

## Bulletin Nr. 1 vom 23.05.2022 zur genehmigten Ausschreibung

### ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring 2022

#### DMSB-Reg.-Nr. R-12531 vom 24.02.2022

Ab sofort gelten folgende Änderungen und Ergänzungen  
(Änderungen/ Ergänzungen sind *kursiv und gelb* gedruckt)

## Kapitel I

### Sportliches Reglement

## 6. Organisation

### 6.4. Technische Kommissare wird wie folgt ergänzt:

#### „Obmann:

*Rommel Jens, Rommerskirchen*

#### Stellv. Obmann:

*Guthe René, Hilden*

#### Technische Kommissare:

*Dr. Bieling Axel, Mönchengladbach*

*Fischer Norman, Kaiserslautern*

*Gleich Marco, Ludwigsburg*

*Guhleemann Rolf, Mechernich-Eicks*

*Haberjan Lena, Malsch*

*Jüdit Erwin, Hagen*

*Kolke Alfred, Warstein*

*Müller Mario, Berlin*

*Rusczyński Karl-Ludwig, Alsdorf*

*von Barby Wolf, Köln*

*von Barby Klaus, Köln*

*Armbrust Michael, Frankenthal*

”

## 13. Fahrzeuge und Klasseneinteilung

### 13.1.3 Division 1

folgende Klassen werden wie folgt angepasst:

”““

- Klasse Cup 5 – gemäß den technischen Bestimmungen *der VLN Klasse BMW M2 CS Racing Cup NLS mit allen Bulletins und Ergänzungen der Klasse.*
- Klasse BMW M240i Racing Cup – *gemäß den technischen Bestimmungen der VLN Klasse BMW M240i Racing by Goodyear mit allen Bulletins und Ergänzungen der Klasse.*

...“

### 13.2 Klasseneinteilung

#### Division 1

folgende Klassen werden wie folgt angepasst:

”““

- **BMW M2 CS Racing Cup**

**Klasse Cup 5** *(gemäß den technischen Bestimmungen der VLN Klasse BMW M2 CS Racing Cup NLS mit allen Bulletins und Ergänzungen der Klasse.)*

- **BMW M240i Racing Cup**

*(Klasse BMW M240i Racing Cup – gemäß den technischen Bestimmungen der VLN Klasse BMW M240i Racing by Goodyear mit allen Bulletins und Ergänzungen der Klasse.)*

...

• VLN-Produktionswagen -> die Klassen werden wie folgt angepasst:

„

Klasse	über ccm	bis ccm
V2	über 1.750	bis 1.800 ccm
<b>VT2 (Turbo)</b>	<b>über 1.600</b>	<b>bis 2.000 ccm</b>
<b>Frontantrieb</b>		
<b>VT2 (Turbo)</b>	<b>über 1.600</b>	<b>bis 2.000 ccm</b>
<b>Heck- &amp; Allradantrieb</b>		
V3	über 1.800	bis 2.000 ccm
VT3 (Turbo)	über 2.000	bis 3.000 ccm
V4	über 2.000	bis 2.500 ccm
V5	über 2.500	bis 3.000 ccm
V6	über 3.000	bis 3.500 ccm
<b>VT Hybrid</b>	<b>Fahrzeuge mit Hybridantrieb</b>	
<b>V Elektro</b>	<b>Fahrzeuge mit Elektroantrieb</b>	

„

### 31. Top Qualifying – Qualifying – Fahrerwechsel–Qualifikation zum Rennen

#### 31.1 Top Qualifying

Die Durchführungsbestimmungen werden wie folgt angepasst:

„...Die Startreihenfolge des Top Q1 und des Top Q2 Qualifying wird durch Auslosungen durch den Veranstalter bestimmt. Die im Top Q1 Qualifying zu vergebenden 4 zusätzlichen Startplätze für das Top Q2 werden bei der Top Q2 Auslosung berücksichtigt. **Die Anwesenheit der Fahrer, die das TOP Qualifying bestreiten ist grundsätzlich Pflicht, diese ziehen das Los für die Startreihenfolge.**

**Alle am Top Qualifying teilnehmenden Fahrzeuge müssen mit vollem Tank die Einführungsrunde des Top Q1 und/oder des Top Q2 Qualifying aufnehmen. Der Veranstalter behält sich das Recht vor einzelne Fahrzeuge zu überprüfen. Festgestellte Unterschreitungen von mehr als 5 Liter, können durch den Rennleiter mit der Nichtzulassung zum Top Qualifying und Rückversetzung in der Startaufstellung oder Durchfahrtsstrafen geahndet werden...“**

### 31. Top Qualifying – Qualifying – Fahrerwechsel – Qualifikation zum Rennen

#### Punkt 4. Absatz 7 wird die Auflistung der Zuteilung der Startplätze wie folgt angepasst:

- „Die Zuteilung der Startplätze erfolgt gemäß den Ergebnissen und Wertungen (beginnend mit dem schnellsten) nachfolgender Reihenfolge und den durch die Teams angegebenen Reihenfolge der Prioritäten zur Startplatzvergabe. In dem Fall, dass die maximale Anzahl der zur Verfügung stehenden „PRO“ oder „PRO-AM“ Plätze erreicht ist, werden für Fahrzeuge mit der entsprechenden Einstufung keine weiteren Plätze vergeben. Verfällt auf diese Weise z.B. ein „PRO“ Startplatz, würde der Startplatzanspruch Teamintern auf ein evtl. „PRO-AM“ Auto übergehen.

- (1) Qualifying Wertung (ADAC 24h Nürburgring Qualifiers)
- (2) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 2
- (3) NLS (2022) Wertung Qualifying
- (4) NLS (2022) Wertung Rennen
- (5) Qualifying Wertung (ADAC 24h Nürburgring Qualifiers)
- (6) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 1
- (7) NLS (2022) Wertung Qualifying
- (8) NLS (2022) Wertung Rennen
- (9) Qualifying Wertung (ADAC 24h Nürburgring Qualifiers)
- (10) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 2
- (11) NLS (2022) Wertung Qualifying**
- (11) NLS (2022) Wertung Rennen**
- (12) Qualifying Wertung (ADAC 24h Nürburgring Qualifiers)
- (13) NLS (2022) Wertung Rennen
- (14) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 1
- (15) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 2
- (16) NLS (2022) Wertung Rennen
- (17) ADAC 24h Nürburgring Qualifiers Rennen 1“

## 36. Beendigung des Rennens

### 36.4 wird wie folgt angepasst

„Nach dem Zeigen der Zielflagge ist die Geschwindigkeit stark herabzusetzen. Alle Fahrzeuge fahren eine **kurze** Auslaufrunde (**nur Grand-Prix-Strecke**) in langsamer Fahrt OHNE anzuhalten direkt in das Parc Fermé. Zuwiderhandlungen werden den Sportkommissaren gemeldet. Nach der Zieldurchfahrt ist den Anweisungen der Sportwarte zu folgen.“

## 38. Wertung

### 38.2 wird wie folgt ergänzt:

„In der Klasse SP9 (FIA-GT3) erfolgt zusätzlich eine PRO-AM Wertung. Ein Fahrzeug und dessen Fahrer sind in der SP9 (FIA GT3) PRO-AM Wertung unter folgenden Voraussetzungen wertungsberechtigt:

- Alle Fahrer eines Fahrzeuges müssen über eine Einstufung gemäß FIA Driver Categorisation List verfügen.
- Allen Fahrern wird entsprechend ihrer Einstufung (FIA Drivers Categorisation List) ein Zahlenwert zugeordnet. (Bronze 1, Silber 2, Gold 3, Platin 4)
- Der Mittelwert aller auf einem Fahrzeug genannten Fahrer (deren Zahlenwert) ergibt den Einstufungswert
- Einstufungswerte kleiner/gleich 2,4 = „SP9 PRO-AM“
- *Die Teilnahme an der SP9 (FIA GT3) PRO-AM Wertung ist freiwillig. Teams deren Fahrzeuge, nach den oben genannten Kriterien, in die SP9 (FIA GT3) PRO-AM Wertung eingestuft sind, haben die Möglichkeit sich in der Klasse SP9 (FIA GT3) (PRO) werten zu lassen. Entsprechende Anträge, sind in schriftlicher Form, beim Veranstalter anzumelden. Entsprechende Anträge sind bis spätestens (Öffnungszeiten der Dokumenten Abnahme, Art. 7.3) einzureichen. „*

## Kapitel II

### Allgemeine Fahrzeugbestimmungen für alle Fahrzeuge

## 3 Geräuschbegrenzung und Abgasvorschriften für alle Fahrzeuge

### 3.1.3 wird wie folgt ergänzt:

#### „Division 1 – Gruppe VLN-Produktionswagen

Klasse	LWA-Verfahren
V2	128
V3	128
V4	128
V5	128
V6	128
<b>VT2 Frontantrieb</b>	<b>128</b>
<b>VT2 Heck- und Allradantrieb</b>	<b>128</b>
VT3	128
<b>VT Hybrid</b>	<b>128</b>
<b>V Elektro</b>	<b>128</b>

„

## Anlage 2 der Ausschreibung Technische Bestimmungen für die Klasse SP-X

“ ....

### **Art. 3 Balance of Performance (BoP)**

Für bestimmte Fahrzeugmodelle oder auch für einzelne individuelle Fahrzeuge der Klassen SP-X, kann der Veranstalter Performance relevante Parameter ändern.

U. a. können folgende Parameter angepasst werden:

- Fahrzeugmindestgewicht
- Luftmengenbegrenzung
- Ladedruckbegrenzung
- maximal zulässige(s) Kraftstoffvolumen/Kraftstoff Füllmenge
- Aerodynamische Hilfsmittel
- Bodenfreiheit/Mindestfahrhöhe/Anstellwinkel
- Boxenzeit
- Stintlänge (Rundenanzahl)

Der Veranstalter informiert über die aktuellen BoP-Einstufungen der relevanten Klassen und individuellen Fahrzeuge.

Der Rennleiter behält sich in Abstimmung mit den Sportkommissaren das Recht vor bei offensichtlichen Abweichungen zur gültigen BoP / Referenzdaten, auch während des Rennens, Änderungen an den oben genannten Parametern vorzunehmen. In diesem Fall werden die entsprechenden Team(s) von der Rennleitung benachrichtigt, mit den neuen Einstufungs Parametern sowie dem Zeitpunkt ab wann diese Einzuhalten sind.

”

## Anlage 3 der Ausschreibung

### Technische Bestimmungen für die Klasse SP9 (FIA-GT3) und SP9-Last Generation (LG) (FIA-GT3)

#### Art. 2

##### Art. 2.7.1 Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren

wird wie folgt angepasst:

„siehe aktuelle BOP.“

Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck - Delta Luftdruck - gemittelter Luftdruck - Referenz Luftdruck  
BoP Ladedruck: Wird in der aktuellen BoP Liste für Turbo Fahrzeuge veröffentlicht. Der BoP Ladedruck ist als maximaler Wert zu verstehen. BoP Ladedrücke werden für verschiedene Drehzahl-Stützstellen definiert. Zwischen den Drehzahl und BoP Ladedruck Stützstellen gilt ein linearer Interpolationsansatz.

Gemittelter Luftdruck: Durchschnittlicher Luftdruck am Nürburgring, dieser wird aus historischen Wetterdaten, vom Veranstalter erfasst, für jeweils den Zeitraum März bis Oktober. Referenz Luftdruck: Tages aktueller Luftdruck der Veranstaltung. Dieser wird täglich, bis spätestens 1h vor der ersten Session, vom Veranstalter erfasst. Delta Luftdruck: Dieser wird vom Veranstalter täglich ermittelt und bis spätestens 1h vor der ersten Session veröffentlicht. Für das gesamte 24h Rennen ist der Delta Luftdruck, welcher am Samstagmorgen veröffentlicht wird bindend. Bei einer Unterbrechung des Rennens, behält sich der Veranstalter das Recht vor, einen neuen Delta Luftdruck zu bestimmen. Beispiel: Der Veranstalter veröffentlicht einen Delta Luftdruck von -5mbar. Jeder Bewerber eines Turbo Fahrzeuges in den entsprechenden Klassen ist verantwortlich den maximal zulässigen Ladedruck seines Fahrzeuges, so anzupassen, das er zu keiner Zeit die erlaubten Grenzen übersteigt. Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck in diesem Beispiel für BoP Ladedruck 1735mbar @ Drehzahl Stützstelle 5000 Maximal zulässiger Ladedruck = 1735 mbar + (-5mbar) = 1730mbar Alle BoP Ladedruckstützstellen müssen um den Delta Ladedruck korrigiert werden. Somit ergibt sich eine neue Ladedruckkurve von -5 mbar über alle Ladedruck Stützstellen.

### Technische Bestimmungen für die Klasse SP 9(FIA-GT3)und SP9-Last Generation(LG) (FIA-GT3)

„.....“

#### Art. 2.8 Sandbagging

Der Rennleiter behält sich in Abstimmung mit den Sportkommissaren das Recht vor bei offensichtlichen Abweichungen zur gültigen BoP sowie auf Grundlage des Art. 1.3 während des Rennens, dies mit Erhöhung des Fahrzeugmindestgewichtes von bis zu 50 kg zu ahnden. Für die Unterbringung des Zusatzgewichtes gelten die Allgemeinen Technischen Bestimmungen des Art. 6 dieser Ausschreibung. Die Unterbringung des Zusatzgewichtes ann mit einem regulären Boxenstopp in Anwesenheit eines Technischen Kommissars verbunden werden.

#### Art. 3 Balance of Performance (BoP)

Für bestimmte Fahrzeugmodelle oder auch für einzelne individuelle Fahrzeuge der Klassen SP9(FIA-GT3) und SP9-LG (FIA-GT3), kann der Veranstalter Performance relevante Parameter ändern.

U. a. können folgende Parameter angepasst werden:

- Fahrzeugmindestgewicht
- Luftmengenbegrenzung
- Ladedruckbegrenzung
- maximal zulässige(s) Kraftstoffvolumen/Kraftstoff Füllmenge
- Aerodynamische Hilfsmittel
- Bodenfreiheit/Mindestfahrhöhe/Anstellwinkel
- Boxenzeit
- Stintlänge (Rundenanzahl)

Der Veranstalter informiert über die aktuellen BoP-Einstufungen der relevanten Klassen und individuellen Fahrzeuge.

Der Rennleiter behält sich in Abstimmung mit den Sportkommissaren das Recht vor bei offensichtlichen Abweichungen zur gültigen BoP / Referenzdaten, auch während des Rennens, Änderungen an den oben genannten Parametern

**vorzunehmen. In diesem Fall werden die entsprechenden Team(s) von der Rennleitung benachrichtigt, mit den neuen Einstufungs Parametern sowie dem Zeitpunkt ab wann diese Einzuhalten sind.**

## **Anlage 4 der Ausschreibung Technische Bestimmungen für die Klasse SP10 (SRO-GT4)**

### **Art. 1. Zugelassene Fahrzeuge**

#### **Art. 1.9.1 Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren**

wird wie folgt angepasst:

**„Siehe aktuelle BOP.“**

~~Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck  
Delta Luftdruck = gemittelter Luftdruck – Referenz Luftdruck  
BoP Ladedruck: Wird in der aktuellen BoP Liste für Turbo Fahrzeuge veröffentlicht. Der BoP Ladedruck ist als maximal Wert zu verstehen. BoP Ladedrücke werden für verschiedene Drehzahl Stützstellen definiert. Zwischen den Drehzahl und BoP Ladedruck Stützstellen gilt ein linearer Interpolationsansatz. Gemittelter Luftdruck: Durchschnittlicher Luftdruck am Nürburgring, dieser wird aus historischen Wetterdaten, vom Veranstalter erfasst, für jeweils den Zeitraum März bis Oktober. Referenz Luftdruck: Tages aktueller Luftdruck der Veranstaltung. Dieser wird täglich, bis spätestens 1h vor der ersten Session, vom Veranstalter erfasst. Delta Luftdruck: Dieser wird vom Veranstalter täglich ermittelt und bis spätestens 1h vor der ersten Session veröffentlicht. Für das gesamte 24h Rennen ist der Delta Luftdruck, welcher am Samstagmorgen veröffentlicht wird bindend. Bei einer Unterbrechung des Rennens, behält sich der Veranstalter das Recht vor, einen neuen Delta Luftdruck zu bestimmen.~~

~~Beispiel: Der Veranstalter veröffentlicht einen Delta Luftdruck von -5mbar. Jeder Bewerber eines Turbo Fahrzeuges in den entsprechenden Klassen ist verantwortlich den maximal zulässigen Ladedruck seines Fahrzeuges, so anzupassen, das er zu keiner Zeit die erlaubten Grenzen übersteigt. Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck in diesem Beispiel für BoP Ladedruck 1735mbar @ Drehzahl Stützstelle 5000 Maximal zulässiger Ladedruck = 1735 mbar + (- 5mbar) = 1730mbar~~

### **Art. 2. Balance of Performance (BoP)**

„Für bestimmte Fahrzeugmodelle oder auch für einzelne individuelle Fahrzeuge der Klasse SP10 (SRO-GT4), kann der Veranstalter Performance relevante Parameter ändern.

Unter anderem können folgende Parameter angepasst werden:

- Fahrzeugmindestgewicht
- Luftmengenbegrenzung
- Ladedruckbegrenzung
- maximal zulässiges Kraftstoffvolumen
- Bodenfreiheit / Mindestfahrhöhe
- Boxenzeit

Der Veranstalter informiert über die aktuellen BoP-Einstufungen der relevanten Klassen und individuellen Fahrzeuge. Vor der Veranstaltung wird hierbei eine offizielle BoP-Liste veröffentlicht. Ebenso können Einstufungen der SRO im Zuge der Balance of Performance ausgesetzt bzw. nicht übernommen werden.

**Der Rennleiter behält sich in Abstimmung mit en Sportkommissaren das Recht vor bei offensichtlichen Abweichungen zur gültigen BoP / Referenzdaten, auch während des Rennens, Änderungen an den oben genannten Parametern vorzunehmen. In diesem Fall werden die entsprechenden Team(s) von der Rennleitung benachrichtigt, mit den neuen Einstufungs Parametern sowie dem Zeitpunkt ab wann diese Einzuhalten sind.**



DMSB genehmigt am 24.05.2022

Mischa Eifert



Koordination Sport

24h-Rennen