.6.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt. Es muss jedoch Anzahl und Arbeitsprinzip beibehalten werden. Die Befestigungspunkte an Rahmen und Achsen sind freigestellt.

3.6.5.1.2 Gasdruckdämpfer sind vom Arbeitsprinzip her als Hydraulikdämpfer zu betrachten.

3.6.5.1.3 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen nicht verwendet werden, sofern sie während der Fahrt verstellt werden können.

3.6.5.2 Niveauregulierung

Eine serienmäßige Niveauregulierung darf unter Beibehaltung der originalen Werksausführung eingesetzt werden.

3.6.5.3 Federn

Die Federn sind freigestellt. Eine Umrüstung des originalen Federsystems auf Blattfedern, Schraubenfedern oder Federbeinen mit innenliegendem Stoßdämpfer ist erlaubt.

3.6.5.3.1 Achsanschläge sind freigestellt. Hydraulische Achsanschläge, sog. Bump Stops, sind nicht erlaubt.

3.6.5.4 Federgehänge

3.6.5.4.1 Längere Federgehänge sind erlaubt.

3.6.5.4.2 Der Anschlagpunkt (Schäkel) darf getauscht werden.

3.6.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

3.6.5.6 Radaufhängung

Die Radaufhängung darf geändert werden.

Ein Umbau von Einzelradaufhängung auf Starrachsen ist zulässig. Eine Umrüstung von Starrachsen auf Einzelradaufhängung ist verboten. Die Längslenker können gewechselt oder angepasst werden. Bei Starrachsen ist die Anzahl, Länge und Position der Längslenker freigestellt. Das Material der Längslenker ist freigestellt. Bei Fahrzeugen mit Einzelradaufhängung müssen die Befestigungspunkte am Rahmen/Chassis und an den Achsschenkeln dem Serienzustand entsprechen und dürfen nicht verändert werden.

3.6.6. Reifen

3.6.6.1 Reifen

Reifen sind freigestellt.

3.6.6.1 Reifengrößen

Reifengrößen sind freigestellt. Der Reifendurchmesser darf 1000mm nicht überschreiten

3.6.6.2 Reifenlauffläche

Die Lauffläche des Reifens muss zu 1/3 in vertikaler Richtung abgedeckt sein. Ist dies nicht der Fall können Verbreiterungen angebracht werden. Die Abdeckung muss 120° des Reifenradius, ab dem Schweller, abdecken. Das Material der Verbreiterungen muss fest, undurchsichtig und formstabil sein.

3.6.6.5 Profilarten

Nicht zulässig ist die Verwendung von Spikesreifen und Reifen mit Ketten oder ähnlichen Mitteln. Ebenfalls verboten ist die Verwendung von Reifen mit AS-Profil.

3.6.6.6 Zwillingsreifen

Die Anbringung von Zwillingsreifen ist nicht erlaubt.

3.6.6.7 Radläufe

Um eine größere Freigängigkeit der Räder zu gewährleisten, ist eine Vergrößerung der Radläufe um max. 10cm erlaubt. Diese dürfen nicht in einer scharfen Kante enden. Der Radius von Ecken und Kanten muss mindestens 8 mm betragen.

3.6.7 Felge

3.6.7.1 Felgenart

Die Felgen sind freigestellt. Die Maximale erlaubte Felgengröße beträgt 18“.

3.6.8 Bremsen

3.6.8.1 Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.6.8.2 Bremsanlage

Die Bremsanlage ist freigestellt, es muss jedoch für jedes einzelne Rad eine Bremse vorhanden sein.

3.6.8.2 Feststellbremse

Eine gut funktionierende Feststellbremse/Notbremse muss vorhanden sein. Diese muss auf die Hinterachse oder die Kardanwelle der Hinterachse wirken. Die Feststellbremse kann hydraulisch oder mechanisch arbeiten. Sie muss mechanisch unabhängig von der Hauptbremsanlage sein. Ebenso muss sie mit einer Hand oder einem Fuß betätigt werden können und muss bei Betätigung automatisch einrasten.

Die Feststell-/Notbremse muss in der Lage sein das Fahrzeug bei Ausfall der Bremsanlage zu stoppen.

3.6.8.3 Bremskraftverteilung

Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Die serienmäßige Bremskraftverteilung zwischen beiden Achsen darf nicht verändert werden. Einzelrad- oder Einzelachsbremsen sind somit verboten.

3.6.9 Motor

3.6.9.1 Der Motor ist freigestellt.

3.6.10 Kühler

3.6.10.1 Originalkühler

Die Kühler sind freigestellt.

3.6.10.2 Zusatzkühler

Zusätzliche Kühler sind erlaubt.

3.6.10.3 Einbauort

Der Kühler muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Wasserleitungen und -rohre müssen sicher befestigt sein. Führen Wasserleitungen oder -rohre durch den Fahrgastraum, müssen diese gut geschützt werden um Verbrennungen bei Fahrer/Beifahrer zu vermeiden.

3.6.10.4 Fahrgastraum

Der Kühler darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.6.10.5 Schutzwand

Der Kühler muss vom Fahrgastraum mit einer Schutzwand getrennt sein.

3.6.11 Abgasanlage

3.6.11.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage ist freigestellt.

3.6.11.2 Einbaulage

Die Mündung der Auspuffrohre, betrachtet von der Seite oder von oben, muss hinter der Radstands Mitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen. Die Auspuffmündung muss so angebracht sein, dass eine Lautstärkemessung problemlos möglich ist.

3.6.11.3 Geräuschbegrenzung

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf max. 98^{+2} dB(A) betragen (DMSB- Nahfeldmeßmethode)

3.6.12 Getriebe

3.6.12.1 Getriebe

Die Getriebe und Verteilergetriebe sind freigestellt.

3.6.12.2 Antriebsart

Die Antriebsart muss beibehalten werden. (zuschaltbar oder permanent)

3.6.12.3 Zuschaltbare Achsen

Das Prinzip der zuschaltbaren Achsen muss erhalten bleiben. Definition: Ein Heckantrieb mit zuschaltbarer Vorderachse, darf nicht auf einen Vorderachsantrieb mit zuschaltbarer Hinterachse umgebaut werden. Dieses gilt auch in der umgekehrten Richtung.

3.6.13 Achsen

3.6.13.1 Achsen

Die Achsen sind freigestellt. Der Radstand darf maximal 1% vom Originalmaß abweichen.

3.6.13.2 Aufbauprinzip

Das Achsaufbauprinzip darf verändert werden. Ein Umbau auf Portalachsen ist nicht erlaubt, selbst wenn diese original verbaut sind.

3.6.13.3 Übersetzungen

Achsübersetzungen, Antriebs- und Kardanwellen sind freigestellt.

3.6.13.4 Antrieb

Die Abschaltung der Kraftübertragung einzelner Räder oder Antriebsachsen ist nicht erlaubt, es sei denn, es entspricht der Serie. Das Antriebsystem (permanent, abschaltbar) darf nicht geändert werden.

3.6.13.5 Spurverbreiterungen

Spurverbreiterungen sind freigestellt.

3.6.14 Differentialsperre

3.6.14.1 Achs-Differentialsperre

Für die Antriebsachsen ist die Differentialsperre freigestellt.

3.6.14.2 Zusätzliche Differentialsperre

Weitere Differentialsperren sind freigestellt.

3.6.14.3 Betätigung der Differentialsperren

Die Betätigungen der Differentialsperren sind freigestellt.

3.6.14.4 Betätigung der elektronischen Fahrhilfen

Die Betätigungen der elektronischen Fahrhilfen sind freigestellt.

3.6.15 Kraftstoffbehälter

3.6.15.1 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter ist freigestellt. Ein Rennsporttank wird empfohlen.

3.6.15.2 Einbaulage

Der Kraftstoffbehälter muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Der Benzintank darf auf der Ladefläche im Boden versenkt werden. Feuerschutzwände, Unterbodenschutz und der restliche Fahrzeugboden müssen bestehen bleiben. Die Tankbefestigung darf lediglich aus Metall bestehen. Der Tank muss in jeglicher Position des Fahrzeugs und des Tanks auslaufsicher sein.

3.6.15.3 Fahrgastraum

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.6.15.4 Schutzwand

Der Kraftstoffbehälter muss vom Fahrgastraum mit einer feuerfesten Schutzwand getrennt sein.

3.6.16 Batterie

3.6.16.1 Einbauort

Die Batterie ist in geschützter Lage unverrückbar zu befestigen. Beide Batteriepole müssen abgedeckt sein.
Die Batterie muss mit einer Metallbefestigung am Rahmen oder Karosserie angebracht sein.



3.7 Trialklasse PM - ProModified verbesserte Modified-Fahrzeuge

3.7.1 Allgemeines

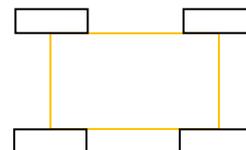
Nur Fahrzeuge mit Vierradantrieb, zwei Achsen und vier Gummi-Luftbereiften Rädern sind teilnahmeberechtigt. Der Aufbau des Rahmens ist freigestellt. Jedes nicht ausdrücklich erlaubte Zubehör, welches das Fahrzeug wettbewerbsfähiger macht, ist verboten.

3.7.2 Karosserie und Aufbau

3.7.2.1 Karosserie und Aufbau

Motorhaube, Karosserieseiten, vorderer- und hinterer Kotflügel müssen vorhanden sein. Die Karosserie muss mindestens von der Innenseite des rechten Rades bis zu Innenseite des linken Rades, so wie in der Länge von Mitte Achse bis Mitte Achse reichen. Die Karosserieteile müssen das gesamte Fahrzeug innerhalb des gelben Rechtecks abdecken. Es ist nicht erlaubt, die Karosserie mit Anbauteilen zu verbreitern oder zu verlängern.

Diese müssen einwandfrei gearbeitet und dürfen keinesfalls nur behelfsmäßiger Natur sein. Die Karosserie darf keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius von Ecken und Kanten muss mindestens 8 mm betragen. Die Karosserie muss fest und starr sein. Die Vorderseite muss mit einer Frontmaske mit Lichtern oder deren Optik bestückt sein. Die Karosserie muss vom Fahrzeugboden bis zu Gürtellinie reichen.



Seitlich muss die Karosserie den Insassen einen ausreichenden Schutz bieten. Dazu muss sie bis mindestens zu einer Linie 100 mm über dem höchsten Punkt der unbelasteten Sitzoberfläche reichen. Alle rotierenden Teile des Motors und des Antriebsstranges müssen ausreichend mechanisch geschützt sein. Die Fahrzeuge müssen im Fahrgastraum eine geschlossene Bodenplatte haben. Ist diese nicht im Original vorhanden, muss diese aus mindestens 2mm Aluminium oder 1mm Stahl bestehen. Eine zum Motorraum geschlossene, metallischen Schottwand (Aluminium Mindeststärke 1mm, Eisen Mindeststärke 0,5mm) muss vorhanden sein. Das Karosseriematerial der anderen Bauteile ist freigestellt.

3.7.2.2 Türen

Es muss eine Abdeckung vorhanden sein, die das Herausstellen von Füßen oder Beinen beim Umkippen des Fahrzeuges verhindert. Diese Abdeckung muss mindestens die Höhe der Gürtellinie des hinten an den Türausschnitt anschließenden Fahrzeugteiles haben. Außerdem muss die Abdeckung mindestens die Höhe des höchsten Punktes der unbelasteten Sitzfläche haben. Die Abdeckung muss aus splitterfreiem Material, wie z.B. aus Kunststoff, Blech oder einem Gitter bestehen. Die Maschengröße für Gitter darf maximal 60x30 mm oder 50x50 mm sein. Ein Mindestdrahtdurchmesser von 3mm muss gegeben sein. Die Abdeckung kann zum Öffnen vorgesehen sein.

3.7.2.3 Kotflügel

Die Kotflügel müssen folgende Mindestdefinition erfüllen:
Vom Bodenblech bis zur senkrechten Radmitte muss ein Kotflügel vorhanden sein. Dieser muss die Radbreite zu 1/3 abdecken. Die Kotflügel müssen fest, undurchsichtig und formstabil montiert sein.

3.7.2.4 Sitze

3.7.2.4.1 Fahrzeuge als Einsitzer sind nicht zulässig, es müssen zwei Sitze innerhalb der Karosserie vorhanden sein.

3.7.2.4.2 Für die Insassen muss eine ausreichende Kopfstütze zur Verfügung stehen.

3.7.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.7.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten sind freigestellt.

3.7.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler sind freigestellt.

3.7.3.3 Frontscheinwerfer

Frontscheinwerfer sind freigestellt, werden aber empfohlen.

3.7.4 Lenkung

3.7.4.1 Die Lenkung ist freigestellt.

3.7.4.2 Eine Hinterachslenkung ist nicht erlaubt.

3.7.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.7.5 Radaufhängung

3.7.5.1 Stoßdämpfer

3.7.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt.

3.7.5.1.2 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen nicht verwendet werden.

3.7.5.1.3 Sogenannte „Air-Shocks“ dürfen verwendet werden.

3.7.5.2 Niveauregulierung

Eine Niveauregulierung darf nicht eingesetzt werden.

3.7.5.3 Federn

Die Federn sind freigestellt.

3.7.5.4 Federgehänge

Federgehänge sind freigestellt.

3.7.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

3.7.6. Reifen

3.7.6.1 Reifen

Reifen sind freigestellt.

3.7.6.1 Reifengrößen

Reifengrößen sind freigestellt, der maximal zulässige Durchmesser beträgt 1050mm.

3.7.6.2 Profilarten

Nicht zulässig ist die Verwendung von Spikesreifen und Reifen mit Ketten oder ähnlichen Mitteln.

3.7.6.3 Zwillingsreifen

Die Anbringung von Zwillingsreifen ist nicht erlaubt.

3.7.7 Felge

3.7.7.1 Felgenart

Die Felgen sind freigestellt.

3.7.8 Bremsen

3.7.8.1. Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.7.8.2 Bremsanlage

Die Bremsanlage ist freigestellt, es muss jedoch für jedes einzelne Rad eine Bremse vorhanden sein.

3.7.8.3 Feststellbremse

Eine gut funktionierende Feststellbremse/Notbremse muss vorhanden sein. Diese muss auf die Hinterachse oder die Kardanwelle der Hinterachse wirken. Die Feststellbremse kann hydraulisch oder mechanisch arbeiten. Sie muss mechanisch unabhängig von der Hauptbremsanlage sein. Ebenso muss sie mit einer Hand oder einem Fuß betätigt werden können und muss bei Betätigung automatisch einrasten.

Die Feststell-/Notbremse muss in der Lage sein das Fahrzeug bei Ausfall der Bremsanlage zu stoppen.

3.7.8.4 Einzelradbremse

Eine Einzelradbremse ist freigestellt. Nur der Fahrer darf die Einzelradbremsen bedienen.

3.7.9 Motor

3.7.9.1 Der Motor ist freigestellt.

3.7.10 Kühler

3.7.10.1 Kühler

Kühler sind freigestellt.

3.7.10.2 Einbauort

Der Kühler muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Wasserleitungen und -rohre müssen sicher befestigt sein. Führen Wasserleitungen oder -rohre durch den Fahrgastraum, müssen diese gut geschützt werden um Verbrennungen bei Fahrer/Beifahrer zu vermeiden.

3.7.10.3 Fahrgastraum

Der Kühler darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.7.10.4 Schutzwand

Der Kühler muss vom Fahrgastraum mit einer festen Schutzwand getrennt sein.

3.7.11 Abgasanlage

3.7.11.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage ist freigestellt.

3.7.11.2 Einbaulage

Die Mündung der Auspuffrohre, betrachtet von der Seite oder von oben, muss hinter der Radstands Mitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Die Auspuffmündung muss so angebracht sein, dass eine Lautstärkemessung problemlos möglich ist.

3.7.11.3 Geräuschbegrenzung

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf max. 98^{+2} dB(A) betragen (DMSB- Nahfeldmeßmethode).

3.7.12 Getriebe

3.7.12.1 Getriebe

Die Getriebe und Verteilergetriebe sind freigestellt.

3.7.13 Achsen

3.7.13.1 Achsen

Die Achsen sind freigestellt. Diese müssen gefedert sein. Eine starre Verbindung mit dem Chassis ist verboten.

3.7.13.2 Übersetzungen

Achsübersetzungen, Antriebs- und Kardanwellen sind freigestellt.

3.7.13.3 Antrieb

Die Abschaltung der Kraftübertragung einzelner Antriebsachsen ist erlaubt.

3.7.13.4 Spurverbreiterungen

Spurverbreiterungen sind freigestellt.

3.7.14 Differentialsperre

3.7.14.1 Achs-Differentialsperre

Für die Antriebsachsen ist die Differentialsperre freigestellt.

3.7.14.2 Zusätzliche Differentialsperre

Weitere Differentialsperren sind freigestellt.

3.7.14.3 Betätigung der Differentialsperren

Die Betätigungen der Differentialsperren sind freigestellt.

3.7.14.4 Betätigung der elektronischen Fahrhilfen

Die Betätigungen der elektronischen Fahrhilfen sind freigestellt.

3.7.15 Kraftstoffbehälter

3.7.15.1 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter ist freigestellt. Ein Rennsporttank wird empfohlen.

3.7.15.2 Einbaulage

Der Kraftstoffbehälter muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein.

Die Tankbefestigung darf lediglich aus Metall bestehen. Der Tank muss in jeglicher Position des Fahrzeugs und des Tanks auslaufsicher sein.

3.7.15.3 Fahrgastraum

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.7.15.4 Schutzwand

Der Kraftstoffbehälter muss vom Fahrgastraum mit einer feuerfesten Schutzwand getrennt sein.

3.7.16 Batterie

3.7.16.1 Einbauort

Die Batterie ist in geschützter Lage unverrückbar zu befestigen. Beide Batteriepole müssen abgedeckt sein.

DEUTSCHE GELÄNDEWAGEN MEISTERSCHAFT

www.VDSV.de

3.8 Trialklasse P - Prototype Prototype-Fahrzeuge

3.8.1 Allgemeines

Nur Geländewagen mit Vierradantrieb, zwei Achsen und vier Gummi-Luftbereiften Rädern sind teilnahmeberechtigt.
Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion gewisse Gefahren zu bergen scheint, kann von der Teilnahme ausgeschlossen werden.

3.8.2 Karosserie und Aufbau

3.8.2.1 Karosserie und Aufbau

Diese müssen einwandfrei gearbeitet und dürfen keinesfalls nur behelfsmäßiger Natur sein.

Die Karosserie darf keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius von Ecken und Kanten muss mindestens 8 mm betragen.

Die Karosserie muss fest und starr sein.

Seitlich muss die Karosserie den Insassen einen ausreichenden Schutz bieten. Dazu muss sie bis mindestens zu einer Linie 100 mm über dem höchsten Punkt der unbelasteten Sitzoberfläche reichen. Alle rotierenden Teile des Motors und des Antriebsstranges müssen ausreichend mechanisch geschützt sein. Die Fahrzeuge müssen im Fahrgastraum eine geschlossene Bodenplatte haben und müssen zum Motorraum mit einer geschlossenen, metallischen Schottwand (Aluminium Mindeststärke 1mm, Eisen Mindeststärke 0,5mm) abgetrennt sein.

3.8.2.2 Kotflügel

Die Kotflügel sind freigestellt.

3.8.2.3 Sitze

Die Anzahl der Sitze ist freigestellt. Für die Insassen muss eine ausreichende Kopfstütze zur Verfügung stehen.

3.8.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.8.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten sind freigestellt.

3.8.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler sind freigestellt.

3.8.3.3 Frontscheinwerfer

Frontscheinwerfer sind freigestellt, werden aber empfohlen.

3.8.4 Lenkung

3.8.4.1 Die Lenkung ist freigestellt.

3.8.4.2 Die Lenkung darf auch ohne Lenkrad (z.B. als Joystick) ausgeführt werden. Dieses gilt für Vorder- und Hinterachse.

3.8.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.8.5 Radaufhängung

3.8.5.1 Stoßdämpfer

3.8.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt.

3.8.5.1.2 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen verwendet werden.

3.8.5.2 Niveauregulierung

Eine Niveauregulierung darf eingesetzt werden.

3.8.5.3 Federn

Die Federn sind freigestellt.

3.8.5.4 Federgehänge

Federgehänge sind freigestellt.

3.7.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

3.8.6. Reifen

3.8.6.1 Reifen

Reifen sind freigestellt.

3.8.6.2 Reifengrößen

Reifengrößen sind freigestellt, Maximaldurchmesser 125cm.

3.8.6.3 Reifenlauffläche

Die Abdeckung der Reifenlauffläche (Profilfläche) ist freigestellt.

3.8.6.4 Profilarten

Nicht zulässig ist die Verwendung von Spikesreifen und Reifen mit Ketten oder ähnlichen Mitteln.

3.8.6.5 Zwillingsreifen

Die Anbringung von Zwillingsreifen ist nicht erlaubt.

3.8.7 Felge

3.8.7.1 Felgenart

Die Felgen sind freigestellt.

3.8.8 Bremsen

3.8.8.1 Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.8.8.2 Bremsanlage

Die Bremsanlage ist freigestellt, es muss jedoch für jedes einzelne Rad eine Bremse vorhanden sein.

3.8.8.3 Feststellbremse

Eine gut funktionierende Feststellbremse/Notbremse muss vorhanden sein. Diese muss auf die Hinterachse oder die Kardanwelle der Hinterachse wirken. Die Feststellbremse kann hydraulisch oder mechanisch arbeiten. Sie muss mechanisch unabhängig von der Hauptbremsanlage sein. Ebenso muss sie mit einer Hand oder einem Fuß betätigt werden können und muss bei Betätigung automatisch einrasten.

Die Feststell-/Notbremse muss in der Lage sein das Fahrzeug bei Ausfall der Bremsanlage zu stoppen.

3.8.8.4 Einzelradbremse

Eine Einzelradbremse ist freigestellt. Nur der Fahrer darf die Einzelradbremsen bedienen.

3.8.9 Motor

3.8.9.1 Der Motor ist freigestellt.

3.8.10 Kühler

3.8.10.1 Kühler

Kühler sind freigestellt.

3.8.10.3 Einbauort

Der Kühler muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Wasserleitungen und -rohre müssen sicher befestigt sein. Führen Wasserleitungen oder -rohre durch den Fahrgastraum, müssen diese gut geschützt werden um Verbrennungen bei Fahrer/Beifahrer zu vermeiden.

3.8.10.3 Fahrgastraum

Der Kühler darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.8.10.4 Schutzwand

Der Kühler muss vom Fahrgastraum mit einer festen Schutzwand getrennt sein.

3.8.11 Abgasanlage

3.8.11.1 Abgasanlage

Die Abgasanlage ist freigestellt.

3.8.11.2 Einbaulage

Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Auspuffrohre, welche von außen berührt werden können, müssen mit einem Hitzeschutz abgedeckt werden.

3.8.11.3 Geräuschbegrenzung

Die Lautstärke der Auspuffanlage darf max. 98^{+2} dB(A) betragen (DMSB- Nahfeldmeßmethode).

3.8.12 Getriebe

3.8.12.1 Getriebe

Die Getriebe und Verteilergetriebe sind freigestellt.

3.8.13 Achsen

3.8.13.1 Achsen

Die Achsen sind freigestellt. Diese müssen gefedert sein. Eine starre Verbindung mit dem Chassis ist verboten. Ein hydraulischer Niveau- Lift, direkt zwischen Rahmen und Achse, stellt eine starre Verbindung dar und ist ohne zusätzliche Federelemente nicht zulässig.

3.8.13.2 Übersetzungen

Achsübersetzungen, Antriebs- und Kardanwellen sind freigestellt.

3.8.13.3 Antrieb

Die Abschaltung der Kraftübertragung einzelner Räder oder Antriebsachsen ist erlaubt.

3.8.13.4 Spurverbreiterungen

Spurverbreiterungen sind freigestellt.

3.8.14 Differentialsperre

3.8.14.1 Achs-Differentialsperre

Für die Antriebsachsen ist die Differentialsperre freigestellt.

3.8.14.2 Zusätzliche Differentialsperre

Weitere Differentialsperren sind freigestellt.

3.8.14.3 Betätigung der Differentialsperren

Die Betätigungen der Differentialsperren sind freigestellt.

3.8.14.4 Betätigung der elektronischen Fahrhilfen

Die Betätigungen der elektronischen Fahrhilfen sind freigestellt.

3.8.15 Kraftstoffbehälter

3.8.15.1 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter ist freigestellt. Ein Rennsporttank wird empfohlen.

3.8.15.2 Einbaulage

Der Kraftstoffbehälter muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Die Tankbefestigung darf lediglich aus Metall bestehen. Der Tank muss in jeglicher Position des Fahrzeugs und des Tanks auslaufsicher sein.

3.8.15.3 Fahrgastraum

Der Kraftstoffbehälter darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein.

3.8.15.4 Schutzwand

Der Kraftstoffbehälter muss vom Fahrgastraum mit einer feuerfesten Schutzwand getrennt sein.

3.8.16 Batterie

3.8.16.1 Einbauort

Die Batterie ist in geschützter Lage unverrückbar zu befestigen. Beide Batteriepole müssen abgedeckt sein.



3.9 Trialklasse OK - Offene Klasse

Auffangklasse, Trophyfahrzeuge, UTV

3.9.1 Allgemeines

3.9.1.1 Diese Klasse wurde eingeführt, um Fahrern anderer Offroad-Motorsportvarianten die Möglichkeit zu geben, ihre Fahrzeuge im Rahmen der DGM unter Wettbewerbsbedingungen im Trial zu testen. Nur Geländewagen mit Vierradantrieb, zwei Achsen und vier Gummi-Luftbereiften Rädern sind teilnahmeberechtigt. Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion gewisse Gefahren zu bergen scheint, kann von der Teilnahme ausgeschlossen werden.

3.9.1.2 In dieser Klasse ist keine Jahreswertung vorgesehen. Es wird eine Tageswertung ermittelt. VDGV-Lizenzen sind nicht notwendig. Diese Klasse ist nicht Bestandteil des Eurotrials.

3.9.1.3 Befahren werden die Tore der Klasse Original.

3.9.1.4 Die Mindestsicherheitsbestimmungen orientieren sich an der Klasse Original. Ein B-Bügel/Käfig muss vorhanden sein. Eine Helmpflicht ist vorgeschrieben. Es müssen mindestens Drei-Punkt-Gurte und Halbtüren vorhanden sein.

3.9.1.5 Definition der Gürtellinie

Die Gürtellinie liegt auf der vorderen Linie, an der die Motorhaube aufliegt.

Bei offenen Fahrzeugen liegt diese hinten und seitlich am oberen Rand der Bordwand.

Bei geschlossenen Fahrzeugen, sofern keine serienmäßige offene Version existiert: Unterkante der Seiten- und Heckfenster.

3.9.1.6 Definition für Halbtüren

Es muss eine Abdeckung vorhanden sein, die das Herausstellen von Füßen oder Beinen beim Umkippen des Fahrzeuges verhindert.

Diese Abdeckung muss mindestens die Höhe der Gürtellinie des hinten an den Türausschnitt anschließenden Fahrzeugteiles haben.

Außerdem muss die Abdeckung mindestens die Höhe des höchsten Punktes der unbelasteten Sitzfläche haben.

Die Abdeckung muss aus splitterfreiem Material, wie z.B. aus Kunststoff, Blech oder einem Gitter bestehen.

Die Maschengröße für Gitter darf maximal 60x30mm oder 50x50 mm sein. Ein Mindestdrahtdurchmesser von 3mm muss gegeben sein.

Die Abdeckung kann zum Öffnen vorgesehen sein

3.9.1.7 Reifen und Felgen sind freigestellt. Die Anbringung von Zwillingsreifen ist nicht erlaubt.

3.9.1.8 Allradlenkung und Einzelradbremsen dürfen nicht benutzt werden.

DEUTSCHE GELÄNDEWAGEN MEISTERSCHAFT

www.VDGV.de

TEIL IV.I

Bestimmungen zur Durchführung des VDGV „Fun-Cup“

4.1.1 Grundlagen der Veranstaltung

Der VDGV Fun-Cup wird durchgeführt nach den Bestimmungen des jeweils gültigen VDGV-Reglements und in Anlehnung an die Bestimmungen zur Durchführung der Deutschen Geländewagen-Meisterschaft (DGM).

4.1.2 Teilnehmer

4.1.2.1 Voraussetzung zur Teilnahme ist der Besitz eines gültigen Führerscheins für das im Wettbewerb gefahrene Fahrzeug.

4.1.2.2 Jeder Fahrer darf jede Sektion nur einmal befahren. Er kann zusätzlich jede Sektion, auch mehrmals, als Beifahrer befahren.

4.1.3 Beifahrer

4.1.3.1 Es ist während der Befahrung der Sektion nur ein Beifahrer erlaubt. Das Mindestalter des Beifahrers ist 12 Jahre (vollendet). Eltern bzw. erziehungsberechtigte Personen haften bei minderjährigen Beifahrern mit ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht. Eine zusätzliche Erklärung ist nicht notwendig. Sie müssen auf der Nennung für das minderjährige Kind unterschreiben.

4.1.3.2 Während der Befahrung einer Sektion kann der Beifahrer verschiedene Bedienungen verrichten. Fahrer und Beifahrer dürfen den Sitz nicht verlassen. Von Sektion zu Sektion kann der Fahrer entscheiden, ob der Beifahrer im Fahrzeug sein soll.

4.1.4 Helmpflicht/Anschnallpflicht

In allen Sektionen müssen die Insassen Helme, die der StVZO für motorgetriebene Fahrzeuge entsprechen, tragen. Für Fahrer und Beifahrer besteht während des Befahrens der Sektion Anschnallpflicht.

4.1.5 Klasseneinteilung

Fahrzeugwechsel während einer Veranstaltung ist nicht möglich. Es sind auch nicht zugelassene Fahrzeuge erlaubt. Diese dürfen jedoch technisch nicht stärker verändert sein, wie dies das Reglement für die Trialklasse S (Standard) zulässt.

4.1.6 Reifen

Eine Reglementierung der Reifengröße findet nicht statt. Die Reifenauflfläche (Profilfläche) muss in Gänze durch den Kotflügel in senkrechter Linie abgedeckt sein. Dies kann in Form einer Kotflügelverbreiterung erreicht werden. Das Material kann Kunststoff oder Metall sein. Bei runderneuerten Reifen darf die Profiltiefe maximal 20 mm sein. Nicht zulässig ist die Verwendung von Wettbewerbsreifen mit Stoppel-/ Noppenprofilen, Spikesreifen, Ketten und die Anbringung von Zwillingsreifen.

4.1.7 Fahrregeln

Während der Veranstaltung haben sich die Teilnehmer an die Weisungen der Veranstaltungsleitung, der Streckenposten und der Berechtigten zu halten. Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Es muss dann unverzüglich ein zusätzlicher Aushang erfolgen. Vorschriften, die zusätzlich von der Veranstaltungsleitung ausgegeben werden, müssen mit dem aktuellen Reglement konform gehen.

4.1.8 Jahreswertung

4.1.8.1 Nach dem letzten Lauf eines Jahres wird eine Gesamtwertung erstellt. Der Sieger nennt sich „Deutscher Fun-Cup Meister“.

4.1.8.2 Fun-Cup-Teilnehmer können nicht Mitglied in einer Mannschaft eines VDGV-Mitgliedvereins sein.

4.1.8.3 Teilnehmer, die wegen Zugehörigkeit zu einem veranstaltenden Verein einen Lauf nicht fahren können, erhalten zur Chancengleichheit ein zusätzliches, berechnetes Ergebnis.

4.1.9 Nennung

4.1.9.1 Nennschluss ist spätestens beim Start des ersten Teilnehmers. Der Veranstalter kann zusätzlich in der Ausschreibung eine feste Uhrzeit am Veranstaltungstag festlegen (z.B. Ende der Papierabnahme 9.00 Uhr).

4.1.9.2 Das Nenngeld beträgt € 30.

4.1.9.3 Der Veranstalter kann eine Nennung ohne Angabe von Gründen ablehnen.

4.1.9.4 An der Tagessiegerehrung werden für die fünf Erstplatzierten Pokale ausgegeben.

4.1.10 Sektionen

4.1.10.1 Bei jeder Veranstaltung sind acht Sektionen zur Befahrung vorgesehen.

4.1.10.2 Die Sektionen müssen vor dem Start vom Veranstalter befahren sein.

4.1.10.3 Der Sportkommissar (SK) soll sich davon überzeugen und gegebenenfalls die Sektionen vom Veranstalter befahren lassen.

4.1.11 Werbung

Die Teilnehmer verpflichten sich mit Abgabe der Nennung, für die Zeit der Veranstaltung Startnummer und VDGV- Sponsorenwerbung auf Motorhaube und Seitenflächen anzubringen. Das Recht am eigenen Bild wird für Veröffentlichungen dem Verband übertragen.

4.1.12 Schlusswort

Streitigkeiten, die sich aus dem Wortlaut des Reglements ergeben, entscheidet die Vorstandschaft des VDGV.



TEIL IV.II

Bestimmungen zur Durchführung des VDGV „Junior-Cup“

4.2.1 Grundlagen der Veranstaltung

Der VDGV-Junior-Cup wird durchgeführt nach den Bestimmungen des jeweils gültigen VDGV-Reglements und in Anlehnung an die Bestimmungen zur Durchführung der Deutschen Geländewagen-Meisterschaft (DGM).

4.2.2 Teilnehmer

4.2.2.1 Voraussetzung zur Teilnahme ist das vollendete 13. Lebensjahr. Das Höchstalter beträgt 18 Jahre. Vollendet ein Starter während der Saison das 18. Lebensjahr, so darf er diese Saison in Wertung zu Ende fahren.

4.2.2.2 Der Besitz eines gültigen Führerscheins für das im Wettbewerb gefahrene Fahrzeug ist nicht notwendig.

4.2.2.3 Jeder Fahrer darf jede Sektion nur einmal befahren.

4.2.2.4 Eltern bzw. erziehungsberechtigte Personen haften für minderjährige Fahrer mit ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht. Eine zusätzliche Erklärung ist nicht notwendig. Sie müssen auf der Nennung für das minderjährige Kind unterschreiben. Ein gültiger Versicherungsnachweis für den Fahrer ist vorzulegen.

4.2.2.5 Teilnehmer, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und keinen Führerschein besitzen, dürfen nur von Sektionsanfang bis Sektionsende das Fahrzeug führen. Alle anderen Fahrten, muss eine dafür berechtigte Person durchführen.

4.2.2.6 Eltern bzw. Erziehungsberechtigte Personen haben zu gewährleisten, dass der jugendliche Teilnehmer in der Lage ist, das Fahrzeug zu führen und sowohl Lenkrad, Pedalerie, Handbremse und alle weiteren relevanten Bedienelemente einwandfrei zu betätigen. Eine zusätzliche Überprüfung findet bei der Fahrzeugabnahme statt.

4.2.3 Beifahrer

4.2.3.1 Es ist während der Befahrung der Sektion nur ein Beifahrer erlaubt, dieser ist aber zwingend vorgeschrieben. Der Beifahrer muss das 21. Lebensjahr vollendet haben und seit mindestens drei Jahren einen Führerschein der Klassen 2 oder 3, alternativ Euro- Führerschein B oder Cx, besitzen.
(Er muss in Besitz einer Fahrerlaubnis für PKW sein, die in der BR Deutschland Gültigkeit besitzt).

4.2.3.2 Während der Befahrung einer Sektion kann der Beifahrer verschiedene Bedienungen verrichten. Fahrer und Beifahrer dürfen den Sitz nicht verlassen. Der Beifahrer muss in jeder Sektion im Fahrzeug sein.

4.2.3.3 Bei Teilnehmern zwischen dem vollendeten 13. und dem vollendeten 14. Lebensjahr muss der Beifahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz des VDGV sein.

4.2.4 Helmpflicht, Anschnallpflicht

In allen Sektionen müssen die Insassen Helme, die der StVZO für motorgetriebene Fahrzeuge entsprechen, tragen. Für Fahrer und Beifahrer besteht während des Befahrens der Sektion Anschnallpflicht.

4.2.5 Klasseneinteilung

Fahrzeugwechsel während einer Veranstaltung ist nicht möglich. Es sind Fahrzeuge der DGM-Klassen O, OK, S, M, PM und P erlaubt. Diese müssen nicht zugelassen sein. Fahrzeuge der Klassen werden nach dem Handicap Faktor der DGM eingestuft. Allradlenkung und Einzelradbremsen dürfen nicht benutzt werden.

4.2.6 Reifen

Eine Reglementierung der Reifengröße findet nicht statt. Nicht zulässig, ist die Verwendung von Spikesreifen, Ketten und die Anbringung von Zwillingreifen.

4.2.7 Fahrregeln

Während der Veranstaltung haben sich die Teilnehmer an die Weisungen der Veranstaltungsleitung, der Streckenposten und der Berechtigten zu halten. Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden. Es muss dann unverzüglich ein zusätzlicher Aushang erfolgen. Vorschriften, die zusätzlich von der Veranstaltungsleitung ausgegeben werden, müssen mit dem aktuellen Reglement konform gehen.

4.2.8 Jahreswertung

4.2.8.1 Nach dem letzten Lauf eines Jahres, wird unter den Lizenznehmern, eine Gesamtwertung erstellt. Der Sieger nennt sich „Deutscher Junior-Cup-Meister“.

4.2.8.2 Junior-Cup-Teilnehmer können in der Mannschaftswertung der Deutschen Geländewagen-Meisterschaft teilnehmen.

4.2.8.3 Teilnehmer, die wegen Zugehörigkeit zu einem veranstaltenden Verein einen Lauf nicht fahren können, erhalten zur Chancengleichheit ein zusätzliches, berechnetes Ergebnis.

4.2.9 Nennung

4.2.9.1 Nennschluss ist spätestens beim Start des ersten Teilnehmers. Der Veranstalter kann zusätzlich in der Ausschreibung eine feste Uhrzeit am Veranstaltungstag festlegen (z.B. Ende der Papierabnahme 9.00 Uhr).

4.2.9.2 Das Nenngeld beträgt € 20.

4.2.9.3 Der Veranstalter kann eine Nennung ohne Angabe von Gründen ablehnen.

4.2.9.4 An der Tagessiegerehrung werden für die fünf Erstplatzierten Pokale ausgegeben.

4.2.10 Sektionen

4.2.10.1 Bei jeder Veranstaltung sind 8 Sektionen zur Befahrung vorgesehen. Die Sektionen sind im VDGV-Fun-Cup integriert.

4.2.10.2 Die Sektionen müssen vor dem Start vom Veranstalter befahren sein.

4.2.10.3 Der Sportkommissar (SK) muss sich davon überzeugen und gegebenenfalls die Sektionen vom Veranstalter befahren lassen.

4.2.11 Werbung

Die Teilnehmer verpflichten sich mit Abgabe der Nennung, für die Zeit der Veranstaltung Startnummer und VDGV-Sponsorenwerbung auf Motorhaube und Seitenflächen anzubringen. Das Recht am eigenen Bild wird für Veröffentlichungen dem Verband übertragen.

4.2.12 Schlusswort

Streitigkeiten, die sich aus dem Wortlaut des Reglements ergeben, entscheidet die Vorstandschaft des VDGV.

DEUTSCHE GELÄNDEWAGEN MEISTERSCHAFT

www.VDGV.de

TEIL V

Sektionsaufbau und Wertung

5.1 Sektionen für DGM-Veranstaltungen

5.1.1 Für jede Fahrzeugklasse muss folgende Anzahl an Sektionen vorhanden sein. Es wird empfohlen Sektion nach allen Richtverfahren zu stecken.

8 Sektionen für die Klasse JC
8 Sektionen für die Klasse FC,
10 Sektionen für die Klasse O,
10 Sektionen für die Klasse OK,
10 Sektionen für die Klasse S,
10 Sektionen für die Klasse M,
10 Sektionen für die Klasse PM,
10 Sektionen für die Klasse P.

Für die DGM-Klassen werden insgesamt jedoch 11 Sektionen gebaut.

Die Klassen O, OK, S und M fahren die Sektionen 1 - 10, die Klasse PM und P die Sektionen 2 - 11.

5.2 Aufbau der Sektionen

5.2.1 Die Kennzeichnung der einzelnen Fahrzeugklassen erfolgt in Fahrtrichtung immer an der linken Torstange und werden folgendermaßen gekennzeichnet:

Fahrzeugklasse	JC	violett
Fahrzeugklasse	FC	grün
Fahrzeugklasse	O	blau
Fahrzeugklasse	OK	blau
Fahrzeugklasse	S	weiß
Fahrzeugklasse	M	gelb
Fahrzeugklasse	PM	schwarz
Fahrzeugklasse	P	rot

5.2.2 Das Befahren von Fremdtoren ist erlaubt. Diese gelten als nicht existent. Torstangen gelten als Hindernisse und werden mit Strafpunkten belegt.

5.2.3 Beim Sektionsbau sind Wasser- und Schlammdurchfahrten von mehr als 0,40m Wassertiefe grundsätzlich zu vermeiden.

5.2.4 Mit der Bezeichnung „A-Schild“ und „E-Schild“ werden „Anfang“ und „Ende“ einer Sektion angezeigt.

5.2.5 Tor durchfahren, durchfahrendes Tor

- Das Fahrzeug muss sich vor dem Befahren des Tores mit beiden Hinterrädern vor der gedachten Torlinie befinden.
- Das Tor gilt als angefahren (Tor geöffnet), wenn ein Teil des Fahrzeugs die Torlinie in einer Vorwärtsbewegung überquert hat.
- Die Nummer des Tores muss in Fahrtrichtung links sein.
- Ein Tor gilt als *Durchfahren* (Tor geschlossen), wenn das Fahrzeug in seiner ganzen Länge die gedachte Linie in Fahrtrichtung überquert hat. Dabei muss mindestens ein Vorderrad die Torlinie in Fahrtrichtung überfahren haben. Dieses muss erledigt sein, bevor die gedachte Linie mit einem Hinterrad überfahren wurde.

5.2.6 Begriffsdefinition

- Als „Torlinie“ wird die Linie zwischen den Beiden Torstangen eines Tores bezeichnet.
- Als „gedachte Linie“ wird die gedachte verlängerte Torlinie bezeichnet.

5.2.7 Einfahrt, Ausfahrt & Anstellgasse

Es ist beim Sektionsbau darauf zu achten, dass die Ein- und Ausfahrt gefahrlos für Fahrer und Zuschauer befahren werden können. Es wird empfohlen eine Anstellgasse zu definieren.

5.2.8 Die Sektionsbeschilderung vom VDGv ist zu verwenden.

5.2.9 Die Sektionstangen sollten aus Holz sein.

5.3 Richtverfahren 1 - System Gasse

Abstand der Tore	mind. 10 m in Fahrlinie mind. 5m in Luftlinie gemessen zwischen den nächsten Stangen der beiden Tore (z.B. bei 180° Kehren).
Mindestbreite der Tore, (Torlinie)	3,00 m (waagrecht gemessen), Standardbreite
Maximalbreite der Tore, (Torlinie)	5,00 m (waagrecht gemessen)
Mindestabstand des Bandes	5,00m von Band zu Band Stangenhöhe/Bandhöhe ca. 1,00 m über dem Boden
Anzahl der Tore	mind. fünf Tore
Absperrstangen Tore	1,00m in gedachter Linie außerhalb der Tore müssen 90° zur Fahrtrichtung stehen.

5.3.1 Die Sektionen werden im Gelände mittels Absperrband und Toren in Form einer Gasse trassiert.

5.3.2 Zwischen den Toren gibt es keine Begrenzung der Versuche. Es gibt nur eine Begrenzung durch die Maximalzeit.

5.3.3 Die Torbreite von 3,00m wird als Standardtorbreite definiert. Aus Gründen der Geländebeschaffenheit dürfen Tore in Ausnahmefällen bis zu 5m breit sein. Diese Tore sind mit ihrer Nummer und der genauen Breite auf dem „A-Schild“ zu definieren.

5.3.4 Die Strafpunkte werden wie unter 5.8.1 bis 5.8.9 aufgelistet gewertet.

5.3.5 Bereits durchfahrene eigene Tore dürfen rückwärts nicht mehr befahren werden. Es gilt die Torlinie zwischen den Torstangen. Das rückwärtige Überfahren der Torlinie, mit einem Teil des Fahrzeugs, hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendet“ Sektion gewertet.

5.3.6 Tore, die von verschiedenen Klassen in verschiedene Richtungen befahren werden, bleiben immer ein eigenes Tor. Es darf also auch nicht in verkehrter Richtung durchfahren werden, obwohl es sich aus dieser neuen Richtung um ein fremdes Tor handeln würde!

5.3.7 In der Sektion kann bis zur gedachten Linie des „A-Schildes“ Rückwärts gefahren werden. Das rückwärtige Überfahren dieser Linie, mit einem Teil des Fahrzeuges, hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendet“ Sektion gewertet.

5.3.8 Das "A-Schild" muss mindestens eine Fahrzeuglänge **vor** dem 1. Tor auf der linken Seite und das "E-Schild" muss **nach** dem letzten Tor, ebenfalls auf der linken Seite, stehen.

5.4 Richtverfahren 2 - System Abschnitte

5.4.1 Die Sektionen werden im Gelände mittels Absperrband (ohne Tore) trassiert und unterteilt in Abschnitte mittels Schilderpaaren (je eines rechts und links am Band). Die Schilder geben an, welche Strafpunktezahl zusätzlich berechnet wird, wenn der durch das Schilderpaar begonnene Abschnitt nicht durchfahren wurde. Es wird eine Mindestbreite der Sektion von 5,00 m vorgeschrieben.

5.4.2 Zwischen den Abschnitten gibt es keine Begrenzung der Versuche. Es gibt nur eine Begrenzung durch die Maximalzeit.

5.4.3 Die Abschnitte werden mit den Strafpunkten 250/200/150/100/50/0 belegt. Zusätzlich werden die Strafpunkte wie unter 5.8.1 bis 5.8.9 aufgelistet gewertet.

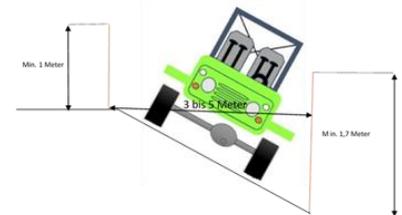
5.4.4 Bereits durchfahrene Abschnitte können bis zur gedachten Linie des „A-Schildes“ rückwärts durchfahren werden. Das rückwärtige Überfahren dieser Linie, mit einem Teil des Fahrzeuges, hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendet“ Sektion gewertet. Damit sind weitere Versuche nicht mehr möglich und es wird der weiteste erreichte Versuch gewertet.

5.4.5 Das "A-Schild" muss mindestens eine Fahrzeuglänge vor dem ersten Abschnitt auf der linken Seite und das "E-Schild" muss nach dem letzten Abschnitt, ebenfalls auf der linken Seite, stehen.

5.5 Richtverfahren 3 - System Areal

Abstand der Tore	mind. 10 m in Fahrlinie mind. 5m in Luftlinie gemessen zwischen den nächsten Stangen der beiden Tore (z.B. bei 180° Kehren).
Mindestbreite der Tore, (Torlinie)	3,00 m (waagrecht gemessen), Standardbreite
Maximalbreite der Tore, (Torlinie)	5,00 m (waagrecht gemessen)
Stangenhöhe/Bandhöhe	ca. 1,00 m über dem Boden
Mindestabstand des Bandes	5,00m von Band zu Band
Mindestabstand des Bandes zur Torstange	1,00m
Anzahl der Tore	zwischen vier und fünf Toren
Reihenfolge	die Tore müssen mit einer separaten Hinweisstange in ihrer zu Durchfahrenden Reihenfolge deutlich erkennbar gekennzeichnet werden.
Absperrstangen	mind. 1,00m in gedachter Linie außerhalb der Tore
Tore	müssen 90° zur Fahrtrichtung stehen.

In steilen Hängen oder großen Schräglagen, muss die Länge des Torpfostens mindestens 1,7 m über dem Boden betragen. Das Zusammenfügen zweier Stangen, sollte so gestaltet sein, dass bei einem Aufprall oder Überschlag eines Fahrzeugs, die Torstange den Boden berührt und nicht in die Fahrgastzelle eindringen kann. Die Klassensprecher können, vom Veranstalter, bei entsprechenden Geländesituationen zu Rate gezogen werden.



5.5.1 Die Sektionen werden im Gelände mittels Absperrband und Toren in Form eines Areals trassiert. Dieses soll großzügig Bemessen sein, um individuelle Fahrlinien zu ermöglichen.

5.5.2 Zwischen den Toren gibt es keine Begrenzung der Versuche. Es gibt nur eine Begrenzung durch die Maximalzeit.

5.5.3 Die Torbreite von 3m wird als Standardtorbreite definiert. Aus Gründen der Geländebeschaffenheit dürfen Tore in Ausnahmefällen bis zu 5m breit sein. Diese Tore sind mit ihrer Nummer und der genauen Breite auf dem A-Schild zu definieren.

5.5.4 Die Strafpunkte werden wie unter 5.8.1 bis 5.8.9 aufgelistet gewertet.

5.5.5 Bereits durchfahrene eigene Tore dürfen weder rückwärts noch vorwärts erneut befahren werden. Es gilt die Torlinie zwischen den Torstangen. Das erneute Überfahren der Torlinie, mit einem Teil des Fahrzeugs, hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendet“ Sektion gewertet.

5.5.6 Tore, die von verschiedenen Klassen in verschiedene Richtungen befahren werden, bleiben immer ein eigenes Tor. Es darf nicht in verkehrter Richtung durchfahren werden, obwohl es sich aus dieser neuen Richtung um ein fremdes Tor handeln würde!

5.5.7 In der Sektion kann bis zur Gedachten Linie des „A-Schildes“ Rückwärts gefahren werden. Das rückwärtige Überfahren dieser Linie, mit einem Teil des Fahrzeuges, hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendet“ Sektion gewertet. Die Stangen, welche „A“ und „E“ definieren, sind als Tor zu verstehen. Nach vollständigen passieren des „A-Tores“, gilt dieses als geschlossen. Bei erneutem Befahren der gedachten Torlinie, wird die Sektion als nicht ordnungsgemäß beendet gewertet. Das gleiche gilt für das „E-Tor“, insofern noch nicht alle Tore befahren wurden.

5.5.8 Das "A-Schild" muss mindestens eine Fahrzeuglänge vor dem ersten Tor auf der linken Seite und das "E-Schild" muss nach dem letzten Tor, ebenfalls auf der linken Seite, stehen.

5.5.1.6 Allgemeiner Ablauf

Nennschluss für die Veranstaltung ist am Veranstaltungstag um 08.30 Uhr.

Die Startzeit beginnt um 09.00 Uhr.

Das Veranstaltungsende hat der Veranstalter festzulegen.

Die Durchführung einer Veranstaltung als Gruppenstart, muss vom Vorstand des veranstaltenden Vereins, bis spätestens 2 Wochen vor der Veranstaltung dem Vorstand des VDGV mitgeteilt werden, dieser gibt die Information weiter an das Starterfeld.

Eine Rückkehr zu einer regulären Veranstaltung ist kurzfristig möglich.

Der VDGV Vorstand muss diesbezüglich informiert werden und ebenfalls das Starterfeld informieren.

Der Sektionsauf- und Abbau obliegt dem Veranstalter.

Der Sektionsabbau darf erst mit Veranstaltungsende erfolgen.

Es wird seitens des Veranstalters keine gesonderte Sektion 11 für die Klassen PM und P gebaut. Alle Klassen fahren in den Sektionen 1 bis 10. (O, S, M, PM & P; FC & JC gesonderte Sektionen 1-8)

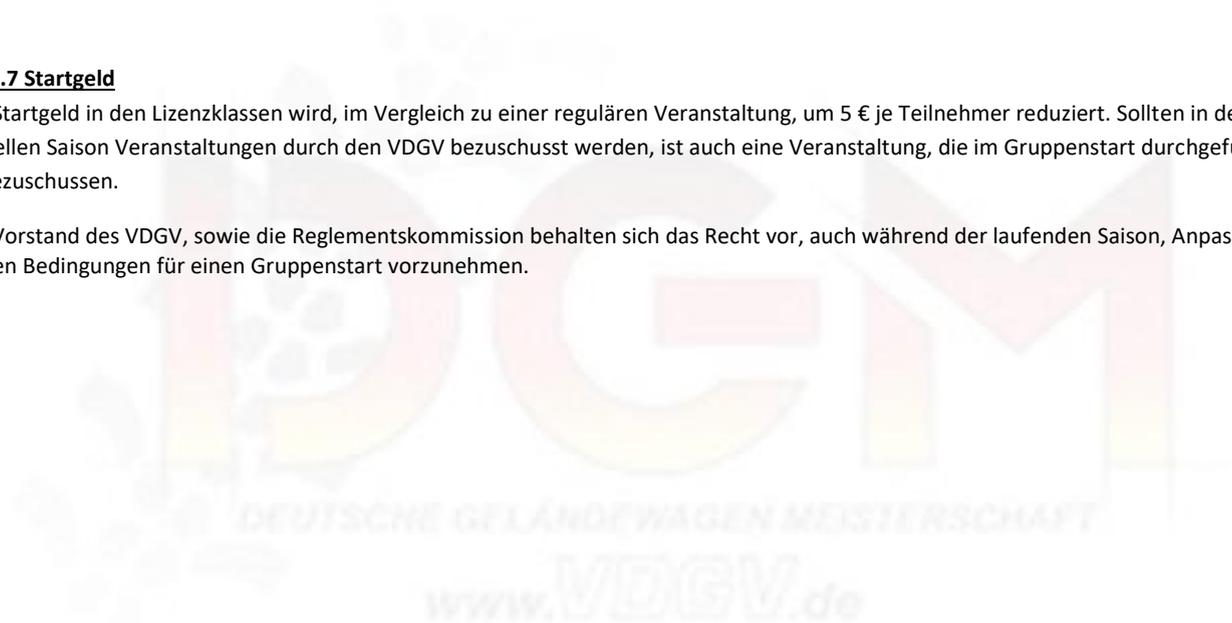
Alle Teilnehmer, Gruppensprecher und Sektionsleiter sind angehalten, für eine zügige Durchführung der Sektionen zu sorgen, um ein Auflaufen nachfolgender Gruppen zu vermeiden.

Die Klassensprecher sind, bei der Abnahme der Sektionen im Vorfeld, ebenfalls angewiesen darauf zu achten, dass eine zügige Durchführung der Sektionen möglich ist.

5.5.1.7 Startgeld

Das Startgeld in den Lizenzklassen wird, im Vergleich zu einer regulären Veranstaltung, um 5 € je Teilnehmer reduziert. Sollten in der aktuellen Saison Veranstaltungen durch den VDGV bezuschusst werden, ist auch eine Veranstaltung, die im Gruppenstart durchgeführt wird, zu bezuschussen.

Der Vorstand des VDGV, sowie die Reglementscommission behalten sich das Recht vor, auch während der laufenden Saison, Anpassungen an den Bedingungen für einen Gruppenstart vorzunehmen.



5.6 Gruppenstart

5.6.1 Gruppengröße, Gruppensprecher und Sektionsleiter

Die Gruppenanzahl liegt bei maximal 9 Gruppen mit je 9 Teilnehmern.

Sollten mehr als 81 Lizenzstarter (excl. JC) anwesend sein, wird eine zehnte Gruppe eröffnet.

Die Anzahl von 9 Gruppen ist möglichst beizubehalten, die Teilnehmeranzahl je Gruppe ermittelt sich wie folgt: Anzahl der Starter / Gruppenanzahl (9) = Anzahl der Teilnehmer in der Gruppe.

Die Zusammensetzung der Gruppen erfolgt klassengemischt und vereinsgemischt.

Die Zuordnung der Teilnehmer durch das Nennbüro zu einer Gruppe, hat grundsätzlich nach dem Zufallsprinzip zu erfolgen. Die Nummerierung der Gruppen erfolgt ebenfalls durch das Nennbüro. Die Nummer der Gruppe des Teilnehmers, ist auf der Bordkarte zu vermerken.

Ausnahmen:

- Doppelstarter sind immer einer gemeinsamen Gruppe zuzuordnen.
Das Nennbüro ist von den Startern darauf hinzuweisen, dass ein Doppelstart erfolgt.
- Sollten Teams an den Start gehen, bei denen der Fahrer einer anderen Lizenzklasse Beifahrer bei einem anderen Teilnehmer ist und umgekehrt, sind diese Teams ebenfalls einer gemeinsamen Gruppe zuzuordnen.
Auch hier ist das Nennbüro durch die Fahrer zu informieren.
(Ausnahme: siehe Punkt Junior Cup)
- Ist eine Lizenzklasse mit weniger als 9 Startern besetzt, so hat die Verteilung der Fahrer gleichmäßig über die Gruppen zu erfolgen.
(Bsp.: In der Klasse PM sind nur 3 Teilnehmer genannt. Dann sind die Teilnehmer möglichst den Gruppen 1, 3 und 6 bzw. 3,6 und 9 zuzuordnen, damit jeder Fahrer möglichst 3 Sektionen als erster seiner Klasse befahren muss.)

Die Gruppen bestimmen jeweils einen Gruppensprecher, der gleichzeitig auch Teilnehmer der Gruppe ist. Teilnehmer einer Gruppe sind die Fahrer und die Beifahrer.

Pro Sektion gibt es einen Sektionsleiter, der durch den Veranstalter zu stellen ist.

Der Sektionsleiter verbleibt für die gesamte Veranstaltung, in der ihm vom Veranstalter zugeordneten Sektion.

Die Teilnehmer der jeweiligen Gruppe sind zur aktiven Unterstützung des Fahrablaufs verpflichtet, um eine zügige Durchführung der Veranstaltung zu gewährleisten (insbesondere Wiederaufbau der befahrenen Sektion, Unterstützung des Sektionsleiters und Bergung der Gruppenmitglieder).

Mitglieder des veranstaltenden Vereins sind nicht startberechtigt.

Die Gruppe 1 startet mit der ersten Sektion, die Gruppe 2 mit der zweiten Sektion usw. Der numerische Ablauf der Sektionen ist von den Gruppen einzuhalten.

Nach Sektion 10 ist Sektion 1 zu befahren.

Diese Vorgehensweise ist von dem Sektionsleiter strikt einzuhalten.

Bei erheblicher Verzögerung in einer Sektion, muss der Sektionsleiter das Nennbüro (Veranstalter) unverzüglich informieren. In diesem Fall kann der Veranstalter auf die Puffersektion zurückgreifen.

Der Gruppensprecher wird durch den Sektionsleiter über diesen Vorgang informiert.

Kann eine Sektion durch Unverschulden (Unfall usw.) bis zum Veranstaltungsende nicht beendet werden, so muss der Veranstalter diese Sektion aus der Wertung nehmen. Dieses muss mit dem VDGW Vorstand abgesprochen werden.

Die Startreihenfolge innerhalb der Gruppe wird vor der ersten Sektion durch den Gruppensprecher ausgelöst. Der Veranstalter hat Material zur Auslösung bereitzustellen. Anschließend rolliert die Startreihenfolge in der Gruppe rückwärts. (Bsp. Derjenige, der in der ersten Sektion als Erster gefahren ist,

ist in der darauffolgenden Sektion als letzter Fahrer an der Reihe, in der dritten Sektion als Vorletzter usw.)

Beabsichtigt der Teilnehmer temporär die Gruppe zu verlassen, ist der Gruppensprecher darüber zu informieren.

Bei Nichteinhalten der Startreihenfolge durch den Teilnehmer, ohne vorherige Rücksprache mit dem Gruppensprecher, gilt die Sektion für den Teilnehmer als nicht befahren.

5.6.1.1 Technischer Defekt/ anstehende Reparatur

Der Gruppensprecher ist durch den Teilnehmer über einen technischen Defekt bzw. eine anstehende Reparatur, vor Verlassen der Gruppe, in Kenntnis zu setzen.

Nach der erfolgten Instandsetzung meldet sich der Teilnehmer bei dem Gruppensprecher zurück und wird von diesem wieder in die Startreihenfolge der Gruppe eingefügt. Der Gruppensprecher notiert die vom Teilnehmer nicht befahrenen Sektionen als nachzuholende Sektionen auf dessen Bordkarte.

Die nachzuholenden Sektionen sind durch den Teilnehmer selbstständig, während seiner Wartezeit, (in der Startreihenfolge seiner Gruppe) anzufahren.

In den, vom Gruppensprecher notierten nachzuholenden Sektionen, ist der Teilnehmer vorrangig startberechtigt.

Ist der Teilnehmer aufgrund eines Defekts nicht in der Lage, die Veranstaltung zu beenden, sind der Gruppensprecher und das Nennbüro durch den Teilnehmer selbstständig zu informieren, die Bordkarte ist umgehend im Nennbüro abzugeben.

5.6.1.2 Junior Cup /Fun Cup

Junior Cup und Fun Cup Teilnehmer sind als eigene Gruppe(n), mit eigenen Sektionen zu führen.

Der Veranstalter hat einen Gruppenverantwortlichen zu stellen, der die Sektionen mit den Teilnehmern den Tag über betreut.

Der Doppelstart eines Junior Cup Fahrers oder Fun Cup Fahrers, mit einem Fahrer einer anderen Lizenzklasse, ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

5.6.1.3 Sektionsbau

Die Durchführung eines Gruppenstarts ist in der Bauweise der Sektionen durch den Veranstalter ausdrücklich zu berücksichtigen. Beendet eine Gruppe eine Sektion, ist die Sektion aufgebaut für die nachfolgende Gruppe zu hinterlassen.

5.6.1.4 Bergfahrzeuge

Die Bergung innerhalb der Sektionen hat vorrangig durch die Gruppenmitglieder und deren Fahrzeuge zu erfolgen.

Bergfahrzeuge sind durch den Veranstalter zu stellen und zu besetzen, um diese bei Bedarf einsetzen zu können.

www.VDGv.de

5.7 Befahrbarkeit der Sektionen

5.7.1 Die Sportkommissare müssen mindestens eine Stunde vor Beginn des Wettbewerbs die Sektionen besichtigt und abgenommen haben.

5.7.2 Die Sektionen der Klassen O, OK, S, M, PM und P müssen vor dem Start befahren sein, aber nicht zwingend in Fahrtrichtung. Der Sportkommissar soll sich davon überzeugen und gegebenenfalls die Sektion vom Veranstalter befahren lassen.

5.8 Fahrvorschriften für Richtverfahren 1, 2 und 3

5.8.1 Es ist vorwärts in die Sektion einzufahren. Vom Sektionsanfang bis zum Sektionsende dürfen eigene Tore nur vorwärts durchfahren werden. Jedes eigene Tor darf nur einmal vorwärts durchfahren werden. Die Sektion muss vorwärts verlassen werden.

5.8.2 Werden in Sektionen unterschiedliche Tore oder Abschnitte für verschiedene Klassen gesteckt, so dürfen auch die Tore und Abschnitte der fremden Klassen befahren werden. Diese gelten als nicht existent. Torstangen gelten als Hindernisse und werden mit Strafpunkten belegt.

5.8.3 Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

5.8.4 Während der Veranstaltung haben sich die Teilnehmer an die Weisungen der Veranstaltungsleitung und der Streckenposten zu halten. Der Streckenposten muss den Startern eine angemessene Zeit zur Besichtigung zur Verfügung stellen.
Beispiel: Drei Starter in Folge, dann fünf Minuten Besichtigung.

5.8.5 Es ist während der Befahrung der Sektion nur ein Beifahrer erlaubt. Während der Befahrung einer Sektion kann der Beifahrer verschiedene Tätigkeiten verrichten. Er darf jedoch keine Lenkarbeit vollführen.

5.8.6 Die Anzahl der Versuche zwischen zwei Toren oder zwischen zwei Abschnittsbegrenzungen ist nicht begrenzt. Das heißt, der Teilnehmer hat keine Beschränkung in der Anzahl der Versuche, sondern nur eine Beschränkung in Form einer Maximalzeit. Wird die Maximalzeit durch den Teilnehmer überschritten, ist die Sektion beendet und wird als „*nicht ordnungsgemäß beendet*“ gewertet. In Richtverfahren 1 und 3 wird das Fahrzeug an der Stelle gewertet, an dem es sich bei Überschreiten der Maximalzeit befindet, im Richtverfahren 2 zählt der weiteste Versuch.

5.8.7 Anfang und Ende einer Sektion sind deutlich gekennzeichnet ("A" und "E").
Die Sektion ist begonnen, wenn ein Teil des Fahrzeugs die gedachte Linie des „*A-Schildes*“ passiert hat.
Die Sektion ist beendet, wenn das Fahrzeug vollständig die gedachte Linie des „*E-Schildes*“ passiert hat.
Das Gleiche gilt entsprechend für die Tore bzw. Abschnitte innerhalb der Sektion.

5.8.8 Es wird in allen Sektionen eine Maximalzeit vorgegeben. Die Maximalzeit legt der Veranstalter für jede einzelne Sektion fest.

5.8.9 Es müssen die Tore in ihrer vorgegebenen Reihenfolge durchfahren werden. Hat der Fahrer Kontakt mit einem nachfolgenden Tor, ohne das in der richtigen Abfolge befindliche Tor durchfahren zu haben, wird das Tor als „*nicht durchfahren*“ gewertet und die Sektion wird an dieser Stelle als nicht ordnungsgemäß beendet erklärt. Kontakt haben heißt, das Fahrzeug berührt die gedachte Torlinie zwischen den beiden Torstangen oder er berührt eine der beiden Torstangen.

5.8.10 Die Inanspruchnahme von Hilfe durch Dritte in Form von Zurufen, Zeichen oder Ähnlichem ist verboten. Drahtlose Kommunikation ist verboten. Dieses gilt auch für die fahrzeuginterne Kommunikation.

5.8.11 Richtungspfeile, Tornummerierungen, A- und E-Schilder gelten nicht als Teil der Tore oder der Sektionstrassierung. Ein Umfahren dieser Teile hat keine Strafpunkte zur Folge.

5.9 Wertung

- a) Die Vergabe von Strafpunkten wird vom zuständigen Sachrichter vorgenommen.
- b) Unstimmigkeiten in der Bewertung müssen unmittelbar an Ort und Stelle geklärt werden.
- c) In Auslegungsfragen kann der Sachrichter den Trialleiter zur Klärung heranziehen.
- d) Proteste gegen die Entscheidung des Sachrichters sind nicht zulässig.

Erläuterung der Punktebewertung

Grundsatz: Folgt einer niedrigen Bewertung unmittelbar eine höhere, so ist die niedrigere hinfällig.

z.B. „Berühren-Torstange umfahren“ Dies gilt nur wenn zwischen zwei Bewertungen keine Richtungsänderung vorliegt. Die Strafpunkte unter 5.8.1 und 5.8.5 werden in den Klassen O, OK, S und M durch den HCF geteilt.

5.9.1 Rückwärtsfahren = 3 Punkte

Jedes Rückwärtsfahren wird mit 3 Strafpunkten bewertet. Rückwärtsfahren liegt vor, wenn das Fahrzeug rückwärts rollt, fährt oder rutscht. Wird das Rückwärtsfahren unterbrochen und dann wieder fortgesetzt, bedeutet dies kein zusätzliches Rückwärtsfahren. Ein zusätzliches Rückwärtsfahren liegt erst vor, wenn die Rückwärtsbewegung durch eine Vorwärtsbewegung unterbrochen wurde. (abermals 3 Punkte).

5.9.2 Torstange berühren = 5 Punkte

Torstange berühren wird mit 5 Strafpunkten bewertet. Mehrfachberührungen sind erlaubt. Erst nach einem Fahrtrichtungswechsel zählt eine erneute Berührung der Torstange.

5.9.3 Absperrband unterfahren = 5 Punkte

Das Unterfahren des Absperrbands mit seiner senkrechten Linie nach unten zum Boden wird mit 5 Punkten bestraft.

5.9.4 Absperrband / Absperrstange berühren = 5 Punkte

Absperrband oder Absperrstange berühren wird mit 5 Strafpunkten bewertet. Nicht bewertet wird das mittelbare Berühren z.B. durch hochgeschleuderte Steine, Erde, Ästen usw. Jedes Berühren des Absperrbandes oder einer Absperrstange im Sektionsabschnitt wird auch jedes Mal mit 5 Punkten bewertet. Dies gilt auch wenn keine Fahrtrichtungsänderung vorliegt.

5.9.5 Torstange, Absperrstange umfahren = 25 Punkte

Jede umgeworfene, überfahrene oder abgebrochene Tor-/Absperrstange wird mit 25 Strafpunkten bewertet. Als umgeworfen gilt eine Stange, wenn sie mit mindestens zwei Punkten den Boden berührt. Als überfahren gilt eine Tor-/Absperrstange, wenn die Lauffläche eines Rades den Fußpunkt der Stange überfahren hat oder beim Durchfahren eines Tores mindestens ein Rad außerhalb der Torstange gelaufen ist (Torstange zwischen den Rädern), bzw. wenn an der Absperrung mindestens ein Rad außerhalb der Sektion gelaufen ist (Absperrstange zwischen den Rädern). Als abgebrochen gilt eine Stange auch, wenn das Material der Torstange sichtbar geknickt ist, die Stange jedoch nicht auseinandergebrochen ist.
Achtung: Wird die Torstange umgeworfen, überfahren oder abgebrochen und das Tor dann jedoch nicht durchfahren, so entfallen die 25 Punkte. Dieses gilt nur, wenn zwischen den Bewertungen keine Richtungsänderung vorliegt.

5.9.6 Sektion nicht ordnungsgemäß beenden (Steckenbleiben) = 50 Punkte

Richtverfahren 1 + 2 + 3

Wird die Sektion nicht ordnungsgemäß beendet, so wird dies mit 50 Strafpunkten bewertet.

Als nicht ordnungsgemäß beendet gilt eine Sektion, wenn:

- a) der Fahrer Kontakt mit dem eigenen nachfolgenden Tor hat, ohne das eigene vorherige Tor zu durchfahren.
- b) der Fahrer aufgibt.
- c) das Fahrzeug nicht aus eigener Kraft, sondern nur mit fremder Hilfe, die Sektion verlassen kann.
- d) die Sektion nicht durch den Ausgang („E-Schild“) verlassen wird.
- e) die Sektion seitlich durch die Absperrung mit dem kompletten Fahrzeug verlassen wird.
Dies gilt auch für die gedachte Linie der Absperrung.
- f) die gedachte Linie der Einfahrt („A-Schild“) mit einem Teil des Fahrzeuges erneut durchfahren wird.
- g) der Fahrer oder Beifahrer den Helm oder Gurt abnehmen.
- h) das Absperrband durch das Fahrzeug in der Sektion, den Fahrer oder den Beifahrer durchtrennt wird.
Als durchtrennt gilt das Band nur, wenn es vollständig durchtrennt ist.
- i) das Absperrband durch eigene Aktionen des Teilnehmers, während der Bewältigung der Sektion, den Boden berührt oder auf dem Boden liegt und in diesem Zustand das komplette Fahrzeug das Absperrband überfährt.
- j) Fahrer und Beifahrer das Band mit den Händen oder mit Hilfsmitteln berühren oder bewegen.
- k) die Maximalzeit überschritten wurde.

- l) drahtlose Kommunikation nachgewiesen wird.
- m) die Inanspruchnahme von Hilfe durch Dritte in Form von Zurufen, Zeichen oder Ähnlichem nachgewiesen wird. Dieses gilt besonders für Mannschaftskollegen.
- n) der Fahrer erneut in ein bereits durchfahrenes eigenes Tor fährt. Die Torlinie zwischen den beiden Torstangen darf nicht mit einem Teil des Fahrzeugs berührt werden. Dies gilt nur in den Richtverfahren 1 + 3.

Achtung: In allen vorgenannten Fällen ist die Sektion für den Fahrer sofort beendet.

5.9.7 Nicht durchfahrenes Tor = 50 Punkte

Jedes nicht durchfahrene Tor wird mit 50 Strafpunkten bewertet

5.9.8 Richtverfahren 2 = 250/200/150/100/50/0 Punkte

Wird eine Sektion nach Richtverfahren 2 (Abschnitte) nicht zu Ende befahren, so werden neben den bereits erfahrenen Strafpunkten und den Punkten für das Steckenbleiben, zusätzlich die Punkte des ersten Abschnittes vergeben, welcher nicht durchfahren wurde. Maßgeblich sind dabei die Strafpunkte, welche auf den Schildern am Anfang des Abschnittes stehen. Gewertet wird der weiteste Versuch.

5.9.9 Nicht befahren, Verweigern = 500 Punkte

Befährt ein Fahrer eine Sektion bis zum Ende der Veranstaltung nicht oder erklärt, er wolle die Sektion nicht befahren, so erhält er für diese Sektion 500 Strafpunkte.

5.10 Für Zuschauer erlaubte Abschnitte

Die Sektionen sind so abzusichern, dass Zuschauer nicht gefährdet werden. An besonders kritischen Stellen sind zusätzliche Sicherheitszonen einzurichten, die mittels Trassierbands min. drei Meter Abstand zu den Sektionsbegrenzungen aufweisen. Diese Absperrungen werden durch den Sportkommissar abgenommen.

5.11 Streckenskizze

Es wird empfohlen, bei der Dokumentenannahme den Teilnehmern eine Übersichtsskizze zu übergeben, aus der deutlich zu ersehen ist:

- Lage des Fahrerlagers
- Lage der einzelnen Sektionen
- Reparaturplatz
- Waschplatz für die Grobreinigung der Teilnehmerfahrzeuge
- Standort des RTW bzw. KTW

5.12 Sicherheit

Geeignete Feuerlöschmittel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

Es muss ein RTW oder KTW anwesend und die Kurzfristige Herbeirufen eines Unfallarztes gewährleistet sein.

Eine Zufahrt und Abfahrt des Sanitätsdienstes, muss jederzeit gegeben sein.



Stand 02.02.2023 ©VDGV

Nachdruck, auch Teile des Reglements, sowie sinnverwandte Formulierungen, sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verfassers erlaubt!

Teil VI

Änderungen zum Vorjahr

1.1.2.1.10 In allen Klassen und Sektionen müssen die Insassen ihren Rumpf mit entsprechender Kleidung, die den gesamten Torso bedeckt, schützen. Das Tragen eines Rennoveralls wird empfohlen.

3.2.9.5 Befestigung

Die Befestigungspunkte der Sicherheitsgurte müssen unabhängig von den Befestigungspunkten des Sitzes sein. Die Sicherheitsgurte müssen mit 7/16" UNF oder mindestens M10 x 1,25 Feingewindeschrauben befestigt werden.

3.2.11.4.1 Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer min. 3mm starken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von min. 100cm² haben muss, verstärkt werden.

Die Stahlplatte muss an der Karosserie verschraubt oder verschweißt sein.

Für die Variante des verschraubten Überrollkäfigs muss mit einer ebenfalls min. 100cm² großen Gegenplatte gearbeitet werden.

Die Platten müssen mit mindestens vier Schrauben der Mindestgröße M8 und der Festigkeitsklasse 8.8 oder höher nach DIN EN ISO 898-1, durch beide Stahlplatten sowie durch das Karosserieblech verschraubt sein. Es wird dringend empfohlen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs sowohl bei den geschraubten Befestigungsplatten als auch bei den geschweißten Befestigungspunkten zusätzlich auf den Fahrzeugrahmen abzustützen. Diese Abstützung auf den Fahrzeugrahmen darf als geschraubte, geklemmte oder geschweißte Variante ausgeführt werden. Änderungen am Rahmen für die sicherheitsrelevante Befestigung des Überrollkäfigs sind in diesem Zusammenhang zulässig, sofern die Stabilität des Fahrzeugrahmens weiterhin gewährleistet ist.

Das zuletzt aufgeführte Kriterium wird durch den Technikkommissar bei der technischen Abnahme des Fahrzeuges bewertet. Dieser Punkt des deutschen Regelwerks weicht vom Eurotrial-Regelwerk ab.

3.2.12 Helme

In allen Klassen und Sektionen müssen die Insassen Helme, die der StVZO - ISO-Norm für motorgetriebene Fahrzeuge entsprechen, tragen. Dieser Punkt weicht vom Eurotrial-Regelwerk ab.

3.2.12.1

Der Einsatz von Halskrausen / Nackenstützen ist freigestellt, wird empfohlen.

3.4.2.3 Stoßfängerhalterung

Die Stoßfängerhalterung darf verstärkt werden.

Die Außenmaße müssen beibehalten werden, die Materialstärke darf verändert werden.

3.4.1.6.1 Original Schwellerschutz ist erlaubt, weiterer Karosserieschutz ist nicht erlaubt.

~~Karosserieteile dürfen nur durch originale Karosserieteile oder Ähnlichem, aus dem gleichen Material, ersetzt werden. Alle Karosserieteile müssen an ihren ursprünglichen Befestigungspunkten mit originalen oder ähnlichen Befestigungselementen fest angebracht sein.~~

3.4.2.4 Karosserieanbauteile

~~Anbauteile der Karosserie dürfen durch Kunststoffteile mit identischen äußeren Abmessungen ersetzt werden. Die äußere Form muss der Serie entsprechen.~~

Angeschraubte Karosserieteile (Motorhaube, Kotflügel, etc.) dürfen durch Karosserieteile aus Kunststoff/ GFK ersetzt werden. Die Außenmaße müssen identisch sein. Alle Karosserieteile müssen an ihren ursprünglichen Befestigungspunkten mit originalen oder ähnlichen Befestigungselementen fest angebracht sein.

3.4.4.2 Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.4.4.3 Hilfskraftlenkung

Eine Hilfskraftlenkung (Servolenkung) ist freigestellt. Diese darf nachgerüstet werden. Es sind ausschließlich mechanische Servolenksysteme erlaubt, vollhydraulische Lenksysteme sind verboten. Veränderungen am Rahmen sind nicht erlaubt.

3.4.8.1 Bremsleitungen und Bremsschläuche

Bremsleitung und Bremsschläuche müssen original sein und dem originalen Zustand entsprechend gut geschützt sein. Kabelbinder sind verboten.

Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.5.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.5.8.1 Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.5.8.3 Feststellbremse

Wirkt die Feststellbremse serienmäßig am Verteilergetriebe, mittels Trommelbremse, so darf diese durch eine Scheibenbremse ersetzt werden. Die Funktion der Feststellbremse muss nach einem Umbau der Hinterachse oder des Verteilergetriebes auf Scheibenbremsen in ihrer Originalwirkungsweise (auf Kardanwelle oder Rad) erhalten bleiben. Ist die Betätigung der Feststellbremse durch den Einbau einer Sicherheitseinrichtung nicht mehr ungehindert zu bedienen, darf diese versetzt werden. Wird die Feststellbremse serienmäßig über ein Fußpedal betätigt, so darf dies auf Handbetätigung umgebaut werden. Die Funktion darf dadurch aber nicht verändert oder eingeschränkt werden.

3.6.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

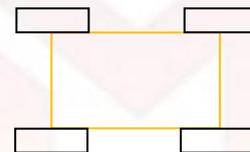
3.6.8.1 Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.7.2.1 Karosserie und Aufbau

Motorhaube, Karosserieseiten, vorderer- und hinterer Kotflügel müssen vorhanden sein. Die Karosserie muss mindestens von der Innenseite des rechten Rades bis zu Innenseite des linken Rades, so wie in der Länge von Mitte Achse bis Mitte Achse reichen. Die Karosserieteile müssen das gesamte Fahrzeug innerhalb des gelben Rechtecks abdecken. Es ist nicht erlaubt, die Karosserie mit Anbauteilen zu verbreitern oder zu verlängern.

Diese müssen einwandfrei gearbeitet und dürfen keinesfalls nur behelfsmäßiger Natur sein. Die Karosserie darf keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius von Ecken und Kanten muss mindestens 8 mm betragen. Die Karosserie muss fest und starr sein. Die Vorderseite muss mit einer Frontmaske mit Lichtern oder deren Optik bestückt sein. Die Karosserie muss vom Fahrzeugboden bis zu Gürtellinie reichen.



Seitlich muss die Karosserie den Insassen einen ausreichenden Schutz bieten. Dazu muss sie bis mindestens zu einer Linie 100 mm über dem höchsten Punkt der unbelasteten Sitzoberfläche reichen. Alle rotierenden Teile des Motors und des Antriebsstranges müssen ausreichend mechanisch geschützt sein. Die Fahrzeuge müssen im Fahrgastraum eine geschlossene Bodenplatte haben. Ist diese nicht im Original vorhanden, muss diese aus mindestens 2mm Aluminium oder 1mm Stahl bestehen. Eine zum Motorraum geschlossene, metallischen Schottwand (Aluminium Mindeststärke 1mm, Eisen Mindeststärke 0,5mm) muss vorhanden sein. Das Karosseriematerial der anderen Bauteile ist freigestellt.

3.7.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

3.7.8.1. Bremsleitungen

Bremsleitungen müssen geschützt sein und dürfen lediglich mit Metallbefestigungen fixiert werden. Kabelbinder sind nicht erlaubt. Achtung Eurotrial-Regelwerk abweichend!

3.8.4.3 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig. Schnellverschlusskupplungen (snap-off, quick release) sind zulässig.

5.6. Gruppenstart

5.6.1. Gruppengröße, Gruppensprecher und Sektionsleiter

Die Gruppenanzahl liegt bei maximal 9 Gruppen mit je 9 Teilnehmern.

Sollten mehr als 81 Lizenzstarter (excl. JC) anwesend sein, wird eine zehnte Gruppe eröffnet.

Die Anzahl von 9 Gruppen ist möglichst beizubehalten, die Teilnehmeranzahl je Gruppe ermittelt sich wie folgt: Anzahl der Starter / Gruppengröße (9) = Anzahl der Teilnehmer in der Gruppe.

Die Zusammensetzung der Gruppen erfolgt klassengemischt und vereinsgemischt.

Die Zuordnung der Teilnehmer durch das Nennbüro zu einer Gruppe, hat grundsätzlich nach dem Zufallsprinzip zu erfolgen. Die Nummerierung der Gruppen erfolgt ebenfalls durch das Nennbüro. Die Nummer der Gruppe des Teilnehmers, ist auf der Bordkarte zu vermerken.

Ausnahmen:

- Doppelstarter sind immer einer gemeinsamen Gruppe zuzuordnen.
Das Nennbüro ist von den Startern darauf hinzuweisen, dass ein Doppelstart erfolgt.
- Sollten Teams an den Start gehen, bei denen der Fahrer einer anderen Lizenzklasse Beifahrer bei einem anderen Teilnehmer ist und umgekehrt,
sind diese Teams ebenfalls einer gemeinsamen Gruppe zuzuordnen.
Auch hier ist das Nennbüro durch die Fahrer zu informieren.
(Ausnahme: siehe Punkt Junior Cup)
- Ist eine Lizenzklasse mit weniger als 9 Startern besetzt, so hat die Verteilung der Fahrer gleichmäßig über die Gruppen zu erfolgen.
(Bsp.: In der Klasse PM sind nur 3 Teilnehmer genannt. Dann sind die Teilnehmer möglichst den Gruppen 1, 3 und 6 bzw. 3,6 und 9 zuzuordnen, damit jeder Fahrer möglichst 3 Sektionen als erster seiner Klasse befahren muss.)

Die Gruppen bestimmen jeweils einen Gruppensprecher, der gleichzeitig auch Teilnehmer der Gruppe ist. Teilnehmer einer Gruppe sind die Fahrer und die Beifahrer.

Pro Sektion gibt es einen Sektionsleiter, der durch den Veranstalter zu stellen ist.

Der Sektionsleiter verbleibt für die gesamte Veranstaltung, in der ihm vom Veranstalter zugeordneten Sektion.

Die Teilnehmer der jeweiligen Gruppe sind zur aktiven Unterstützung des Fahrablaufs verpflichtet, um eine zügige Durchführung der Veranstaltung zu gewährleisten (insbesondere Wiederaufbau der befahrenen Sektion, Unterstützung des Sektionsleiters und Bergung der Gruppenmitglieder).

Mitglieder des veranstaltenden Vereins sind nicht startberechtigt.

Die Gruppe 1 startet mit der ersten Sektion, die Gruppe 2 mit der zweiten Sektion usw. Der numerische Ablauf der Sektionen ist von den Gruppen einzuhalten.

Nach Sektion 10 ist Sektion 1 zu befahren.

Diese Vorgehensweise ist von dem Sektionsleiter strikt einzuhalten.

Bei erheblicher Verzögerung in einer Sektion, muss der Sektionsleiter das Nennbüro (Veranstalter) unverzüglich informieren. In diesem Fall kann der Veranstalter auf die Puffersektion zurückgreifen.

Der Gruppensprecher wird durch den Sektionsleiter über diesen Vorgang informiert.

Kann eine Sektion durch Unverschulden (Unfall usw.) bis zum Veranstaltungsende nicht beendet werden, so muss der Veranstalter diese Sektion aus der Wertung nehmen. Dieses muss mit dem VDGW Vorstand abgesprochen werden.

Die Startreihenfolge innerhalb der Gruppe wird vor der ersten Sektion durch den Gruppensprecher ausgelost. Der Veranstalter hat Material zur Auslosung bereitzustellen. Anschließend rolliert die Startreihenfolge in der Gruppe rückwärts. (Bsp. Derjenige, der in der ersten Sektion als Erster gefahren ist,

ist in der darauffolgenden Sektion als letzter Fahrer an der Reihe,
in der dritten Sektion als Vorletzter usw.)

Beabsichtigt der Teilnehmer temporär die Gruppe zu verlassen,
ist der Gruppensprecher darüber zu informieren.

Bei Nichteinhalten der Startreihenfolge durch den Teilnehmer, ohne vorherige Rücksprache mit dem Gruppensprecher, gilt die Sektion für den Teilnehmer als nicht befahren.

5.6.1.1 Technischer Defekt/ anstehende Reparatur

Der Gruppensprecher ist durch den Teilnehmer über einen technischen Defekt bzw. eine anstehende Reparatur, vor Verlassen der Gruppe, in Kenntnis zu setzen.

Nach der erfolgten Instandsetzung meldet sich der Teilnehmer bei dem Gruppensprecher zurück und wird von diesem wieder in die Startreihenfolge der Gruppe eingefügt. Der Gruppensprecher notiert die vom Teilnehmer nicht befahrenen Sektionen als nachzuholende Sektionen auf dessen Bordkarte.

Die nachzuholenden Sektionen sind durch den Teilnehmer selbstständig,
während seiner Wartezeit, (in der Startreihenfolge seiner Gruppe) anzufahren.

In den, vom Gruppensprecher notierten nachzuholenden Sektionen, ist der Teilnehmer vorrangig startberechtigt.

Ist der Teilnehmer aufgrund eines Defekts nicht in der Lage, die Veranstaltung zu beenden, sind der Gruppensprecher und das Nennbüro durch den Teilnehmer selbstständig zu informieren, die Bordkarte ist umgehend im Nennbüro abzugeben.

5.6.1.2 Junior Cup /Fun Cup

Junior Cup und Fun Cup Teilnehmer sind als eigene Gruppe(n), mit eigenen Sektionen zu führen.

Der Veranstalter hat einen Gruppenverantwortlichen zu stellen, der die Sektionen mit den Teilnehmern den Tag über betreut.

Der Doppelstart eines Junior Cup Fahrers oder Fun Cup Fahrers, mit einem Fahrer einer anderen Lizenzklasse, ist aus organisatorischen Gründen nicht möglich.

5.6.1.3 Sektionsbau

Die Durchführung eines Gruppenstarts ist in der Bauweise der Sektionen durch den Veranstalter ausdrücklich zu berücksichtigen.

Beendet eine Gruppe eine Sektion, ist die Sektion aufgebaut für die nachfolgende Gruppe zu hinterlassen.

5.6.1.4 Bergfahrzeuge

Die Bergung innerhalb der Sektionen hat vorrangig durch die Gruppenmitglieder und deren Fahrzeuge zu erfolgen.

Bergfahrzeuge sind durch den Veranstalter zu stellen und zu besetzen, um diese bei Bedarf einsetzen zu können.



Satzung

Verband Deutscher Geländewagenvereine e.V.

1. Name und Sitz des Vereines

Der Verein führt den Namen: Verband Deutscher Geländewagenvereine e.V.
Sitz des Vereins ist Göttingen.

2. Zweck des Vereines

Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnittes "Steuerbegünstigte Zwecke" der Abgabenordnung. Er hat den Zweck, den Fahrsport auf allradgetriebenen Fahrzeugen durch Teilnahme der Mitglieder an entsprechenden Wettbewerben und Veranstaltungen, sowohl auszurichten und zu fördern als auch insbesondere die DGM zu organisieren, den Geist und Körper zu kräftigen und gute Sitten zu pflegen. Alle parteipolitischen Bestrebungen sind ausgeschlossen.
Der Verein steht auf demokratischer Grundlage und ist in das Vereinsregister eingetragen.

3. Selbstlosigkeit

Der Verein ist selbstlos tätig, er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.

4. Mittelverwendung

Mittel des Vereins dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden.
Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.

5. Vergütung

Es darf kein Mitgliedsverein durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.

6. Mitgliedschaft

Mitglied kann jeder eingetragene Verein werden. Gesuche um Aufnahme sind schriftlich beim Vorstand einzureichen.
Über die Aufnahme entscheidet der Vorstand mit Mehrheitsbescheid gemäß § 8 und bestätigt sie schriftlich.

Es gibt:

- a) Aktive Mitglieder (Stammmitgliedschaft)
- b) Fördernde Mitglieder.

Der Mitgliederbeitrag wird in der Beitragsordnung festgelegt. Die Beitragsordnung wird vom "Vorstand" beschlossen.

Die Mitgliedschaft erlischt:

a) durch Austritt, der schriftlich 3 Monate vorher zum folgenden Jahresende dem Vorstand bekannt gegeben werden muss, um rechtsgültig zu werden.

b) durch Erlöschen des Vereins

c) Durch förmliche Ausschließung, die auf Mehrheitsbeschluss des Vorstandes erfolgen kann, falls ein Verein sich grober Verletzungen der Satzung, der Fahrordnung der DGM oder der Beitragsordnung schuldig macht (Zahlungsverzug mehr als 1 Quartal).

Auch wenn das Verhalten eines Vereins allgemein Anstoß erregt, kann auf Antrag, der schriftlich begründet sein muss, vom Vorstand der Ausschuss mit Mehrheit beschlossen werden.

7. Organe des Vereines Organe des Vereins sind:

- a) der Vorstand
- b) die Mitgliederversammlung.

8. Vorstand

Der Vorstand, in den nur aktive Mitglieder, die in einem dem VDGV angeschlossenen Verein sind, gewählt werden können, besteht aus 6 Mitgliedern, deren Aufgabenbereich - wie folgt - gegliedert ist:

- a) kaufmännische Leitung
- b) sportliche Leitung c) technische Leitung
- d) Leitung für Presse und VDGV-Nachrichten.

Aus dem Kreis der o.g. Vorstandsmitglieder wählt der Vorstand seinen Vorsitzenden.

Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung, welche die Zuständigkeiten der einzelnen Vorstandsmitglieder regelt.

Diese Geschäftsordnung ist den Mitgliedern bekannt zu geben.

Der Verein wird vertreten durch den Vorsitzenden oder dessen Stellvertreter, gemeinsam mit einem weiteren Vorstandsmitglied.

Die Mitglieder des Vorstandes werden durch die Ordentliche Mitgliederversammlung auf die Dauer von 2 Jahren gewählt.

Scheidet innerhalb einer Amtsperiode ein Vorstandsmitglied aus dem Verein aus, so ist der Vorstand berechtigt, sich durch Zuwahl zu ergänzen. In der nächstfolgenden Ordentlichen Mitgliederversammlung muss eine Nachwahl stattfinden. Dem Vorstand allein obliegen innerhalb der Amtsperiode die Geschäftsleitung, die Ausführung der Vereinsbeschlüsse und die Verwaltung des Vereinsvermögens.

Ein Mitglied des Vorstandes beruft und leitet die Mitgliederversammlung, nach vorheriger Nominierung desselben durch den gesamten Vorstand. Der Vorstand verpflichtet sich in allen im Namen des Vereins abzuschließenden Verträgen, die Bestimmungen aufzunehmen, dass die Mitglieder nur mit dem Vereinsvermögen haften.

Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn 2/3 seiner Mitglieder anwesend sind. Bei Abstimmung innerhalb des Vorstandes hat jedes Vorstandsmitglied eine Stimme.

Der Vorstand ist berechtigt, aus dem Kreis der Mitglieder Fachwarte mit definierten Aufgabenstellungen zu ernennen.

Die Fachwarte können den Vorstand im Rahmen der Aufgabenstellung vertreten.

9. Mitgliederversammlung

Von der Ordentlichen Mitgliederversammlung werden zwei Kassenprüfer bestellt, die jederzeit das Recht zur Einsicht in die Geschäftspapiere haben. Über die Ergebnisse ihrer Prüfung müssen sie in der Mitgliederversammlung vor Entlastung des Vorstandes berichten.

In jedem Jahr ist vom Vorstand eine Ordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen, zu der die Mitglieder mindestens 4 Wochen vor dem Termin unter Abgabe der Tagesordnung einzuladen sind, dies schriftlich.

Außerordentliche Mitgliederversammlungen sind zu berufen, wenn es das Interesse des VDGV e.V. verlangt oder wenn mindestens 20 % der Mitgliedsvereine dies schriftlich unter Angaben der Gründe, die im direkten Zusammenhang mit dem Geschehen im Verein stehen müssen, verlangen. Der Vorstand kann jederzeit eine Außerordentliche Mitgliederversammlung einberufen.

Die Einberufung hat mindestens 14 Tage vor dem Termin unter Bekanntgabe der Tagesordnung zu erfolgen. Teilnahmeberechtigt an den Mitgliederversammlungen sind alle Mitgliedsvereine, stimmberechtigt sind aktive Mitgliedsvereine mit 2, fördernde mit 1 Stimme.

Die Mitgliederversammlungen sind beschlussfähig im Rahmen der Tagesordnung ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitgliedsvereine mit einfacher Stimmenmehrheit. Nur bei Satzungsänderungen ist eine 2/3 Mehrheit der erschienenen Mitgliedsvereine erforderlich. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden des Vorstandes nach erneuter Diskussion im zweiten Wahlgang.

In der Ordentlichen Mitgliederversammlung legt der Vorstand den vollständigen Geschäftsbericht unter Berücksichtigung der einzelnen Vorstandsressorts für das abgelaufene Geschäftsjahr (= Kalenderjahr) vor.

Die Ordentliche Mitgliederversammlung beschließt über:

- a) Genehmigung des Geschäftsberichtes
- b) Entlastung des Vorstandes
- c) Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer (alle 2 Jahre)
- d) Satzungsänderung
- e) Genehmigung der vom Vorstand vorgeschlagenen Beitrags- und Gebührenordnung.

Die Zuständigkeit der Fahrordnung wird von der Mitgliederversammlung auf den Vorstand übertragen.

Dieser bestimmt die Änderungen der Fahrordnung.

Über die Mitgliederversammlung ist eine Niederschrift anzufertigen und bekannt zu geben. Die Niederschrift ist von zwei Vorstandsmitgliedern zu unterzeichnen und jedem Mitgliedsverein zu übersenden.

10. Auflösung

Bei Auflösung, Aufhebung des Vereins und/oder bei Wegfall seines bisherigen Zwecks fällt das Vermögen des Vereins an das Deutsche Rote Kreuz, Kreisverband Köln-Stadt e.V. in Köln, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige, mildtätige oder kirchliche Zwecke zu verwenden hat.

Vorstehende Satzung wurde am 2.11.85 beschlossen.