

Gruppe Rallye-GT

Stand: 01.02.2026

DMSB-Hinweis: Bei nachfolgenden Bestimmungen handelt es sich um eine Übersetzung des französischen Originaltexts. Im Zweifelsfall gilt der französische Originaltext.

A/ ALLGEMEINES

Es liegt in der Verantwortung der Crew, die Übereinstimmung des Fahrzeugs nachzuweisen. Für die GT-Gruppe können die technischen Daten der Hersteller oder andere offizielle Daten herangezogen werden.

Die GT-Gruppe ist offen für „Grand Tourisme“-Fahrzeuge, d. h. Fahrzeuge mit 2 oder 2+2 Sitzen, einer vollständigen Tür auf jeder Seite, die nicht von der FIA in der Gruppe A oder N zugelassen sind und deren Innenraum nach den von der Fédération Internationale de l'Automobile vorgeschriebenen Normen definiert ist.

Das Fahrzeug muss ein existierendes Modell sein, das ab dem 1.1.2004 im Katalog des Herstellers oder seines Repräsentanten aufgeführt ist, oder ein GT-Fahrzeug mit einer belgischen nationalen Zulassung oder einem vorhandenen belgischen technischen Pass.

Die Fahrzeuge müssen mit ihrem Gelben Carnet der Vorprüfung und ihrem von RACB Sport ausgestellten nationalen technischen Pass oder ihrem nationalen Homologationsblatt übereinstimmen.

Ein Fahrzeug, das aufgrund seiner Leistung oder seiner Konstruktion und/oder seiner Modifikationen als zu gefährlich eingestuft wird, wird ohne Vorankündigung von der Einschreibung und Teilnahme in der GT-Gruppe ausgeschlossen.

Jede nicht ausdrücklich durch diese Regelung genehmigte Änderung ist verboten. Eine genehmigte Änderung darf keine unzulässige Änderung nach sich ziehen.

Alle Änderungen, die nicht dem Geist des Reglements entsprechen, auch wenn sie nicht ausdrücklich verboten sind, aber die Kosten für die Vorbereitung des Fahrzeugs unverhältnismäßig in die Höhe treiben können, werden ohne Vorankündigung von der Technischen Kommission des RACB Sport verboten.

Das Fehlen des Gelben Carnet, des Technischen Passes des RACB oder des FIA-Homologationsformulars für das Wettbewerbsfahrzeug während der technischen Abnahme kann mit der Nichtzulassung zum Start geahndet werden. Die vorsätzliche Fälschung des Dokuments wird darüber hinaus als Betrug angesehen und mit einer Geldstrafe von 150 € geahndet.

Die französische Fassung dieser Technischen Vorschriften stellt den endgültigen Text dar, auf den im Falle von Streitigkeiten über die Auslegung Bezug genommen wird.

Die Überschriften des Dokuments dienen lediglich der Übersichtlichkeit und sind nicht Bestandteil dieser Technischen Vorschriften.

DMSB-Hinweis: Für Fahrzeuge mit Zulassung in Deutschland ist ein DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) vorgeschrieben. Ein vom RACB Sport ausgestellter technischer Pass oder ein gelbes Carnet ist für Veranstaltungen im DMSB-Bereich nicht erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge vollumfänglich der StVZO entsprechen.

B/ ZULÄSSIGE ODER VORGESCHRIEBENE ÄNDERUNGEN UND ERGÄNZUNGEN

Die Artikel 251, 252, 253 und 256 des derzeit gültigen Anhangs J der FIA bleiben weiterhin gültig, jedoch haben die Artikel der vorliegenden Bestimmungen Vorrang.

Im gesamten Fahrzeug können alle Bolzen, Muttern oder Schrauben durch andere Bolzen, Muttern oder Schrauben ersetzt werden, sofern diese aus dem gleichen Material stammen, den gleichen Durchmesser wie das Originalteil haben und mit einer Sicherung (Unterlegscheibe, Kontermutter usw.) versehen sind.

Die folgenden Materialien sind verboten: Magnesium, Keramik und Titan (sofern nicht ursprünglich vorgesehen).

Gruppe GT:

Klasse GTN:

Bei Fahrzeugen der Klasse GTN sind alle nicht ausdrücklich genehmigten Änderungen oder Einstellungen, die nicht vom Hersteller oder in diesem Reglement vorgesehen sind, verboten. Zulässig sind lediglich Arbeiten, die für die normale Wartung des Fahrzeugs oder den Austausch von durch Verschleiß oder Unfall beschädigten Teilen erforderlich sind. Die Grenzen der zulässigen Änderungen und Einbauten sind nachstehend klar festgelegt. Abgesehen von diesen ausdrücklichen Freigaben dürfen durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile nur durch Originalteile ersetzt werden, die mit den beschädigten Teilen identisch sind.

Klasse RALLY GT:

Für Fahrzeuge der Klasse *RALLY GT* gelten das nationale Homologationsblatt, die Originalteile und einige Punkte der folgenden *RALLY GT*-Regeln.

Für alle Fahrzeuge der Gruppe GT sind alle nicht ausdrücklich in diesen Vorschriften genehmigten Änderungen verboten.

Eine erlaubte Änderung darf keine unerlaubte Änderung nach sich ziehen.

Die Fahrzeuge müssen strikt serienmäßig sein und anhand der Angaben im Homologationsblatt oder im Reparaturhandbuch usw. identifizierbar sein.

C/ TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

ARTIKEL C.1: DEFINITION – ZULÄSSIGKEIT

Grand-Tourisme-Fahrzeuge müssen den Originalspezifikationen des Herstellers entsprechen.

Zugelassen sind Modelle mit Zweiradantrieb und Saugmotor oder aufgeladenem Motor.

Grand-Tourisme-Fahrzeuge, unabhängig davon, ob sie von der FIA homologiert sind oder nicht, die über eine europäische PVA verfügen.

Das Fahrzeug muss ein existierendes Modell sein, das ab dem 1.1.2004 im Katalog des Herstellers oder seines Repräsentanten aufgeführt ist, oder ein GT-Fahrzeug mit einer belgischen nationalen Homologation oder einem vorhandenen belgischen technischen Pass.

Die Klasse GTN ist offen für Fahrzeuge mit einem auf 6 Zylinder und/oder 330 PS begrenzten Motor (laut Datenblatt des Herstellers).

Das Fahrzeug darf gegenüber der Spezifikation des handelsüblichen Modells nicht verändert werden, mit Ausnahme der Bremsen, der Aufhängung und der für den Einbau von Sicherheitszubehör erforderlichen Änderungen, wie in den nachstehenden Vorschriften beschrieben.

Die Klasse RALLY GT unterliegt vollständig der Kontrolle von RACB Sport, sowohl was das Modell als auch den GT-Typ betrifft.

Zusätzliche Änderungen an Getriebe, Bremsen und Aufhängung gegenüber Fahrzeugen des Typs GTN können genehmigt werden, jedoch muss RACB Sport ein vollständiges und detailliertes Dossier vorgelegt und von diesem genehmigt werden.

Die Fahrzeuge verfügen über eine nationale RACB Sport- Homologation, der sie entsprechen müssen.

ARTIKEL C.2: HUBRAUMKLASSE

GTN 21: Hubraum kleiner oder gleich 2000 cm³

GTN 22: Hubraum größer als 2000 cm³ und kleiner oder gleich 3500 cm³

GTN 23: Hubraum größer als 3500 cm³

RALLY GT: Gemäß nationaler RACB-Sport- Homologation

ARTIKEL C.3: GEWICHT

Für Fahrzeuge der GTN-Gruppe und der RALLY GT-Gruppe, bei denen im Homologationsformular kein Mindestgewicht angegeben ist, gilt folgende Mindestgewichtsskala basierend auf dem Hubraum:

Bis zu 2000 cm ³ :	900 kg
Über 2000 cm ³ bis 3500 cm ³ :	1100 kg
Über 3500 cm ³ :	1320 kg

Fahrzeuge der RALLY GT Gruppe, für die im Homologationsformular ein Mindestgewicht angegeben ist, unterliegen diesem Mindestgewicht, sofern nachfolgend nichts anderes angegeben ist:

<i>Homologation</i>	<i>Modell</i>	<i>Mindestgewicht</i>
<i>RACB B-2025-01</i>	<i>Porsche 992 RallyGT</i>	<i>1365kg</i>
<i>RACB B-2026-01</i>	<i>Alpine GT+</i>	<i>1100kg</i>

Es handelt sich um das tatsächliche Gewicht des Fahrzeugs (ohne Fahrer und deren Ausrüstung an Bord), mit höchstens einem Ersatzrad. Werden zwei Ersatzräder im Fahrzeug mitgeführt, muss das zweite Rad vor dem Wiegen entfernt werden.

Zu keinem Zeitpunkt des Wettbewerbs darf ein Fahrzeug weniger als dieses Mindestgewicht wiegen.

Im Falle von Unstimmigkeiten in Bezug auf das Wiegen wird die komplette Ausrüstung des Fahrers und Beifahrers entfernt, einschließlich Helm und Frontal Head Restraint-System, wobei jedoch die externen Kopfhörer des Helms im Fahrzeug verbleiben dürfen.

Im Zweifelsfall können die Technischen Kommissare die Tanks mit verbrauchbaren Flüssigkeiten entleeren lassen, um das Gewicht zu überprüfen.

Das Mindestgewicht des Fahrzeugs kann auch mit der Besatzung an Bord (Fahrer und Beifahrer + komplette Ausrüstung von Fahrer und Beifahrer) überprüft werden. Das Mindestgewicht entspricht dann dem oben angegebenen Wert + 160 kg.

Die Verwendung von Ballast ist unter den in Artikel 252-2.2 des Anhangs J der FIA „Allgemeine Vorschriften“ festgelegten Bedingungen zulässig:

Das Mindestgewicht des Fahrzeugs darf durch einen oder mehrere Ballastblöcke angepasst werden, sofern es sich um feste, einteilige Blöcke handelt, die mit Werkzeugen befestigt werden, leicht zu versiegeln sind, auf dem Boden des Fahrgastraums platziert werden, sichtbar sind und auf Antrag des Teilnehmers vor dem Start des Wettbewerbs von den technischen Kommissaren verplombt werden.

ARTIKEL C.4: TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

C.4.1 MOTOR

GTN + RALLY GT:

In der GTN-Klasse ist der Motor auf 6 Zylinder und/oder 330 PS (laut technischem Datenblatt des Herstellers) begrenzt und muss original bleiben.

In der GTN- und *RALLY GT*-Klasse ist ein aufgeladener Motor zulässig.

C.4.1.1 Zündung

GTN:

Freie Wahl der Marke und des Typs der Zündkerzen sowie der Hochspannungskabel.

C.4.1.2 Kühlung

GTN + RALLY GT:

Der Thermostat, der Kühlerdeckel, die Temperatur und das Steuerungssystem für die Ventilatorauslösung sind frei wählbar.

Es kann jedes beliebige Verriegelungssystem für den Kühlerdeckel vorgesehen werden. Die Anzahl und Art der Ventilatoren sind freigestellt.

C.4.1.3 Luftfilter

GTN + RALLY GT:

Ersatzluftfilterpatronen sind ebenso zulässig wie Originalpatronen.

C.4.1.4 Ansaugung

RALLY GT:

Der Ansaugkrümmer muss mit dem GTP/ RALLY GT- Homologationsblatt des Fahrzeugs übereinstimmen. Es sind nur Änderungen zulässig, die zum Einbau eines oder mehrerer Restriktorscheiben erforderlich sind.

Alle Fahrzeuge mit einem Hubraum des Saugmotors von mehr als 3000 cm³ oder einem korrigierten Hubraum des aufgeladenen Motors von mehr als 2500 cm³ müssen einen oder mehrere Restriktorscheiben mit folgendem maximalen Innendurchmesser aufweisen:

<i>Homologation</i>	<i>Modell</i>	<i>Restriktor</i>
<i>RACB B-2025-01</i>	<i>Porsche 992 RallyGT</i>	<i>Type 2 – 59.7mm (Ref. MT006555A)</i>
<i>RACB B-2026-01</i>	<i>Alpine GT+</i>	<i>GT+ - 37mm</i>

Andere GTN- und RALLY GT-Fahrzeuge:

Saugmotor		
Korrigierter Hubraum	1 Restriktor	2 Restriktoren
3000 bis 3800 cm ³	60 mm	42,4 mm
Über 3800 cm ³	59,7 mm	42,2 mm

Der maximale Innendurchmesser muss über eine Mindestlänge von 3 mm beibehalten werden.

Dieser Durchmesser muss unter allen Temperaturbedingungen eingehalten werden.

Der Restriktor muss direkt am Drosselklappengehäuse (bei Saugmotoren) oder am Kompressorgehäuse (bei aufgeladenen Motoren) montiert werden. Er darf keine beweglichen Teile enthalten.

Der Restriktor muss aus einem einzigen metallischen Werkstoff bestehen und darf nur zum Zwecke der Befestigung und Plombierung durchbohrt werden, was zwischen den Befestigungsschrauben, dem Flansch und dem Drosselklappengehäuse (oder dem Kompressorgehäuse bei aufgeladenen Motoren) erfolgen muss.

Zur Anbringung dieses Restriktors ist es zulässig, Material vom Drosselklappengehäuse oder vom Kompressorgehäuse zu entfernen und Material hinzuzufügen, jedoch ausschließlich zu dem Zweck, die Befestigung des Restriktors am Drosselklappengehäuse (oder Kompressorgehäuse) sicherzustellen, ohne dabei den Lufteinlasskanal des Drosselklappengehäuses (oder Kompressorgehäuses) zu verändern oder zu verengen. Die Köpfe der Befestigungsschrauben müssen gebohrt werden, damit sie verplombt werden können.

Die Montage des Restriktors am Drosselklappengehäuse (oder Kompressorgehäuse) muss so erfolgen, dass zwei Schrauben des Drosselklappengehäuses (oder Kompressorgehäuses) oder des Flansches vollständig entfernt werden müssen, um den Flansch vom Drosselklappengehäuse (oder Kompressor) zu lösen.

Die Montage mit Regelschrauben ist nicht zulässig.

Die Restriktoren müssen mit einem System ausgestattet sein, das eine einfache Plombierung durch die Technischen Kommissäre ermöglicht, und sie müssen so montiert sein, dass eine einfache Überprüfung möglich ist.

Die gesamte für die Versorgung des Motors erforderliche Ansaugluft muss durch den/die Restriktor(en) strömen, und die Dichtheit des Ansaugsystems muss unter allen Umständen gewährleistet sein.

Eine Blockierung des/der Restriktor(s) muss zum sofortigen Stillstand des Motors führen.

Der Restriktordurchmesser kann jederzeit von RACB Sport durch eine Ergänzung zu diesem Reglement oder durch eine technische Anmerkung geändert werden.

C.4.1.5 Abgasanlage

GTN + RALLY GT:

Frei oder homologiert nach dem/den Krümmer(n) bis zu seinem Ende und muss mindestens einen Schalldämpfer enthalten und darf den Geräuschpegel von 107 dB nicht überschreiten (gemäß der in Artikel 5.3 des Artikels 257A des Anhangs J 2019 erläuterten FIA-Messmethode).

Ab dem 01.01.2026 beträgt der maximale Geräuschpegel 105 dB.

DMSB-Hinweis: Im DMSB-Bereich gelten die DMSB-Geräusch- und Abgasbestimmungen.

Dieser muss allerdings innerhalb des Karosseriebereichs bleiben.

C.4.2 GETRIEBE

C.4.2.1 Kupplung

GTN:

Frei, außer hinsichtlich der Abmessungen und der Anzahl der Scheiben.

C.4.2.2 Endübersetzungsverhältnis

GTN:

Sofern die Zahnräder unmittelbar mit den Originalzahnradern austauschbar sind, kann das Übersetzungsverhältnis innerhalb einer Grenze von 20 % verändert werden. Eine lokale Bearbeitung des Getriebegehäuses oder der Brücke, die in direktem Zusammenhang mit dem Einbau der neuen Zahnräder steht, ist ohne Hinzufügen von Material oder Teilen zulässig. Die Lager müssen die Original-Lager bleiben.

C.4.2.3 Optionale Übersetzungen

GTN:

Eine andere Reihe von im Originalgehäuse eingebauten Getriebeübersetzungen und/oder Achsübersetzungen kann nur vom Hersteller als optionale Variante (VO) des Homologationsblattes homologiert werden.

In diesem Fall können die neuen Zahnräder vom Typ „Klauenkupplung“ sein.

Die Anzahl der Getriebeübersetzungen darf nicht größer sein als die der Originalübersetzungen.

Das Schaltgitter kann anders sein, aber der Austausch einer H-Schaltung durch eine sequentielle Schaltung ist verboten, und die Steuerung muss rein mechanisch bleiben, ohne jeglichen Servomechanismus.

C.4.3 AUFHÄNGUNG

GTN:

Die Befestigungspunkte und Bestandteile der Aufhängung müssen original bleiben, sofern sie nicht anders homologiert oder nachstehend zugelassen sind.

C.4.3.1 Stabilisatoren

GTN:

Stabilisatoren oder Streben dürfen nur an den Befestigungspunkten der Aufhängung an der Karosserie oder am Fahrgestell verschraubt werden.

C.4.3.2 Anschläge, Gummis

GTN:

Anschlaggummis, zusätzliche Gummifedern usw., unabhängig davon, ob sie frei oder mit Aufhängungsteilen montiert sind, müssen identische, dem Original ähnliche Teile bleiben und dürfen nicht verändert werden.

Aufhängungsgummis, z. B. Quer- oder Längslenkerlager, Stabilisatorgummis usw., müssen identische, dem Original ähnliche Teile bleiben und dürfen nicht verändert werden. Shore-Härte: frei wählbar, aber aus dem gleichen Material.

C.4.3.3 Stoßdämpfer

GTN + RALLY GT:

Frei, sofern Anzahl, Typ (Teleskop, Arm usw.), Funktionsprinzip (hydraulisch, Reibung, gemischt usw.) und Befestigungspunkte beibehalten werden.

C.4.3.4 Federn

GTN + RALLY GT:

Die Federn sind frei, sofern der ursprüngliche Typ (Schraubenfeder, Torsionsstab...) beibehalten wird.

Die Anzahl der Originalfedern pro Rad muss beibehalten werden, es ist jedoch zulässig, eine Ausgleichsfeder pro Rad hinzuzufügen, wenn keine Originalfeder vorhanden ist.

Die Fahrzeughöhe kann einstellbar gemacht werden, jedoch nur mittels eines mechanischen Systems (z. B. durch Anbringen eines Gewindes zwischen der Federkappe und ihrer Halterung).

C.4.4 RÄDER UND REIFEN

C.4.4.1 Räder

GTN:

Die maximalen Größen der Felgen müssen vom Hersteller homologiert und im Fahrzeugschein des Fahrzeugs vermerkt sein. Es ist möglich, Räder mit kleineren Größen zu verwenden. Die vier Felgen eines Fahrzeugs müssen immer die gleichen Größen haben, außer im Falle einer speziellen Homologation und unter Einhaltung der Vorschriften für ihre Montage.

Die kompletten Räder müssen in die Originalkarosserie passen, d. h. der obere Teil des kompletten Rades, der sich vertikal über der Mitte der Nabe befindet, muss bei vertikaler Messung von der Karosserie abgedeckt sein.

Radbefestigungen mit Schrauben können frei durch Befestigungen mit Bolzen und Muttern ersetzt werden, sofern die Anzahl der Befestigungspunkte und der Durchmesser der Gewindeteile eingehalten werden.

C.4.4.2 Reifen

GTN + RALLY GT:

Die Reifen müssen Anhang V der aktuellen Wettbewerbsbestimmungen für regionale Rallyes der FIA entsprechen (siehe FIA-Liste der für Rallyes zugelassenen Asphaltreifen).

Von der FIA für Rundstrecken homologierte Regenreifen mit FIA-Barcode sind zulässig.

Das manuelle Nachschneiden oder die Änderung des vorgeschriebenen Profils sind unter folgenden Bedingungen zulässig:

- Nur für Fahrzeuge mit Zweiradantrieb zulässig
- Nur für Reifen zulässig, die dem Anhang V der aktuellen Wettbewerbsbestimmungen für regionale Rallyes der FIA entsprechen
- Das manuelle Nachschneiden muss den vom Reifenhersteller beim RACB hinterlegten Diagrammen entsprechen. Die Diagramme müssen 48 Stunden vor der technischen Abnahme der Rallye beim RACB eingereicht werden.
- Während der Rallye darf das Nachschneiden nur im Servicepark erfolgen.

Zu keinem Zeitpunkt der Rallye darf die Profiltiefe weniger als 1,6 mm betragen, und zwar auf mindestens 3/4 der Lauffläche.

Die Verwendung von Vorrichtungen, die es dem Reifen ermöglichen, seine Leistungsfähigkeit mit einem Innendruck zu erhalten, der dem atmosphärischen Druck entspricht oder darunter liegt, ist verboten. Der Reifeninnenraum (der Raum zwischen Felge und Reifeninnerem) darf nur mit Luft gefüllt sein.

C.4.4.3 Reserverad

GTN + RALLY GT:

Ein Reserverad ist vorgeschrieben.

Ein zweites Reserverad ist zulässig.

Das oder die Reserveräder können im Inneren des Fahrgastraums mitgeführt werden, sofern sie dort sicher befestigt sind und nicht im für die Insassen vorgesehenen Bereich untergebracht sind.

C.4.5 BREMSSYSTEM

C.4.5.1 Bremsbeläge

GTN + RALLY GT:

Das Material und die Befestigungsart (genietet oder geklebt) sind freigestellt, sofern die Abmessungen der Beläge beibehalten werden.

Es ist zulässig, die Hydraulikleitungen durch Leitungen in Luftfahrtqualität zu ersetzen. Bei flexiblen Hydraulikleitungen ist der Austausch durch Leitungen in Luftfahrtqualität vorgeschrieben.

C.4.5.2 Bremskraftverstärker, Bremskraftregler, Antiblockiersysteme GTN:

Ein Bremskraftregler zwischen dem vorderen und hinteren Bremskreis ist zulässig. Das Antiblockiersystem kann abgeschaltet werden.

C.4.5.3 Bremsscheiben

GTN:

Bremsscheiben aus Carbon sind verboten.

Die Bremsscheiben sind frei wählbar, ausgenommen in Bezug auf ihre Abmessungen.

C.4.5.4 Handbremse

GTN + RALLY GT:

Das mechanische Handbrems-Blockiersystem muss außer Betrieb gesetzt werden.

Die mechanische Handbremse kann durch ein hydraulisches System ersetzt werden, das auf die Hinterräder wirkt.

C.4.6 LENKUNG

GTN + RALLY GT:

Die Diebstahlsicherung muss entfernt werden.

C.4.7 KAROSSERIE – FAHRGESTELL

GTN:

Das Profil des Fahrzeugs in der Seitenansicht muss beibehalten werden, aerodynamische Vorrichtungen, die nicht im Hersteller-Katalog aufgeführt sind, sind verboten.

Fahrzeuge mit umbaubarer Karosserie (Dach) sind verboten.

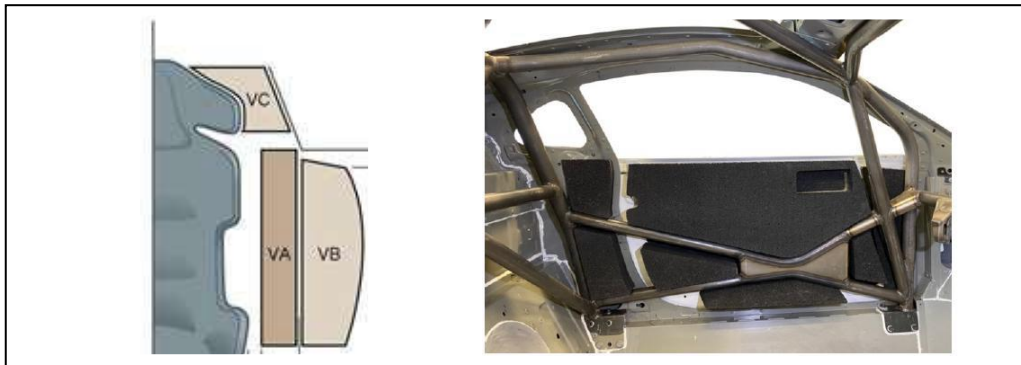
Fahrzeuge mit Rohrrahmen sind verboten.

C.4.7.1 Fahrgastraum

GTN + RALLY GT:

- Die Innenverkleidungen (Dachhimmel, Teppiche, Beifahrersitz, Rücksitze, Mittelkonsole usw.) können entfernt werden.
- Das Original-Armaturenbrett muss beibehalten werden. Messinstrumente, Zähler usw. können hinzugefügt werden, gegebenenfalls mit anderen Funktionen.

- Ausschnitte im Armaturenbrett sind zulässig, um den Einbau des Überrollkäfigs zu ermöglichen.
- Bei Fahrzeugen mit Türen aus Verbundwerkstoff: Der Raum von der Innenseite der Türen bis zur Innenseite des Überrollbügels (VA & VB) muss mit einem Seitenaufprallschaum gemäß der Technischen Liste Nr. 58 der FIA ausgefüllt werden.
Eine Oberflächenschutzschicht aus feuerhemmendem Gewebe (MI) des Volumens VA ist zulässig. Wenn der Schutz auf das Volumen VA geklebt wird, muss das Klebverfahren vom Hersteller des in der Technischen Liste Nr. 58 aufgeführten Materials genehmigt worden sein.
- *Bei Verwendung von Sitzen gemäß FIA-Standard 8855-2021 oder FIA-Standard 8862-2009 muss das Volumen Vc (das durch die Oberfläche der seitlichen Kopfstütze definierte Volumen, das quer zur Seitenscheibe bzw. zur B-Säule nach außen ragt) mit dem von der FIA (Technische Liste Nr. 58) spezifizierten Schaumstoff ausgefüllt werden. Das Schaumstoffvolumen Vc darf nur mit Klettverschluss an der seitlichen Kopfstütze befestigt werden.*



C.4.8 ELEKTRISCHES SYSTEM

C.4.8.1 Relais – Sicherungen

GTN + RALLY GT:

Es ist erlaubt, den Stromkreisen Relais oder Sicherungen hinzuzufügen, Stromkabel zu verlängern oder hinzuzufügen.

Die Stromkabel und ihre Ummantelungen sind frei.

C.4.8.2 Batterie

GTN + RALLY GT:

Es ist nur eine einzige Batterie zulässig.

Die Marke und Kapazität der Batterie sind freigestellt. Die Spannung und der Einbauort der Batterie müssen beibehalten werden.

C.4.8.3 Beleuchtung – Signalanlagen

GTN + RALLY GT:

Die Beleuchtungs- und Signalanlagen müssen der Straßenverkehrsordnung entsprechen. Die zur Standardausstattung gehörenden Beleuchtungsvorrichtungen müssen die vom Hersteller vorgesehenen sein und in ihrer Funktion den Vorgaben des Herstellers für das jeweilige Modell entsprechen.

ZUSÄTZLICHE VORDERE SCHEINWERFER:

- *Sie dürfen nicht eingelassen werden.*
- *Sie dürfen nur in Wertungsprüfungen verwendet werden.*
- *Von vorn betrachtet müssen sie vollständig unterhalb der Unterkante der Windschutzscheibe positioniert sein.*
- *Sie müssen symmetrisch zur Längsachse des Fahrzeugs montiert sein.*
- *Verkleidungen und Halterungen dürfen keine aerodynamischen Auswirkungen haben.*
- *Zusatzscheinwerfer dürfen keine scharfen Kanten oder sonstige Gefahrenquellen aufweisen (nach Ermessen der Rennleitung).*
- *Zusatzscheinwerfer dürfen nicht in die Gesamtlängenmessung oder den vorderen Überhang einbezogen werden.*

Die Zusatzscheinwerfer können mit Xenon-Glühlampen ausgestattet sein.

LED-Zusatzscheinwerfer sind zulässig, sofern:

- Sie gemäß der in Belgien geltenden Straßenverkehrsordnung zulässig sind
- Das offizielle „E“-Prüfzeichen auf dem Scheinwerfer eingeprägt ist (kein Aufkleber)
- Jeder Scheinwerfer wird unabhängig von der Anzahl der darin enthaltenen LEDs als ein einziges Teil gezählt.
- Es obliegt dem Teilnehmer, die europäische Zulassung zu erlangen.

Die zusätzlichen Frontscheinwerfer müssen für die technische Abnahme der Veranstaltung montiert sein.

D/ SICHERHEITSVORSCHRIFTEN

ARTIKEL D.1. SICHERHEIT DER FAHRER

D.1.1 Helme

Die Helme müssen einer der geltenden FIA-Normen entsprechen, die in der Technischen Liste Nr. 25 der FIA aufgeführt sind. *Sie müssen gemäß den in Anhang L – Kapitel III, Artikel 1.3 bis 1.7 des aktuellen Internationalen Sportkodex der FIA aufgeführten Bedingungen verwendet werden.*

D.1.2. Feuerfeste Kleidung

Feuerfeste Kleidung (Overall, Kopfhaube) sowie lange Unterwäsche, Socken, Schuhe und Handschuhe müssen mindestens der FIA-Norm 8856-2000 (mit Hologramm, außer Socken) oder der gültigen FIA-Norm 8856-2018 (Technische Liste der FIA Nr. 27 und 74) entsprechen. *Sie müssen gemäß den in Anhang L – Kapitel III, Artikel 2 des aktuellen Internationalen Sportkodex der FIA aufgeführten Bedingungen verwendet werden.*

D.1.3. Kopfrückhaltesystem (FHR)

Hans oder Hybrid:

Informationen zu Kopfrückhaltesystemen finden Sie in den Technischen Listen der FIA Nr. 29 und 36.

Die Verwendung eines Kopfrückhaltesystems (FHR) ist obligatorisch.

- Die Gurte („Tether“) müssen mit dem Homologationsaufkleber **FIA 8858-2002 oder FIA 8858-2010** versehen sein.
- Der Helm muss mit Gurtverankerungen („Tether anchors“) versehen sein, die mit dem Code **FIA 8858-2002 oder FIA 8858-2010** gekennzeichnet sind.

Die vollständigen Nutzungsbedingungen, die in Anhang L Kapitel III Art. 3 der geltenden FIA-Vorschriften aufgeführt sind, müssen eingehalten werden.

Alle aktuellen Technischen Listen der FIA können auf der Website der FIA unter folgendem Link eingesehen werden: <https://www.fia.com/regulation/category/761>

ARTIKEL D.2. SICHERHEIT AN BORD

D.2.1. Überrollkäfig (Überrollbügel)

Die Montage eines Überrollkäfig gemäß Artikel 253-8 des Anhangs J der FIA ist vorgeschrieben.

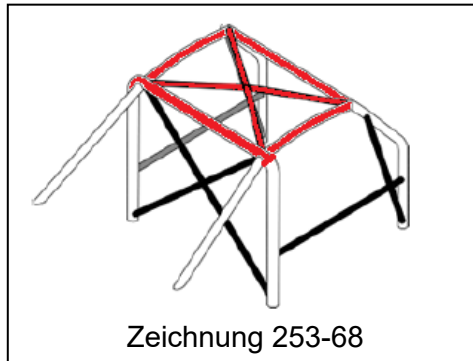
Überrollkäfige müssen so gestaltet und ausgeführt sein, dass sie nach korrekter Montage eine Verformung der Karosserie verhindern.

Wesentliche Merkmale von Überrollkäfigen sind eine auf das Fahrzeug abgestimmte Konstruktion, geeignete Befestigungen und ein gut an die Karosserie angepasster Einbau. Die Streben des Überrollkäfig dürfen keine Flüssigkeiten führen.

Ein Überrollkäfig darf keine anderen Funktionen als seine ursprüngliche Funktion haben und er muss dem Artikel 253.8 des Anhangs J der FIA entsprechen.

Die Vorschriften für Überrollkäfige sind auf einfache Anfrage bei RACB Sport oder über die Website www.fia.com erhältlich.

Alle Streben und Dachverstärkungen (in Rot in der Zeichnung 253-68) müssen mit Schutzpolsterung ausgestattet sein, die der FIA-Norm **8857-2001 Typ A** entsprechen (siehe Technische Liste der FIA Nr. 23). Jede Polsterung muss so befestigt sein, dass sie sich nicht in Bezug auf die Strebe bewegen kann.



D.2.2. Sitz

Der Einbau und die Verwendung von Sitzen, Sitzhalterungen und Verankerungen für Sitzhalterungen gemäß Artikel 253-16 des Anhangs J der FIA ist vorgeschrieben.

Der Sitz muss zwingend ein gültiger, von der FIA homologierter Rennsitz des Typs „Baquet“ sein (**Norm FIA 8855-1999 oder FIA 8862-2009 oder FIA 8855-2021**) und darf nicht verändert werden.

Das Ablaufdatum der Gültigkeit des Sitzes ist auf seinem FIA-Identifikationsetikett vermerkt, das jederzeit lesbar bleiben muss.

Die Sitze müssen sich vor dem Hauptbügel (oder der hinteren Stütze des Seitenbügels) des Überrollkäfigs befinden (siehe Art. 253-8).

- Sitze gemäß der Norm FIA 8855-1999:

Der Sitz muss in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Sitzherstellers und der Technischen Liste Nr. 12 verwendet werden.

Bei Verwendung eines Polsters zwischen dem homologierten Sitz und dem Insassen darf dieses Polster eine Dicke von maximal 50 mm nicht überschreiten.

Ab dem 01.01.2029 sind Sitze, die der Norm 8855-1999 entsprechen, verboten.

- Sitze, die der Norm FIA 8855-2021 oder 8862-2009 entsprechen

Der Sitz muss in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Sitzherstellers und der Technischen Liste Nr. 91 (bzw. 40) verwendet werden.

Die Verwendung von Halterungen, die gemäß Technischer Liste Nr. 91 (bzw. 40) für den Sitz homologiert sind, ist vorgeschrieben.

An jedem einzelnen Kontaktpunkt zwischen den Verankerungspunkten der Sitzhalterungen und den Sitzhalterungen ist die Verwendung einer einzigen stabilen Strebe aus Stahl oder einer Aluminiumlegierung mit einer Dicke von maximal 20 mm zulässig.

Die Sitzposition muss dem Artikel 253-16.1.1 des Anhangs J der FIA entsprechen.

Die Befestigung des Sitzes an den Halterungen muss mit mindestens vier (4) Schrauben M8 der Mindestqualität 10.9 erfolgen.

Die Sitzhalterungen müssen befestigt werden entweder:

- an den Verankerungen für die Sitzbefestigung, die im Originalfahrzeug verwendet werden.
- direkt an der Karosserie/dem Fahrgestell entsprechend der Zeichnung 253-65 und den Empfehlungen in Artikel 253-16.2 des Anhangs J der FIA.
- an Verankerungen für die Befestigung von Sitzen gemäß Zeichnung 253-65B und den Empfehlungen in Artikel 253-16.2 des Anhangs J der FIA.
- an vom Hersteller als Optionsvariante homologierten Verankerungen für die Befestigung von Sitzen (in diesem Fall können die Originalverankerungen entfernt werden).

Die Mindestdicke der Halterungen und Gegenplatten beträgt 3 mm für Stahl und 5 mm für Leichtmetalllegierungen (sofern in den Zeichnungen nicht anders angegeben).

Die Mindestlänge jeder Halterung beträgt 6 cm.

Wenn zur Einstellung des Sitzes Schienen verwendet werden, müssen diese ursprünglich mit dem homologierten Fahrzeug oder mit dem Sitz mitgeliefert worden sein.

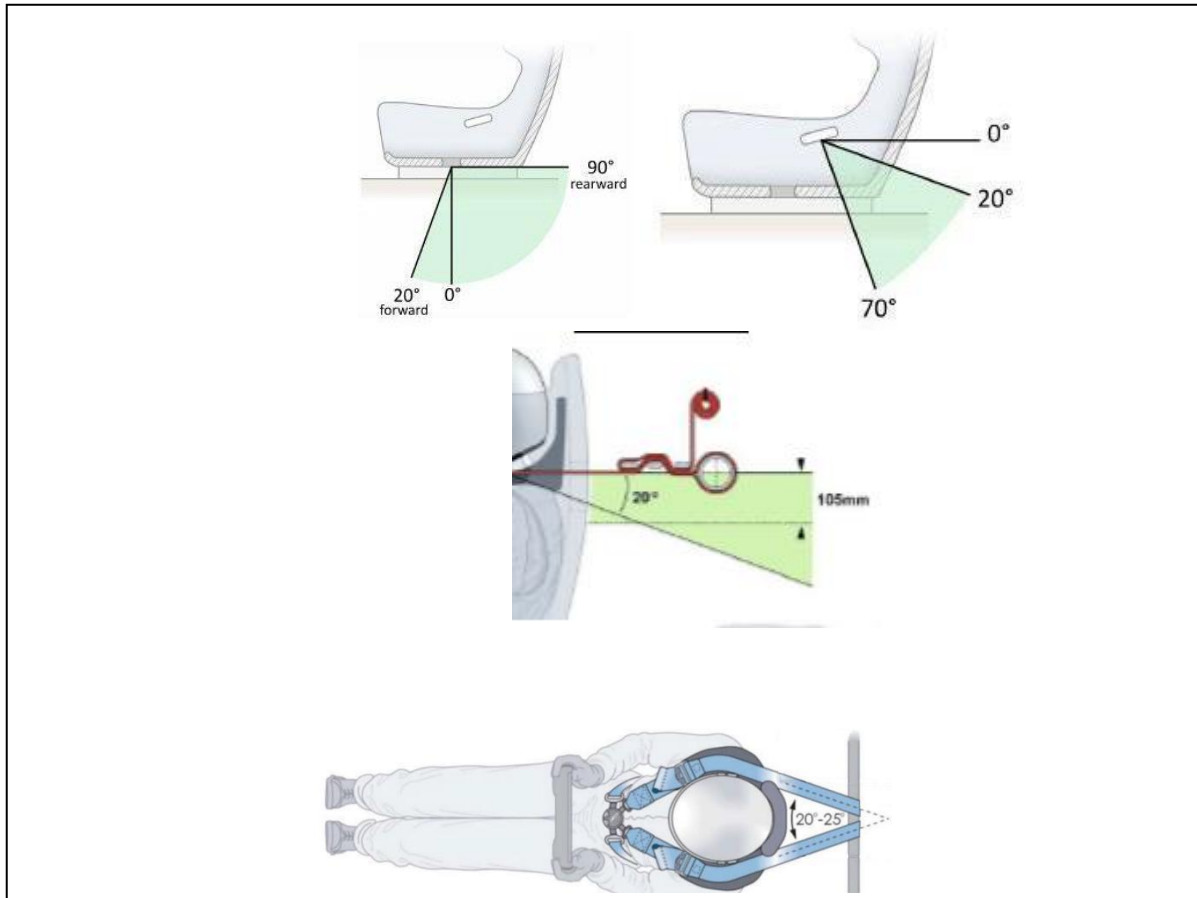
Die Technischen Listen der FIA Nr. 12, 40 und 91 sind auf der Website der FIA verfügbar: www.fia.com/regulation/category/761.

D.2.3. Gurte

Die Installation und Verwendung von Gurten gemäß Artikel 253-6 des Anhangs J der FIA ist vorgeschrieben.

6-Punkt-Sicherheitsgurte, die gemäß **FIA 8853-2016** (Technische Liste der FIA Nr. 57) homologiert sind und Artikel 253-6 des Anhangs J entsprechen, sind vorgeschrieben und dürfen das Gültigkeitsdatum nicht überschreiten.

Die Gurte müssen den Einbauvorschriften gemäß Artikel 253-6.2 des Anhangs J der FIA entsprechen, einschließlich der von den Gurten gebildeten Winkel:
Die Technische Liste Nr. 57 der homologierten Gurte ist auf der Website der FIA verfügbar:



www.fia.com/regulation/category/761.

Darüber hinaus müssen jederzeit zwei Gurtschneider im Fahrzeug vorhanden sein. Sie müssen für den Fahrer und den Beifahrer, wenn sie mit angeschnallten Gurten in ihren Sitzen sitzen, leicht zugänglich sein.

D.2.4. Feuerlöscher

Die Installation eines Handfeuerlöschers und eines Löschsystems gemäß Artikel 253-7 des Anhangs J der FIA ist vorgeschrieben.

Jedes Fahrzeug muss mit einem von der FIA homologierten automatischen Löschsystem mit einer Mindestmenge an Löschmittel von 3 kg ausgestattet sein (**Technische Liste der FIA Nr. 16 und Nr. 52**) und einem oder zwei Handfeuerlöschern (mit einer Mindestmenge an Löschmittel von insgesamt 2 kg) ausgestattet sein, deren Spezifikationen mit Artikel 253-7 des Anhangs J der FIA übereinstimmen.

Die Technischen Listen für automatische Feuerlöscher (LT FIA Nr. 16 und 52) sind auf der Website der FIA verfügbar: www.fia.com/regulation/category/761

Die folgenden Informationen müssen auf jedem Feuerlöscher gut sichtbar angegeben sein:

- Kapazität
- Art des Produkts
- Gewicht oder Volumen

- Datum der Überprüfung des Feuerlöschers, das nicht mehr als zwei Jahre nach dem Befüllungsdatum oder dem Datum der letzten Überprüfung liegen darf und das Ablaufdatum nicht überschreiten darf.

Jeder Feuerlöschbehälter muss angemessen geschützt werden.

Der Behälter des FIA-homologierten automatischen Feuerlöschers muss mit mindestens zwei verschraubten Metallgurten befestigt werden, und das Befestigungssystem muss einer Verzögerung von 25 G standhalten können.

Die Befestigungen der Behälter von Handfeuerlöschern müssen einer Verzögerung von 25 G standhalten können. Es sind nur Schnellverschlüsse aus Metall mit mindestens zwei Metallgurten zulässig.

Der Fahrer und Beifahrer müssen in der Lage sein, das automatische Feuerlöschsystem zu betätigen, wenn sie in ihren Sitzen sitzen und angeschnallt sind. Für jeden Feuerlöscher sind Torpedosicherungen vorgeschrieben.

D.2.5. Stromkreisunterbrecher

Die Installation eines Stromkreisunterbrechers gemäß Artikel 253-13 des Anhangs J der FIA ist vorgeschrieben.

Der Stromkreisunterbrecher muss alle Stromkreise (Batterie, Lichtmaschine oder Dynamo, Beleuchtung, Warnsignale, Zündung, elektrische Steuerungen usw.) unterbrechen und außerdem den Motor abschalten.

Dieser Stromkreisunterbrecher muss explosionsgeschützt sein und von innen und außen des Fahrzeugs bedient werden können. Außen muss sich die Steuerung zwingend an der Unterseite der Windschutzscheibe auf der Fahrerseite befinden. Sie muss deutlich durch ein rotes Blitzsymbol in einem blauen Dreieck mit weißem Rand und einer Grundseite von mindestens 12 cm gekennzeichnet sein.

D.2.6. Scheiben

Die Windschutzscheibe des Fahrzeugs muss aus Verbundglas bestehen, sofern nicht vom RACB anders homologiert. Besteht die Windschutzscheibe nicht aus Glas, muss es möglich sein, die Scheiben der Vordertüren oder die Vordertüren selbst ohne Werkzeug aus dem Innenraum zu entfernen.

Wenn die Seitenscheiben aus Glas bestehen, ist die Verwendung von transparenten und farblosen Schutzfolien auf den Seitenscheiben vorgeschrieben. Ihre Dicke darf 100 Mikrometer nicht überschreiten.

Die Seitenfenster und die Heckscheibe können durch ein transparentes, starres Material mit einer Dicke von mindestens 5 mm ersetzt werden (empfohlen wird Lexan 400).

D.2.7. Kraftstofftank

Ein Tank vom Typ FT3-1999, FT3.5-1999 oder FT5-1999, der den Spezifikationen der FIA gemäß Art. 253-14 entspricht, ist vorgeschrieben.

- Dieser Tank muss mit einem aufgedruckten Code versehen sein, der den Namen des Herstellers, die Spezifikationen, nach denen der Tank gebaut wurde, und das Herstellungsdatum enthält.
- Dieser aufgedruckte Code muss leicht überprüfbar sein.

- Die maximale Nutzungsdauer von flexiblen Tanks ist auf höchstens 5 Jahre nach dem Herstellungsdatum begrenzt, mit Ausnahme von Tanks, die vom Hersteller erneut geprüft und zertifiziert wurden, für die dann eine zusätzliche Nutzungsdauer von höchstens 2 Jahren gilt. Andere FIA-homologierte Tanks dürfen das Gültigkeitsdatum nicht überschreiten.

Der Tank muss an der ursprünglichen Stelle angebracht werden.

Das Fassungsvermögen des Tanks darf das ursprüngliche Fassungsvermögen nicht überschreiten.

Die Anzeige des Kraftstoffstands darf nur über eine interne Anzeige erfolgen. Ein externes Anzeigesystem durch einen durchsichtigen Schlauch oder ein durchsichtiges Rohr ist verboten.

Befindet/befinden sich die Kraftstoffpumpe(n) im Kofferraum, muss/müssen sie durch eine flüssigkeits-, flammen- und gasdichte Feuerschutzwand vom Fahrgastraum getrennt sein.

D.2.8. Abschleppöse

Die vorderen und hinteren Abschleppösen sind vorgeschrieben und müssen:

- starr, aus Stahl, bruchstark und 5 mm dick sein.
- abgerundet sein, damit sie die von den Helfern verwendeten Gurte nicht durchtrennen oder beschädigen.
- fest am Fahrgestell/an der Karosserie befestigt sein.
- sich von oben gesehen innerhalb der Kontur der Karosserie befinden.
- leicht erkennbar und gelb, orange oder rot lackiert sein.
- das Abschleppen eines Fahrzeugs ermöglichen.

Die genaue Position der Abschleppösen muss durch einen Pfeil in Kontrastfarbe deutlich gekennzeichnet sein.

E/ GENEHMIGUNG

Reglement genehmigt durch RACB Sport am 26.01.2026
Visanummer: T01-BRCGT/B26

DMSB-Hinweis:

Die vorstehenden Bestimmungen stellen eine Übersetzung des französischen Originaltexts dar.