



VERBAND DEUTSCHER GELÄNDEWAGEN-VEREINE E.V.

Deutschlands ältester und größter Geländewagen-Verband

Gegründet 1981

Organisator der Deutschen Geländewagen-Meisterschaft
und des Eurotrials

2011

1. Vorsitzender: Dieter Rückert Domstiftstraße 23 91056 Erlangen Tel: +49 9135724411 Fax: +49 9135724412	2. Vorsitzender: Harald Liesicke Brunckstraße 10a 67133 Maxdorf Tel: +49 1732628995 Fax: +49 6237404971	Vorstand Sport Torsten Fuchs HansGeigerstr. 13 91052 Erlangen Tel: +49 1728253582	Vorstand Technik Thomas Kunz Burgsteige 1 74405 Gaildorf Tel.: +49 1749567396	Vorstand Sonderaufgaben Thomas Altvater Frickenhofer 12 74405 Gaildorf Tel.: +49 1737219542 Tel.: +49 79718764	Vorstand Finanzen Anton Baumann Marie-Curie-Str. 15 55435 Gau-Algesheim Tel: +49 6725302555 Fax: +49 6725302556
---	--	--	--	--	---

Bankverbindung: VDGv, Sparkasse Kraichgau, Kontonummer: 7042120, Bankleitzahl: 66350036

Inhaltsverzeichnis

RUBRIK	SEITE
Inhaltsverzeichnis	2
Teil I Allgemeine Bestimmungen	3
- Die Veranstaltung	3
- Der Wettbewerb	7
Teil II Verfahrensbestimmungen	11
Teil III Technische Bestimmungen	14
- Homologation / Sicherheitsvorschriften	14
- Klasse O	17
- Klasse S	21
- Klasse M	25
- Klasse PM	29
- Klasse P	33
Teil IV-I FunCup	36
Teil IV-II JuniorCup	37
Teil IV-III UTV-Cup	39
Teil V Sektionsaufbau und Wertung	41
Änderungen des Reglements zum Vorjahr	46
Satzung des VDGV	47

TEIL I

Allgemeine Bestimmungen

Stand 01.02.2011

<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. Dieses 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 eines gültigen Führerscheins der Klasse 2 oder 3, alternativ Euro-Führerschein B oder Cx, sein. (Er muss in Besitz einer Fahrerlaubnis für PKW sein, die in der BR Deutschland Gültigkeit besitzt).
- 1.1.2.1.2 Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz des VDGV sein. Dies ist nur bei Wertung zur DGM nötig.
- 1.1.2.1.3 Der Fahrer muss das 18. Lebensjahr vollendet haben.
- 1.1.2.1.4 Der Fahrer darf in der Sektion den Sitz nicht verlassen.
- 1.1.2.1.5 Jeder Fahrer darf jede Sektion nur einmal befahren. Er kann zusätzlich jede Sektion, auch mehrmals, als Beifahrer befahren.
- 1.1.2.1.6 Bei Alkoholmissbrauch hat der Veranstalter das Recht, den Fahrer vom Wettbewerb auszuschließen. Drei derartige Ereignisse führen zum Ausschluss von Veranstaltungen des VDGV.
- 1.1.2.1.7 Der Fahrer muss persönlich anwesend sein

1.1.2.2 Beifahrer

- 1.1.2.2.1 Beifahrer müssen das 12. Lebensjahr vollendet haben. Sie benötigen keine Lizenz des VDGV, 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 VDGV.
- 1.1.2.2.7 Es ist während des Wettbewerbs nur ein Beifahrer erlaubt, welcher einen Haftungsverzicht für diesen Wettbewerb unterschrieben hat.

1.1.2.3 Fahrzeug

- 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 Sponsorvorschriften 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 maximal ein anderer als der bei der Fahrzeugabnahme montierter Reifentyp und -größe sich am Fahrzeug befinden
- 1.1.2.3.5 Mit einem Fahrzeug können maximal 3 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 Geländekommissarsliste angefordert werden. Es sind bei jeder Veranstaltung jeweils zwei GK, je einer für die Klassen Original, UTV und Standard, sowie für die Klassen Modified und Prototypen zu bestellen. Gemeinsam prüfen sie ebenfalls die Sektionen des FunCups und des JuniorCups.

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 Reglementkommission

1.1.2.4.7.1 Zusammensetzung

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

1.1.2.4.7.2 Wahl

Die sechs Fachwarte 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.

1.1.2.4.7.3 Fachwarte Technik

Aus jeder der fünf DGM-Klassen (Original, Standard, Modified, ProModified und Prototyp) wird jeweils ein Lizenznehmer in die Kommission gewählt. Dieser sollte in der der Jahreshauptversammlung voraus gegangenen Saison an mindesten einem DGM-Lauf in der Klasse gestartet sein, für die er gewählt werden soll. Gleichzeitig soll eine Absichtserklärung abgegeben werden, die folgende Saison ebenfalls in dieser Klasse zu starten.

1.1.2.4.7.4 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 und es sind alle dort verlangten Erklärungen anzugeben. Die Nennung ist vom Fahrer und gegebenenfalls auch vom Beifahrer zu unterzeichnen.

1.1.3.2 Die Nennung kann auch durch 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 € 35,00 bei Vornennung Bei Nennungen nach diesem Termin beträgt das Nenngeld € 40,00. Nenngeld ist Reuegeld und wird nur dann zurückgezahlt, wenn die Veranstaltung aus Verschulden des Veranstalters abgesagt werden muss.

1.1.3.3.2. Das Mannschaftsnenngeld beträgt € 15,00.

1.1.3.3.3 Die Teilnehmer am Mannschaftswettbewerb sind namentlich aufzuführen.

1.1.3.4 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 Der Veranstalter kann zusätzlich in der Ausschreibung eine feste Uhrzeit am Veranstaltungstag festlegen (z.B. Ende der Papierabnahme 9.00 Uhr).

1.1.4.4 Als Vor-Nennschluss wird der letzte Mittwoch, 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. Er kann diese jedoch erstellen.

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 etwaige 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 Absatz 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 Zur Wertung der Teilnahme sind nur die im Anhang aufgelisteten Fahrzeuge startberechtigt. 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 O (Original-Fahrzeuge),
Trialklasse U (UTV-Fahrzeuge),
Trialklasse S (Standard, seriennahe Fahrzeuge),
Trialklasse M (Modified, verbesserte Fahrzeuge)
Trialklasse PM (Pro-Modified)
Trialklasse P (Prototypen).

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

1.1.9.4 Eine Änderung der angegebenen Einstufung des Fahrzeugs in der Klasse 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:

- Gültiger Führerschein
- VDGV-Fahrerlizenz des Fahrers
- Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

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 mit 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

1.1.12.1 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.

1.1.12.2 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.

1.2 DER WETTBEWERB

1.2.1 Grundlagen der Wettbewerbe

Die Wettbewerbe der Veranstaltervereine werden nach den Bestimmungen des jeweils gültigen VDGV-Reglements durchgeführt.

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: $(\text{Radstand} \times \text{Fahrzeugbreite}) / 2$. Eine Faktorenliste befindet sich im Anhang zu diesem Reglement. Der HCF kommt nur in den Klassen O, S und M zur Anwendung. Eine Liste mit Handicap-Faktoren befindet sich im Anhang.

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 ist der 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 fünf Erstplatzierten jeder Klasse ausgegeben werden. 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.

1.2.6.4 Die Ergebnisliste ist nach der Siegerehrung an folgende Stellen auszuhändigen: Geschäftsstelle, Pressestelle, Sportleitung.

1.2.7 Meisterschaftswertung und Punktevergabe

1.2.7.1. In jeder Klasse wird nach dem letzten Lauf ein „Deutscher Meister“ ermittelt.

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

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

1.2.7.3 Meister in der Klasse ist der Teilnehmer, der in den für ihn gewerteten Läufen die meisten Punkte erreicht hat.

1.2.7.4 Es werden die Ergebnisse aller Läufe zur Wertung herangezogen.

1.2.7.5 Gewertet werden 70% der stattfindenden Wettbewerbe, kaufmännisch gerundet.

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.

1.2.7.6.2 Lizenznehmer dürfen an einer Veranstaltung ihrer Wahl mitarbeiten. So haben auch Fahrer die Möglichkeit ein berechnetes Ergebnis zu erhalten, die keinem Veranstalterverein angehören. Es 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 dem Vorstand Sport die Helfer mit, die an seiner Veranstaltung mitgeholfen haben und dadurch ein berechnetes Ergebnis erhalten.

1.2.7.6.5 Berechnung:

Von der Anzahl der Meisterschaftsläufe in einer Saison werden die eventuellen Streichergebnisse subtrahiert Anschließend wird der Veranstalterlauf ebenfalls subtrahiert. Aus dieser Summe wird dann ein Durchschnittswert gebildet und dieses Ergebnis wird in die Rangliste übernommen.

Formel: (Anzahl der Läufe – Anzahl der maximalen Streichergebnisse – Veranstalterlauf) = Basis für den Veranstalterschnitt.

Beispiel: (8 Läufe – 2 Streichergebnisse – 1 Veranstalterlauf) = 5, dieses ist die Basis für den Veranstalterschnitt, d.h. die fünf besten Läufe + Veranstaltereschnitt = Endergebnis.

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

Mannschaften können aus mindestens drei, maximal jedoch aus sechs Fahrern, die alle Lizenznehmer desselben Vereins sein müssen, gebildet und gemeldet werden.

1.2.7.8 Die drei besten Fahrer davon kommen in Wertung. Bei Punktegleichheit entscheidet jeweils das Ergebnis des vierten, fünften oder sechsten Teilnehmers.

1.2.7.9 Wertungen der Meisterschaft:

Addition der erreichten Meisterschaftspunkte der besten drei Fahrer.

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

1.2.7.11 Pokale erhalten in den DGM-Klassen die besten 30%, maximal jedoch bis Platz 10, der in der Jahresrangliste Platzierten. Im JuniorCup werden die besten drei Platzierten und im FunCup die besten fünf Platzierten mit Pokalen geehrt

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:
Plazierung 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 VDGv.

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 zugeben. 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 Einstellen oder zum Entfernen von Fahrzeugen.

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

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

1.2.14 Anwendungs-, Auslegungsfragen

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

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

1.2.1.3 Aus Maßnahmen und Entscheidungen der Sportgerichtsbarkeit des Veranstalters oder dem VDGv 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 VDGv-Sponsorenwerbung auf Motorhaube und Seitenflächen anzubringen. Gegebenenfalls ist eine freie Fläche am Fahrzeug für diesen Zweck vorzusehen bzw. freizumachen.

1.2.16 Vergabe des VDG-Prädikats

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

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

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

16.00h Sektionsende der Sektionen 1 und 11

16.30h Öffnung der Sektion 12

17.00h Sektionsende

17.00h Sektionsende der Sektionen 2 – 10 und JC/FC

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

17.30h Ende der Protestfrist

20.00h Siegerehrung

1.2.17.2 Bordkarten

Fahrer, welche um 16.00h noch an den Sektionen 1 und 11 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. Diese verspätete Abgabe führt nicht zur Pauschalwertung „Nicht befahren“!

Fahrer, welche um 17.00h noch an einer der Sektionen 2-10 anstehen, können diese zu Ende befahren. Der Streckenposten sammelt pünktlich um 17.00h die Bordkarten der anstehenden Fahrer ein und bringt diese nach dem letzten Fahrer auch ins Nennbüro. Diese verspätete Abgabe führt nicht zur Pauschalwertung „Nicht befahren“!

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 fairem Verhalten verpflichtet. Sie haben sich dem VDG, 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 kann 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 hingegebenen 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)

2.1.2 Protestverfahren

2.1.2.1 Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit, einen technischen Protest gegen das Fahrzeug eines Teilnehmers einzulegen, wenn er vermutet, dass dieses Fahrzeug nicht den technischen Bestimmungen des VDG-Reglements entspricht.

2.1.2.1 Das Protestschreiben ist grundsätzlich im Nennbüro der Veranstaltung zu übergeben. Das Nennbüro nimmt das Protestschreiben ohne Wertung des Inhalts an!

2.1.2.2 Das Protestschreiben ist in zweifacher Ausfertigung vorzulegen. Beiden Schreiben werden vom Nennbüro mit der Abgabezeit versehen und anschließend vom Nennbüro und vom Protestführer zu 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 sind 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 der Protestkommission keine Clubmitglieder und keine Fahrer oder Beifahrer aus derselben Fahrzeugklasse wie der Protestführer oder der Protestgegner angehören.

2.1.2.8 Bei Übergabe des Protestschreibens an das Nennbüro muss die Protestgebühr, die jährlich vom VDGV-Vorstand neu festgesetzt werden kann, beigelegt sein. Die Protestgebühr beträgt ab der Saison 2002 € 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.

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 Freistempeler) 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.- beigelegt 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.

2.1.4 Versicherungen

Eine Versicherungspflicht für Teilnehmer besteht und sind vom Starter im Vorfeld in Erfahrung zu bringen. Weitere Einzelheiten zum Versicherungsschutz werden zwischen VDGV und den jeweiligen Veranstaltern an der Veranstalteritzung festgelegt.

2.1.5 Haftungsausschluß

2.1.5.1 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 Hohlschuld an Informationen über das Reglement beim Start an einem Eurotrial. Ebenfalls besteht gegenüber der VDGV-Organisation kein rechtlicher Anspruch beim Fehlen eines Hinweises im Bezug auf Differenzen der beiden Regelwerke.

3.1.2 Gestartet wird in der
Trialklasse O (Original-Fahrzeuge),
Trialklasse U (UTV-Fahrzeuge),
Trialklasse S (Standard, seriennahe Fahrzeuge),
Trialklasse M (Modified, verbesserte Fahrzeuge)
Trialklasse PM (Pro-Modified)
Trialklasse P (Prototypen).

3.1.3 Die Fahrzeuge in allen Gruppen 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, U, 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, U, 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 einem Defekt der „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. 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.

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

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 U 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 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 + S + M + PM + P empfohlen.

3.2.9.5.3 Wenn Armsicherheitsbänder verwendet werden, müssen dies 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 M + PM + 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 Fahrstufen auch im Getriebe in dieser Funktion eingelegt sind.

3.2.11 Überrollvorrichtungen

3.2.11.1 Hauptbügel

In der Klasse O ist für offene Fahrzeuge mindestens ein Überrollbügel vorgeschrieben. Serienmäßige vorhandene Überrollbügel dürfen nicht verändert werden. Originale Rohrbügel dürfen unter Beibehaltung der originalen Außenabmessungen ersetzt werden.

3.2.11.1.2 Fahrzeuge ohne Überrollbügel müssen nachträglich eine solche Einrichtung einbauen. Dieser hat mindestens wie folgt auszusehen: einen Hauptbügel (B-Bügel) und eine Abstützung, die im Anhang 2.1 und Anhang 2.2 1 bis 2.2.6 aufgezeigt werden. Dieser Bügel wird auch für alle anderen Fahrzeuge dieser Gruppen empfohlen.

3.2.11.1.3 Bügel und Käfige für die Klasse UTV werden unter Teil IV.III geregelt.

3.2.11.2.1 A-Bügel

Offene Fahrzeuge der Klasse O 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. Weiter muß dieser mit 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 Härte G 12 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.

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 im Anhang 2.1 dargestellt.

Weiter muß der B-Bügel nach hinten abgestützt sein und eine Verstrebung im Dachbereich aufweisen.

3.2.11.3.3 Die möglichen Varianten sind im Anhang 2.1 und Anhang 2.2 1 bis 2.2.6 als Skizzen 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 mindestens die Güteigenschaften des Werkstoffes ST37 aufweisen. Alle Maße der Konstruktion müssen überprüfbar sein.

3.2.11.3.5 Folgende Mindestdimensionen für Bügel- und Käfigkonstruktionen in Rohrbauweise sind einzuhalten.

B-Bügel: mindestens 45 x 2,5mm oder 50 x 2,0mm

Alle weiteren Bügel und Streben: mindestens 38 x 2,5mm oder 40 x 2,0mm

3.2.11.3.6 Der B-Bügel muss aus einem Stück geformt sein. Der Radius der Bögen muss mindestens dem dreifachen Rohrdurchmesser entsprechen.

3.2.11.4.1 Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer 3mm starken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von min. 100cm² haben muss, verstärkt werden. Die Stahlplatte muss an der Karosserie verschraubt oder verschweißt sein. Beim Verschrauben muss mit einer ebenfalls 100cm² großen Gegenplatte gearbeitet werden. Die Platte muss mit mindestens 4 Schrauben der Größe M8, mindestens ISO Norm 8.8, durch die Karosserie verschraubt sein.

Zeichnung einer Bodenplattenkonstruktion im Anhang.

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

3.2.11.5 In den Klassen S, M, PM und P muß die Fläche zwischen A- und B-Bügel (Fahrgastzelle, gedacht als „Dach“) muß 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: je Ecke einer und mittig der beiden längsten Seite.

Zeichnung im Anhang

3.2.11.6 Übergangsregelung::

Bügel und Käfige, die in ihrer Form dem Reglement von 2009 entsprechen, können bis zum 31.12.2014 verwendet werden. Für das Eurotrial sind die neuen Dimensionen bindend!

3.2.11.7 Beschädigungen

3.2.11.7.1 Werden Bügel oder Käfige während des Wettbewerbes sichtbar beschädigt, müssen 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:

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 A-Bügel:

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

3.2.11.9.3 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.

3.2.11.9.4 Seitliche Dachstrebe

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

3.2.11.9.5 Knotenbleche oder Knotenrohre können als zusätzliche Versteifungen in Bügel- oder Käfigkonstruktionen eingeschraubt oder eingeschweißt werden.

Zeichnung im Anhang

3.2.12 Helme

In allen Klassen und Sektionen müssen die Insassen Helme die der StVZO für motorgetriebene Fahrzeuge entsprechen tragen.

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.

3.4 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 nach sich 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 Es sind keinerlei Schutz für Stoßstangen, Seitenteile etc. erlaubt. Ebenfalls nicht erlaubt ist jegliche Form von Rammschutze.

3.4.1.6.2 Außenliegende Käfige sind erlaubt, diese dürfen aber kein Schutz für Fahrzeugteile darstellen.

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

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 Anbauteile

3.4.2.3.1 Anbauteile

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

3.4.2.3.2 Definition der Gürtellinie:

Vorne die Linie, an der die Motorhaube aufliegt. Bei offenen Fahrzeugen: Hinten und seitlich der obere 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

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

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 wieder herzustellen.

3.4.5 Lenkung

3.4.5.1 Die Lenkanschlagschrauben sind freigestellt.

3.4.5.2 Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO sind zulässig.

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 runderneuerten 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, wie Dirt-Devil, Aligator, Desert-Dog, Trekker, Silverstone, Stoppel- und Noppenreifen, Spickesreifen und Reifen mit Ketten oder ähnlichen Mitteln.

3.4.6.6 Zwillingsreifen

Die Anbringung von Zwillingsreifen 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 (Große 4,5x16“) umgerüstet werden.

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 Scheibenbremsenumrüstung

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

3.4.8.2 Feststellbremse

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.

3.4.8.3 Bremskraftverteilung

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

3.4.8.4 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 keinerlei Änderungen an Getriebe und Verteilergetriebe zugelassen.

3.4.13 Achsen

3.4.13.1 Achsen

Es sind keinerlei 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

Es sind keinerlei Änderungen an dem Kraftstofftank zugelassen.

3.4.16 Batterie

3.4.16.1 Einbauort

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

3.5 Trial - Klasse 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 Stoßfänger-Halterungen 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, Beifahrersitz, Reserverad, Reserveradhalter, seitliche Zier- und Scheuerleisten, Spiegel, Spiegelhalter, Seitenblinker, Ersatzräder, Ersatzreifen, Türgriffe und Türöberteile 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:

Vorne die Linie, an der die Motorhaube aufliegt. Bei offenen Fahrzeugen: Hinten und seitlich der obere 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 Scheibenrahmen darf nicht heruntergeklappt werden.

3.5.2.7.2 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 wieder herzustellen.

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.

3.4.5.2 Sportlenkrad

Handelsübliche Sportlenkräder nach StVZO 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 Revolverschekeln ist nicht erlaubt.

3.5.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

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 Reifenlaufläche

Die Reifenlaufläche (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.

3.5.6.3 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.

3.5.6.5 Wettbewerbsreifen

Nicht zulässig ist die Verwendung von Wettbewerbsreifen, wie Aligator, Desert-Dog, Stoppel- und Noppenreifen, Spikesreifen und Reifen mit Ketten oder ähnlichen Mitteln.

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.

3.5.8 Bremsen

3.5.8.1 Scheibenbremsenumrüstung

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

3.5.8.2 Feststellbremse

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.

3.5.8.3 Bremskraftverteilung

Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Die serienmäßige Bremskraftverteilung zwischen beiden Achsen darf nicht verändert werden. Einzelrad- oder Einzelachs- Bremsen 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 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 Originalkühler

Die Originalkühler dürfen modifiziert werden. Diese müssen jedoch an der Originalstelle montiert werden.

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 zur Seite muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen zur Seite oder nach hinten maximal 100 mm vor der äußeren Kontur des Fahrzeugs enden.

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, müssen jedoch vom Fahrzeughersteller stammen.

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.

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.

3.6 Trial - Klasse M - Modified **Verbesserte Serienfahrzeuge**

3.6.1 Allgemeines

3.6.1.1 Fahrzeugänderungen

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

3.6.1.2 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.

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 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, Beifahrersitz, Reserverad, Reserveradhalter, seitliche Zier- und Scheuerleisten, Spiegel, Spiegelhalter, Seitenblinker, Ersatzräder, Ersatzreifen, Türgriffe und Türoberteile 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:

Vorne die Linie, an der die Motorhaube aufliegt. Bei offenen Fahrzeugen: Hinten und seitlich der obere 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.

3.6.2.4 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 Scheibenrahmen darf nicht heruntergeklappt werden.

3.6.2.7.2 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 mit einer Höhe von max. +50mm 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.

3.6.3 Beleuchtungseinrichtungen

3.6.3.1 Rückleuchten

Die Rückleuchten sind freigestellt.

3.6.3.2 Rückstrahler

Die Rückstrahler sind freigestellt.

3.4.3.3 Beleuchtungsgläser

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

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.

3.6.5 Radaufhängung

3.6.5.1 Stoßdämpfer

3.6.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt. Es muss jedoch Anzahl und Arbeitsprinzip und beibehalten werden. Der obere und der untere Aufnahmepunkt der Stoßdämpfer sind freigestellt. Es muss jedoch die Linie des eingebauten Stoßdämpfers erhalten bleiben.

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.

3.6.5.2 Niveauregulierung

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

3.6.5.3 Federn

Die Federn sind unter Beachtung des Federtyps freigestellt.

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.

3.6.5.4.3 Ein Versetzen der Blattfederaufnahmepunkte in der Länge oder der Breite ist nicht erlaubt. Die Höhe darf verändert werden.

3.6.5.4.3. In diesem Punkt weicht das deutsche Regelwerk vom Eurotrial-Reglement ab:

Im Eurotrial-Reglement darf die Höhe der Blattfederaufnahmepunkte nicht verändert werden.

3.6.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

3.6.5.6 Radaufhängung

Die Radaufhängung darf geändert werden, der Typ der Radaufhängung (z.B.: Starrachse, Einzelradaufhängung) muss beibehalten werden.

3.6.6. Reifen

3.6.6.1 Reifen

Reifen sind freigestellt.

3.6.6.1 Reifengrößen

Reifengrößen sind freigestellt.

3.6.6.2 Reifenlauffläche

Die Reifenlauffläche (Profilfläche) muss zu 1/3 der Profilbreite 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 Blech bestehen. Die Kotflügelverbreiterung muss senkrecht von der Radmitte nach oben je 30 cm in und gegen die Raddrehrichtung vorhanden sein. Sollte die Einhaltung der Maße konstruktiv nicht möglich sein, so ist das maximal mögliche abzudecken.

3.6.6.5 Profilarten

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

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.

3.6.8 Bremsen

3.6.8.1 Die Bremsanlage ist freigestellt (z.B.: Umbau auf Scheibenbremsen).

3.6.8.2 Eine funktionsfähige Betriebsbremse und eine Hand- bzw. Feststellbremsen müssen vorhanden sein. Diese darf nicht nur auf die Vorderachse wirken.

3.6.8.3 Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Die serienmäßige Bremskraftverteilung zwischen beiden Achsen darf nicht verändert werden. Einzelrad- oder Einzelachs- Bremsen 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 Originalkühler dürfen modifiziert werden.

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.

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 feuerfesten 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 zur Seite, muss hinter der Radstandmitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen zur Seite oder nach hinten maximal 100 mm vor der äußeren Kontur des Fahrzeugs enden.

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. Beim Einbau von Fremdachsen muss der originale Federungstyp des Fahrzeugs erhalten bleiben. Der Radstand muss unverändert bleiben.

3.6.13.2 Aufbauprinzip

Das Achsaufbauprinzip muss erhalten bleiben. (Starrachsen, Portalachsen, Pendelachsen)

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 Antriebssystem (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.

3.6.15.2 Einbaulage

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

3.5.16.1 Einbauort

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

3.7 Trialklasse PM – Pro-Modified **verbesserte Modified-Fahrzeuge**

3.7.1 Allgemeines

Nur Fahrzeuge mit Vierradantrieb, zwei Achsen und vier Gummi-Luftbereiften Rädern sind teilnahmeberechtigt. Die Karosserie muss als serienproduziertes Fahrzeug identifizierbar sein. 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

Die Karosserie muß in der Länge des Radstands als ein serienproduziertes Fahrzeug identifizierbar sein. 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, reichen. Siehe Zeichnung

Lücken zwischen Fahrzeug und Rad, müssen mit Kotflügeln abgedeckt sein.

Es ist nicht erlaubt, die Karosserie 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, mindestens aber vorne bis zur Höhe der Lenkradmitte und muss nicht weniger als 420 mm über die Fahrersitzbefestigung 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.

3.7.2.1 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.

3.7.2.2 Kotflügel

Die Kotflügel müssen folgende Mindestdefinition erfüllen:

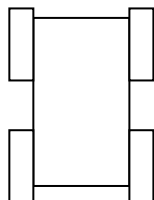
Vom Bodenblech bis zur senkrechten Radmitte muss ein Kotflügel vorhanden sein. Dieser muss die Radbreite zu 1/3 abdecken

Die Kotflügel müssen blickdicht und fest montiert sein

3.7.2.3 Sitze

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

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



3.7.2.4 Übergangsfrist

Fahrzeuge die nach dem Regelwerk 2010 aufgebaut wurden sind bis Ende 2012 zulässig und müssen ab der Saison 2013 diesem Regelwerk entsprechen.

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

3.5.4.1 Die Lenkung ist freigestellt.

3.5.4.2 Eine Hinterachslenkung ist nicht erlaubt.

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, Maximalgröße 100cm.

3.7.6.2 Reifenlauffläche

Vom Bodenblech bis zur senkrechten Radmitte muß ein Kotflügel vorhanden sein.

Die Reifenlauffläche (Profilfläche) muss zu 1/3 der Profilbreite 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 Blech bestehen.

3.7.6.5 Profilarten

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

3.7.6.6 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 Bremsanlage

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

3.7.8.2 Feststellbremse

Eine funktionsfähige auf vier Räder wirkende Betriebsbremse und eine betriebsunabhängige Hand- bzw. Feststellbremse müssen vorhanden sein. Die Hand- bzw. Feststellbremse darf nicht nur auf die Vorderachse wirken.

3.7.8.3 Einzelradbremse

Zusätzliche Einzelradbremsen sind erlaubt.

3.7.9 Motor

3.7.9.1 Der Motor ist freigestellt.

3.7.10 Kühler

3.7.10.1 Kühler

Kühler sind freigestellt.

3.7.10.3 Einbauort

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

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 zur Seite oder nach oben gerichteter Auspuffrohre muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen zur Seite oder nach hinten maximal 100 mm vor der äußeren Kontur des Fahrzeugs enden.

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.

3.7.15.2 Einbaulage

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

3.8 Trialklasse P - Proto Prototypen-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. Vorne muss die Karosserie bis mindestens zur Höhe der Lenkradmitte und nicht weniger als 420 mm über die Fahrersitzbefestigung 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 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.

3.8.5 Radaufhängung

3.8.5.1 Stoßdämpfer

3.8.5.1.1 Die Stoßdämpfer sind freigestellt.

3.8.5.1.3 Höhenverstellbare Stoßdämpfer dürfen verwendet werden.

3.8.5.2 Niveauregulierung

Eine Niveauregulierung darf eingesetzt werden.

3.8.5.3 Federn

Die Federn freigestellt.

3.8.5.4 Federgehänge

Federgehänge sind freigestellt.

3.8.5.5 Achsstabilisatoren

Die Achsstabilisatoren sind freigestellt.

3.8.6. Reifen

3.8.6.1 Reifen

Reifen sind freigestellt.

3.8.6.1 Reifengrößen

Reifengrößen sind freigestellt, Maximalgröße 125cm.

3.8.6.2 Reifenlauffläche

Die Abdeckung der Reifenlauffläche (Profilfläche) ist freigestellt.

3.8.6.5 Profilarten

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

3.8.6.6 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 Bremsanlage

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

3.8.8.2 Feststellbremse

3.8.8.2.1 Eine funktionsfähige auf vier Räder wirkende Betriebsbremse und eine betriebsunabhängige Hand- bzw. Feststellbremse müssen vorhanden sein.

3.8.8.2.2 Die Hand- bzw. Feststellbremse darf nicht nur auf die Vorderachse wirken.

3.8.8.2.3 Die Feststellbremse muss auf zwei Räder wirken.

3.8.8.3 Einzelradbremse

3.8.8.3.1 Eine Einzelradbremse ist erlaubt, muss aber unabhängig von der Betriebsbremse sein.

3.8.8.3.2 Eine Kombination der Feststellbremse und der Einzelradbremse ist erlaubt.

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.

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

Die Mündung zur Seite oder nach oben gerichteter Auspuffrohre muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen zur Seite oder nach hinten maximal 100 mm vor der äußeren Kontur des Fahrzeugs enden.

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.

3.8.15.2 Einbaulage

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

TEIL IV.I

Bestimmungen zur Durchführung des VDGV „FunCup“ Gültig ab Saison 2008

4.1.1 Grundlagen der Veranstaltung

Der VDGV FunCup 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

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, als dies das Reglement für die Trialklasse S Standard zulässt.

4.1.6 Reifen

Eine Reglementierung der Reifengröße findet nicht statt. Die Reifenlauffläche (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 runderneuten Reifen darf die Profiltiefe maximal 20 mm sein. Nicht zulässig ist die Verwendung von Wettbewerbsreifen mit Stoppel- und Noppenprofilen, Spikesreifen, Ketten und die Anbringung von Zwillingreifen.

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 FunCup Meister“

4.1.8.2 FunCup-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 € 25.-

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

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 „JuniorCup“ **Gültig ab Saison 2008**

4.2.1 Grundlagen der Veranstaltung

Der VDGV-JuniorCup 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 15. Lebensjahr. Das Höchstalter beträgt 18 Jahre. Vollendet ein Starter während der Saison das 18. Lebensjahr, so darf es 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 minderjährigen Fahrer mit ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht. Eine zusätzliche Erklärung ist nicht notwendig. Sie müssen auf der Nennung für das minderjährige Kind unterschreiben.

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 ein dafür Berechtigter durchführen.

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.

4.2.4 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 auch nicht zugelassene Fahrzeuge erlaubt. Diese dürfen jedoch technisch nicht stärker verändert sein, als dies das Reglement für die Trialklasse S (Standard) zulässt.

4.1.6 Reifen

Eine Reglementierung der Reifengröße findet nicht statt. Die Reifenlauffläche (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- und Noppenprofilen, Spickesreifen, 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 eine Gesamtwertung erstellt. Der Sieger nennt sich „Deutscher JuniorCup-Meister“

4.2.8.2 JuniorCup-Teilnehmer können nicht 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 € 15.-

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

4.2.10 Sektionen

4.2.10.1 Bei jeder Veranstaltung sind 8 Sektionen zur Befahrung vorgesehen. Die Sektionen sind im VDGV-FunCup 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.

TEIL IV.III

Bestimmungen zur Durchführung des VDGV „UTV-Cup“ **Gültig ab Saison 2010**

4.1.1 Grundlagen der Veranstaltung

Der VDGV-UTV-CUP wird durchgeführt nach den Bestimmungen des jeweils gültigen VDGV-Reglements und in Anlehnung an die Bestimmungen zur Durchführung der Deutschen Geländewagen-Meisterschaft (DGM). Die Einführung des UTV-Cups ist als zweijähriger Versuch angelegt.

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

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 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.

4.1.6 Jahreswertung

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

4.1.8.2 UTV-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.

4.1.7 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 € 25.-

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

4.1.8 Sektionen

4.1.10.1 Die Fahrzeuge des UTV-Cups befahren die Sektionen der Klasse Original. Die Markierungen der Klasse Original sind blau.

4.1.9 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.

4.1.10 Technische Regeln

Das Technische Reglement wird im bewusst klein gehalten.

Die Fahrzeuge müssen über einen Allradantrieb verfügen.

Es müssen Halbtüren vorhanden sein.

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

Der originale Käfig ist als Minimumstandard beizubehalten. Weitere Ergänzungen sind zulässig und sollten den Regeln unter 3.2.11 entsprechen.

Differentialsperren sind freigestellt.

Die Reifen müssen im Sinne der STVO sein.

Es wird empfohlen, ein Dach nachzurüsten. Dieses kann aus Metall oder als Bikini-Top gearbeitet sein.

4.1.11 Schlußwort

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

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 U,
- 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 12 Sektionen gebaut.

Die Klassen O, U und S fahren die Sektionen 1 – 10, die Klasse M die Sektionen 2 – 11, die Klasse PM und P die Sektionen 3 – 12.

5.2 Aufbau der Sektionen

5.2.1 Werden in einer Sektion unterschiedliche Aufgaben für die Fahrzeuggruppen aufgebaut, müssen diese Gassen farblich gekennzeichnet sein.

5.2.2 Die Kennzeichnung erfolgt in Fahrtrichtung, immer an der linken Torstange und zwar für die

- Fahrzeugklasse JC mit einem violetten Pfeil
- Fahrzeugklasse FC mit einem grünen Pfeil
- Fahrzeugklasse O mit einem blauen Pfeil
- Fahrzeugklasse U mit einem orangenen Pfeil
- Fahrzeugklasse S mit einem weiß Pfeil
- Fahrzeugklasse M mit einem gelben Pfeil
- Fahrzeugklasse PM mit einem schwarzen Pfeil
- Fahrzeugklasse P mit einem roten Pfeil

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

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

5.2.5 Begriffsdefinition:

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

5.2.6 Begriffsdefinition:

Tor durchfahren, durchfahrendes Tor:

- a) Das Fahrzeug muss sich vor dem Befahren des Tores mit beiden Hinterrädern vor der gedachten Torlinie befinden.
- b) Das Tor gilt als angefahren (Tor geöffnet), wenn ein Teil des Fahrzeugs die Torlinie überquert hat.
- c) Die Nummer des Tores muss in Fahrtrichtung links sein.
- d) 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.
- e) Das eigene nächstfolgende Tor kann unter Berücksichtigung der Strafpunkte berührt werden.
- f) Eine Zeichnung befindet sich im Anhang

5.2.7 Begriffsdefinition:

- a) Als „Torlinie“ wird die Linie zwischen den beiden Torstangen eines Tores bezeichnet.
- b) Als „gedachte Linie“ wird die gerade verlängerte Torlinie bezeichnet.

5.2.8 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.

5.2.2 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	fünf Tore
Absperrstangen	1,00m in gedachter Linie außerhalb der Tore
Tore	müssen 90° zur Fahrtrichtung stehen.

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

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

5.2.2.3 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

5.2.2.4 Die Strafpunkte werden wie unter 5.4 ff aufgelistet gewertet

5.2.2.4.1 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 beendete“ Sektion gewertet.

5.2.2.4.2 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!

5.2.2.4.3 In der Sektion kann bis zur gedachten Linie des „A-Schildes“ rückwärts gefahren werden. Das rückwärtige Überfahren dieser Linie mit einem Teil des Fahrzeugs hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendete“ Sektion gewertet.

5.2.2.5 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.

5.2.3 Richtverfahren 2 - System Abschnitte

5.2.3.1 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 5,00m vorgeschrieben.

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

5.2.3.3 Die Abschnitte werden mit den Strafpunkten 250/200/150/100/50/0 belegt. Zusätzlich werden die Strafpunkte wie unter 5.4 ff aufgelistet gewertet

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

5.2.3.5 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.

5.2.4 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
Anzahl der Tore	zwischen einem und fünf Toren
Reihenfolge	die Tore müssen 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.

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

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

5.2.4.3 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

5.2.4.4 Die Strafpunkte werden wie unter 5.4 ff aufgelistet gewertet

5.2.4.4.1 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 beendete“ Sektion gewertet.

5.2.4.4.2 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!

5.2.4.4.3 In der Sektion kann bis zur gedachten Linie des „A-Schildes“ rückwärts gefahren werden. Das rückwärtige Überfahren dieser Linie mit einem Teil des Fahrzeugs hat den sofortigen Sektionsabbruch zur Folge und wird als „nicht ordnungsgemäß beendete“ Sektion gewertet.

5.2.4.5 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.

5.2.5 Befahrbarkeit der Sektionen

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

5.2.4.2 Die Sektionen der Klassen O, S und M müssen vor dem Start befahren sein. Der Sportkommissar soll sich davon überzeugen und gegebenenfalls die Sektion vom Veranstalter befahren lassen.

5.3 Fahrvorschriften für Richtverfahren 1, 2 und 3

5.3.1 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.

5.3.2 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.

5.3.3 Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

5.3.4 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.

5.3.5 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.

5.3.6 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 + 3 wird das Fahrzeug an der Stelle gewertet, an dem es sich bei überschreiten der Maximalzeit befindet, im Richtverfahren 2 zählt der weiteste Versuch.

5.3.7 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.

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

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

5.3.10 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.

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

5.4 Wertung

5.4.1 Die Vergabe von Strafpunkten wird vom zuständigen Sachrichter vorgenommen.

5.4.2 Unstimmigkeiten in der Bewertung müssen unmittelbar an Ort und Stelle geklärt werden.

5.4.3 In Auslegungsfragen kann der Sachrichter den Trialleiter zur Klärung heranziehen.

5.4.4 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“. Dieses gilt nur wenn zwischen zwei Bewertungen keine Richtungsänderung vorliegt.

Die Strafpunkte unter 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4 und 5.4.5 werden in den Klassen O, S und M durch den HCF geteilt.

5.4.1 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).

5.4.2 Torstange berühren = 5 Punkte

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

5.4.3 Absperrband unterfahren = 5 Punkte

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

5.4.4 Absperrband / Absperrstange berühren = 5 Punkte

Absperrband und 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.

5.4.5 Torstange, Absperrstange umfahren = 25 Punkte

Jede umgeworfene, überfahrene oder abgebrochene Torstange und Absperrstange wird mit 25 Strafpunkten bewertet. Als umgeworfen gilt eine Stange, wenn sie mit mindestens zwei Punkten den Boden berührt.

Als überfahren gilt eine Torstange oder Absperrstange, wenn die Lauffläche eines Rades den Fußpunkt der Stange überfahren hat oder wenn 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, das Tor dann jedoch nicht durchfahren, so entfallen die 25 Punkte. Dieses gilt nur wenn zwischen den Bewertungen keine Richtungsänderung vorliegt.

5.4.6 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 gedachten Linie des „A-Schildes“ (Einfahrt) mit einem Teil des Fahrzeugs rückwärts durchfahren wird.
- g) der Fahrer oder Beifahrer Helm oder Gurt abnehmen.
- h) ein Fahrzeug sich länger als 30 sec. nicht in eine Vorwärts- oder Rückwärtsbewegung deutlich erkennbar begibt.
- i) 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.
- j) 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.
- k) Fahrer und Beifahrer das Band mit den Händen oder mit Hilfsmitteln berühren oder bewegen.
- l) die Maximalzeit überschritten wurde.
- m) drahtlose Kommunikation nachgewiesen wird.
- n) die Inanspruchnahme von Hilfe durch Dritte in Form von Zurufen, Zeichen oder Ähnlichem nachgewiesen wird. Dieses gilt besonders für Mannschaftskollegen.
- o) der Fahrer rückwärts in bereits durchfahrene eigene Tore 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.

5.4.7 Nicht durchfahrendes Tor = 50 Punkte

Jedes nicht durchfahrende Tor wird mit 50 Strafpunkten bewertet

5.4.8 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.

5.4.9 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.

5.5 Für Zuschauer erlaubte Abschnitte

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

5.6 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

5.7 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 01.02.2011 © by Klaus Hofmockel

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

Änderungen Reglement 2011:

- Torstange und Absperrstange umfahren wird ebenfalls durch den HCF geteilt.
- Die Gleichstellung der Suzuki SJ 410, SJ 413 und Samurai, sowohl Mercedes G breit und schmal in der Klasse Modified wird wieder aufgehoben.
- Der Sektionsbau in den DGM-Klassen wird auf zwölf reduziert.
- Die Ein- und Ausfahrt muss in Fahrtrichtung durchfahren werden.
- Ein- und Ausfahrten müssen gefahrlos und ungehindert befahren werden können.
- In allen Klassen ist die drahtlose Kommunikation verboten.
- Die Torbreite von 3,00m wird als Standardtorbreite definiert. Aus Gründen der Geländebeschaffenheit dürfen Tore in Ausnahmefällen bis zu 5m breit sein.

- Klasse Original:
Frontscheibe darf gegen nichtsplitterbares Material ausgetauscht werden.
Sportsitze und 4-Punktgurte sind erlaubt.
- Klasse Modified:
Der vordere Innenkotflügel dürfen entfernt werden
Ein Versetzen der Blattfederaufnahmepunkte ist nur in der Höhe erlaubt.
Nur der Anschlagpunkt (Schäkel) darf getauscht werden.
- ProModified
Front und Seite muss als serienproduziertes Fahrzeug erkennbar sein. Dimensionen dürfen verändert werden, muss aber Minimum von Mitte vordere Achse bis Mitte hintere Achse reichen.
Lücken zwischen Fahrzeug und Rad, müssen mit Kotflügeln abgedeckt sein. Das neue Reglement wird erst 2013 in Kraft treten, bis dahin müssen die Fahrzeuge angepasst werden
- Klasse P
Eine Kombination der Feststellbremse und der Einzelradbremse ist erlaubt. Die Feststellbremse muss auf zwei Räder wirken.
Eine Einzelradbremse ist erlaubt, muss aber unabhängig von der Betriebsbremse sein. Die Lenkung darf auch ohne Lenkrad (z.B. als Joystick) ausgeführt werden. Dieses gilt für Vorder- und Hinterachse.
- Klassen O + S + M + PM + P
Es sind Armbänder in diesen Klassen empfohlen.

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 VDGW 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 VDGW-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 zugeben.

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 Mitgliedervereine 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 Mitgliedervereine mit einfacher Stimmenmehrheit. Nur bei Satzungsänderungen ist eine 2/3 Mehrheit der erschienenen Mitgliedervereine erforderlich. Bei Stimmgleichheit 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 zugeben. 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.