



Ausschreibung

des
Bayerischer Stock-Car Verband e.V.

2026

Bayerischer Stock-Car Verband e.V.
Ausschreibung

herausgegeben im Dezember 2025
gültig für die Saison 2026

Änderungen zum Vorjahr werden rot-kursiv markiert

Inhaltsverzeichnis

1 Allgemeine Rennregeln	6
1.1 Haftungsausschuss	7
1.2 Führerschein	8
1.3 Lizenz	8
1.4 Regeln und Vorschriften zum Rennablauf	9
1.4.1 Flaggensprache	10
1.4.2 Transponder	10
1.4.3 Sportkommissare	12
1.4.4 Strafen	12
1.4.4.1 Disqualifikation	12
1.4.4.2 Sperren	13
1.4.4.3 Proteste	13
1.4.4.4 Schiedsgericht	13
1.4.4.5 Strafpunktekatalog	13
1.4.5 Fahrzeugabnahme	14
1.4.6 Training	15
1.4.7 Fahrerbesprechung	16
1.4.8 Klasseneinteilung	16
1.4.9 Startaufstellung	18
1.4.10 Punktewertung	19
1.4.11 Jahresendlauf	19
1.4.12 Renngemeinschaften	20
1.4.13 Doppelstart	21
1.4.14 Fahrerausstattung	21
2 Rennstrecke und Veranstaltung	22
2.1 Nennung	23
2.2 Fahrerlager	24
2.3 Umweltschutz	24
2.4 Siegerehrung	25
3 Fahrzeuge	26
3.1 Definitionen	26
3.2 Toleranzen	26
3.3 Startnummer	27

3.4	Türplatte	27
3.5	Bremsanlage	28
3.6	Ölkühler	28
3.7	Ölwannenschutz	28
3.8	Kühler / Kühlsystem	29
3.9	Kraftstoffversorgung	29
3.10	Tank	29
3.11	Überrollkäfig	30
3.12	Fahrersitz	30
3.13	Hosenträgergurt	31
3.14	Batterie	32
3.15	Gitter	32
3.16	Schiebedach	33
3.17	Auspuff	33
3.18	Anhängerkupplung	33
3.19	Verbaute Fahrzeuge - spezifisch	33
3.19.1	Frontpartie	34
3.19.2	Kotflügel	34
3.19.3	Stoßstange	35
3.19.4	Rahmen	36
3.19.5	Motorraum	36
3.19.6	Hilfsrahmen / Vorderachse	37
3.19.7	Motorhaube	37
3.19.8	Fahrgastraum	37
3.19.9	Heckteil	38
3.19.10	Verbaut bis 1800 ccm	39
3.19.11	Verbaut über 1800 ccm	39
3.19.12	Verbaut Spezial	40
3.20	Unverbaute Fahrzeuge - spezifisch	40
3.20.1	Frontpartie	42
3.20.2	Junior Cup	43
3.21	Crossklasse	43
3.21.1	Kotflügel	44
3.21.2	Rahmen	44
3.21.3	Stoßstange	45
3.21.4	Frontpartie	45
3.21.5	Sonstiges	45
3.22	Superklasse - spezifisch	46
3.22.1	Fahrgastraum	47

3.22.2	Schmutzfänger	47
3.22.3	Crashverbot	47
3.22.4	Ölwannenschutz	47
3.22.5	Superklasse Eigenbau	47
3.22.5.1	Seitenkästen	48
3.22.5.2	Tank / Batterie	48
3.22.5.3	Ausstieg	48
3.22.5.4	Rammschutz	49
3.22.6	Superklasse Karrosserie	49
3.22.6.1	Fahrertür	49
4	Anhänge	51
4.1	Anhang: Strafpunktekatalog	51
4.2	Anhang: Bügel für unverbaute und verbaute Klassen	56
4.3	Anhang: Frontpartie für unverbaute Fahrzeuge	57
4.4	Anhang: Frontpartie für verbaute Fahrzeuge	58
4.5	Anhang: Transpondereinbau	59

1 Allgemeine Rennregeln

Grundlage des allgemeinen Rennablaufs ist die Ausschreibung des BSCV. Den gängigsten Vergehen gegen die Ausschreibung liegt der Strafpunktkatalog zu Grunde. *Zuständige Organe des BSCV im Sinne dieser Ausschreibung sind die Technischen Leiter, die Sportkommissare, sowie das BSCV-Präsidium.* Über die Strafen aller weiteren Vergehen gegen die Ausschreibung sowie gegen Belange der Rennveranstaltung entscheiden *die zuständigen Organe des BSCV*. Das Rennwochenende beginnt am Samstag mit der Anreise der Funktionäre und endet am Sonntag mit dem Ende der Besprechung der Funktionäre. Muss ein Rennen aus witterungsbedingten Gründen verschoben werden, muss dies bis spätestens Freitag 20:00 Uhr dem BSCV-Präsidium mitgeteilt werden. Ein Rennen (Lauf) geht über 12 Runden. Der Veranstalter kann bei witterungsbedingten oder technischen Schwierigkeiten, also in Ausnahmefällen, in Absprache mit dem BSCV-Präsidium die Läufe auf 8 oder 10 Runden reduzieren. Sollte ein Lauf nach Vollendung von mind. der Hälfte der vorgegebenen Runden abgebrochen werden müssen, wird das Ergebnis der zuletzt gezählten Runde der Rundenzählung gewertet. Bei Abbruch vor Erreichen der Hälfte der Distanz muss der Lauf neu gestartet werden.

Es ist während der gesamten Veranstaltung verboten, sich in der Sperrzone der Rennstrecke aufzuhalten. Die Auflagen des Veranstalters sind mit dem BSCV abzustimmen und diesen ist Folge zu leisten.

Bei folgenden Fahrten darf nur der Fahrer im Fahrzeug sein: zur Fahrzeugabnahme, zum Zeittraining, zur Startaufstellung, beim Verlassen der Rennstrecke. Zuschauerläufe und Sonderrennen sind in Absprache mit dem BSCV möglich. Die eingesetzten Fahrzeuge werden vom BSCV sicherheitstechnisch überprüft.

Für einen geregelten Rennablauf sorgen der Veranstalter, dessen Helfer, *und die zuständigen Organe des BSCV*.

1.1 Haftungsausschuss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder den von ihnen benutzten Fahrzeugen verursachten Schäden, soweit hiermit kein Haftungsausschluss ver einbart wird.

Die Fahrer erklären mit Abgabe dieser Erklärung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltern entstehen, und zwar gegen

- den BSCV, deren Organe, Geschäftsführer,
- den Veranstalter, die Sportkommissare, die Rennstreckeneigentümer,
- Behörden, Renndienste und allen anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen, die Erfüllungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,
- die Teilnehmer, deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung. Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Erklärung aller Beteiligten gegenüber wirksam.

Der Haftungsverzicht gilt für alle Ansprüche aus jedem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch aus außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Die vorgenannten Haftungsbeschränkungen gelten jedoch nicht für Schadensersatzansprüche aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung beruhen.

1.2 Führerschein

Jeder Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz und eines gültigen EU-Führerscheins mind. der Klasse B sein. Ausnahmen bilden der Junior Cup (ärztliches Gutachten und Eignungsprüfung) und ein Führerscheinverlust. Für eine gültige Lizenz ohne Führerschein (nicht Junior Cup) darf die letzte gültige Lizenz (gefahrenen Saison) eines Fahrers nicht länger als drei Jahre zurückliegen und es muss Absprache mit dem BSCV-Präsidium gehalten werden.

Generell darf ohne Besitz der Klasse B kein Fahrzeug außerhalb der Rennstrecke bewegt werden. Bei Verlust des Führerscheins muss unverzüglich Meldung an die Geschäftsstelle oder die Technischen Leiter erfolgen, ansonsten erfolgt Startverbot.

Wer Personen ohne Führerschein mit seinem Fahrzeug auf dem Renngelände fahren lässt, wird bestraft und kann strafrechtlich verfolgt werden. Alkoholisierte Fahrer dürfen nicht am Rennen teilnehmen.

1.3 Lizenz

Jeder Teilnehmer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz sein. Fahrerlizenzen werden auf Antrag des Vereinsvorstandes von der BSCV-Geschäftsstelle bearbeitet und ausgestellt. Die Fahrerlizenz wird für eine Saison ausgestellt, ein Lizenzantrag ist jedes Jahr neu bei der Geschäftsstelle einzureichen. Die ausgestellte Fahrerlizenz berechtigt zum Start in allen Klassen (Ausnahme Sonderlizenz für Junior Cup). Eine Lizenzausstellung für einen anderen Verein ist bei bereits verlängerter Lizenz des Teilnehmers nur bis zum 1. März des jeweiligen Jahres möglich. Eine Fahrerlizenz kann zu jeder Zeit vom BSCV verweigert oder bei groben Vergehen wieder entzogen werden. Vereinsinterne Sperren eines Lizenznehmers werden vom BSCV anerkannt. Jedem Mitglied (Verein) werden Startnummernreihen zugeteilt, aus welchen die Nummern für die Lizenzanträge zu entnehmen sind. Es werden Tageslizenzen ausgestellt, Tageslizenznehmer können jedoch nicht in der Meisterschaft punkten, Tageslizenzen werden max. 1-mal pro Saison ausgestellt.

1.4 Regeln und Vorschriften zum Rennablauf

Das Rennen läuft im Uhrzeigersinn. Der Gegner darf von hinten und seitlich angegriffen werden. Angriff auf die Fahrertür im stumpfen Winkel ist verboten. Aufstehende oder umgestürzte Fahrzeuge dürfen nicht aufgefahren werden, Zu widerhandlungen können von *den zuständigen Organen des BSCV* bestraft werden. Fahren gegen die Fahrtrichtung ist verboten.

Überschlägt sich ein Fahrzeug, wird das Rennen unterbrochen und das Fahrzeug sicherheitstechnisch überprüft, sowie der Fahrer auf gesundheitliche Schäden befragt. Das Fahrzeug wird in Fahrtrichtung aufgestellt und darf weiter am Renngeschehen teilnehmen. Verkeilen sich zwei Fahrzeuge nach einem Überschlag, werden sie voneinander getrennt, werden sicherheitstechnisch überprüft und dürfen beide weiterfahren. Verkeilen sich zwei Fahrzeuge ohne Überschlag, müssen diese sich selbst befreien können, um weiterhin am Rennen teilnehmen zu dürfen. Müssen die beiden Fahrzeuge aus sicherheitstechnischen Gründen getrennt werden, werden beide aus dem Rennen genommen.

Fahrzeuge, die sich noch im Rennablauf bewegen, dürfen angreifen und auch angegriffen werden. Stehen gebliebene Fahrzeuge, die wieder gangbar werden, müssen sich erst in das Renngeschehen einreihen (verboten ist sofortiges Angreifen aus dem Stand). Wer die Rennbahn mit allen 4 Rädern verlassen hat, darf nicht mehr am Rennen teilnehmen. Sobald bei einem Brand das Fahrzeug gelöscht wird, wird es aus dem Rennen genommen. Der Fahrer kann auf Handzeichen Rennen Stopp veranlassen, danach ist jedoch keine weitere Teilnahme am Rennverlauf mehr möglich.

Fahrer, die während des Rennens ihr Fahrzeug eigenmächtig verlassen, dürfen am Rennen nicht mehr teilnehmen. Umgestürzte Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung der eingeteilten Funktionäre verlassen werden. Alle aus dem Fahrzeug ragende Teile, Schrauben, Bolzen, Blechteile und Ösen sind so abzutrennen, dass sich niemand daran verletzen bzw. hängen bleiben kann. Lenkhilfen (Knöpfe am Steuerrad) sind in allen Klassen verboten.

Ein Rennen (Lauf) ist zu Ende, wenn alle sich bewegenden Fahrzeuge mit den roten Flaggen abgewunken wurden. Die Auslaufrunde ist Bestandteil des Rennens (Laufs). Angriffe, Rammversuche, *sowie Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug* bei roter Flagge sind strengstens verboten und werden nach Strafpunktkatalog bestraft. Helm abnehmen und Gurt öffnen ist erst bei Rennende (winkende Flaggen) oder nach Anweisung eines Funktionärs erlaubt. Bei Nichtbeachten drohen Strafpunkte, siehe 4.1 Anhang: Strafpunktekatalog.

Es werden Rennen zur Mannschafts- (muss fristgerecht angemeldet werden) und zur Einzelwertung gestartet. In den Mannschaftswettbewerben muss die geforderte Mindeststarterzahl mit den dazugehörigen Fahrzeugen funktionsfähig am Vorstart stehen. Ein Ausfall eines der Fahrzeuge am Vorstart bleibt für das Team folgenlos. Ist diese Voraussetzung nicht bei jedem Rennen erfüllt oder tritt eine Mannschaft während der laufenden Saison aus der Mannschaftswertung aus, wird die betroffene Mannschaft aus der Wertung / Auslosung genommen und die erreichten Meisterschaftspunkte gestrichen. Eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von € 250,00 wird erhoben. Die Auslosung wird vor Saisonbeginn aus den gemeldeten Teams erstellt.

1.4.1 Flaggensprache

- rot = sofortiger Halt. Die Fahrzeuge dürfen nur auf Anweisung der BSCV-Funktionäre bewegt werden.
- schwarz = Disqualifikation
- gelb = Vorsichtig fahren, Gefahrenzone (Nur Superklasse)
- rot geschwenkt = Rennen beendet

1.4.2 Transponder

Die Ausgabe der Transponder erfolgt generell am Samstag bei der Abnahme.

Miete:

Die Transponder werden bei der Fahrzeugabnahme vereinsbezogen übergeben. Jeder Verein ist für seine Transponder das ganze Rennwochenende verantwortlich. Die Transponder sind vor Diebstahl und unsachgemäßen Gebrauch zu schützen. Jeder Fahrer ist für den Einbau des Transponders in sein Fahrzeug allein verantwortlich, beim Start mit zwei Fahrzeugen muss der Transponder auch in das Zweitfahrzeug eingebaut werden. Beim Fahren ohne eingebauten Transponder wird der Fahrer im Training disqualifiziert, im Rennen erhält er Strafpunkte (siehe 4.1 Anhang: Strafpunktekatalog). Ebenso ist vor jedem Lauf die Funktion des Transponders anhand des Blinkens der LED Anzeige zu überprüfen. Bei rotem Blinken bitte sofort einem BSCV-Funktionär Bescheid geben, der Transponder muss ausgetauscht werden. Die Transponder sind vereinsmäßig nach Rennende bei der Kontaktperson des BSCV abzugeben. Transponder, welche nach Ende des Renntages nicht bei der Kontaktperson eingegangen sind, werden bis zum Eingang bei der Geschäftsstelle mit 10,00 €/Tag Miete belegt. Kann ein Nachweis über den Versand des Transponders vorgelegt werden, zählt ab Versand, maximal die allgemeine Postlaufzeit von max. 3 Werktagen. Bei Fragen zur Transponderanlage wendet Euch bitte an die Geschäftsstelle.

Details zum Einbau des Transponders:

Der Transponder darf max. 10cm vor oder hinter der Strebe B-Säule (siehe Zeichnung Bügel) installiert werden. Der Transponderhalter wird auf eine Befestigungsplatte (Maße: mind. 100 x 70 x 3mm) geschraubt, hierbei dürfen die Schraubenköpfe, die Einbuchtungen des Halters jedoch nicht überragen. Diese Befestigungsplatte muss an der Oberseite fest fixiert werden (z.B. Bügelrohr, hinterer Tunnel) um ein vibrieren zu verhindern. Es muss sichergestellt sein, dass der Strahlungskegel unterhalb des Transponders von keinem Metall mehr reflektiert werden kann. Darstellung des Einbaus siehe 4.5 Anhang: Transpondereinbau.

Tipp:

Erkundigt Euch zum Einbau des Transponderhalters bei Euren Ver einskameraden, diese haben bestimmt schon Erfahrung damit gemacht. Bei weiteren Fragen, stehen wir Euch jedoch gerne zu Verfügung.

1.4.3 Sportkommissare

Sportkommissare werden vom BSCV-Präsidium auf Probe eingestellt. Nach einer 1-jährigen Probephase können sie von den Technischen Leitern und den Fahrersprechern übernommen werden. Sie führen die Fahrzeugabnahme durch und sorgen für die Einhaltung der Rennregeln. Sie sind als Einzige neben dem BSCV-Präsidium befugt, Fahrer und Vereine für Vergehen zu bestrafen. Beleidigungen, Bedrohungen und tätliche Angriffe gegenüber den Sportkommissaren und Funktionären werden hart bestraft. Die Pflichten und Rechte der Sportkommissare werden im Sportkommissarswegweiser beschrieben.

1.4.4 Strafen

1.4.4.1 Disqualifikation

Entscheidungen über Disqualifikationen obliegen *den zuständigen Organen des BSCV*. Hierbei hat der Veranstalter (Rennleitung) nur in Absprache mit dem oben erwähnten Personenkreis ein gewisses Mitspracherecht. Fahrzeuge und Fahrer können wegen Verstoßes gegen die Ausschreibung, die Lizenzbedingungen oder die allgemeinen Rennregeln des BSCV, wegen Gefährdung von Teilnehmern oder Zuschauern (z. B. durch Fahrzeugteile), sowie wegen ungebührlichem Verhalten gegen den Veranstalter oder Funktionäre vom oben erwähnten Personenkreis disqualifiziert werden, ebenso bei Nichtbeachtung von Anweisungen der Polizei und anderen Ordnungskräften. Jeder Fahrer ist für seine Helfer voll verantwortlich. Nur bei Disqualifikationen aufgrund eines Vergehens gegen den *Anhang: Strafpunktekatalog* wird der Fahrer aus der Laufwertung genommen.

1.4.4.2 Sperren

Sperren und Strafen werden klassenbezogen für den nächsten Wettungslauf ausgesprochen. Änderungen durch das BSCV-Präsidium sind jederzeit möglich. Hierzu ist eine Frist von 14 Tagen (Poststempel) nach Ende der betreffenden Veranstaltung zu wahren. Es sind auch Sperren auf Zeit und Sperren eines ganzen Teams möglich. Sperren sind per Einschreiben an den Vorstand zu versenden oder von einem Beauftragten des BSCV persönlich zu übergeben. Ausnahme: Eine Sperre für den Endlauf kann nicht erfolgen.

1.4.4.3 Proteste

Proteste müssen dem BSCV inkl. Protestgebühr (€ 50,-) innerhalb 5 Kalendertagen nach Beendigung der jeweiligen Veranstaltung in schriftlicher Form vorliegen und müssen vom Vorstand des betroffenen Mitgliedes eingelegt werden. Proteste gegen schriftlich zugestellte Strafen oder Sperren werden vom Schiedsgericht (Sportgericht) bearbeitet. Fristen und Verfahrensweisen werden in der Schiedsgerichtsordnung geregelt. Im Falle eines Protestes gegen ein teilnehmendes Fahrzeug kann das betroffene Fahrzeug vom BSCV zur Überprüfung sichergestellt werden. Sämtliche anfallende Kosten (z. B. Schleppkosten, Personal und Messungen) müssen vom Verlierer des Protestes getragen werden. Proteste gegen Wertungen der Rundenzählung sowie gegen die Punktewertung bleiben weiterhin in der Entscheidungsgewalt des BSCV-Präsidiums.

1.4.4.4 Schiedsgericht

Die Zusammensetzung und Verfahrensweisen des Schiedsgerichtes werden in der Schiedsgerichtsordnung näher geregelt.

1.4.4.5 Strafpunktekatalog

Über alle folgenden Punkte können nur *die zuständigen Organe des BSCV* eine Milderung oder Verschärfung der Strafe erlassen. Die hier

aufgeführten Strafen sind nur als Anhaltspunkte zu sehen und können bei Vergehen gegen die Ausschreibung durch Entscheidungen *der zuständigen Organe des BSCV* ergänzt werden, ohne dass sie hier aufgeführt sind. Beim Erreichen von 5 Strafpunkten muss der betroffene Fahrer bis zum folgenden Rennen in der jeweiligen Klasse aussetzen. Schriftliche Mitteilungen über Strafpunkte gehen an den Vereinsvorstand. Dieser ist für die Weitergabe an den jeweiligen Fahrer verantwortlich. Strafpunkte bleiben bis zum jeweiligen Wertungslauf in der Folgesaison bestehen (z. B. drittes Rennen aktuelle Saison bis drittes Rennen in der Folgesaison). Anhörungen werden situationsbedingt einberufen. In Absprache mit dem BSCV-Präsidium können von Fahrern Anhörungen initiiert werden.

Katalog siehe *4.1 Anhang: Strafpunktekatalog*

1.4.5 Fahrzeugabnahme

Die Fahrzeugabnahme ist für jedes teilnehmende Fahrzeug Pflicht! Abnahme erhalten nur Fahrzeuge, für die eine gültige Nennung für den jeweiligen Renntag vorliegt. Fahrzeuge ohne gültige Nennung werden nicht abgenommen. Auf jedem Fahrzeug soll die Lizenznummer des Fahrers angebracht sein. (Ausnahme Doppelstart: Umnennung muss vor der Abnahme beim BSCV erfolgen). Jeder Fahrer ist für das Fahrzeug, das er zur Abnahme oder an den Start bringt, selbst verantwortlich. Die Motorhaube darf zur Fahrzeugabnahme nicht verschraubt oder anderweitig gesichert sein. *Die Fahrzeugabnahme findet im Zeitraum von 10:00 Uhr bis 10:30 Uhr für Veranstalter- und Funktionärsfahrzeuge statt, und 10:30 Uhr bis 16:30 Uhr für alle weiteren Fahrzeuge*

Fahrzeuge, an denen die Farbe noch feucht ist oder die noch nicht in rennfertigem Zustand sind (nicht eingebauter Sicherheitsgurt, keine Ersatzreifen, Reservekanister etc. im Fahrzeug), werden nicht abgenommen! Zur Kontrolle der Materialstärke sind angemessene Maßnahmen möglich, die von *den zuständigen Organen des BSCV* veranlasst werden können. Dadurch entstehende Kosten müssen bei Verstoß gegen die Ausschreibung vom Mitglied (Verein des Fahrers) getragen werden. Die Motornummern müssen original vorhanden

und zu erkennen sein. Ausschleifen, Umschlagen und dgl. führt zu Startverbot. Der Motornummernnachweis liegt in der Pflicht des Fahrers.

Bereits abgenommene Rennfahrzeuge dürfen das Renngelände nur in Absprache mit dem jeweiligen Technischen Leiter verlassen. Bei der Rückkehr des Fahrzeuges muss erneut eine Abnahme erfolgen. Behobene Mängel an beanstandeten Fahrzeugen müssen bis zur Fahrerbesprechung vom zuständigen Sportkommissar geprüft werden. Dabei hat sich der betroffene Fahrer pünktlich zu melden, ansonsten kann die Starterlaubnis entzogen werden. Fahrzeuge, die bis Abnahmeschluss nicht der Ausschreibung entsprechen, haben Startverbot. Für kleinere beanstandete Mängel kann bis zur Fahrerbesprechung am Sonntag eine Nachuntersuchung angeordnet werden. Der Fahrer hat sich dabei selbst beim zuständigen Sportkommissar um eine pünktliche Nachkontrolle zu bemühen. Ohne rechtzeitige Abnahme der behobenen Mängel bleibt das Startverbot für das Fahrzeug bestehen. Auch nach der Abnahme eines Fahrzeuges sind Nachkontrollen jederzeit zuzulassen, jedoch nur im Beisein des Fahrers oder eines Mitgliedes des Vereinsvorstandes.

1.4.6 Training

Im Training erfolgt die Zeitnahme. Jedem Fahrzeug steht eine Trainingsrunde zur Absolvierung der Zeitnahme zu. Zum Training werden nur abgenommene Fahrzeuge zugelassen, Ausnahmen können von *den zuständigen Organen des BSCV* zugelassen werden. Das Zeittraining findet am Samstag von *10:30 Uhr* bis 17:00 Uhr statt.

Bei Mehrfachstarter ist vorher schriftlich die Reihenfolge der Trainingsrunden der Rundenzählung mitzuteilen. Absolviert ein gemeldeter Fahrer kein Zeittraining und will trotzdem am Rennen teilnehmen, so hat ein Vertreter des Vereins dies am Trainingstag bis spätestens Trainingsende dem Leiter der Rundenzählung mitzuteilen, ansonsten wird der Fahrer aus der Startaufstellung genommen. Fahrer, welche für einen Lauf Training gefahren sind, müssen am Renntag auch diesen Startplatz einnehmen. Fahrzeuge, die kein Zeittraining absolviert haben, werden in der Startaufstellung hin-

tenangestellt.

1.4.7 Fahrerbesprechung

Die Fahrerbesprechung eröffnet am Renntag der Veranstalter und der Rennleiter, von Seiten des BSCV haben der Präsidiumsvertreter und der Technische Leiter ein Rederecht. Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist für alle beim Rennen startenden Fahrer Pflicht!

1.4.8 Klasseneinteilung

Ein Fahrzeug darf in seiner Hubraumklasse (z.B. bis 1300 ccm) und einer Hubraumklasse darüber (z.B. bis 1800 ccm) eingesetzt werden.

Bayerische Meisterschaft – Unverbaute Klasse

Allgemein: Damen und Herren gemischt; Verbot von Allrad, Turbo, G-Lader, Kompressormotoren, sowie feldüberlegenen Fahrzeugen (A8-V8).

Einzelwertungen:

bis 1300 ccm: Serien-PS-Begrenzung auf 60 PS, Serien-ccm- Begrenzung auf 1300 ccm

bis 1800 ccm: Serien-ccm-Begrenzung auf 1800 ccm

über 1800 ccm: max. 200 Serien-PS (Ausnahme Heckantrieb)

Mannschaftswertung:

M bis 1300: max. 3, mind. 1 Fahrer

M bis 1800: max. 3, mind. 1 Fahrer

Bayerische Meisterschaft – Junior-Cup

Einzelwertung: Aufbau siehe unverbaute Klasse bis 1300 ccm; Startberechtigt ab dem vollendeten 14. LJ bis zur Vollendung des 18. LJ

Bayerische Meisterschaft – Verbaute Klasse

Allgemein: Allradverbot, Verbot von Turbo, Kompressor und feld-überlegenen Fahrzeugtypen.

Einzelwertungen:

bis 1800 ccm: Damen und Herren gemischt

über 1800 ccm: **nur Herren**; Serien-PS-Begrenzung auf max. 200 PS (Ausnahme Heckantrieb)

Damen: **nur Damen**; Serien-PS-Begrenzung auf max. 200 PS (Ausnahme Heckantrieb)

Mannschaftswertung:

bis 1800 ccm: Damen und Herren gemischt; max. 4, mind. 2 Fahrer pro Team

Bayerische Meisterschaft – Verbaut Spezial

Einzelwertung: Damen und Herren gemischt, Allradverbot, ohne ccm-Begrenzung

Bayerische Meisterschaft – Crosslauf

Einzelwertung: mind. 100 PS, max. 2000 ccm; Allrad, G-Lader, Kompressor und Turbo verboten; absolutes Crashverbot; Geländewagen verboten; Serienfahrzeuge in optisch schönem Zustand; max. 10 Starter pro Lauf

Deutsche Meisterschaft – Mannschaft

Einzelwertung: Punkte für die Einzelwertung ergeben sich aus der Mannschaftswertung und wird nur im Endlauf gestartet

Mannschaftswertung: Allradverbot, ohne ccm-Begrenzung; max. 4, mind. 2 Fahrer pro Team

Deutsche Meisterschaft – Superklasse

Allgemein: Allrad zugelassen, absolutes Crashverbot; Geländewagen verboten; max. 10 Starter pro Lauf

Einzelwertungen:

Eigenbau: Eigenbauten in optisch schönem Zustand

Karosserie: Serienfahrzeuge in optisch schönem Zustand

1.4.9 Startaufstellung

Die Startaufstellung erfolgt klassenbezogen nach Trainingszeit. Am Saisonanfang legt der BSCV nach Eingang aller Mannschaftsnennungen die Anzahl der Mannschaftsläufe und Aufteilung der Mannschaften auf die Läufe für die gesamte Saison, inklusive Endlauf, fest. Bei abgesagtem Zeittraining am Samstag erfolgt die Auslosung ab 15:00 Uhr. Die Auslosung bleibt im Falle einer Verschiebung bestehen! Ausnahme siehe Jahresendlauf. Ein witterungsbedingter Trainingsabbruch hat zur Folge:

- Wenn mehr als 60% der Starter das Training absolviert haben, werden die restlichen Teilnehmer dem jeweiligen Lauf zugeschlagen.
- Wenn weniger als 60% der Starter das Training absolviert haben, wird das gesamte Starterfeld ohne Berücksichtigung der bereits gefahrenen Trainingszeiten ausgelost.

Die Auslosung wird unter Aufsicht von neutralen Zeugen durchgeführt. Die Durchführung obliegt ausschließlich dem Leiter der Rundenzählung. Wenn ein Teilnehmer im Fahrerfeld ausfällt, bleibt dessen Startplatz frei (es gibt kein Nachrücken). Wurde ein Rennen bereits am Freitag zeitgerecht verschoben, findet am Ersatztermin am Samstag ein normales Zeittraining statt. Bei Auslosung werden Nach- und Umnennungen nach 15:00 Uhr, am Trainingstag oder am Ersatztermin, hintenangestellt. Bei Früh-/Fehlstart kann der Start abgebrochen und der Verursacher hintenangestellt werden.

Sind nach dem Trainingsende in einem Lauf mehr als 24 Starter, wird dieser Lauf geteilt und nach Trainingszeit aufgestellt.

1.4.10 Punktewertung

Punktewertung: 10 – 7 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Einzelwertung:

In die Punktewertung kommt ein Teilnehmer nur, wenn er mind. eine Runde vollendet hat.

Mannschaftswertung:

Die Punkte der einzelnen Fahrer werden pro Team addiert, Wertung wie in der Einzelmeisterschaft. Das Team mit den meisten Punkten wird als 1. Platzierte gewertet, das Team mit den zweitmeisten Punkten als 2. Platzierte usw. Teams, dessen Fahrer keinen Wertungspunkt im Lauf erreicht haben, erhalten keine Mannschaftspunkte. Tageslizenzennehmer können für die Meisterschaft nicht punkten. Tageslizenzen für den Endlauf werden nicht ausgestellt.

1.4.11 Jahresendlauf

Endläufe werden sowohl in der Deutschen, als auch in der Bayrischen Meisterschaft ausgetragen. Am Endlaufwochenende dürfen alle Fahrer starten, jedoch nur in Klassen, in denen sie bereits unter dem Jahr gestartet sind (*gestartet = von der Rundenerzählung erfasst*; Ausnahme: Fahrerwechsel innerhalb einer Mannschaft). Ebenso werden am Endlaufwochenende keine Tageslizenzen ausgestellt. Die während der laufenden Saison erreichte Punktezahl bleibt bestehen und wie folgt dazu gepunktet:

Punktewertung alle Klassen einheitlich: 10 – 7 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1
In den Mannschaftswertungen wird wie in den Vorläufen gepunktet.

Bei witterungsbedingtem Trainingsausfall wird das Rahmenprogramm ausgelost und Einzelmeisterschaften nach Punkten aufgestellt. Bei mehreren Läufen für eine Klasse wird die Laufzuordnung *nach Punktwertung zugeteilt*. In den Mannschaftsläufen werden die Einzelpunkte für jeden Fahrer gesondert addiert und nach diesen Gesamtpunkten aufgestellt. Die Mannschaftspunkte sind in diesem Fall irrelevant. Findet aufgrund einer Ausnahmesituation kein Endlauf statt, gilt der Gesamtendpunkttestand nach den Vorläufen.

Folgende Laufaufstellung gilt als Vorschlag für den Endlauf:

1. Lauf Bay. Mannschaftsmeisterschaft – unverbaut bis 1300 ccm
2. Lauf Bay. Mannschaftsmeisterschaft – unverbaut bis 1300 ccm
- 3. Lauf Bay. Mannschaftsmeisterschaft – unverbaut bis 1800 ccm**
4. Lauf Deut. Mannschaftsmeisterschaft – Verbaut
5. Lauf Bay. Mannschaftsmeisterschaft – verbaut bis 1800 ccm
6. Lauf Bay. Mannschaftsmeisterschaft – verbaut bis 1800 ccm
7. Lauf Bay. Meisterschaft – Junior Cup
8. Lauf Bay. Meisterschaft – Damen
9. Lauf Bay. Meisterschaft – unverbaut bis 1800 ccm
10. Lauf Deut. Meisterschaft – Superklasse Karosserie
11. Lauf Bay. Meisterschaft – Crossklasse
12. Lauf Bay. Meisterschaft – unverbaut bis 1300 ccm
13. Lauf Deut. Meisterschaft – Verbaut Einzel
14. Lauf Deut. Meisterschaft – Superklasse Eigenbau
15. Lauf Bay. Meisterschaft – verbaut über 1800 ccm
16. Lauf Bay. Meisterschaft – unverbaut über 1800 ccm
17. Lauf Bay. Meisterschaft – Verbaut Spezial
18. Lauf Bay. Meisterschaft – verbaut bis 1800 ccm

1.4.12 Renngemeinschaften

Jeder Stock-Car-Verein darf sich pro Mannschaftswertung max. einen weiterenanderen Verein suchen, um eine Renngemeinschaft zu bilden. Pro RG muss die Mindeststarterzahl erreicht werden, egal um welche Mannschaftsmeisterschaft es sich handelt. Jedoch muss jeder an der RG beteiligter Verein pro Saison mind. 1-mal an den

Start gehen. Eine RG besteht aus max. 2 Vereinen. Nennkarte: Bei Renngemeinschaften stehen im Feld „Vereinsstempel“ beide Teams, z.B. Running Tigers / Solla.

Ablauf der Strafe bei Nicht-Antreten: Prinzipiell werden beide zu 50% bestraft, egal welcher Verein dafür verantwortlich ist, dass die RG nicht mehr an den Start gehen konnte.

Umlackierung der Fahrzeuge nicht vorgeschrieben, Lackierung nach eigener Vereinsfarbe oder der des verbündeten Vereins möglich (besteht ein Lauf z.B. aus drei Renngemeinschaften, können Fahrzeuge mit bis zu 6 verschiedenen Lackierungen fahren). Ehrung am Jahresende: 1 Pokal für die RG.

1.4.13 Doppelstart

Ein Doppelstart in der jeweiligen Meisterschaft mit demselben Fahrer ist verboten, ansonsten können gangbare Fahrzeuge am Renn- tag mehrfach eingesetzt werden.

1.4.14 Fahrerausstattung

Fahrer ohne geeignete Rennsportkleidung werden weder zum Zeit- training noch zum Rennen zugelassen. Als geeignete Rennsport- kleidung definiert der Verband: Overall oder zweiteiliger Hosenan- zug (Latzhose + dazugehörige Jacke), festes Schuhwerk und Helm mit splitterfreiem Visier oder geeigneter Schutzbrille. Das Tragen von Jethelmen ist nur in Verbindung mit dem dazugehörigen Hans- System erlaubt. Eine Abnahme durch den BSCV ist nötig. Das Tragen einer funktionsfähigen Halskrause oder Hans-System ist Pflicht, das Tragen von Handschuhen ist empfohlen.

2 Rennstrecke und Veranstaltung

Rennstrecken für Rennen innerhalb des BSCV werden von Mitgliedervereinen des BSCV eigenverantwortlich erstellt. Für den BSCV ist eine Rennstrecke zulässig, wenn:

- die Rennstrecke zwischen ca. 250 und ca. 400 Meter lang ist,
- die Rennstrecke eine Mindestbreite von 10 Meter aufweist,
- eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 80 km/h erreicht wird,
- eine ausreichende Sicherheitszone (ca. 10–20m Sperrzone oder 2 bis 4 Höhenmeter) geländebedingt vorhanden ist, oder dementsprechende Sicherheitsvorkehrungen vorhanden sind,
- Absperrungen für die Zuschauer angebracht sind, der Zielrichterturm als Sperrzone angelegt ist,
- geeignete Standplätze für Sportkommissare und Streckenposten angelegt sind,
- Ein- und Ausfahrt zur Rennstrecke bei Training und Rennen durch Sicherheitspersonal abgesperrt sind,
- WC-Einrichtungen für Rennteilnehmer und Zuschauer vorhanden sind,
- genügend Parkplätze für die Besucher ausgewiesen sind,
- genügend Ordnungspersonal und Funktionspersonal für die Veranstaltung (auch Training) zur Verfügung steht,
- ausreichender Sicherheitsschutz (1 Sanitätswagen, Sanitäts- & Feuerwehrpersonal, sowie sonntags ein Rennarzt) gewährleistet ist,
- die Strecke vom techn. Leiter des BSCV oder von einem BSCV-Beauftragten abgenommen wurde (Veränderungen an der Rennstrecke nach der Abnahme durch den BSCV müssen diesem unverzüglich mitgeteilt und abgenommen werden),

- geeignete Behältnisse zur Abfallentsorgung bereitgestellt werden,
- 1 Tonne (mind. 120 l mit Deckel) für Ölabfälle und ausreichend Schaufeln vorhanden sind,
- eine vom BSCV genehmigte Lautsprecheranlage vorhanden ist,

die nötigen Genehmigungen eingeholt wurden und ausreichender Versicherungsschutz vorhanden ist Genehmigungsschreiben des zuständigen Landratsamtes und Deckungszusage der Versicherung sind dem BSCV rechtzeitig in Kopie vorzulegen!

Durch höhere Gewalt, ungünstige Witterung oder Anordnung von Ämtern oder Behörden kann die Veranstaltung ohne Schadensersatz verschoben oder ganz abgesagt werden. Bereits beendete Läufe eines verschobenen oder abgesagten Renntages zählen zur Wertung. Ausnahme: Falls in einer Klasse mehrere Wertungsläufe gestartet werden, müssen alle Läufe der Klasse beendet worden sein.

2.1 Nennung

Die Nennung ist vollständig auszufüllen und eigenhändig zu unterschreiben. Nicht korrekt ausgefüllte oder unleserliche Nennungen müssen vom Veranstalter nicht anerkannt werden. Für die Teilnahme am Junior Cup ist auch die Unterschrift der Erziehungsbe rechtigten auf der Nennung notwendig. Nachnennungen am Rennsonntag sind nicht möglich. Umnennungen in Mannschaftsmeisterschaften am Rennsonntag sind möglich.

Das Nenngeld ist fristgerecht an den Veranstalter zu zahlen. Das Startgeld / Nachnenngebühr für Meisterschaftsläufe wird jährlich vom BSCV-Präsidium festgesetzt.

Umnennungen sind dem Veranstalter überlassen. Sobald die Trainingszeit gefahren ist, wird im Falle einer Umnennung der Ersatzfahrer hintenangestellt.

2.2 Fahrerlager

Es ist grundsätzlich verboten, schneller als Schrittgeschwindigkeit im Bereich des Fahrerlagers zu fahren. Fahrzeuge werden nur in fahrtüchtigem Zustand ins Fahrerlager zugelassen. Jeder Fahrer / Helfer hat den Anordnungen, der Rennleitung sofort Folge zu leisten. Fahrzeuge dürfen nur mit Genehmigung des Veranstalters außerhalb des zugewiesenen Bereichs abgestellt werden. Der vom Veranstalter zugeteilte Fahrerlager- und Zeltpunkt ist von einem Verantwortlichen des Teams dem Veranstalter sauber (von allem Unrat gesäubert, welcher selbst zu entsorgen ist) zu übergeben.

Kinder unter 14 Jahren dürfen das Fahrerlager nur in unmittelbarer und ständiger Begleitung Erziehungsberechtigter betreten. Das Fahrerlager ist ab 19.00 Uhr oder auf Anweisung des Veranstalters zu verlassen.

2.3 Umweltschutz

Mit Rücksicht auf den Umweltschutz ist es strengstens untersagt, Fahrzeuge im Fahrerlager auszuschlachten, Öl abzulassen oder anderweitig gegen die gesetzlichen Vorschriften zu verstößen. Zu widerhandlungen werden mit dem sofortigen Ausschluss von der Veranstaltung, gegebenenfalls mit Anzeige geahndet. Ölschäden im Fahrerlager sind unverzüglich dem Veranstalter zu melden und eigenverantwortlich zu beseitigen. Weiterhin hat ein jedes anwesende Team mind. 20 Liter Ölbindemittel, einen funktionsfähigen 6kg Feuerlöscher mit Prüfplakette, sowie pro im Fahrerlager befindlichem Rennfahrzeug eine Ölauffangwanne im Fahrerlager bereitzustellen. Ölauffangwannen müssen entsprechend unter dem Fahrzeug platziert werden, sobald dieses im Fahrerlager abgestellt wird. Ölauffangwannen müssen mind. $l \times b \times h = 60 \times 40 \times 5\text{cm}$ groß sein bzw. *ein Fassungssvermögen von mind. 12 Litern haben*. Die Überprüfung und Ahndung obliegt den Veranstaltern.

2.4 Siegerehrung

Die Siegerehrung findet an der Rennstrecke statt.

3 Fahrzeuge

Für den Umbau zum Stock-Car zulässig sind ausschließlich serienmäßig produzierte, **benzinbetriebene** Fahrzeuge **mit reinem Verbrennungsmotor** (Mindestauflage: 500 Stück). Nicht zugelassen sind Rechtslenker, Transporter sowie Fahrzeuge mit ausgeprägtem Geländewagencharakter. Der Fahrer verpflichtet sich, selbständig dafür Sorge zu tragen, dass sein Fahrzeug zu jeder Zeit den Regeln und Vorschriften des BSCV entspricht. Der Fahrer ist für die Umsetzung der Ausschreibung selbst verantwortlich, Zu widerhandlungen können von **den zuständigen Organen des BSCV** sanktioniert werden. Der Rückwärtsgang muss funktionsfähig vorhanden sein. Fahrzeuge, deren Lautstärke 100 dB am Turm gemessen überschreiten, können vom Rennen ausgeschlossen werden.

Alle Innenverkleidungen sowie Außenspiegel müssen entfernt werden (Ausnahme Crosslauf und Superklasse). Innenspiegel sind erlaubt, dürfen aber den Notausstieg nicht behindern. Für sämtliche Arbeiten an der Karosserie darf nur 1,25mm (bzw. 1,50mm für den Rahmen) Blech mit der Bezeichnung DC01(1.0330) **und DC01+ZE** mit maximaler Zugfestigkeit bis max. 450 Rm in MPa verwendet werden.

3.1 Definitionen

herstellerbezogen ... eines Fahrzeugherstellers (Marke)
typenbezogen ... einer Modellreihe (z.B. 16V Scirocco, 16V Golf)

3.2 Toleranzen

Für die angegebenen Blechstärken gelten folgende Toleranzen gemäß gängiger Herstellertoleranzen:

Weitere Details bezüglich Überschreitungen und Strafen sind in **4.1 Anhang: Strafpunktekatalog**.

- 1,25 : max. +0,08mm -> 1,33mm
1,50 : max. +0,10mm -> 1,60mm

3.3 Startnummer

Auf jedem Fahrzeug muss die Startnummer des Fahrers angebracht sein. (Ausnahme Doppelstart: Umnennung muss vor der Abnahme beim BSCV erfolgen). Es dürfen nur Fahrzeuge an den Start gehen, die über eine Startnummer mit gültiger Lizenz verfügen. Die Startnummern müssen gut sichtbar an mindestens 3 Stellen (Dach, Fahrer- und Beifahrerseite) auf einem weißen Feld mit schwarzen Ziffern oder auf einem schwarzen Feld mit weißen Ziffern angebracht sein. (Ziffernhöhe mind. 40cm). Die Lesbarkeit am Renntag muss gewährleistet sein, evtl. muss eine Reinigung oder Nachbeserung erfolgen. Startnummernänderungen am Renntag sind spätestens 2 Läufe vor dem betroffenen Lauf der Rundenzählleitung bekannt zu geben. Bei Nichtbekanntgabe siehe *4.1 Anhang: Strafpunktekatalog*.

3.4 Türplatte

Die Fahrertürseite ist mit einer mind. 4mm starken Stahlplatte zu verstauen. Diese muss fest an der Karosserie anliegen und mit Schrauben M10 befestigt oder verschweißt sein. Die Platte muss mind. 6-mal mit Gegenplatten (mind. 100 x 100 x 4mm) verschraubt werden. Ausnahme siehe Fahrgastzelle, ausgebaute Türen. Bei ausgebauten Türen darf die Türplatte mit der Hilfskonstruktion verschweißt werden. Die Platte muss vom Bügel bei Säule A bis zum Bügel bei Säule B reichen. Die Platte muss die Fahrertür mind. 10cm und max. 30cm nach hinten und vorne überragen. Scharfe Kanten müssen abgeflacht werden. Die Platte muss von der Oberkante Türe bis mind. Mitte Türschweller fest anliegen (oben und unten abgekantet).

3.5 Bremsanlage

Jedes teilnehmende Fahrzeug muss über eine voll funktionsfähige, **vollständige und unbeschädigte** Zweikreisbremsanlage verfügen und eine eindeutig erkennbare Bremswirkung aller 4 Räder aufweisen (*bei der Abnahme müssen alle 4 Räder blockieren*). Bei allen Fahrzeugen ist eine funktionsfähige Feststellbremse, Handbremse oder Fly-Off-Bremse vorgeschrieben. Ein Absperrhahn für die Bremsanlage ist nur als Handbremsersatz zulässig.

3.6 Ölkühler

Sind so anzubringen, dass sie im Falle einer Kollision nicht beschädigt werden können.

3.7 Ölwanenschutz

Dieser ist Pflicht und muss die Ölwanne vollständig abdecken und muss genau 4mm stark und aus Stahl sein. Der Schutz ist am Stirnrahmen (max. Stoßstangenverschraubungshöhe) zweimal zu verschrauben oder max. 2-mal mit jeweils 10cm zu verschweißen. Im gesamten Frontbereich darf eine Breite von maximal 40cm (bis zum Knickpunkt an der tiefsten Stelle) nicht überschritten werden. Seitliche Versteifungen und Aufkantungen sind verboten. Bei Heckmotoren muss der Ölwanenschutz in Höhe der Stoßstangenverschraubung enden. Der Ölwanenschutz darf auch das Getriebe abdecken, jedoch nur in der Breite des Getriebes. Bei Fahrzeugen mit eingebauten Quermotoren ist die Befestigung am Stirnrahmen (max. 40cm breit) erlaubt, am Längsrahmen darf eine Befestigung mit maximal 2 Laschen (max. 50 x 5mm) erfolgen. Der Ölwanenschutz darf an max. 4 Stellen befestigt werden. Scharfe Kanten sind verboten. Eine Abschleppvorrichtung muss vorhanden sein. Starre Abschlepphaken dürfen den Stirnrahmen nach vorne nicht überragen.

Jegliche Maßnahmen zum Schutz von Motoranbauteilen dürfen nicht mit dem Ölwanenschutz verbunden werden.

3.8 Kühler / Kühlsystem

Das Kühlsystem ist so zu installieren, dass eine Eigengefährdung und Gefährdung anderer ausgeschlossen wird. Der Ausgleichsbehälter muss verkleidet werden (Spritzschutz). Der Fahrer muss durch geeignete Trennwände vor Gefahren (Wasser) geschützt werden. Im vorderen Teil des Fahrgastraumes und vor der Windschutzscheibe sind Kühler (Wasser) verboten. Er darf auch im Motorraum verbaut werden. Kühler dürfen nicht über die Dachkante herausragen. Kühlerleitungen, die sich im Fahrgastraum befinden, müssen durchgehend gut isoliert und befestigt sein.



Minimalster Spritzschutz für Ausgleichbehälter (mehr ist empfohlen)

3.9 Kraftstoffversorgung

Kraftstoffleitungen müssen innerhalb des Fahrzeugs verlegt und befestigt werden. Der Fahrer muss durch geeignete Trennwände vor Gefahren (Feuer, Öl) geschützt werden.

3.10 Tank

Die Originaltanks müssen entfernt werden. Plastikkannister sind grundsätzlich verboten. Der Tank im Fahrzeuginnenraum muss sich zwischen den beiden Achsen befinden. Die Kraftstoffleitungen (Schläuche) am Tank müssen gut befestigt und gut abgedichtet werden und sind im Innenraum zu verlegen. Eine Tankentlüftung muss vorhanden sein, diese muss unter der Bodengruppe enden. Der Tank muss absolut dicht sein. Das Tankvolumen darf 20 Liter nicht übersteigen. Der Tank darf den Gurtverlauf nicht behindern!

Achtung: Sonderregelung für Superklasse Eigenbau! (siehe 3.22.5.2 *Tank / Batterie*)

3.11 Überrollkäfig

Siehe Skizze 4.2 Anhang: Bügel für unverbaute und verbaute Klassen

Jedes Fahrzeug ist mit einem stabilen Käfig aus Stahl auszurüsten (mind. 40mm Durchmesser, Wandung mind. 2mm). Die Verschraubung des Käfigs (siehe Skizze) muss jeweils mit 2 Schrauben M10 und entsprechenden Gegenplatten, mind. 100 x 100 x 4mm, auf einer stabilen Platte erfolgen.

Alternativ dazu kann der Käfig auf einer stabilen Platte mit der Bodengruppe verschweißt werden. Der Käfig muss unmittelbar unter dem Dach verlaufen. Die vordere Abstützung des Käfigs muss bis zur Dachkante vorgehen, darf diese aber nicht überragen und nicht am Tunnel verschraubt werden. Der Bügel ist im oberen Frontscheibenbereich an den oberen Eckpunkten mindestens mit mind. 4mm starkem Knotenblech zu verstärken. Auf der Fahrerseite ist stattdessen eine zusätzliche Strebe anzubringen (sog. Feigheitsstrebe). Der Überrollkäfig muss nach hinten 2-mal abgestützt werden und darf die Radkastenmitte nicht überragen (z.B. Golf, Scirocco, sonstige Fahrzeuge mit Heckklappe). Bindend ist die Montage einer Mittelstrebe im Bereich der Windschutzscheibe und einer Dachmittel- oder -querstrebe (siehe Zeichnung Käfig).

Aus Sicherheitsgründen darf unter dem Fahrersitz ein Y-Bügel aus Stahlrohr, 40mm, 2mm Wandung, montiert werden. Die Befestigungspunkte sind A-Säule links, Querstrebe B-Säule und einmal am Getriebetunnel. Alle Verbindungen, auch unter dem Dach, müssen komplett verschweißt sein.

Der Bügel muss an mind. 4 Punkten (2 im Bereich der A-Säule, 2 im Bereich der B-Säule) im oberen Drittel (mind. 50mm) mit der Karosserie verschweißt werden. ACHTUNG: Die Verlängerung der "Feigheitsstrebe" bis zum Schweller ist verpflichtend.

3.12 Fahrersitz

Alle Fahrzeuge müssen mit einem geprüften gepolsterten Schalensitz ausgestattet sein, dieser muss auf einem absolut festen Fahrzeugsitzboden mit stabiler Sitzkonsole sicher befestigt werden. Zusätzliche Verstärkungen in diesem Bereich sind erlaubt, z.B. 4mm Platte in Sitzbreite am Fahrzeugsitzboden. Zur Sicherung eines Vollhartschalensitzes (Rückenlehne) muss eine Abstützung zum Bügel mit einer Platte (mind. H=Gurtführung bis Sitzende x B=übergangen der Sitzbreite x 3mm

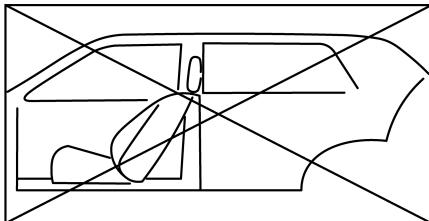
Stärke) erfolgen. Die Platte muss der Sitzneigung angepasst werden. Diese Sicherung kann durch ein beim BSCV erhältliches Fangnetz ersetzt werden. Diese müssen, wenn das Fahrzeug von Fahrern unterschiedlicher Größe gefahren wird, verstellbar sein. Ein Abstand vom Sitz zur Sitzplatte von max. 70mm muss eingehalten werden. Bei Rohrgestellsitzen ist das Anbringen des Fangnetzes Pflicht. Sämtliche Rohre die näher als 10cm an den Sitz heran ragen müssen versetzt werden. Bei Verwendung von FIA-homologierten Sitzen muss weder Platte noch Netz verbaut werden. Der Abstand vom Sitz zu den Rohren muss mind. 70mm betragen.



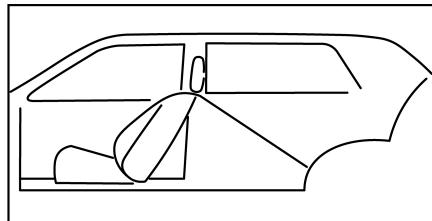
3.13 Hosenträgergurt

Es sind nur Gurte mit einer Breite von mind. 3" im Schulterbereich erlaubt. Erlaubt sind: 2" Gurte in Verbindung mit einer gültigen FIA-Homologation. Ein Hosenträgergurt in einwandfreiem Zustand ist Vorschrift. Der Gurt muss so befestigt sein, dass der Sitz des Beckengurtes im Beckenbereich des Fahrers ist und nicht zum Brustbein rutschen kann. Befestigungspunkte müssen vorne am Bügel oder am Kardantunnel (auf einer festen Platte mind. 100 x 100 x 3mm), hinten sitzmittig am Bügel mit Gefälle nach unten befestigt

werden. Sollten Originalbefestigungspunkte am Schweller bzw. am Tunnel vorhanden sein, kann die Befestigung hier erfolgen. Befestigung durch Kettenglieder, Karabiner, Schäkel sowie Automatikgurte sind strengstens verboten! Gurte müssen leicht einzustellen sein, und dürfen keine Beschädigungen aufweisen. Die Befestigung des Gurtes muss mind. M10 sein.



Wer den Gurt so befestigt, riskiert schwere Verletzungen



3.14 Batterie

Batterien im Fahrgastraum müssen in sicherem Abstand zum Tank angebracht werden und sind mit einem geschlossenen, belüfteten Batteriekasten (keine abgeschnittenen Kanister) stabil (Gegenplatten 100 x 100mm) zu befestigen. Grundsätzlich gilt, dass die Batterie zwischen den beiden Achsen angebracht sein muss.

Achtung: Sonderregelung für Superklasse Eigenbau! (siehe 3.22.5.2 *Tank / Batterie*)

3.15 Gitter

Ein Gitter (Maschenweite mind. 8mm bis max. 15mm, Materialstärke mind. 1,2mm) muss 2/3 des Windschutzscheibenausschnittes abdecken, 1/3 der Beifahrerseite muss als zusätzlicher Fluchtweg frei bleiben. Die Schnittstelle (Ende des Gitters Beifahrerseite) muss mit einem Kantenschutz versehen werden. Die Fensteröffnung an der Fahrertür ist ebenfalls mit einem solchen Gitter zu versehen.

Die Gitter müssen stabil befestigt (verschraubt) sein. Baustahlgitter vorne als Abstützung des Gitters ist erlaubt.

3.16 Schiebedach

Bei einem Fahrzeug mit Schiebedach muss der vorhandene Rahmen komplett entfernt werden und die Öffnung mit Blech komplett verschweißt werden.

3.17 Auspuff

Jedes Fahrzeug muss mit mindestens einem handelsüblichen Schalldämpfer und funktionsfähigem Katalysator ausgestattet sein. Der Auspuff muss generell nach unten oder zur Seite (wenn seitlich, muss der Abgasstrahl trotzdem nach unten zeigen) verlegt werden. Die Auspufftöpfe sind gegen Herunterfallen zu sichern! Übermäßige Geräuschentwicklung kann zur Disqualifikation führen. Aus sicherheitstechnischen Gründen hat das Bypass-Ventil in der Auspuffanlage zu enden.

3.18 Anhängerkupplung

Eine Anhängerkupplung ist grundsätzlich verboten. Sämtliche dazugehörigen Teile sind auszubauen.

3.19 Verbaute Fahrzeuge – spezifisch

Allradfahrzeuge sowie Rechtslenker werden in dieser Klasse nicht zugelassen. Als verbaute Fahrzeuge gelten vom Werk in Serie hergestellte PKW (mind. 500 Stück). Alle Versteifungen an der Karosserie (Heck- und Frontpartie), außer zur Sicherung des Fahrgastraumes, werden nicht abgenommen.

Die Fahrzeuge werden nur ohne jegliche Glas-, Zier- und brennbare Teile zum Rennen zugelassen. Jegliche Beschwerung des Fahrzeugs

(Beton, Wasser, Sand, Eisen, Reifen und Ähnliches) ist verboten. Zwillings-, Nagelreifen und Ketten sind verboten. Die Fahrzeuge müssen aus eigener Kraft angelassen und bewegt werden können. Die Verwendung von Montageschaum zum Ausschäumen von Hohlräumen an der Karosserie und des Rahmens ist strengstens verboten. Originalfelgen dürfen nur durch geeignete Kombinationen (Lochkreis, Felge, Radbolzen, Radschrauben) ersetzt werden.

3.19.1 Frontpartie

Siehe Skizze 4.4 Anhang: *Frontpartie für verbaute Fahrzeuge*

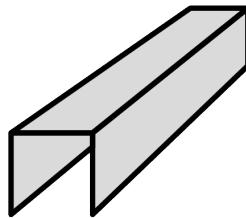
Bei original belassener Frontpartie dürfen Kühlergrill und Scheinwerfer mit max. 1,25mm Blech ohne Verkantungen ausgelegt und mit einfacher Schweißnaht verschweißt werden. Wird die Frontpartie abgeschnitten, muss der Frontbau wie in der Skizze nachgebaut werden. Die Frontpartie, sowie die Kotflügel müssen in Form und Größe dem Original entsprechen! Die Frontpartie darf mit max. 4 Teilen, 2cm Überlappung, verkleidet werden. Überlappungen von mehr als 2cm zur Seite, nach oben oder unten sind verboten. Fleckerlteppiche sind nicht zulässig. Verlängerungen der Frontpartie von mehr als 10cm sind nicht gestattet.

3.19.2 Kotflügel

Nachgebaute Kotflügel müssen in Originalform und mit max. 1,25mm Blech nachgebaut werden. Kotflügelstreifen mind. 20cm, max. 2cm Überlappung. Überlappungen von mehr als 2cm zur Seite, nach oben und unten sind verboten. Fleckerlteppiche sind nicht zulässig. Muss die Kotflügelleiste entfernt werden, ist diese mit einer nachgebauten Leiste in Originalposition (nach unten offenes U- oder Winkel- form, max. 40 x 40 x 1,25mm, siehe Grafik), oder durch Original zu ersetzen.

40 mm x 40 mm
max. 1,25mm Stärke

nach unten offen und
aus einem Stück
geformt



Reparaturen dürfen nur im Rahmen des Originalzustandes (1,25 mm Blech) durchgeführt werden. Das Aufschweißen von zusätzlichen Blechen ist verboten. Verbreiterungen sind nicht erlaubt. Ebenso jegliche Verschweißungen und Verstärkungen! Die Radhaus schale darf durch ein 1,25mm Blech ersetzt werden, max. 3 Teile ohne Verkantungen. Im Innenkotflügel muss ein Sichtloch mind. 50 x 50mm angebracht werden. Folgende Abstände sind einzuhalten: 2cm ab Kotflügelkante nach unten, 5cm von Ersatz-Radlaufschale nach vorne. Ausnahmen: Fahrzeuge, bei denen die Kotflügelkante von unten einsehbar ist.

3.19.3 Stoßstange

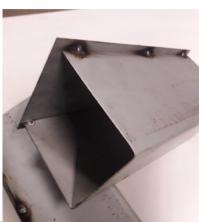
Erlaubt sind originale / herstellerbezogene Stoßstangen (ausgenommen von Transportern und Fahrzeugen mit Geländecharakter) oder selbstgebaute Stoßstangen aus Blech, max. 100 x 100 x 1,5mm stark, in einfacher U-Form aus einem Teil gekantet. Mindestens 2 vordere und 2 seitliche Kontrollöffnungen mit einem Mindestdurchmesser von 25mm sind anzubringen. Stoßstangensicherung mind. 4-mal à 10cm verschweißt oder 4-mal mit M10 Schrauben mit Gegenplatten max. 100 x 100mm innen und außen. Die Befestigungspunkte bei Originalstoßstangen sind je einmal seitlich und 2-mal im Mittelbereich einzuhalten. Stoßstangen dürfen die Enden des Frontbaus nicht überragen. Die Stoßstange darf an den Ecken mit einem max. 1,25mm Blech befestigt werden. Das Anbringen von Stoßstangen am Heck ist generell verboten.

3.19.4 Rahmen

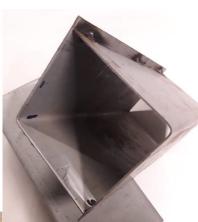
Reparaturen am Rahmen dürfen nur mit max. 1,5mm Blech oder Original-Rahmenteilen vorgenommen werden (z.B. nicht Corrado in Golf oder Scirocco; oder V8 in C2 oder C3-Karosse), wobei die defekten Rahmenteile entfernt werden müssen. Ein nachgebauter Rahmen darf aus max. 2 Teilen bestehen (Vierkant), die mit max. 2 Überständen von 10mm verschweißt sind. Siehe Abbildungen. Kontrollbohrungen mit Durchmesser 25mm sind pro 25cm anzubringen. Verstärkungen am Rahmen sind bis max. Motormitte erlaubt. Versteifungen im Bereich vor dem Motor sind unzulässig. Ein Wechselrahmen im vorderen Motorraum (mind. 20cm vom Vorderbau nach hinten entfernt) mit zwei Wechselplatten max. 100 x 100 x 3mm ist möglich.



Form eines U mit Deckel



Form von zwei L



3.19.5 Motorraum

Erlaubt ist eine Verstrebung von Federbein zu Federbein. Ab der Motormitte dürfen keinerlei Versteifungen und Verstärkungen an der Karosserie vorgenommen werden. Der Überrollkäfig darf am oberen Ende der Dome nach vorne abgestützt sein (siehe Skizze). Der Zahnriemen, sowie andere zum Betrieb des Motors wesentliche Anbauteile am Motor (Verteilerkappe), dürfen durch Sicherungsmaßnahmen, welche nur am Motor befestigt werden darf (keine Versteifung nach vorne *und hinten*), geschützt werden. Motorraum und Fahrgastzelle müssen jeweils abgeschlossene Einheiten bilden. Die Kurbelgehäuseentlüftung muss in einem sicher befestigten und geeigneten Behälter an einem geschützten Platz enden.

3.19.6 Hilfsrahmen / Vorderachse

Verstärkungen am Hilfsrahmen (nur Aggregateträger) sind erlaubt, dürfen jedoch nur nach hinten erfolgen. Eine Verschweißung oder Verschraubung mit dem Vorderrahmen ist unzulässig. Die zu verwendende Materialstärke darf 4mm nicht überschreiten. Versteifungen im Bereich vor dem Motor sind unzulässig.

3.19.7 Motorhaube

Es muss eine Motorhaube vorhanden sein. Es dürfen nur Originalmotorhauben verwendet werden, welche zusätzlich zu den Scharnieren maximal an 4 Stellen befestigt werden dürfen. Die Innenbleche dürfen nicht mit der Außenhaut verbunden werden. Die Verschraubungen müssen mit Flügelmuttern, die leicht zu öffnen sind, versehen sein. Sogenannte Schallungsschrauben sind nicht erlaubt. Die Gewindestangen (max. 2 vorne und 2 hinten, mind. M12, max. M20) für die Motorhaubenverschraubung müssen von der Kotflügelkante mind. 20cm entfernt angebracht werden. Die Gegenplatten dürfen eine Größe von 100 x 100 x 4mm nicht überschreiten. Die Halterungen dürfen keine zusätzliche Versteifung darstellen und die Motorhaube maximal 3cm überragen. Erlaubt ist eine Lufthutze, die nur mit max. 8 Karosserieschrauben oder Nieten befestigt werden darf.

3.19.8 Fahrgastraum

Alle Fahrzeugtüren müssen aus Sicherheitsgründen mit dem Türrahmen verschweißt werden. Ein ausreichender Türausschnitt auf der Beifahrerseite muss vorhanden sein. Ausgebaute Türen müssen mit zwei mind. 20 x 20 x 3mm, max. 40 x 40 x 3mm starken Rohren ersetzt werden und dürfen nicht miteinander verbunden werden. Diese Rohre müssen vorne den Bügel A-Säule mind. 5cm, max. 10cm überstehen, hinten dürfen die Rohre max. Radhausmitte enden. Die ausgebaute Tür darf mit max. 1,25mm Blech von außen verkleidet werden. Als Abschluss darf ein Winkel von 30 x 30 x 3mm verbaut werden. Die eingebauten Rohre müssen den

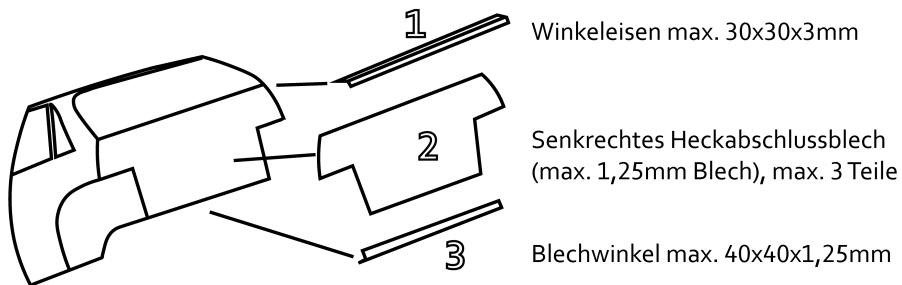
Überrollkäfig überragen, damit sie bei einem eventuellen Seiten- aufprall nicht ins Fahrzeuginnere gedrückt werden können. Zum Überrollkäfig darf keine Verbindung hergestellt werden. Bei Ent- fernen des Türinnenrahmens (Aggregateträger) müssen ebenfalls Türersatzrohre eingebaut werden. Die Bodengruppe zwischen den Achsen, sowie die Schweller (bis Unterkante Tür) dürfen aus max. 3mm Blech nachgebaut werden. Eine Ausnahme bildet die Fahrer- seite: Hier dürfen auch mehrere Rohre zur Sicherung verwendet werden. Diese sind mit der Türplatte zu verschrauben oder zu ver- schweißen. Kühlerrohre (Schläuche) und Leitungen im Fahrzeug- inneren dürfen den Fluchtweg nicht beeinträchtigen und müssen ausreichend geschlossen isoliert und befestigt werden. Zur Minde- rung der Verletzungsgefahr sind im Bereich des Fahrers geeignete Verkleidungen anzubringen. Der Radstand der Fahrzeuge muss Ori- ginal beibehalten werden! Zwischen dem Dach (evtl. Verstrebungen mit eingerechnet) und dem Fahrer (inkl. Helm) müssen mind. 3cm Abstand sein!

3.19.9 Heckteil

Wird der Kofferraum abgetrennt, darf die Heckklappe nachträglich nicht mehr montiert werden und die Hutablage muss entfernt wer- den. Wer das Heckteil nicht abtrennt, muss es im Originalzustand belassen (gilt auch für Heckklappen bei 5-Türern). Lediglich das Rücklicht darf mit 1,25mm Blech verkleidet werden.

Serienmäßig angebrachte Ersatzreifen müssen bei abgetrenntem Heckteil entfernt werden. Bei Belassung des Heckteils im Urzustand muss der Ersatzreifen zusätzlich verschraubt werden. Bei abgeschnit- tenem Heckteil muss das Heck mit 1,25mm Blech großflächig (max. 3 Teile) verkleidet werden. Überlappungen dürfen maximal 20mm betragen. Die Seitenteile dürfen dazu nicht nach innen gebogen werden. Ausreichend große Kontrollöffnungen zur Einsichtnahme müssen vorhanden sein. Zur Befestigung des senkrechten Heckab- schlussbleches darf ein Winkeleisen max. 30 x 30 x 3mm an der Oberkante und an der Unterkante ein Blechwinkel 40 x 40 x 1,25mm angeschweißt werden. Jegliche Versteifungen am Heckabschluss-

blech sind verboten. Außerdem ist es erlaubt, das Heck zu verkürzen, hier muss die Schnittkante jedoch mind. 30cm vom Heckabschluss liegen.



3.19.10 Verbaut bis 1800 ccm

Zugrunde liegt die Ausschreibung für verbaute Fahrzeuge allgemein. Turbo-, Kompressor- und feldüberlegene Fahrzeugtypen sind verboten. Baureihengleiche Motoren können in serienmäßige Fahrzeuge eingebaut werden. Motortuning ist erlaubt. Die Motornummer muss original vorhanden und zu erkennen sein, ausschleifen, umschlagen und dgl. führt zu Startverbot. Der Motornummernnachweis liegt in der Pflicht des Fahrers, sollte die Motornummer am Rennwochenende nicht nachweisbar sein, besteht für dieses Rennen Startverbot.

Hersteller- und/oder typenbezogene Motoren sind erlaubt, z.B. 16V in Golf I oder 16V in Audi 100.

3.19.11 Verbaut über 1800 ccm

Zugrunde liegt die Ausschreibung für verbaute Fahrzeuge allgemein. Turbo-, Kompressor-, Audi V8 und feldüberlegene Fahrzeugtypen sind verboten. Herstellerbezogene Motoren können in serienmäßige Fahrzeuge eingebaut werden. PS-Begrenzung auf max. 200 Serien-PS!

3.19.12 Verbaut Spezial

Zugrunde liegt die Ausschreibung für verbaute Fahrzeuge allgemein. In dieser Klasse können unter anderem auch Fahrzeuge an den Start gehen, die in der Bayerischen Meisterschaft verbaut verboten sind, wie z.B. Fahrzeuge mit Lader oder feldüberlegene Fahrzeugtypen, die vom BSCV-Präsidium aus dem Feld genommen werden, wie z.B. Audi V8. Herstellerbezogene Motoren können in serienmäßige Fahrzeuge eingebaut werden.

3.20 Unverbaute Fahrzeuge – spezifisch

Als unverbaute Fahrzeuge gelten vom Werk in Serie hergestellte PKW (mind. 500 Stück). Allradfahrzeuge sowie Rechtslenker sind nicht zugelassen. Verboten sind Turbo, G-Lader- oder Kompressor-motoren, feldüberlegene Fahrzeuge (V8- A8U, Ausnahme heckbe-triebene Fahrzeuge), sowie Differenzialsperren jeglicher Art in den Klassen "bis 1300 ccm" und "bis 1800 ccm". Das Fahrzeug muss den Prüfmitteln des BSCV standhalten. Ist dies nicht der Fall, muss der Fahrer beweisen, dass es sich um ein nicht-gesperrtes Getriebe handelt. Über 1800 ccm sind Differenzialsperren erlaubt.

Eine elektrische Servolenkung ist erlaubt, sofern sie serienmäßig im jeweiligen Fahrzeug verbaut ist.

Die Motornummern müssen original vorhanden und zu erkennen sein, ausschleifen, umschlagen und dergleichen führt zum Start-verbote. *Anbauteile sowie Motornummern müssen kontrollierbar sein. Ab-deckungen, Schutzkappen, o.ä. müssen auf Anfrage abgebaut werden.* Der Motornummernnachweis liegt in der Pflicht des Fahrers. Getriebe, Achsen und Antriebswellen dürfen nur modellbezogen, leistungs-gleiche Motoranbauteile nur typenbezogen verwendet werden. Bau-reihengleiche Motoren können in serienmäßige Fahrzeuge einge-baut werden.

Die Bereifung der Fahrzeuge muss serienmäßig sein, unabhängig von Breite und Höhe. Originalfelgen dürfen nur durch geeignete Kombinationen (Lochkreis, Felge, Radbolzen, Radschrauben) ersetzt werden. Ein Flankenschutz in Form eines alten/anderen Reifens (nicht aufvulkanisiert, Befestigung nur mit Felge) ist zulässig. Verboten sind hier Spezialreifen, wie Igel-, Bandag-, Farmer-, Schotterreifen (trotz Straßenzulassung), sowie Rallye-Cross Reifen mit der Kennzeichnung C/R (trotz Straßenzulassung). Die verwendeten Reifen können nachgeschnitten werden. Der Ersatzreifen muss zusätzlich quer zur Fahrtrichtung mit einem Flacheisen 50 x 6mm, das max. 10cm links und rechts über die Reifenwanne übersteht, verschraubt oder verschweißt werden.

An der Außenhaut der Fahrzeuge dürfen keinerlei Verschweißungen vorgenommen werden, die Türen (bis auf die Fahrertür) dürfen nicht entfernt werden. Die Türen müssen zweimal mit mind. 50 x 100 x 1,25mm (senkrecht) verschweißt werden. Die Heckklappe darf im oberen Bereich ebenfalls zweimal mit max. 50 x 100 x 1,25mm verschweißt werden.

Bei Verlust oder Deformierung von Karosserieteilen sind diese durch Originalteile (auch in der Befestigung) zu ersetzen (Ausnahme: Heckklappe muss nicht ersetzt werden), oder ein Wechsel in die verbaute Klasse vorzunehmen. Zur Erleichterung des Einstiegs muss ein Türausschnitt an der Beifahrerseite vorne vorhanden sein, das aufgeschnittene Blech ist am Türinnenrahmen mit max. 3 Blechschrauben (oder alternativ 5 Schweißpunkten am Bügel) zu befestigen.

Nur beim Wechsel des Originalvorderbaus darf mit einer Überlappung (Ausnahme siehe Frontpartie Längsrahmen) von max. 2cm verschweißt werden, alle anderen Überlappungen sind verboten. Im Bereich des Motorraums dürfen keine Verschweißungen oder Verstärkungen angebracht werden (Ausnahme: Motor- und Getriebeaufhängungen dürfen originalgetreu nachgebaut werden). Die Federbeine samt Aufhängung müssen im Originalzustand (Ausnah-

me: Domstrebe darf originalgetreu nachgebaut werden) belassen werden, ebenso Antriebswellen und diverse Aufhängungen. Gewindefahrwerke sind verboten! Quer- und Dreieckslenker, sowie Spurstangen dürfen durch Aufschweißen in ihrer Stabilität verbessert werden. Die Hinterachse darf verstärkt werden. Panhardstäbe an der Hinterachse dürfen verstärkt werden, um Verlust zu vermeiden. Senkrechte Reparaturarbeiten an der Hinterachse dürfen vorgenommen werden. Starre Motor- und Getriebelager sind erlaubt, außer Drehmomentstütze.

Jegliche Reparaturen an der Karosserie dürfen nur mit Originalteilen erfolgen. Überlappungen und Aufschweißen sind dabei verboten. Zulässig sind nur serienmäßige Auspuffanlagen mit Kat, welche zusätzlich gegen Verlust zu sichern sind.

3.20.1 Frontpartie

Siehe Skizze 4.3 Anhang: *Frontpartie für unverbaute Fahrzeuge*

Wird ein Teil des Original-Vorderbaus entfernt, muss dieser entweder komplett original ersetzt werden, oder komplett nach Aus schreibung selbst nachgebaut werden. Mischbauten sind nicht erlaubt. Im Bereich des Kühlergrills kann ein Steinschlagschutz aus Maschendraht (mind. 8 max. 15mm, maximale Materialstärke 1,2mm) angebracht werden. Gummimatten und Teppiche als Steinschlagschutz sind nicht mehr erlaubt. Die Kotflügel müssen original sein. Motorhaubenhalterungen (max. 2 vorne und 2 hinten - zusätzlich zu den originalen Halterungen, Verschweißung auf dem Querträger Platte max. 100 x 100 x 3mm, Stärke der Schrauben max. M12) müssen auf dem Querträger angebracht werden und müssen von der Kotflügelkante mind. 20cm entfernt sein. Die Halterungen dürfen keine zusätzliche Versteifung darstellen und die Motorhaube maximal 3cm überragen. Der Längsträger darf nicht verlängert werden und muss stumpf an den Vorderbau angeschweißt werden.

Stoßstangensicherung max. 4-mal à 10cm verschweißt oder 4-mal mit M10 Schrauben mit Gegenplatten max. 100 x 100mm innen und außen. Die Befestigungspunkte sind je einmal seitlich und 2-mal im Mittelbereich zu halten. Am Einheitsvorderbau dürfen keine Stoßstangen angebracht werden.

Schallungsschrauben als Motorhaubenhalter sind verboten. Luft-
hutzen jeglicher Art sind verboten.

3.20.2 Junior Cup

Die Klasse ist in vollem Umfang mit der unverbauten Klasse identisch. Unterschiede liegen nur bei den einzusetzenden Fahrzeugen und bei den Teilnehmern. Es werden nur Fahrzeuge zugelassen, die von Werk mit maximal 1300 ccm und maximal 60 PS hergestellt wurden. Starten dürfen hier nur Fahrer bzw. Fahrerinnen, die das 14. Lebensjahr vollendet haben, sich einer ärztlichen Untersuchung unterzogen haben (Vordrucke liegen bei der Geschäftsstelle auf) und die Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten vorlegen, diese mit dem Lizenzantrag einreichen, bis zum Erreichen des 18. Lebensjahres (Stichtag Saisonbeginn). Bei jedem Neustarter muss vor dem Zeittraining eine Sichtungsfahrt, bzw. Eignungsprüfung beim zuständigen Funktionär des BSCV abgelegt werden.

Da hier die Führerscheinpflicht nicht in Kraft ist, dürfen die Teilnehmer ihr Rennfahrzeug nicht außerhalb der Rennstrecke bewegen. Auf der Nennung ist auch die Unterschrift der Erziehungsberechtigten erforderlich.

3.21 Crossklasse

Die Crossklasse unterliegt in folgenden Punkten der verbauten Klasse:

- Reifen

- Fahrwerk
- Hilfsrahmen
- Motorraum
- Heckteil

Die Crossklasse unterliegt zusätzlich dem Punkt 3.22.4 Ölwanne-schutz sowie 3.22.6.1 Fahrertür der Superklasse.

3.21.1 Kotflügel

Es dürfen nur originale Kotflügel verbaut werden. Nachbauten sind nicht erlaubt. Das Aufschweißen von zusätzlichen Blechen ist verbo-ten. Verbreiterungen sind nicht erlaubt. Ebenso jegliche Verschwei-ßungen und Verstärkungen! Ebenfalls verboten ist der Anbau von Kotflügeln aus anderen Materialien (z.B. VA oder GFK). Radhaus-schale nur original – keine Nachbauten!

3.21.2 Rahmen

Reparaturen am Rahmen dürfen nur mit Blech max. 1,5mm oder Original-Rahmenteilen vorgenommen werden (z.B. nicht Corrado in Golf oder Scirocco; oder V8 in C2 oder C3-Karosse), wobei die defekten Rahmenteile entfernt werden müssen (Überlappung max. 10mm). Kontrollbohrungen mit Durchmesser 25mm sind pro 25cm sind anzubringen.

Selbstgefertigte Rahmenteile dürfen folgendes Maß nicht überschrei-ten: 100 x 100 x 1,5mm Verstärkungen am Rahmen sind bis max. Motormitte erlaubt. Versteifungen im Bereich vor dem Motor sind unzulässig.

Ein Wechselrahmen im vorderen Motorraum (mind. 20cm vom Vor-derbau nach hinten entfernt) mit zwei Wechselplatten max. 100 x 100 x 3mm ist möglich.

3.21.3 Stoßstange

Erlaubt sind originale/herstellerbezogene Stoßstangen (ausgenommen von Transportern oder geländegängigen Fahrzeugen) oder selbstgebaute Stoßstangen aus Blech, max. 100 x 100 x 1,5mm stark, in einfacher U-Form aus einem Teil gekantet. Mindestens 2 vordere und 2 seitliche Kontrollöffnungen mit einem Mindestdurchmesser von 25mm sind anzubringen. Stoßstangensicherung mind. 4-mal à 10cm verschweißt oder 4-mal mit M10 Schrauben mit Gegenplatten max. 100 x 100mm innen und außen. Die Befestigungspunkte bei Originalstoßstangen sind je einmal seitlich und 2-mal im Mittelbereich einzuhalten. Bei Nachgebauten und nicht serienmäßigen Stoßstangen dürfen die Enden den Frontbau nicht überragen. Die Stoßstange darf an den Ecken mit einem max. 1,25mm Blech befestigt werden. Originale Plastikstoßstangen sind erlaubt.

3.21.4 Frontpartie

Siehe Skizze 4.3 Anhang: Frontpartie für unverbaute Fahrzeuge

Bei original belassener Frontpartie dürfen Kühlergrill und Scheinwerfer mit max. 1,25mm Blech ohne Verkantungen ausgelegt und mit einfacher Schweißnaht verschweißt werden. Wird die Frontpartie abgeschnitten, muss der Frontbau wie in der Skizze nachgebaut werden. Die Frontpartie muss in Form und Größe den Originalteilen entsprechen! Die Frontpartie darf mit max. 4 Teilen, 2cm Überlappung verkleidet werden. Überlappungen von mehr als 2cm zur Seite, nach oben oder unten sind verboten. Fleckerlteppiche sind nicht zulässig. Verlängerungen der Frontpartie sind nicht gestattet.

3.21.5 Sonstiges

An einem Renntag darf man mit einem Cross-Fahrzeug nicht zugleich am Lauf der Superklasse-Karosserie starten. Ausnahme: Das Superklasse-Fahrzeug ist am Renntag defekt. Die Fahrzeuge dürfen im weiteren Verlauf der Rennsaison in die verbaute oder unverbaute

Klasse wechseln, aber nicht mehr zurück in die Cross- Klasse. Falls das Cross-Fahrzeug am Rennwochenende ausfällt, darf mit einem Ersatzfahrzeug der unverbauten Klasse gestartet werden. Hierzu besteht eine einmalige Genehmigung für die laufende Saison. Der Fahrer hat bei der Fahrzeugabnahme aktiv anzugeben, dass es sich um ein Cross-Fahrzeug handelt. Cross-Fahrzeuge werden speziell markiert.

Jedes Fahrzeug muss mit einer Bremsleuchte (rot) und zwei dauernd sichtbaren Staubleuchten ausgestattet sein. Außenliegende Spiegel sind erlaubt, dürfen jedoch die Originalgröße nicht überschreiten. Heckangetriebene Fahrzeuge müssen am Heck zweckdienliche Schmutzfänger anbringen, die die ganze Reifenbreite abdecken und kurz vor dem Boden enden. Elektrische Servolenkungen sind erlaubt.

In dieser Klasse herrscht absolutes Crash-Verbot. Ab 11 Startern im Vorstart finden zwei Punktelaufe statt.

3.22 Superklasse – spezifisch

Zu Rennen der Superklasse werden nur Fahrzeuge zugelassen, die über eine Motorleistung von mindestens 200 PS verfügen und sich in einem optisch schönen Zustand (verformte Karosserieteile, Bauweise, Lackierung etc.) befinden. Die Startnummer muss dabei in einer Kontrastfarbe zur Wagenlackierung gut lesbar angebracht werden. Bei vorliegenden Protesten wegen zu wenig Leistung (Startberechtigung) kann das betroffene Fahrzeug vom BSCV sichergestellt und zur Leistungsprüfung gebracht werden. Die gesamten Kosten werden der Partei auferlegt, die den Protest verliert.

Die Bremsanlage muss auf alle 4 Räder wirken, sodass eine deutliche Bremswirkung aller 4 Räder vorhanden ist. Jedes Fahrzeug muss mit einer Bremsleuchte (rot) und zwei dauernd sichtbaren Staubleuchten ausgestattet sein. Außenliegende Spiegel sind erlaubt, dürfen jedoch die Originalgröße nicht überschreiten. Heck- und Mittelmotoren sind zusätzlich mit z.B. einem Halteseil (Stahlseil) oder Rahmenteil zu sichern. Teilnehmen dürfen nur Fahrzeuge, welche eine Einzelabnahme für die Superklasse erhalten haben. In Aus-

nahmefällen kann für ein Superklasse-Fahrzeug nach Abnahme durch einen Technischen Leiter eine Sondergenehmigung erteilt werden. Die Fahrzeuge dürfen im Verlauf der Saison in eine andere Klasse wechseln, aber nicht mehr zurück. Ab 11 Startern im Vorstart finden zwei Punkteläufe statt. Die Aufteilung der Läufe erfolgt anhand der erfahrenen Trainingszeiten.

3.22.1 Fahrgastraum

Sämtliche sich bewegende Teile (z.B. Antriebswellen, Ketten, Zahn- und Keilriemen) sind mit Blech mind. 4mm o.ä. abzudecken und zu sichern. Antriebswellen und Ketten, die sich im Fahrgastraum befinden, sind so zu sichern, dass bei Abriss der Fahrer geschützt ist.

3.22.2 Schmutzfänger

Am Heck sind zweckdienliche Schmutzfänger anzubringen, die die ganze Reifenbreite abdecken und kurz über dem Boden enden.

3.22.3 Crashverbot

In beiden Klassen herrscht absolutes Crashverbot.

3.22.4 Ölwanenschutz

Der Ölwanenschutz darf aus Leichtmetall (Aluminium) bestehen.

3.22.5 Superklasse Eigenbau

Der Rahmen (Fahrgastzelle) muss aus mindestens 40mm starken Stahlrohren, Wandung mindestens 2mm, bestehen, ebenso der Überrollkäfig (siehe Skizze). Das Fahrzeug darf eine Breite von 2 Metern nicht überschreiten. Zwischen Fahrersitz und Heckmotor ist eine Querverstrebung (Blechplatte 1,25mm) zu montieren. Über dem Fahrerbereich muss eine zusätzliche Strebe angebracht sein, alternativ aufgesetzte 4mm Stahlplatte (siehe Skizze). Das Fahrzeug

muss sich aus eigener Kraft problemlos rückwärts bewegen können. Falls das Superklassefahrzeug am Rennwochenende ausfällt, darf mit einem Ersatzfahrzeug derselben Klasse gestartet werden.

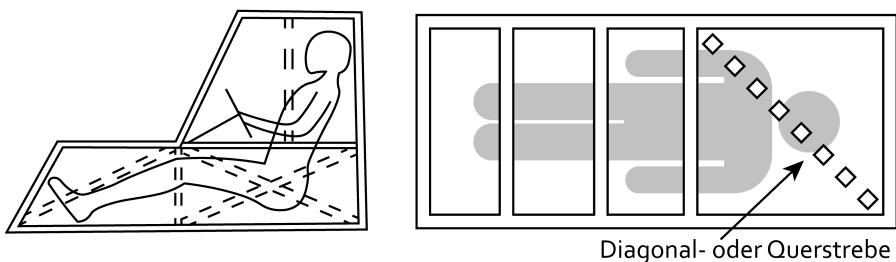
3.22.5.1 Seitenkästen

Seitenkästen sind Pflicht und müssen zwischen den Achsen mit mind. 25cm Höhe an der Außenseite, ab der Bodengruppe angebracht werden. Tragkonstruktion: Mindestens 20er Rohr, Breite entsprechend der Spurbreite der Achsen \pm 10cm.

3.22.5.2 Tank / Batterie

Wenn der Tank und/oder die Batterie im Seitenkasten eingebaut wird, müssen diese mit zusätzlichen Verstrebungen vor Beschädigungen gesichert werden. Tank und Batterie müssen zwingend räumlich getrennt angebracht werden. Das Tankvolumen darf 20 Liter nicht.

3.22.5.3 Ausstieg



Seitliches Aussteigen links und rechts muss möglich sein. Die Fahrgastzellenseiten sind mit sicheren Türen, die von Innen und Außen zu öffnen sind, zu versehen. An den Türen muss ein Gitter mit max. 10 x 10mm angebracht werden, um den Fahrer vor Steinschlag usw. zu schützen.

3.22.5.4 Rammschutz

Rammschutz erlaubt. Rammschutzbreite = max. Spurbreite + 5cm. Der Rammschutz darf nicht aus Vollmaterial sein.

3.22.6 Superklasse Karosserie

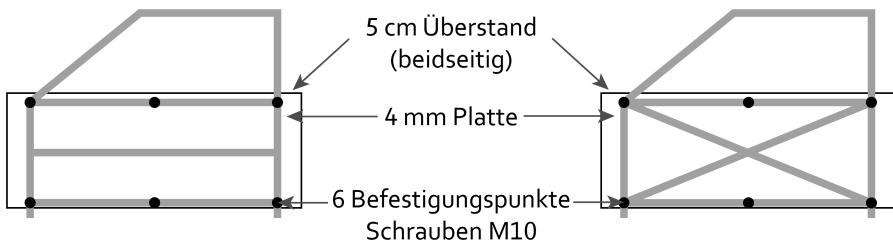
Für sicherheitstechnisch relevante Teile liegt die Ausschreibung der verbauten Klasse zugrunde (Gitter, Überrollkäfig, Tank, Fahrersitz, Batterie, Hosenträgergurt, Heckteil). Die Frontpartie muss original belassen werden. Kotflügel dürfen nur original oder aus Glasfaserkunststoff nachgebaut verwendet werden. Die Außenhaut darf aus max. 1,25mm Blech oder Glasfaserkunststoff nachgebaut werden. Nachgebaute Innenradhäuser sind nicht erlaubt, originale Radhaus-schalen dürfen verbaut werden. Versteifungen unter der Außenhaut sind erlaubt, dürfen jedoch keine Versteifung der Außenhaut darstellen. Verstärkte Schweller (zw. den Rädern) sind erlaubt. Wesentliche Bestandteile der Originalkarosserie müssen erhalten bleiben (selbsttragende Karosserie). Deformierte Karosserieteile sind vor jedem Rennen auszutauschen und Lackschäden sind nachzubessern. Fahrzeuge, die geländeähnlichen Charakter haben, sind verboten. Mittelmotor, Allrad, zwei Motoren und sonstigen technischen Spie-lereien (Motor, Getriebe, Fahrwerk) sind keine Grenzen gesetzt.

Falls das Superklassefahrzeug am Rennwochenende ausfällt, darf mit einem Ersatzfahrzeug der unverbauten Klasse mit mindestens 1800 ccm gestartet werden.

3.22.6.1 Fahrertür

Die Verwendung von zu öffnenden Fahrertüren und Einstiegen ist möglich, diese muss jedoch durch ausreichende Sicherungsmaßnahmen während der Fahrt fest verschlossen bleiben. Türplatte ist Pflicht. Wenn die Fahrertür zu öffnen ist, sind zusätzliche Streben einzubauen und eine mind. 4mm Stahltürplatte daran zu befestigen (siehe Skizze). Zusätzlich muss ein Türfangnetz angebracht werden. Nur bei innenliegender Türplatte: Am Schweller muss ein Vierkant

(Stahl) 40 x 40mm über die gesamte Länge (so lang wie die Türplatte) komplett verschweißt werden, welches somit die Türplatte an der Unterkante abstützt.



4 Anhänge

4.1 Anhang: Strafpunktekatalog

* *Funktionär = zuständige Organe des BSCV*

1. Ausgeführter Doppelstart in einer Wertung

⇒ 3 Punkte + DQ für den ganzen Renntag

1	Ausgeführter Doppelstart in einer Wertung	3 Punkte + DQ für den ganzen Renntag
2	Bei Falschnennung Rennen oder Training (falsche Angaben, z.B. ccm)	Entscheidung Präsidium
3	Fahrer in offensichtlich angetrunkenem Zustand bei <i>Abnahme</i> , Training oder Rennen	Entscheidung Präsidium + DQ für das ganze Rennwochende
4	Nicht geeignete Fahrerausstattung beim Training oder im Rennen	2 Punkte
5	Training fahren für einen anderen Fahrer (betrifft beide Fahrer)	3 Punkte + DQ für den ganzen Renntag
6	Versuch, ohne Führerschein oder Fahrerlizenz am Rennen teilzunehmen	1 Rennen Sperre in allen Klassen
7	Bei Rennen Stopp ohne Anweisung eines BSCV-Funktionärs Fahrzeug bewegen	Entscheidung Präsidium
8	Angriff aus dem Stand	3 Punkte
9	Regelwidrige Vorteilsnahme (z.B. vorzeitiges Anfahren) bei Rennen Stopp	3 Punkte

10	Rammen der Fahrertür im stumpfen Winkel	sofortige DQ
11	Bei Überfahren von 2 roten Flaggen (Ampehn)	sofortige DQ
12	Unfares Wenden und Rangieren auf der Rennstrecke	3 Punkte
13	Verlust des Helmes während des Rennens	Entscheidung Präsidium
14	Auffahren auf ein stehendes Fahrzeug während Rennen Stopp	3 Punkte
15	Fahren ohne oder mit falschem Transponder	Training: DQ; Rennen: 2 Punkte
16	Fehlende Umnennung zur Startaufstellung (Startnummernnummmeldung)	hinten anstellen
17	Bei wiederholtem Früh-/Fehlstarts eines Fahrers im selben Lauf	3 Punkte + hinten anstellen
18	Unerlaubte Inanspruchnahme fremder Hilfe	sofortige DQ
19	Crashen in der Superklasse oder im Crosslauf	sofortige DQ nach Entscheidung Funktionäre, bzw. Entscheidung nach Videosichtung
20	Rammen nach Rennende (geschwenkte rote Flagge)	4 Punkte
21	(versuchter) Start mit einem nicht abgenommenen oder bemängelten Fahrzeug	sofortige DQ; Entscheidung Funktionäre

22	Gefährdendes oder absichtliches Fahren gegen die Fahrtrichtung	4 Punkte
23	Gurt öffnen oder Helm abnehmen sowie Verlassen des Fahrzeugs während des Rennablaufs	Entscheidung Präsidium
24	Unerlaubtes Betreten der Rennstrecke von Personen, die nicht am jeweiligen Lauf teilnehmen	2 Punkte
25	Zu schnelles und gefährdendes Fahren auf dem gesamten Renngelände (Zeltplatz und Fahrerlager, betrifft auch Privatfahrzeuge)	4 Punkte
26	Unentschuldigtes Fernbleiben von der Fahrerbesprechung	3 Punkte
27	Nichtbefolgung einer Anordnung eines BSCV-Funktionärs	Entscheidung Funktionäre
28	Unerlaubtes Entfernen von abgenommenen Fahrzeugen vom Renngelände und darauffolgende Teilnahme am Rennen ohne erneute Abnahme	3 Punkte
29	Fehlender Feuerlöscher, Ölbindemittel oder Ölauffangwannen	Entscheidung Veranstalter
30	Verunreinigung des Fahrerlagers, Renngeländes oder Zeltplatzes	Entscheidung Veranstalter

31	Befinden einer weiteren Person neben dem Fahrer im Fahrzeug während der Fahrzeugabnahme, Fahrten zur Zeitnahme, Fahren zur Startaufstellung oder beim Ein- oder Ausfahren aus der Rennstrecke	3 Punkte
32	Fahren mit einem Stock-Car auf öffentlichen Straßen (im Rahmen einer BSCV-Veranstaltung)	DQ für den ganzen Renn- tag oder 5 Punkte
33	Beleidigung eines BSCV- oder Veranstalterfunktionärs durch Fahrer(in), Helfer oder sonstige Teammitglieder	Entscheidung Präsidium
34	BSCV-schädigendes Verhalten in der Öffentlichkeit	Entscheidung Funktionäre
35	Beleidigung eines BSCV-Funktionärs durch den Veranstalter oder dessen Funktionäre	Entscheidung Präsidium
36	Unerlaubte Beschwerungen oder Versteifungen	Entscheidung Funktionäre
37	Verbauen nicht-Ausschreibungskonformer Bleche	Entscheidung Funktionäre
38	Überschreitung der Blechstärke-Toleranzen	siehe Tabelle unten
39	<i>Auffahren auf stehendes Fahrzeug während Rennen (Fahrer noch im Fahrzeug)</i>	<i>Entscheidung Funktionäre</i>

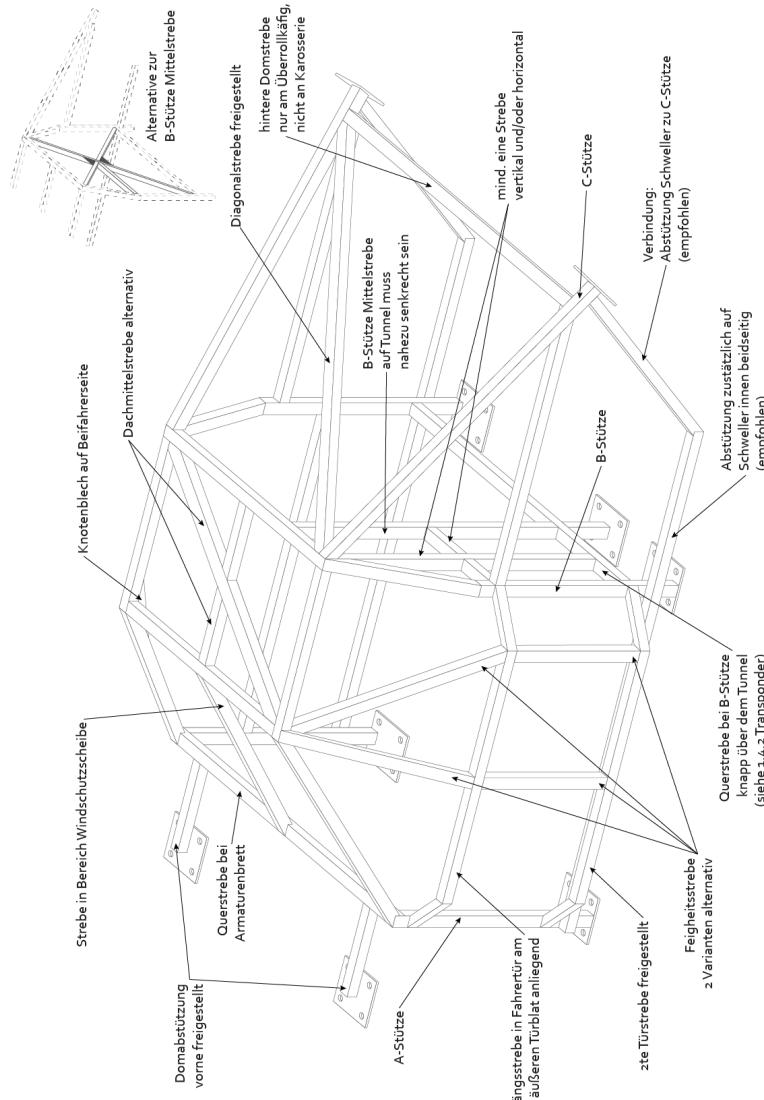
Überschreitung der Blechstärke-Toleranzen

Erlaubte Stärke	1,25mm	1,5mm	Strafe
-----------------	--------	-------	--------

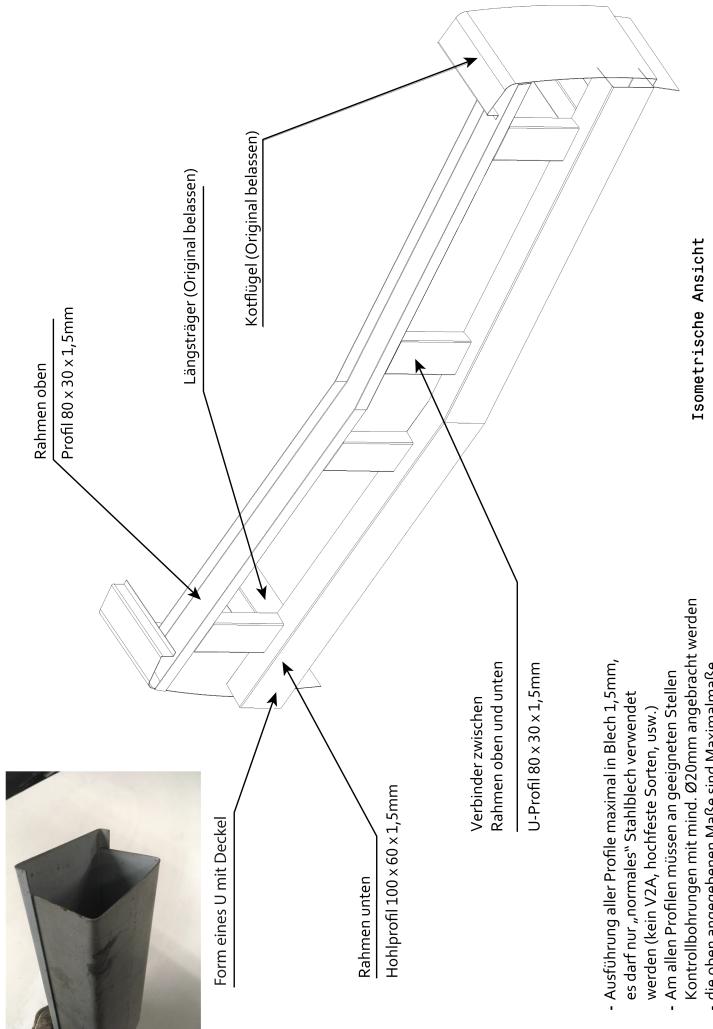
Überschreitung um	+0,14 1,40mm)	(=>	+0,19 1,70mm)	(=>	mind. 4 Punkte Entscheidung Präsidium
Überschreitung um	je 0,10mm mehr	je 0,10mm mehr			+ 3 Rennen Sperre Entscheidung Präsidium

Bei mehrmaligem Vergehen innerhalb einer Saison werden die Strafen auf 2 Jahre ausgesprochen.

4.2 Anhang: Bügel für unverbaute und verbaute Klassen

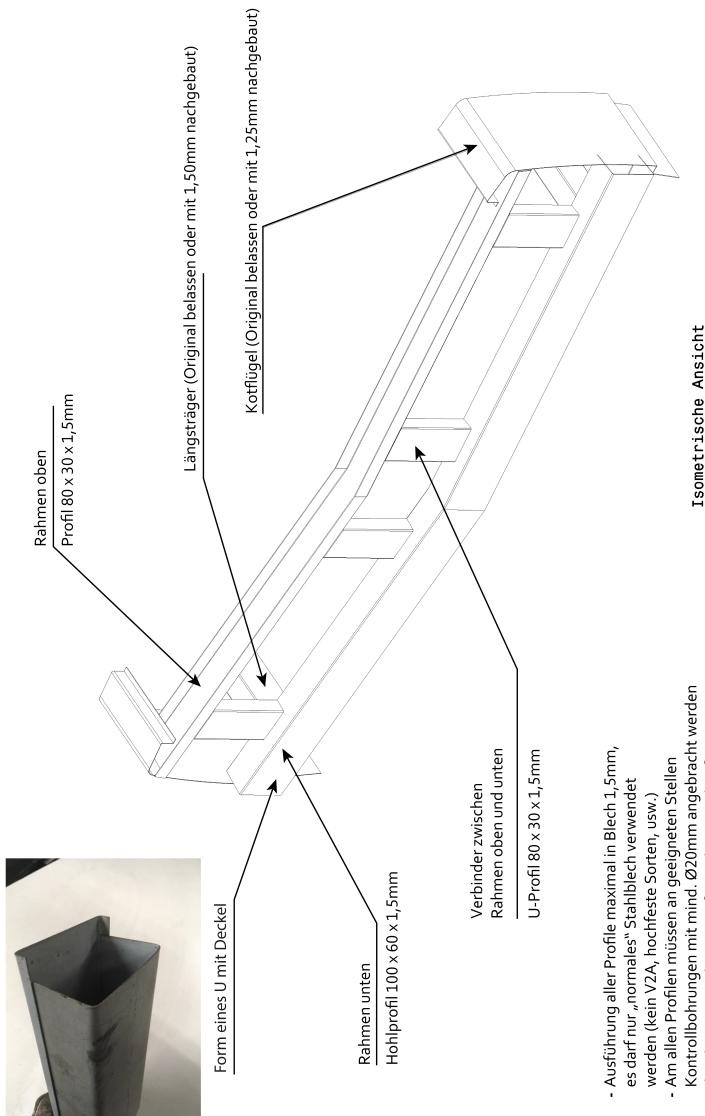


4.3 Anhang: Frontpartie für unverbaute Fahrzeuge



- Ausführung aller Profile maximal in Blech 1,5mm, es darf nur „normales“ Stahlblech verwendet werden (kein ZA, hochfeste Sorten, usw.)
- Am allen Profilen müssen an geeigneten Stellen Kontrollbohrungen mit mind. Ø20mm angebracht werden
- die oben angegebenen Maße sind Maximalmaße und dürfen nicht überschritten werden
- max. zwei Teile mit 10mm Überlappung, siehe Foto

4.4 Anhang: Frontpartie für verbaute Fahrzeuge



- Ausführung aller Profile maximal in Blech 1,5mm, es darf nur „normales“ Stahlblech verwendet werden (kein ZA, hochfeste Sorten, usw.)
- Am allen Profilen müssen an geeigneten Stellen Kontrollbohrungen mit mind. Ø20mm angebracht werden
- die oben angegebenen Maße sind Maximalmaße und dürfen nicht überschritten werden
- max. zwei Teile mit 10mm Überlappung, siehe Foto

Isometrische Ansicht

4.5 Anhang: Transpondereinbau

