

ENDURO: PACKENDER AUFTAKT IN DER DEM 2017



Fachausschüsse:
jetzt wählen!
Alle Infos ab Seite 10

DMSB

DMSB-MITGLIEDERVERSAMMLUNG:
Strukturreform stand im Blickpunkt



RALLYE

SPANNUNG PUR: Die DRM bietet
einen engen Kampf um Bestzeiten



EISSPEEDWAY

WM IN INZELL: Gold für Russland,
Deutschland gewinnt Bronze



ADAC

ADAC
rallye masters

DRM



ADAC RALLYE MASTERS DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT

„DIE BESTE RALLYE-ACTION DEUTSCHLANDS“

+ ALLE TERMINE 2017 + ALLE TERMINE 2017 + ALLE TERMINE 2017 +

03.03. - 04.03.	ADAC Saarland-Pfalz Rallye
07.04. - 08.04.	ADAC Hessen Rallye Vogelsberg
05.05. - 06.05.	ADAC Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklaue“
26.05. - 27.05.	AvD-Sachsen-Rallye
23.06. - 24.06.	ADAC Rallye Stemweder Berg
04.08. - 05.08.	S-DMV Thüringen Rallye
08.09. - 09.09.	ADAC Rallye Niedersachsen
20.10. - 21.10.	ADAC 3-Städte-Rallye

www.adac.de/rallye-masters

#ADACRALLYEHUB

www.adac.de/drm



„Der Breitensport wird künftig noch mehr in den Fokus der Arbeit des DMSB rücken.“

Liebe Motorsportfreude,

seit rund 100 Tagen bin ich als Generalsekretärin des DMSB im Amt. In dieser Zeit durfte ich mich bereits mit vielen neuen Aufgaben vertraut machen und hatte auch schon Gelegenheit, einige neue Akzente zu setzen. Wie viele von Ihnen wissen, ist meine motorsportliche Heimat der Jugend- und Breitensport. Durch die Trennung des Profi- und Amateurbereichs wird in Zukunft genau dies der Schwerpunkt des DMSB e.V. sein.

Meine Hauptaufgabe in den kommenden Monaten wird die Umsetzung der weitreichenden politischen Beschlüsse des DMSB-Präsidiums sein. Ob Wahlen zu den Fachausschüssen oder Ergebnisse der Roadshow (siehe Artikel auf Seite 14): Das Präsidium hat eine Menge Weichen gestellt. Unsere Aufgabe in der Geschäftsstelle in Frankfurt wird es nun sein, die Züge auf die richtigen Gleise zu stellen. Dazu kann ich auf ein Team zurückgreifen, das zum Teil jahrzehntelange Erfahrung einbringt. Zugleich wird es nötig sein, die Zusammenarbeit mit den Sportabteilungen der Trägervereine und mit den ehrenamtlichen Funktionsträgern weiter zu verbessern. Moderne Schulungs- und Kommunikationsmethoden werden dazu beim DMSB noch mehr Einzug halten – zum Beispiel durch Webinare und andere Online-Werkzeuge.

Apropos Kommunikation: Die DMSB-App wird künftig DAS zentrale Kommunikationsmodul des DMSB werden. Erste Schritte haben wir gemacht. Gleichzeitig wissen wir, dass wir das Angebot fortlaufend technisch verfeinern und vor allem ausbauen müssen. So wird im aktuellen Update Anfang Mai zum Beispiel die Möglichkeit zur Verfügung stehen, die DMSB-Startzulassung über die App zu beantragen – einfach und komfortabel. Hier werden wir Schritt für Schritt Ergänzungen des Angebots vornehmen. Der Download lohnt sich aber schon jetzt (siehe Artikel auf Seite 12). Probieren Sie es einfach aus!

Um die zusätzlichen Aufgaben optimal bewältigen zu können, verstärken wir derzeit übrigens das Team der DMSB-Geschäftsstelle. Wenn Sie Interesse haben, den deutschen Motorsport mitzugestalten, schauen Sie doch einmal auf unsere Website! Dort finden Sie die aktuellen Stellenangebote. Wir freuen uns auf Sie – ob als Lizenznehmer oder vielleicht sogar als neuer Mitarbeiter.

Ihre
Dr. Julia Walter
DMSB-Generalsekretärin

TITEL

- 8 **DMSB** Mitgliederversammlung ganz im Zeichen der Strukturreform
- 32 **Rallye** DRM 2017: Pure Spannung
- 56 **Enduro** Dennis Schröter dominiert Saisonauftakt
- 62 **Eisspeedway** DMSB-Team jubelt über WM-Bronze

THEMEN

- 10 **DMSB** Fachausschusswahlen 2017: Die Abstimmung läuft
- 12 **DMSB-App** Neue Funktionen: DMSB-Startzulassung per DMSB-App verfügbar
- 14 **DMSB** DMSB ging erstmals auf Roadshow
- 16 **DMSB Academy** International Medical Training Days am Nürburgring
- 17 **DMSB Academy** Medizinisches Personal erfolgreich ausgebildet
- 18 **DMSB-Karriere** Arbeiten im Motorsport: DMSB-Geschäftsstelle sucht Verstärkung
- 20 **DMSB-Lizenzen** Online-Lizenzbeantragung 2017 Schritt für Schritt
- 22 **DMSB-Lizenzen** Alle Automobilsport-Lizenzen im Überblick
- 24 **DMSB-Lizenzen** Alle Kartsport-Lizenzen im Überblick
- 26 **DMSB-Lizenzen** Alle Motorradsport-Lizenzen im Überblick
- 28 **Termine Automobil** Spitzensport auf deutschem Boden in der Saison 2017 – eine Übersicht der wichtigsten Veranstaltungen
- 30 **Rallye** DMSB-Kraftfahrzeugpass vereinfacht Straßenzulassung für Rallyefahrzeuge
- 36 **Driftsport** Premiere für den neuen DMSB-Drift-Cup
- 52 **dmsj-Vollversammlung:** Vorstandspositionen neu besetzt
- 53 **dmsj** News von der Nachwuchsorganisation
- 54 **Termine Motorrad** Spitzensport auf deutschem Boden in der Saison 2017 – eine Übersicht der wichtigsten Veranstaltungen
- 61 **Straßensport** IDM 2017: Neue Motorradrennsportallianz für Deutschland
- 65 **Eisspeedway** Max Niedermaier holt sich erstmals den Titel

SERVICE

- 37 **Technik Automobil**
- 40 **Technik Kart**
- 44 **Technik Motorrad**
- 46 **Sportgericht Automobil**

RUBRIKEN

- 3 **Editorial**
- 6 **Kurz notiert** Aktuelles aus der Welt des Motorsports
- 66 **Leser fragen** DMSB-Experten antworten
- 66 **Impressum** Die Ansprechpartner

FÖRDERER DES DMSB



Gefördert durch:



aus Mitteln des Ausgleichsfonds



OFFIZIELLE DMSB-PARTNER



ZF Sachs Race Engineering GmbH

E-MAIL VORSTART@DMSB.DE

DMSB-Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung ist das wichtigste Gremium des DMSB. Hier werden die Weichen für die Zukunft gestellt und das Präsidium legt Rechenschaft über das vergangene Motorsportjahr ab. Am 22. April trafen sich die Delegierten in Frankfurt.

8



Rallye

Die Leistungsdichte in der DRM 2017 ist extrem hoch. Bei den ersten zwei Läufen markierten fünf Teams die Bestzeiten. Fast jedes davon lag auch schon in der Gesamtwertung vorn. Das macht Lust auf die ausstehenden sechs Läufe.

32



56

Enduro

Der amtierende Internationale Deutsche Enduro-Meister wurde seiner Favoritenrolle erneut auf ganzer Linie gerecht. Dennis Schröter sprühte zum Saisonauftakt vor Selbstbewusstsein und Tatenrang.



62

Eisspeedway

Große Freude in Inzell: Deutschland schaffte bei der Eisspeedway-Team-WM den Sprung auf das Podium. Hinter Russland und Österreich holte das deutsche Spike-Trio erstmals seit 2009 wieder Bronze.

DMSB TRAUERT

Der DMSB trauert um Motorsportlegende Wilhelm Noll. Der ehemalige Präsident der DMSB-Vorgängerorganisation OMK verstarb im Januar im Alter von 90 Jahren. Wilhelm Noll war der erste deutsche



Seitenwagen-Weltmeister in der Historie der Motorrad-Weltmeisterschaft. Er feierte zusammen mit seinem Beifahrer Fritz Cron

insgesamt acht Grand-Prix-Siege und wurde 1954 und 1956 Seitenwagen-Weltmeister. Des Weiteren sicherte sich das schnelle Duo zwei Mal den DM-Titel. Außerdem stellte Noll 1955 mit 280 km/h einen Geschwindigkeitsweltrekord für Dreiradfahrzeuge auf.

Auch nach seiner aktiven Zeit blieb der Werkstattmeister, der bis 1990 im hessischen Kirchhain ein Autohaus führte, dem Motorradsport treu. Er engagierte sich als Funktionär national und international in verschiedenen Funktionen. So war der Hesse unter anderem als FIM-Vizepräsident und langjähriges deutsches Mitglied der FIM Road Racing Commission (CCR) tätig. Bis 1996 stand Wilhelm Noll als Präsident an der Spitze der DMSB-Vorgängerorganisation OMK (Oberste Motorradsport-Kommission) und war gleichzeitig Vizepräsident des DMSB-Trägervereins DMV.



DEUTSCHE RALLYE-MEISTERSCHAFT: HIGHLIGHTS AUF N-TV

Die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) gibt in der Saison 2017 mit einem neuen Fernsehpartner Vollgas. Die besten Szenen aus den acht Veranstaltungen von DRM und dem ADAC Rallye Masters sowie die Highlights aus dem ADAC Opel Rallye Cup gibt es exklusiv bei n-tv.

Rallye-Fans dürfen sich auf die besten Szenen aus den acht DRM-Läufen in diesem Jahr bereits einen Tag nach der Veranstaltung freuen. Das 30-minütige DRM-Magazin "PS Die Deutsche Rallye-Meisterschaft" wird sonntags nach jeder Rallye ausgestrahlt und am darauffolgenden Samstag wiederholt. Darüber hinaus steht das DRM-Magazin in der Mediathek von n-tv unter www.n-tv.de jederzeit zum Abruf bereit.

TOYO TIRES IST NEUER PARTNER DER DRX

Der international bekannte Reifenhersteller, der bereits bei Motorsportgrößen wie Ken Block als Sponsor aktiv war, unterstützt nun auch die Deutsche Rallycross-Meisterschaft (DRX). Seit über 40 Jahren sitzt die



Europazentrale von Toyo Tires in Willich (Nordrhein-Westfalen) und nutzt die strategisch gute Position für den europäischen und Weltmarkt. Die technische Entwicklung soll wieder Einzug im Motorsport finden und so wird Toyo Tires nun auch ihr Angebot in den Rallycross-Sport ausweiten.

Dazu zählt unter anderem auch die Verbreitung der deutschen Offroad-

Rennserie auf den Social-Media Plattformen von Toyo Tires, durch die ein noch größeres Interesse an der DRX geweckt werden soll. Für die weitere Steigerung der Attraktivität des Rallycross-Sports wird Toyo Tires auch gezielt Preisgelder für die Teilnehmer der Rennserie bereitstellen, die Toyo Tires verwenden. Die neue Kooperation des Reifenherstellers mit der Rennserie schafft neue Möglichkeiten für den nationalen Sport und wird die DRX in ihrer Attraktivität steigern.

Weitere Infos: www.rallycross-dm.de

WILHELM A. WEIDLICH WEITERHIN DMV-PRÄSIDENT

In Goslar-Hahnenklee fand die diesjährige Hauptversammlung des DMSB-Trägervereins DMV statt. Bei den turnusmäßigen Wahlen der Präsidiumsgruppe I wurde Präsident Wilhelm A. Weidlich (Neunkirchen/Österreich) von den Delegierten einstimmig wiedergewählt.

Von den beiden Sportpräsidenten im DMV stand der Amtsinhaber für Motorradsport, Hans-Robert Kreuz (Neunkirchen/Siegerland), zur Wiederwahl. Kreuz, der zudem im DMSB-Präsidium für das Ressort Finanzen, Recht und Verwaltung zuständig ist, wurde ebenfalls mit einstimmigem Votum im Amt bestätigt.

Ralf Frache neu im DMV-Präsidium

Der bisherige DMV-Vizepräsident für Finanzen und Verwaltung, René Schäfer, stellte sich nach zwei Jahren im Amt nicht mehr zur Wiederwahl. An seiner Stelle wurde Ralf Frache (Alsbach-Hähnlein) nominiert. Der Südhessen, der derzeit noch Vorsitzender der Motorsportjugend im DMV (MSJ) ist, wurde mit deutlicher Mehrheit von den Mitgliedern zum neuen Finanzchef des Verbandes gewählt.



Das DMV-Präsidium 2017 (v. l.): Ralf Frache (Vizepräsident für Finanzen), Dr. Gunther David (Sportpräsident für Automobilsport), Wilhelm A. Weidlich (Präsident), Hans-Robert Kreuz (Sportpräsident für Motorradsport) und Bernd Schmidt (Vizepräsident).

Driftsport: Am zweiten Mai-Wochenende (12. bis 14. Mai) startet der DMSB-Drift-Cup in seine erste Saison. Auf dem Nürburgring wird die erste von insgesamt vier Veranstaltungen ausgetragen. Damit die Veranstalter der beiden Läufe am Nürburgring sowie am Lausitzring und in Oschersleben eine Übersicht erhalten, wie viele Teilnehmer in der neuen Serie an den Start gehen werden, hat der DMSB ein unverbindliches Einschreibe-Formular für den DMSB-Drift-Cup veröffentlicht. Das Dokument steht auf der DMSB-Homepage im Bereich „Infos für Aktive“ > Driftsport > Sportliche Reglements zum Download zur Verfügung.

PERSONALIA

Neuer Mitarbeiter in der DMSB-Geschäftsstelle:

Sönke Petersen (28 Jahre) heißt der neue Sport-Inklusionsmanager (gefördert durch das BMAS aus den Mitteln der Ausgleichsabgabe) in der DMSB-Abteilung Jugend und Bildung. Er ist telefonisch unter 069 633007-26 sowie per E-Mail unter spetersen@dmsb.de erreichbar.



NEWS

Kartsport: Auch in der Saison 2017 warten auf die Bestplatzierten in den vier Prädikatsserien der Deutschen Kart Meisterschaft attraktive Preise und Förderprogramme. Neben kostenlosen Einschreibungen, sowie Sachpreisen, gibt es für die Bestplatzierten auch Einladungen zu Formel 4-Test- und Simulatorfahrten.

Weitere Infos: www.kart-dm.de



Sicherheitsstanks: Die FIA hat die Vorschrift zur Verwendung von FIA-homologierten Sicherheits-Kraftstoffbehältern (FT3-1999/FT3.5-1999/FT5-1999) auf 2018 verschoben. Der entsprechende Text im Artikel 253-14 des Anhang J wurde angepasst. Das aktuelle Dokument steht als PDF auf der FIA-Website www.fia.com im Bereich „Regulations“ zum Download bereit.



MITGLIEDERVERSAMMLUNG GANZ IM ZEICHEN

Die Mitgliederversammlung ist das wichtigste Gremium des Deutschen Motor Sport Bundes. Hier werden entscheidende Weichen für die Zukunft gestellt und das Präsidium legt Rechenschaft über das vergangene Motorsportjahr ab. Am 22. April trafen sich die Delegierten im Steigenberger Airport Hotel in Frankfurt.

DMSB-Präsident: Hans-Joachim Stuck.



Da in diesem Jahr turnusgemäß keine Wahlen auf der Tagesordnung standen, bestimmten vor allem die ausführlichen Berichte der Präsidiumsmitglieder den Veranstaltungsablauf. DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck erläuterte den Delegierten dabei vor allem die unterschiedlichen Bereiche der Strukturreform, die unter der Überschrift „Mehr Nähe zu den Lizenznehmern“ steht. Wichtigste Eckpunkte sind dabei die Aufteilung in Profi- und Breitensport, um die unterschiedlichen Bedürfnisse besser bedienen zu können und die neu strukturierten Fachausschüsse, bei denen die Vertreter von Fahrern und Veranstaltern nun gewählt werden. „Gerade dieser Schritt ist mir besonders wichtig“, erklärte der DMSB-Präsident. „Bei den Wahlen zu den Fachausschüssen, die wir seit vergangenem Herbst vorbereiten und die ab 8. Mai online bei mein.dmsb.de stattfinden, haben die Lizenznehmer erstmals die Möglichkeit, die Geschicke in ihrer jeweiligen Motorsportdisziplin durch



DER STRUKTURREFORM

eigene Vertreter mitzugestalten.“ Gleichzeitig wies Stuck auch noch einmal auf eine ganze Reihe von bürokratischen Hemmnissen hin, die in den vergangenen zwölf Monaten abgebaut werden konnten. So wurde etwa das Lizenzsystem schrittweise vereinfacht und das Lizenznehmerportal mein.dmsb.de über den Winter optimiert, die Sportwartlizenzen sind drei Jahre und auch ohne Bild gültig, der teilweise notwendige Sehtest kann kostenlos und ohne Voranmeldung in jeder Filiale von Apollo-Optik durchgeführt werden und die Anzahl der Ausbildungsrichtlinien wurde drastisch reduziert. Darüber hinaus wird die neue DMSB-App schrittweise optimiert und mit weiteren Funktionen ausgestattet werden, um auch hier den Service für die Lizenznehmer zu verbessern. „Dieser Prozess der Vereinfachung unserer Abläufe ist natürlich noch lange nicht abgeschlossen, aber die internen Voraussetzungen haben wir inzwischen geschaffen“, so Hans-Joachim Stuck.

Die weiteren Präsidiumsmitglieder berichteten aus ihren Ressorts: Hans-Robert Kreuz über Finanzen, Recht und Verwaltung, Gebhard Sanne über Jugendförderung und Breitensport, Dr. Gerd Ennser über Automobilsport und Wolfgang Wagner-Sachs über Motorradsport. Neben der insgesamt stabilen Entwicklung der Lizenznehmerzahlen ging es bei den einzelnen Berichten auch immer wieder um Neuerungen, die sich durch die Strukturreform ergeben. Diese hatte nach einer Reihe von Veranstaltungen mit Vertretern der Trägervereine und Landesmotorsport-



DMSB-Generalsekretärin: Dr. Julia Walter.

„Nur wer bei den Wahlen zu den Fachausschüssen mitmacht, kann mitgestalten.“

Hans-Joachim Stuck, DMSB-Präsident

fachverbände im Winter konkrete Formen angenommen und wird seit Beginn 2017 schrittweise umgesetzt.

FACHAUSSCHUSSWAHLEN:

DIE ABSTIMMUNG LÄUFT

Ab dem 8. Mai sind alle Fahrer und Veranstalter des DMSB dazu aufgerufen, ihre Stimme für die Wahlen zu ihren Vertretern in den Fachausschüssen abzugeben. Weit über 60 Kandidaten bewerben sich in diesen Wochen um das Vertrauen der Wahlberechtigten.

Sie kandidieren für zwölf unterschiedliche Ausschüsse.

Damit läutet der DMSB ein neues Kapitel ein – erstmals können nämlich die Lizenznehmer selbst bestimmen, wer die künftige Entwicklung ihrer Sportart im jeweiligen Fachausschuss in den kommenden zwei Jahren mitprägt.



Pünktlich zu den Wahlen gehen die Übersichtsseiten mit den Kandidaten für die Ausschüsse in diesen Tagen online. Unter www.dmsb.de/active/FA-Wahlen-2017 ist auf der DMSB-Homepage die Ausgangsseite zu finden, von der aus es zu den Kandidatenlisten geht. Auf dieser Seite ist auch die Wahlordnung zu finden, in der für interessierte Leser jedes Detail der Wahl geregelt ist. Auf diesen Info-Seiten der DMSB-Homepage stellen sich die Kandidaten mit ihren eigenen Profiltexten vor, und viele haben diese Möglichkeit genutzt, um sehr detaillierte Ideen vorzustellen. Die Lektüre lohnt sich, denn schließlich geht es hier um die Wahl der Vertrauensleute, denen jeder einzelne Wähler zutraut, die eigene Motorsportdisziplin in den kommenden beiden Jahren mitzugestalten.

Wer sich für seinen Favoriten entschieden hat, der sollte nicht versäumen, auch seine Stimme abzugeben. Auf der FA-Wahl-Seite der DMSB-Homepage ist deshalb auch der Link auf das Lizenznehmerportal mein.dmsb.de zu finden. Natürlich kann sich jeder, der seinen Favoriten bereits kennt, auch direkt dort anmelden. Nach dem Login steht dort für die Wahl ein eigener Menüpunkt zur Verfügung, der interaktiv durch den Wahlvorgang führt. Wichtig zu wissen: Jeder Wähler hat eine Stimme, die er in der Wahlperiode vom 8.

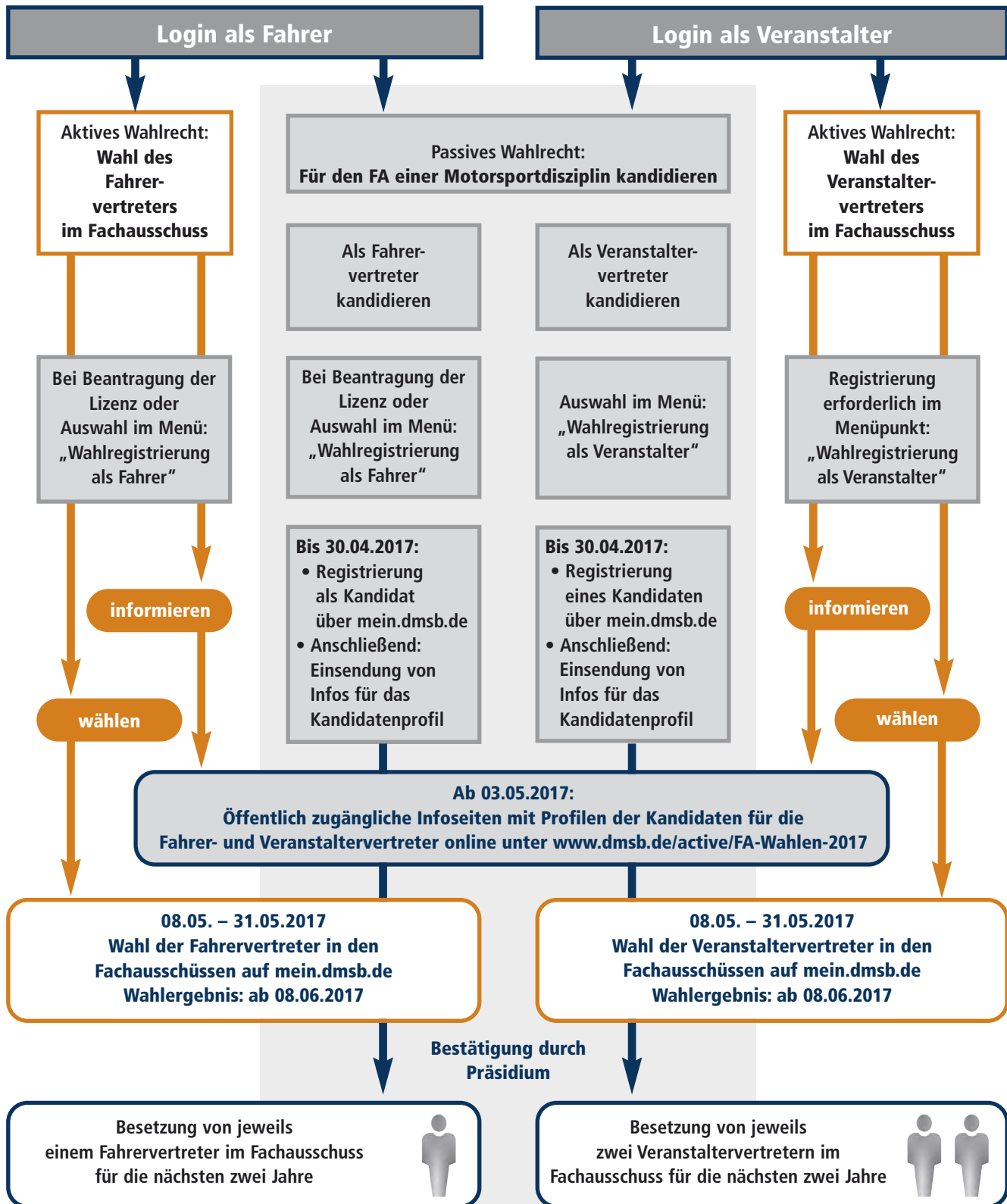
Mai bis 31. Mai 2017 abgeben kann. Die Stimmabgabe erfolgt elektronisch. Gemäß den Grundsätzen einer geheimen Wahl wird für den einzelnen Wähler natürlich nicht festgehalten, welcher Kandidat die Stimme erhalten hat. Ohne weitere Personalisierung werden nur die für die einzelnen Kandidaten abgegeben Stimmen gezählt. Das bedeutet aber auch: Eine nachträgliche Änderung der Entscheidung ist nicht mehr möglich – das Votum ist endgültig.

Wichtig ist vor allem eines: Überhaupt abzustimmen. Denn mit dem Ergebnis der Stimmabgabe wird der Fachausschuss für die nächsten zwei Jahre festgelegt. Die neu zusammengesetzten Fachausschüsse nehmen ihre Arbeit am 1. Juli 2017 auf. Ihre Amtszeit endet am 30. Juni 2019.



ABLAUF DER DMSB-FACHAUSSCHUSSWAHLEN 2017

DMSB-Lizenznehmerportal mein.dmsb.de



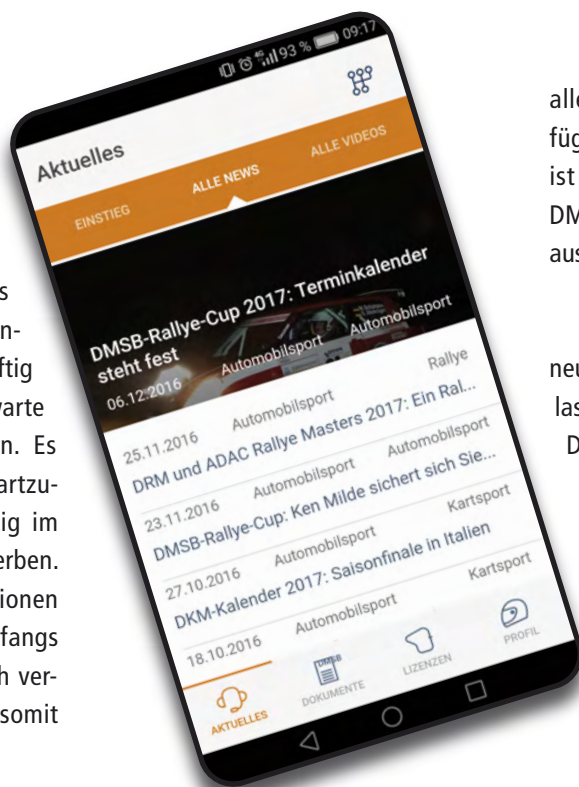


Der DMSB wird eine neue Version seiner Smartphone-App (Apple iOS und Android) veröffentlichen. Der Besuch im App-Store und bei Google Play lohnt sich. Denn mit dem jüngsten Update, das in diesen Tagen zur Verfügung stehen wird, präsentiert die DMSB-App neue Features und Service-Funktionen. So werden nun auch die DMSB-Startzulassungen für Fahrer und Beifahrer (DSZ) per Smartphone-App ausgestellt. Ebenfalls neu: das sichere QR-Code-Login auf mein.dmsb.de am Computer via DMSB-App.

NEUE FUNKTIONEN:

DMSB-STARTZULASSUNG PER DMSB-APP VERFÜGBAR

Der neue Service für die DMSB-Startzulassung steht auf allen Smartphones (Android und Apple iOS) zur Verfügung. Die meisten anderen Lizenzen für aktive Motorsportler sind bereits heute nicht nur als Plastikkarte, sondern auch online verfügbar. Zukünftig werden die Lizenzen für Sportwarte dieser praktischen Lösung folgen. Es wird empfohlen, die DMSB-Startzulassung Fahrer/Beifahrer frühzeitig im Vorfeld der Veranstaltung zu erwerben. So können eventuelle Komplikationen wegen fehlenden Mobilfunkempfangs am Veranstaltungsort ganz einfach vermieden werden. Zugleich stehen somit



alle Dokumente rechtzeitig zur Verfügung. Bei der Dokumentenabnahme ist neben der DMSB-Startzulassung per DMSB-App zudem ein gültiger Lichtbildausweis vorzulegen.

Das Update der DMSB-App mit der neuen Funktion für die DMSB-Startzulassung wird im Mai veröffentlicht. Danach ersetzt die DMSB-Startzulassung per DMSB-App grundsätzlich sämtliche Vor-Ort-Lizenzen. Der Preis der DMSB-Startzulassung beträgt 15,00 Euro. Spartipp: Für Fahrer, die mehrmals im Jahr starten, ist der Erwerb einer Jahres-Lizenz National C günstiger.

INFO**Hinweis zur Gültigkeit der DSZ**

Die DMSB-Startzulassung ist gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen 2017 (siehe Artikel 7 „Zeitlicher Geltungsbereich“) nur für den beantragten Kalendertag gültig. Für mehrtägige Automobilsport-Veranstaltungen ist aktuell für jeden Kalendertag die DMSB-Startzulassung neu zu beantragen. Im Motorsport hingegen gilt die DMSB-Startzulassung wie bisher auch für Veranstaltungen, die das gesamte Wochenende dauern. Der Geltungsbereich der DMSB-Startzulassung beschränkt sich grundsätzlich auf Wettbewerbe im Zuständigkeitsbereich des DMSB sowie auf Club-sportwettbewerbe.

Login ohne Kundennummer und Passwort auf mein.dmsb.de

Die neueste Version der DMSB-App bietet zudem eine weitere praktische Funktion: den Login auf mein.dmsb.de per QR-Code. Dazu wird auf der Startseite des Lizenznehmerportals ein QR-Code generiert, der sich per DMSB-App einscannen lässt. Anschließend erfolgt automatisch, schnell und sicher der Login. Und das ganz ohne Eingabe von DMSB-Lizenznummer und Passwort. Voraussetzung: Zuvor muss auf der Startseite der DMSB-App die Option „DMSB-Lizenznummer und Passwort merken“ ausgewählt worden sein.

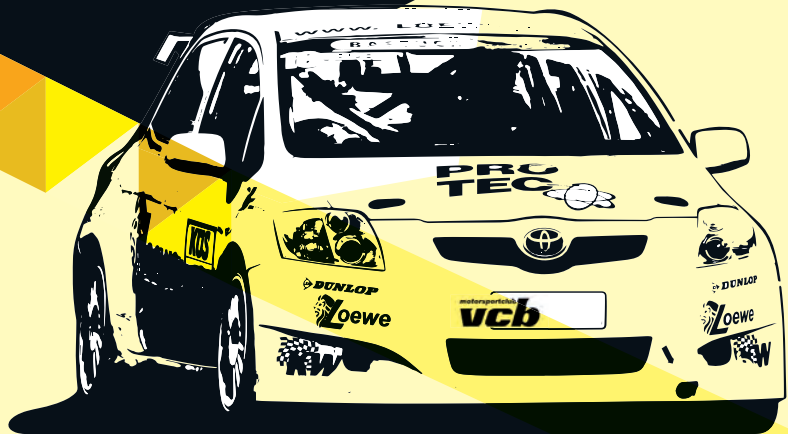
Des Weiteren können nun die News-Seiten durch ein „Nach-unten-Ziehen“ neu geladen und Inhalte aktualisiert werden. Zugleich wurde auch die Darstellung der Nachrichten optisch überarbeitet.



Anzeige

50.**vcb Bördesprint**

23. Juni 2017
Motorsport Arena
Oschersleben



Motorsport Arena
Oschersleben

motorsportclub
vcb

ADAC **Bördesprint**
Cup

Infos unter: www.vcb-motorsport.de
oder Telefon 03379 3228820

GEDANKEN- UND MEINUNGSAUSTAUSCH:

DMSB GING ERSTMALS AUF ROADSHOW



Im Sommer vergangenen Jahres startete der DMSB zum ersten Mal eine Roadshow, um sich vor Ort über allgemeine Probleme im Motorsport zu informieren. Dazu trafen sich DMSB-Präsidiumsmitglieder und -Mitarbeiter in fünf Städten mit Vertretern der Trägervereine und Landesmotor-sportfachverbände. Eine Vielzahl der Anregungen und Vorschläge konnte bereits erfolgreich umgesetzt werden – und weitere konstruktive Änderungen sind schon auf den Weg gebracht. Das DMSB-Präsidium möchte die DMSB-Roadshow zukünftig alle zwei Jahre fortführen, um einen weiteren informativen und transparenten Austausch zu gewährleisten.

Einige zentrale Erkenntnisse der Roadshow gaben bereits im vergangenen Jahr den Anstoß zu wichtigen Weiterentwicklungen im DMSB. Der Wunsch nach Bürokratieabbau, stärkerer Nähe des Dachverbands zu den Lizenznehmern und größerer Transparenz waren neben vielen weiteren Einzelanregungen und Ideen die Überschriften über vielen Diskussionsbeiträgen. Der DMSB reagierte umgehend. So wurden Vorschriften vereinfacht, Lizenzstrukturen überarbeitet und weitere Einzelmaßnahmen ergriffen. Eine der vielleicht sichtbarsten Folgen dieses Feedbacks: Damit Fahrer, Sportwarte, Ehrenamtler und interessierte Motorsportbegeisterte schneller und einfacher über neue Prozesse, Entwicklungen oder Änderungen informiert werden können, hat der DMSB seine Serviceleistungen seit Anfang des Jahres mit der DMSB-App um ein zeitgemäßes Werkzeug erweitert. Die Smartphone-App für Apple iOS und Android wird regelmäßig aktualisiert und nach und nach mit weiteren Funktionen ausgerüstet (s. Seite 12).

Dringende Anliegen bereits umgesetzt

Aber auch Einzelthemen wurden intensiv diskutiert und führten zu Reaktionen seitens des DMSB. Zu den dringenden Anliegen, die bei den Veranstaltungen in Frankfurt, Hamburg, München, Leipzig und Stuttgart geäußert wurden, gehörte beispielsweise das Thema Kraftfahrzeugpass (KFP) im Rallyesport. So wurde im Vorstart 9–10/2016 als Hilfestellung zur Beantragung ein Artikel mit der Überschrift „Wie erhalte ich einen KFP?“ veröffentlicht. Außerdem ist dazu inzwischen ein Video-Tutorial, das alles Wissenswerte rund um dieses Dokument und den Weg zur Beantragung erklärt, auf der DMSB-Homepage online. Nach der DMSB-Roadshow wurde zudem die Altergrenze der J-Lizenz an die Bedürfnisse der Sportler angepasst und von 16 auf 18 Jahre erhöht. Zukünftig ist diese Lizenz auch für FIM/FIME-Prädikatsveranstaltungen bei Jugendwettbewerben zulassungsberichtet. Auch über die Gründe für die Erhö-

hung der Lizenzpreise für die Saison 2017 wurde auf Anregung frühzeitig informiert und zugleich der Versicherungsanteil der einzelnen Lizenzen erklärt (siehe Vorstart 9–10/2016). Außerdem wurde im Mai dieses Jahres eine DMSB-Startzulassung eingeführt. Sie kann auch via DMSB-App erworben werden. Ein umfassender Ergebnisbericht der DMSB-Roadshow wurde im Februar an die Trägervereine und LMFV verschickt.

Missverständnisse vor Ort schnell ausgeräumt

In den konstruktiven Gesprächsrunden konnten vor Ort aber auch viele Missverständnisse und Irritationen schnell ausgeräumt werden, indem auf bereits bestehende Regelungen hingewiesen und diese erklärt werden konnten. So können sich zum Beispiel nach wie vor Sportwarte, die zur Aufrechterhaltung ihrer Lizenzberechtigung im Frühjahr eine Fortbildung besuchen müssen, aber schon zu Beginn des Jahres bei Veranstaltungen im Einsatz sind, an die DMSB Academy wenden, um sich eine gültige Sportwartzulassung bescheinigen zu lassen. Auch ist für die Ausübung der Sportwartefunktion einer niedrigeren Lizenzstufe sowohl im Automobilsport als auch im Motorradsport weiterhin der Besitz der Lizenzkarte für die höhere Lizenzstufe ausreichend (siehe DMSB-Vorstart 1–2/2017). Die Ausbildungsrichtlinien wurden in drei kompakte Dokumente zusammengefasst, und für dezentrale Schulungen hat die DMSB Academy bereits einheitliche Schulungsunterlagen erstellt.

KART-WM IN DEUTSCHLAND

CIK-FIA KZ WELTMEISTERSCHAFT
INTERNATIONAL KZ2 SUPER CUP
ADAC KART ACADEMY FINALE

FIA
CIK KARTING
KZ WORLD
CHAMPIONSHIP

FIA
CIK KARTING
KZ2 INTERNATIONAL
SUPER CUP

ADAC Kart Academy



8.-10. SEPTEMBER 2017, WACKERSDORF

THE BIGGEST KARTING-EVENT IN GERMANY



DMSB

ADAC

ACV

AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR



Automobilclub
von Deutschland



point-racing.com
germany

DMSB ACADEMY:

Bei den International Medical Training Days der DMSB Academy am Nürburgring wurden medizinische Einsatzkräfte intensiv ausgebildet. Am dritten Februar-Wochenende stand für die insgesamt 130 Teilnehmer, Gäste und Referenten in der Eifel die sichere und schnelle Rettung von Verletzten aus verunfallten Rennwagen sowie die Versorgung von schwerverletzten Patienten im Mittelpunkt.

An den verschiedenen Ausbildungsmodulen unter der Leitung von Armin Link, im Beirat der DMSB Academy verantwortlich für das Thema Rettungsorganisationen, nahmen Notärzte und Mitarbeiter von Rettungsdiensten aus Belgien, den Niederlanden, Norwegen, Japan und Deutschland teil.

Nach der erfolgreichen Premiere in der Eifel im vergangenen Jahr wurde 2017 das Ausbildungsangebot erweitert. Zum ersten Mal wurden am Nürburgring auch internationale Besatzungen von Medical Cars ausgebildet. Das Medical Car ist mit einem erfahrenen Notfallmediziner



INTERNATIONAL MEDICAL TRAINING DAYS AM NÜRBURGRING

(Medical Car Doctor) und einem Rettungsassistenten besetzt, der gleichzeitig auch als Fahrer agiert (Medical Car Paramedic). Sowohl im theoretischen Teil als auch bei den praktischen (Fahr-)Übungen auf der Grand-Prix-Strecke brachte Profi-Pilot Peter Terting seine Erfahrungen aus Fahrersicht ein.

Extrication-Training an Porsche 919 Hybrid und BMW M4 DTM

An der Traditionsrennstrecke in der Eifel, die in diesem Jahr 90 Jahre alt wird, wurden außerdem Extrication Teams intensiv für die Rettung von Verletzten aus verunfallten Rennwagen geschult und erfolg-

reich zertifiziert. Dabei konnten die Teams den Ernstfall an hochkarätigen Fahrzeugen wie einem Porsche 919 Hybrid aus der FIA-Langstrecken-WM (WEC) und einem BMW M4 aus der DTM trainieren. Darüber hinaus standen auch ein BMW 235i Racing und ein Formel BMW als Trainingsfahrzeuge für die Rettungsübungen zur Verfügung. Im Medical Center des Nürburgrings wurden zudem an beiden Ausbildungstagen Lehrgänge zum Thema Race Track Trauma Life Support (RTTLS) in deutscher und englischer Sprache angeboten, einem Konzept zur Versorgung von schwerverletzten Patienten im Rahmen von Rennsportveranstaltungen.



Bei den Medical Services Education and Training Days der DMSB Academy in Oschersleben wurden Mediziner aus dem Automobil- und Motorradsport zentral geschult. Das attraktive Angebot nutzten am zweiten März-Wochenende mehr als 100 Teilnehmer. Besonderes Highlight: Die Nachbildung eines realistischen Unfallszenarios wurde mehrmals in der Magdeburger Börde simuliert. Im Verlauf der Übung, die am Wochenende in vier Varianten trainiert wurde, war stets die komplette Rettungskette eingebunden.



MEDICAL SERVICES EDUCATION AND TRAINING DAYS: MEDIZINISCHES PERSONAL ERFOLGREICH AUSGEBILDET

Da während der dreitägigen Ausbildung verschiedene Module auf dem Programm standen, die teilweise zwei Mal angeboten wurden, hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, verschiedene Seminare sowohl aus dem Automobilsport als auch dem Motorradsport zu absolvieren. Neben den Fortbildungen und Lehrgängen für die medizinischen Einsatzleiter im Automobilsport sowie die Rennärzte im Motorradsport konnten auch Extrication-Teams die FIA-Zertifizierung erlangen. Des Weiteren wurden auch Module zum Thema „RTTLS“ angeboten, einem Konzept zur strukturierten und Prioritäten-orientierten Versorgung von schwerverletzten Patienten im Rahmen von Motorsportveranstaltungen. Ein Lehrgang mit Prüfung sowie eine Fortbildung absolvierten zudem die Medical Car Crews. Zu jedem Thema stand neben der obligatorischen theoretischen



schulung auch ein praktischer Teil auf dem Stundenplan. Dazu stand als Trainingsgerät für die Extrication-Übungen unter anderem ein Mercedes-AMG C 63 aus der DTM zur Verfügung.

Workshop für Organisationsleiter

Darüber hinaus fand in Oschersleben auch ein Workshop für Organisationsleiter statt.

Auf dem Lehrplan der freiwilligen Weiterbildung standen unter anderem verschiedene Aspekte, die die Organisation, das Marketing und die Promotion von Motorsportveranstaltungen betreffen. Dazu berichten erfahrene Referenten aus der Praxis – unter anderem über die professionelle Verkehrsführung bei Großveranstaltungen.



ARBEITEN IM MOTORSPORT:

DMSB- GESCHÄFTSSTELLE SUCHT VERSTÄRKUNG

SACHBEARBEITER/IN TECHNIK

Grundlage für die Tätigkeit als **Sachbearbeiter/in Technik**, der/die unter anderem Serienausschreibungen, Bulletins und Anträge bearbeitet, ist eine abgeschlossene Berufsausbildung im Kfz-Bereich. Zu den Aufgaben gehören zudem die Betreuung von Reglements sowie die Entwicklung neuer technischer Richtlinien. Im Rahmen der auf 24 Monate befristeten Beschäftigung kann bei gelegentlichen Wochenendeinsätzen an der Rennstrecke Motorsport live erlebt werden.

SACHBEARBEITER/IN VERANSTALTUNGSABTEILUNG

Zur Unterstützung der **Veranstaltungsabteilung** wird ein/eine **Sachbearbeiter/in** für die vielfältigen administrativen und organisatorischen Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Pflege und Verwaltung des DMSB-Terminkalenders gesucht. Dazu gehören unter anderem Genehmigungen, Abrechnungen und die Ergebnisverwaltung.

Motorsportbegeisterte haben beim DMSB die Möglichkeit, ihre Leidenschaft zum Beruf zu machen. Denn in der DMSB-Geschäftsstelle sind aktuell vier interessante Positionen neu zu besetzen.

Wer neben den fachlichen Voraussetzungen auch Interesse an Automobil- und Motorradsport mitbringt, der ist in der Zentrale in Frankfurt genau richtig. Der DMSB sucht für seine 35-köpfige Mannschaft Verstärkung in den Bereichen Technik, Veranstaltungen und EDV. Die befristeten Stellen sind zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu besetzen. Darüber hinaus wird zum 1. September eine engagierte Nachwuchskraft gesucht: Dann wird nämlich die Stelle zur Absolvierung des Bundesfreiwilligendienstes (BFD) im Motorsport neu besetzt. Die vollständigen Stellenausschreibungen und Details zum Bewerbungsverfahren gibt es unter www.dmsb.de > Karriere.

PROGRAMMIERER/IN

Auch die EDV-Abteilung sucht Verstärkung. Hier ist die Position eines **Programmierers (m/w)** für die Weiterentwicklung und Programmierung des Lizenznehmerportals mein.dmsb.de vakant. Des Weiteren gehören unter anderem auch die Überwachung und die Wartung der Serverlandschaft sowie die Erstellung der dazugehörigen Programme zum abwechslungsreichen Aufgabenspektrum.

BUFDI

Ab dem 1. September wird für den DMSB für die Dauer von zwölf Monaten ein/e **Bundesfreiwilligendienstleistende/r** gesucht. Zu den Aufgabenschwerpunkten des „Bufdis“ zählen die Mitarbeit bei Jugendmeisterschaften und die Mitarbeit bei der Betreuung von besonders talentierten Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bei nationalen und internationalen Wettkämpfen in Deutschland und bei Trainingsveranstaltungen. Die Arbeit von und mit BFD'lern im DMSB hat sich bewährt – es ist bereits das dritte Jahr in Folge, in dem die Stelle ausgeschrieben wird.

Ihre ausführlichen Bewerbungsunterlagen richten Sie bitte an:

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.,
z. H. Frau Alexandra Schultz, Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt am Main

DKM
DEUTSCHE KART MEISTERSCHAFT



DEUTSCHE KART MEISTERSCHAFT:

ONE OF THE BIGGEST CHAMPIONSHIPS IN EUROPE

Five races on the best tracks

Each race weekend: 16 hours live-broadcast

International drivers from more than 25 countries

Announced classes: Deutsche Kart Meisterschaft (OK)

Deutsche Junioren Kart Meisterschaft (OK Junior)

Deutsche Schaltkart Meisterschaft (K22)

DMSB Schaltkart Cup (K22)



05.-07.05.2017
AMPFING



26.-28.05.2017
KERPEN



07.-09.07.2017
WACKERSDORF



25.-27.08.2017
WACKERSDORF



20.-22.10.2017
LONATO (ITA)



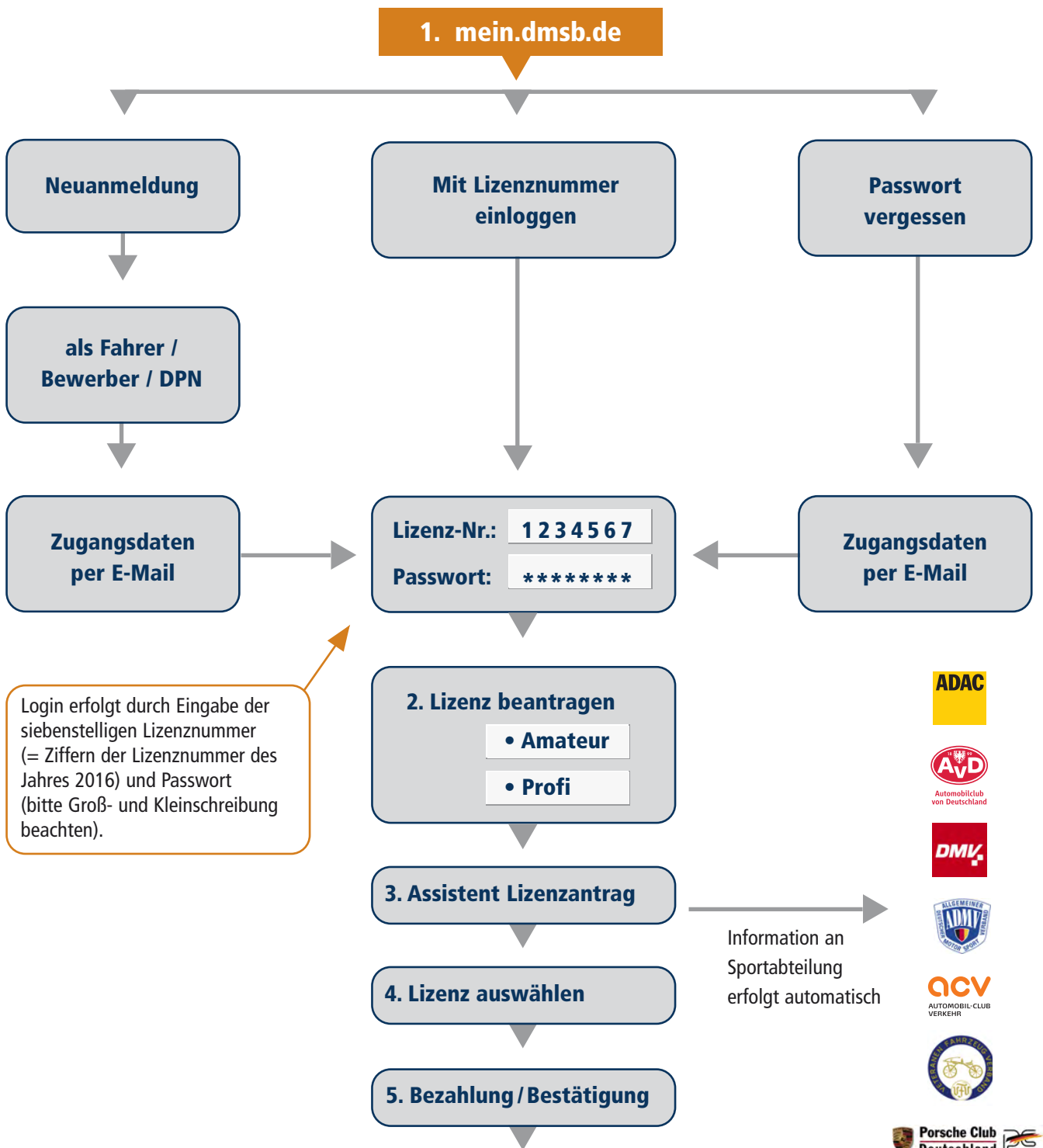
ALL INFORMATION AND INSCRIPTION

WWW.KART-DM.DE

FACEBOOK.COM/DEUTSCHEKARTMEISTERSCHAFT

ONLINE-LIZENZBEANTRAGUNG 2017: SCHRITT FÜR SCHRITT

Ab sofort ist der Weg zur Fahrer- / Bewerberlizenz noch einfacher. Das Lizenznehmerportal mein.dmsb.de steht mit einer neuen Login-Seite und erweiterten Funktionen bereit. Die folgende Übersicht zeigt den einfachen Weg zur neuen Lizenz.



1. Startseite

Auf der Startseite von mein.dmsb.de können sich Lizenznehmer mit ihrer Lizenznummer einloggen bzw. ein neues Passwort anfordern oder sich im Bereich „Neuanmeldung“, in welchem der Button „als Fahrer / Bewerber / DPN“ relevant ist, zum ersten Mal anmelden.

2. Fahrer- / Bewerberlizenz beantragen

Nach dem Login wählen Breitensportler den Menüpunkt „Amateur-Motorsport: Fahrer- / Bewerberlizenz oder DMSB Permit Nordschleife beantragen“. Für Profi-Rennfahrer ist der Menüpunkt „Professioneller-Motorsport: Fahrer- / Firmen-Bewerberlizenz beantragen“ maßgeblich.

3. Assistent zur Erstellung eines Lizenzantrages

Im Assistenten für die Erstellung eines Lizenzantrages wählen Sie zunächst, welche Lizenz (Fahrer / Bewerber) in welchem Motorsportbereich (Automobil / Motorrad) beantragt werden soll. Außerdem geben Sie hier an, ob Sie Mitglied bei einem der Trägervereine des DMSB sind. Die jeweils zuständige Sportabteilung wird automatisch per E-Mail über den Lizenzantrag informiert.

4. Lizenzauswahl

Wählen Sie nun die Lizenz aus. Beim Antrag für Bewerberlizenzen halten Sie bitte die notwendigen Angaben wie Handelsregister- bzw. Vereinsregister-Auszug, Vertretungsberechtigungen etc. bereit. Bei der Beantragung von Fahrerlizenzen geben Sie hier auch die Disziplin(en) an, in denen die DMSB-Lizenz genutzt wird. Auch die Buchung einer Unfallzusatzversicherung ist hier direkt möglich.

5. Bestellvorgang prüfen und abschließen

Zuletzt können Sie Ihre Bestellung im Überblick prüfen. Nach Anerkennung der Lizenz- und Datenschutzbestimmungen und Auswahl der Zahlungsmethode (Lastschrift / Kreditkarte) schließen Sie die Beantragung im nächsten Schritt ab.

6. Lizenzantrag ausdrucken und absenden

Das System stellt auf der Abschlusseite den ausgefüllten und druckfertigen Antrag als PDF zur Verfügung. Den vorausgefüllten Antrag erhalten Sie zudem per E-Mail. Drucken Sie diesen aus und senden ihn gemeinsam mit den benötigten weiteren Unterlagen (wie z. B. Ergebnisse, Lehrgangsbescheinigungen etc.) an den DMSB:



DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e. V.
Lizenzabteilung
Hahnstraße 70
60528 Frankfurt

➔ WICHTIG

- Vergessen Sie nicht, dass die Durchführung der ggf. notwendigen sportmedizinischen Untersuchung von Ihrem Facharzt auf dem Antrag bestätigt werden muss.
- Der für die DMSB-Lizenz erforderliche Sehtest kann auch kostenlos in jeder Apollo-Filiale durchgeführt werden.
- Ihr Lizenzantrag ist nur mit Unterschrift gültig!

Standard-Lizenzen C/ Geltungsbereich *	Medizinische Eignungsbestätigung	Disziplin	Mindestalter/ Hochstufung
Int. Liz. Stufe A (Nat. + Int.) 995,- / 1.250,- € (DMSW) 	Ja (jährlich)	· Rundstrecke	18 Jahre (Stichtagsregelung)
Int. Liz. Stufe B (Nat. + Int.) 695,- / 895,- € (DMSW) 	Ja (jährlich)	· Rundstrecke	16 Jahre (Stichtagsregelung)
Int. Lizenz Stufe C (Nat. + Int.) 215,- / 265,- € 	Ja (jährlich)	· Rundstrecke ¹ · Rallye · Berg · Rallycross/Autocross · Dragster · Kartrennen ² · Driftsport	16 Jahre (Stichtagsregelung)
Int. Lizenz Stufe D (Nat. + Int.) 199,- / 249,- € 	Ja (jährlich)	· Rundstrecke ¹ · Leistungsprüfung ¹ · Rallye · Berg ⁴ · Slalom ³ · Autocross · Rallycross · Kartrennen ² · Dragster · Driftsport	16 Jahre (Stichtagsregelung)
Nat. Lizenz Stufe A (Nat. + NEAFP) 190,- / 240,- € 	Ja (Wiederholungsuntersuchung alle 3 Kalenderjahre)	· Rundstrecke ¹ · Berg ⁴ · Leistungsprüfung ¹ · Rallycross · Kartrennen ² · Rallye · Slalom ³ · Autocross · Dragster · Driftsport Das eingesetzte Fahrzeug darf grundsätzlich ein Leistungsgewicht von 2,0 kg/PS nicht unterschreiten.	Jahrgang 2000 (Jahrgangsregelung)
Nat. Junior Lizenz (Nat.) 16- bis 17-jährige Junioren 190,- / 240,- € 	Ja (jährlich)	· Rundstrecke ¹ · Autocross · Kartrennen ² Nur DMSB genehmigte Serien · ADAC Formel 4 · Slalom · Rallycross	Jahrgang 2000 – 2001 (16 bis 17 Jahre, Jahrgangsregelung) ADAC Formel 4 (15 Jahre, Stichtagsregelung)
Nat. Lizenz Stufe B (Nat. + NEAFP) 110,- / 160,- € 	Nein	· Slalom ³ (inkl. DMSB-Prädikate) · Autocross ⁵ (inkl. DACM) · Driftsport (inkl. DMSB Drift Cup) · Dragster (inkl. DMSB Drag Racing Pokal) · Clubsport · Junior Dragster	Jahrgang 2000 (Jahrgangsregelung) Jahrgang 2001 – 2009 (Jahrgangsregelung)
Nat. Lizenz Stufe C & Stufe C-Plus (Nat.) 29,- / 60,- € 39,- / 80,- € 	Nein	· Rallye 35/70 - Fahrer / Beifahrer · Slalom · Rallycross · Autocross · Autocross Junior-Buggy · Autocross Cross-Buggy · Dragster · Junior-Dragster · Driftsport (regional) · Kartrennen (regional) · GLP - Fahrer / Beifahrer · Clubsport	Jg. 1999 + FS/BF Jg. 2002 Jg. 2001 (16 Jahre) Jg. 2001 (16 Jahre) Jg. 2003 (14 Jahre) Kl. 1a Jg. 2003 /1b Jg. 1999 Kl. 4a Jg. 1999 – 2001 Jg. 2001 Jg. 2001-2009 Jg. 1999 + FS Jg. 2009 ² Jg. 1999 + FS/BF Jg. 2002 ¹ siehe Disziplin oben

* Übersicht nur informativ – DMSB-Lizenzbestimmungen gehen vor! Die höhere Lizenzstufe schließt die niedrigere ein! (Bsp.: Int. B schließt Int. C ein)
Für die Lizenznehmer besteht keine Verpflichtung, eine höhere Lizenzstufe zu beantragen, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen erfüllt sind.
Rückstufung auf eine niedrigere Lizenzstufe auf Antrag möglich.
Eine Hochstufung ist für Inhaber einer gültigen Lizenz nach Erfüllen der Voraussetzungen auch im laufenden Kalenderjahr möglich. Stand: 20.01.2017




Mindest-Voraussetzungen (siehe auch medizinische Eignungsbestätigung)	Rück- stufung
5 x Top 5 oder Top 5 der Meisterschafts-Endtabelle in 24 Monaten (bei VA mit mindestens Int. B-Lizenz)	< 1 int. VA in 12 Mon. ▼
a) ab 18 Jahren mit Int. Lizenz D: 10 x Wertung bei nationalen/internationalen VA in 24 Monaten b) ab 16 J. mit Int. Lizenz C: 7xWertung bei nat. VA mit DMSB-Prädikat (Level 1+2+3) oder 7xWertung bei int. VA in 24 Mon. c) ab 16 Jahren: TOP 3 der CIK-WM oder CIK-World-Cup-Wertung	< 1 int. VA in 12 Mon. ▼
a) im Besitz einer Int. Lizenz A, B oder C war b) mit Int. D-Lizenz: 5 x TOP 50% bei nationalen VA mit dem Status Nat. A oder internationalen VA in 24 Monaten c) mit Nat. A/EU-Profi-Lizenz: 5 x TOP 50% bei nat. VA mit dem Status Nat. A Rundstrecke, Rallye, Berg in 24 Monaten d) mit Nat. Junior-Lizenz: 5 x Top 50% bei entsprechenden VA in 24 Monaten e) mit Internationaler C/D-historisch-Lizenz: 5 x Top 50% bei hist. Rundstrecke/Rallye (NEAFP oder Int.) in 24 Mon. f) mit IKA/IKB-Lizenz: 5 x Top 50% bei internationalen Kart-VA in 24 Monaten g) mit Nat. A, Nat. Junior, Int. Junior D Off-Road: 5 x Top 50% bei Rallycross- /Autocross-VA mit Status Nat. A in 24 Mon.	> 5 Jahre keine Lizenz ▼
a) im Besitz einer Int. Lizenz A, B, C oder D war b) mit Nat. A-/EU-Profi-Lizenz: 3 x in Wertung bei Nat.-A-VA (Rundstrecke, Rallye, Berg) in 24 Monaten c) mit Nat. Junior-Lizenz: 3 x in Wertung bei entsprechenden VA in 24 Monaten d) mit Int. C/D-historisch-Lizenz: 3 x in Wertung bei hist. Rundstrecke/Rallye (NEAFP oder International) in 24 Mon. e) mit Nat. Kart-Lizenz Stufe A: 3 x in Wertung bei Nat.-A-Kart-VA in 24 Monaten f) mit Int. Kart-Lizenz: 3 x in Wertung bei internationalen / nationalen A-Kart-VA in 24 Monaten g) mit Nat. A, Nat. Junior, Int. Junior D Off-Road: 3 x in Wertung bei Rallycross- / Autocross-VA in 24 Monaten h) DMSB-genehmigter Lizenzlehrgang des Serienausschreibers (Einschränkung für die Serie)	> 5 Jahre keine Lizenz ▼
a) im Besitz der Nationalen Lizenz Stufe A war (ohne Zeitbegrenzung) b) mit Nat. B- oder Nat. C/C-Plus-Lizenz: 3 x TOP 75% bei nat. VA in 12 Monaten (außer Clubsport-Slalom) c) mit Nat. Junior-Lizenz: 3 x TOP 75% bei entsprechenden nat. A-VA in 12 Monaten d) mit Nat. Kart-A-Lizenz: 3 x TOP 75% bei nat. A-Kart-VA oder Clubsport in 12 Monaten e) DMSB-genehmigter Fahrerlehrgang (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten)	keine
a) mit Internationaler Kart-Lizenz: 6 x in Wertung bei nationalen Kart-VA mit Status Nat. A oder internationalen VA in 24 Monaten b) DMSB-genehmigter Lizenzlehrgang des Serienausschreibers	keine
a) im Besitz der Nat. Lizenz Stufe B war (ohne Zeitbegrenzung) b) mit Nat. C/C-Plus oder Nat. Junior-Lizenz: 3 x in Wertung bei nationalen bzw. Clubsport-VA in 12 Monaten oder Driftsport: 3 x in Wertung in der Street- oder Pro-Klasse in 24 Monaten c) mit Nat. Junior-Lizenz: 3 x in Wertung bei entspr. VA mit Status Nat. A in 12 Monaten d) mit Nat. Kart-A-Lizenz: 3 x in Wertung bei nationalen Kart-VA bzw. Clubsport-VA in 12 Monaten e) DMSB-genehmigter Fahrerlehrgang (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten)	keine
Keine Voraussetzungen, Antragsteller darf aber keine gültige höherstufige Fahrer-/Beifahrer-Lizenz besitzen.	keine

¹ Nordschleife: mindestens 18 Jahre! ² Kartrennen: ohne Wertung in Serie/Meisterschaft und außer Superkart

³ Slalom: Einschränkung für Jahrgang 2000 – 2001: nur Fahrzeuge mit einem Leistungsgewicht von min. 11 kg/kW ⁴ Berg: außer Sportscar/Formel

⁵ Autocross: Einschränkung für Jahrgang 2001 – 2003: nur AC-Serientourenwagen bis max. 1.400 ccm ohne Aufladung















FS = Führerschein VA = Veranstaltung

Standard-Geltungsbereich *	Medizinische Eignungsbestätigung	CIK-Klassen/ DMSB-Klassen	Mindestalter/ Hochstufung
Internationale Kart-Lizenz Stufe A (IKA) ¹ (Nat. + Int.) 215,- / 265,- €	 Ja (jährlich)	Senior-Klassen z. B. OK, KZ, KZ2, VT I, VT II Superkart	Jahrgang 2002 18 Jahre (Superkart)
Internationale Kart-Lizenz Stufe B (IKB) (Nat. + Int.) 215,- / 265,- €	 Ja (jährlich)	Senior-Klassen z. B. OK, KZ, KZ2, VT I, VT II Superkart	Jahrgang 2002 18 Jahre (Superkart)
Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Senior (Nat + Int.) 215,- / 265,- €	 Ja (jährlich)	Senior-Klassen z. B. OK, X30-Senior, Rotax Max Senior, KZ, KZ2, Rotax Max DD2 etc. Superkart	Jahrgang 2002 (Jahgangsregelung) 18 Jahre (Superkart)
Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Restricted ² (Nat. + Int.) 215,- / 265,- €	 Ja (jährlich)	Senior-Klassen mit getriebelosen Karts z. B. OK, X30-Senior, Rotax Max Senior etc.	Jahrgang 2002 – 2003 (Jahgangsregelung) Mindestfahrgewicht Fahrer 40 kg (inkl. Fahrerausrüstung)
Internationale Kart-Lizenz Stufe C-Junior ³ (Nat. + Int.) 215,- / 265,- €	 Ja (jährlich)	Junioren-Kartsport z. B. OK-Junior, X30-Junior, Rotax Max Junior etc.	Jahrgang 2003 – 2005 (Jahgangsregelung) Mindestfahrgewicht Fahrer 35 kg (inkl. Fahrerausrüstung)
Nationale Kart-Lizenz Stufe A (NKA) (Nat. + NEAFP) 115,- / 165,- €	 Ja (jährlich)	KZ2 OK, VT II OK-Junior/VT II-Junior VT I ab 11 kW VT I bis 11 kW Bambini	Jahrgang 2002 Jahrgang 2003 Jahrgang 2001 – 2005 Jahrgang 2005 Jahrgang 2007 Jahrgang 2003 – 2007
Nationale Kart-Handicap-Lizenz (Nat. + NEAFP) 115,- / 165,- €	 Ja (jährlich)	Nach Zustimmung des Serienausschreibers/Veranstalters	18 Jahre (Stichtagsregelung)
Weitere zum Kartsport berechtigende Lizenzen			
Nationale Lizenz Stufe C (Nat.) 29,- / 60,- € 39,- / 80,- €	 Ja (jährlich)	Clubsport	Jahrgang 2009
Nationale Junior Lizenz (Nat.) 16- bis 17-jährige Junioren 190,- / 240,- €	 Ja (jährlich)	Kartrennen ⁴	Jahrgang 2000 – 2001 (16 – 17 Jahre, Jahgangsregelung)

Alle Automobilsport-Lizenzen (z. B. Int. C, Nat. Junior-Liz., Nat. Liz. Stufe A und Stufe B) bei Kartrennen startberechtigt (außer Superkart), jedoch ohne Wertung für die jeweilige Serie/Meisterschaft * Übersicht nur informativ – DMSB-Lizenzbestimmungen gehen vor!
 Für die Lizenznehmer besteht keine Verpflichtung, eine höhere Lizenzstufe zu beantragen, wenn deren Erteilungsvoraussetzungen erfüllt sind.
 Eine Hochstufung ist für Inhaber einer gültigen Lizenz nach Erfüllen der Voraussetzungen auch im laufenden Kalenderjahr möglich.

Mindest-Voraussetzungen (siehe auch medizinische Eignungsbestätigung)	Rück- stufung
<p>a) mit Internationaler Kart-Lizenz Stufe B: TOP 33% bei 1 CIK-FIA Meisterschaft, Trophy, Cup bzw. bei 3 internationalen VA</p> <p>b) Punkte in der Endwertung einer CIK-FIA Meisterschaft, Trophy, Cup (über mehr als eine Veranstaltung)</p>	<p>>2 bzw. 5 J. keine CIK-VA</p> <p>▼</p>
<p>a) im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe B war</p> <p>b) mit Internationaler Kart-Lizenz Stufe C-Senior: 3 x TOP 10 bei Kartrennen (Status Nat. A oder Int.) in 24 Monaten (1 Ergebnis davon bei Int. VA)</p>	<p>> 2 Jahre keine int. VA</p> <p>▼</p>
<p>a) im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Senior war</p> <p>b) mit Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior, C-Restricted oder mit Nationalen Kart-Lizenz Stufe A: 5 x unter TOP 50% in einer Junioren- oder Senioren-Klasse bei Kartrennen (keine Heats) in 24 Monaten</p> <p>c) 2 Kartrennen können durch einen DMSB-genehmigten Kart-Lehrgang ersetzt werden (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten).</p>	<p>> 5 Jahre keine Lizenz</p>
<p>a) im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Restricted war</p> <p>b) mit Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior oder mit Nationalen Kart-Lizenz Stufe A: 5 x TOP 50% in einer Junioren- oder Senioren-Klasse bei Kartrennen (keine Heats) in 24 Monaten</p> <p>c) 2 Kartrennen können durch einen DMSB-genehmigten Kart-Lehrgang ersetzt werden (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten).</p>	<p>keine</p>
<p>a) im Besitz der Internationalen Kart-Lizenz Stufe C-Junior war</p> <p>b) mit Nationaler Kart-Lizenz Stufe A: 5 x unter TOP 50% in der Klasse bei Kartrennen (keine Heats und mind. 2 Kartrennen aus einer Junioren-Klasse) in 24 Monaten</p> <p>c) 2 Kartrennen können durch einen DMSB-genehmigten Kart-Lehrgang ersetzt werden (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten).</p>	<p>keine</p>
<p>a) im Besitz der Nationalen Kart-Lizenz Stufe A war (ohne Zeitbegrenzung)</p> <p>b) DMSB-genehmigter Kart-Lehrgang (Lizenzbeantragung nach max. 9 Monaten)</p> <p>c) mit Nationaler C/C-Plus-Lizenz: 5 x in Wertung von bei 5 Clubsport-VA in 12 Monaten</p>	<p>keine</p>
<p>1. bei Erstbeantragung spezielle ärztliche Untersuchung zur Eignung durch den DMSB-Verbandsarzt 2. DMSB-genehmigter Kart-Lehrgang 3. Abnahme der Umbaumaßnahmen am Kart durch Technischen Kommissar und Erstellung eines DMSB-Kartpasses</p>	
<p>siehe Tabelle Automobilsport-Lizenzen des DMSB</p>	
<p>Keine Voraussetzungen, Antragsteller darf aber keine gültige höherstufige Fahrer-/Beifahrer-Lizenz besitzen.</p>	<p>keine</p>
<p>a) mit Internationaler Kart-Lizenz: 6 x in Wertung bei Kartrennen (Status: Nat. A oder Int.)</p> <p>b) DMSB-genehmigter Lizenzlehrgang des Serienausschreibers</p>	<p>keine</p>

¹ Lizenz wird nur von der CIK zugeteilt ² Ab Jg. 2002 kann jeder Inhaber einer Int. Kart-Lizenz Stufe C-Restricted eine Int. Kart-Lizenz Stufe C-Senior o. eine Nat. Kart-Lizenz Stufe A erhalten, er verliert aber gleichzeitig das Recht auf eine Int. Kart-Lizenz Stufe C-Restricted
³ Ab Jg. 2003 kann jeder Inhaber einer Int. Kart-Lizenz Stufe C-Junior eine Int. Kart-Lizenz Stufe C-Restricted oder eine Nat. Kart-Lizenz Stufe A erhalten, er verliert aber gleichzeitig das Recht auf eine Int. Kart-Lizenz Stufe C-Junior ⁴ ohne Wertung in Serie/Meisterschaft u. außer Superkart AKM = ADAC Kart Masters

Standard-Lizenzen/ Geltungsbereich*	Einsatz	Medizinische Eignungs- bestätigung	Disziplin
FIM Meisterschaftslizenz 	Weltmeisterschaften World Cups World Trophies	Nein (Ausnahmen siehe Ausschreibung, z. B. Cross-Country Rallies)	Road Racing SuperMoto Motocross Enduro/Cross-Country Rallies Trial Track Racing
FIM Europe Meisterschaftslizenz 	Europameisterschaften Europacups	Nein	Road Racing SuperMoto Motocross Trial Track Racing Motoball Vintage Enduro
FIM Europe Promotionlizenz 	Jugend-Trophies	Nein	Track Racing Motoball Vintage Enduro
FIM Inter-Lizenz 59,- € Disziplin    	International	Nein	Road Racing* Motocross/SuperMoto Enduro Trial Track Racing
DMSB A-Lizenz 299,- / 349,- €  	National Europa-offen	Ja (jährlich)	alle Disziplinen Kat. A = disziplinbezogen beinhaltet gleichzeitig Kat. B = alle anderen Disziplinen
DMSB B-Lizenz 130,- / 180,- €  	National Europa-offen (Kategorie/Leistungskl. B)	Ja (jährlich)	alle Disziplinen auch Clubsport, wenn in Ausschreibung zugelassen
DMSB J-Lizenz 65,- / 115,- €  	National Europa-offen (Kategorie/Leistungskl. B)	Ja (jährlich)	alle dmsj- und Jugend-Wettbewerbe
DMSB C-Lizenz 29,- / 60,- € 	National	Nein (Ja, ab 70 Jahre jährlich)	Clubsport-Disziplinen Sonderdisziplinen bei DMSB-Veranstaltungen wie z. B. ShortTrack, Speedkart oder falls in Ausschreibung vorgesehen

	Mindestalter/ Hochstufung	Mindest- Voraussetzungen	Rückstufung
	siehe notwendige DMSB-Lizenz sowie FIM-Regularien	Besitz der DMSB-A-Lizenz und Besitz der FIM-Inter-Lizenz	keine
	siehe notwendige DMSB-Lizenz sowie FIM-Europe-Regularien	Besitz der DMSB-A-Lizenz und Besitz der FIM-Inter-Lizenz	keine
		Besitz der DMSB- B-Lizenz / J-Lizenz	keine
	siehe notwendige DMSB-Lizenz	Besitz der DMSB-A-Lizenz	keine
	ab 13 Jahre (Stichtagsregelung)	Sportliche Erfolge im Bereich Lizenz Stufe B disziplinbezogen	Unzureichende Erfolge im Bereich Lizenz Stufe A oder > 3 Jahre keine Lizenz oder auf Antrag
	ab 12 Jahre (Stichtagsregelung)	Keine Voraussetzungen	keine
	ab 6 Jahre (Stichtagsregelung) bis Jahrgang 1999 (Jahrgangsregelung)	Keine Voraussetzungen	keine
	ab 6 Jahre (Stichtagsregelung)	Keine Voraussetzungen	keine

**Übersicht nur
informativ –
verbindlich sind
die DMSB-Lizenz-
bestimmungen!**

Grundsätzlich gilt:
Die höherwertigere
DMSB-Lizenz schließt
die niedrigere ein.

* kann Unter-
disziplinen
enthalten

Stand: 20.1.2017

TOP-TERMINE 2017 AUTOMOBILSPORT

EGGEBEK	1
04. + 05.06. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
HOHENLOCKSTEDT / FLUGPLATZ „HUNGRIGER WOLF“	2
03.06. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
BUXTEHUDE ESTERING	3
18.06. Deutsche Rallycross-Meisterschaft	
01.10. FIA World Rallycross Championship	
FIA European Rallycross Championship	
SULINGEN	4
05. – 06.05. FIA European Rally Trophy	
05. – 06.05. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklaue“	
STEMWEDE	5
23. – 24.06. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
Rallye Stewweder Berg	
OSNABRÜCK	6
06.08. FIA International Hill Climb Cup	
Deutsche Automobil Berg-Meisterschaft	
OSTERODE	7
08. – 09.09. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
Rallye Niedersachsen	
HEILBAD HEILIGENSTADT	8
25.6. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	
SIEGBACH-EISEMROTH	9
03.09. Deutsche Autocross-Meisterschaft	
(Tourenwagen und Buggies)	
KERPEN	10
28.05. Deutsche Kart-Meisterschaft	
NÜRBURGRING	11
27.05. WTCC	
27.05. ETCC	
02.07. FIA European Truck Racing Championship (ETRC)	
16.07. FIA World Endurance Championship (WEC)	
13.08. FIA Masters Historic Formula One Championship	
(OGP)	
13.08. FIA Masters Historic Sports Car Championship	
(OGP)	
13.08. FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars (OGP)	
10.09. DTM, 7. Lauf	
10.09. FIA Formula 3 European Championship	
SCHLÜCHTERN	12
09.07. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen	
und Buggies)	
24.09. Deutsche Rallycross-Meisterschaft	
GRÜNDAU	13
04.06. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen	
und Buggies)	
04.06. Deutsche Rallycross-Meisterschaft Gröndau	
BITBURG	14
26. + 27.08. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
WOLSFELD	15
05.06. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	
PFERDSFELD	16
29. + 30.07. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
BOSEN/SAARLAND	17
17. – 20.08. FIA World Rally Championship (WRC)	
HOMBURG / SAAR	18
16.07. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	
EICHENBÜHL	19
10.09. Deutsche Automobil Berg-Meisterschaft	

HOCKENHEIM	20
23.04. FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars	
07.05. FIA World Rallycross Championship	
07.05. DTM, 1. Lauf	
20.08. FIA European Drag Racing Championship	
15.10. DTM, 9. Lauf	
15.10. FIA Formula 3 European Championship	





GROSS DÖLLN	21
20. + 21.05. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
BERLIN	22
11.06. FIA Formula E Championship	
SEELOW	23
28.05. FIA European Autocross Championship	
OSCHERSLEBEN	24
01.04. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
LAUSITZRING / KLETTWITZ	25
16.04. Deutsche Rallycross-Meisterschaft	
21.05. DTM, 2. Lauf	
BOXBERG/O.L.	26
04.11. FIA European Rally Trophy (ADMV Lausitz Rallye)	
FIA European Historic Sporting Rally Championship (ADMV Lausitz Rallye)	
ORTRAND	27
14.05. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen und Buggies)	
CUNEWALDE	28
25.06. FIA European Autocross Championship	
24.09. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen und Buggies)	
STEINBACH	29
11.06. FIA European Hill Climb Championship	
11.06. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	
HAUSEN/RHÖN	30
30.07. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	
PÖSSNECK	31
04. – 05.08. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
Thüringen Rallye	
ZWICKAU	32
26. – 27.05. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
AvD-Sachsen Rallye	
NORISRING / NÜRNBERG	33
02.07. DTM, 4. Lauf	
02.07. FIA Formula 3 European Championship	
WACKERSDORF	34
09.07. Deutsche Kart-Meisterschaft	
27.08. Deutsche Kart-Meisterschaft	
10.09. CIK-FIA World KZ Championship	
10.09. CIK-FIA International KZ2 Super Cup	
HÖCHSTÄDT	35
30.04. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen und Buggies)	
BRACHSTADT / „KESSELTALRING“	36
01.10. Deutsche Autocross-Meisterschaft (Tourenwagen und Buggies)	
EGGENFELDEN	37
22. + 23.04. Deutsche Slalom-Meisterschaft	
KIRCHHAM	38
20. – 21.10. Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM)	
3-Städte-Rallye	
AMPFING	39
07.05. Deutsche Kart-Meisterschaft	
MICKHAUSEN	40
01.10. FIA International Hill Climb Cup	
01.10. Deutsche Automobil-Berg-Meisterschaft	

Stand: April 2017
Änderungen vorbehalten

KRAFTFAHRZEUGPASS VEREINFACHT STRASSENZULASSUNG FÜR RALLYEFahrzeuge



Bereits seit Ende 2012 gibt es eine Neuerung, die den Rallyesportlern das Leben leichter macht: den DMSB-Kraftfahrzeugpass, kurz KFP. In Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium hat der DMSB damit die Möglichkeit geschaffen, die Rallyefahrzeuge mit einem relativ einfachen Verfahren für die Straße zuzulassen. Seit 1. Januar 2017 ist der KFP im Rallyesport nun bei allen Veranstaltungen, die durch den DMSB oder seine Mitgliedsorganisationen genehmigt werden, bei allen Fahrzeugen mit deutscher Straßenzulassung (Ausnahme: Gruppe G und historisch Anhang K), verbindlich vorgeschrieben. Die Nachfrage ist groß: Bis Ostern hat der DMSB bereits mehr als 800 Kraftfahrzeugpässe ausgestellt.

Hintergrund: Bei einem Rallyefahrzeug sind gegenüber einem Serienfahrzeug zusätzliche oder andere Sicherheits-einrichtungen (z. B. Überrollkäfige, FIA-homologierte Sicherheitsgurte oder FIA-homologierte Sitze) erforderlich, um es belastbarer zu machen und die Insassen bei einem Unfall besser zu schützen. Während einer Rallye fahren die Fahrzeuge aber nicht ausschließlich auf abgesperrten Strecken (Wertungsprüfungen), sondern auch im öffentlichen Straßenverkehr (Verbindungsetappen). Deshalb müssen sie vollumfänglich den Bestimmungen der StVZO entsprechen. Da die für den Motorsport erforderlichen Eintragungen zunehmend von den Zulassungsbehörden nicht mehr genehmigt wurden, reagierte die nationale Motorsportbehörde. Der DMSB und das Bundesverkehrsministerium haben mit dem DMSB-KFP die Straßenzulassung von Rallyefahrzeugen durch Änderungen bzw. Ergänzungen im §70 StVZO vereinfacht. Eine leicht verständliche Video-Dokumentation auf www.dmsb.de erklärt alles Wissenswerte rund um den KFP und den Weg zur Beantragung.

KFP-Vorabbestätigung

Durch die Vielzahl der KFP-Anträge muss aktuell mit einer längeren Bearbeitungszeit gerechnet werden. Deshalb erhalten Fahrzeuge, bei denen alle nach StVZO vorgeschriebenen Einträge in den Fahrzeugpapieren aus der Vergangenheit bereits vorhanden sind und für die kein Sondergutachten nach Paragraph 70 StVZO benötigt wird, eine vorläufige befristete

Startberechtigung (KFP-Vorabbestätigung). Diese Bestätigung wird durch die DMSB-Abteilung Technik Automobilsport ausgestellt, sobald ein Antrag auf einen DMSB-Kraftfahrzeugpass vorliegt und dieser sich in der Bearbeitung befindet. Die Bestätigung ist befristet auf zwei Monate ab dem Tag der Ausstellung und muss bei der Dokumentenabnahme vorgelegt werden.

KFP-Pflicht für historische Fahrzeuge liberalisiert

In seiner Sitzung vom 6. Juli 2016 hat das DMSB-Exekutivkomitee beschlossen, die KFP-Pflicht für historische Fahrzeuge zu liberalisieren. Für historische Fahrzeuge gemäß Anhang K, die über einen gültigen HTP verfügen, wird die für 2017 vorgesehene KFP-Pflicht bis auf Weiteres nicht gelten. Für Fahrzeuge der Gruppe G ist die Pflicht nicht ab 2017, sondern erst ab dem 1. Januar 2019 wirksam. Für alle übrigen Fahrzeuggruppen und Serien, z. B. die Gruppen N, F, CTC und andere, gilt die KFP-Pflicht für Fahrzeuge mit Straßenzulassung in Deutschland bei Rallyes jedoch ausnahmslos seit dem 1. Januar 2017.

INFO

In 5 Schritten zum KFP

1. Beantragung des KFP beim DMSB
2. Erstellung des KFP durch den DMSB und Versand
3. Grundabnahme des Fahrzeugs durch einen DMSB-Sachverständigen mit Zusatzbefugnis StVZO
4. Sondergutachten durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS)
5. Eintragung in die Fahrzeugpapiere durch die Genehmigungsbehörde



WIR SIND MOTORSPORT



MORE THAN **300** WORLD TITLES

Öhlins ist seit 40 Jahren fester Bestandteil der Motorsportwelt sowohl im Motorrad- als auch im Automobilbereich. Mehr als 300 Meistertitel zeugen von unserem Erfolg und bestärken uns in unserer Philosophie, auf Basis neuester Technologien High-End-Fahrwerke für Rennstrecke und Straße zu entwickeln.

Auch der Support von Teams und Fahrern an der Rennstrecke ist fester Bestandteil unserer Arbeit. In Deutschland unterstützen wir daher Spitzenteams sowohl in der IDM und bei diversen Langstreckenrennen als auch in der VLN, beim 24h Rennen am Nürburgring, in der ADAC GT Masters Serie und in der TCR.

Besuchen Sie www.ohlins.eu und erfahren Sie mehr über unsere tiefe Verbundenheit zum Motorsport.

MOTORRAD

BEST BRAND 2017

Kategorie:
Fahrwerks-Tuning

LESERWAHL

**BEST BRAND
2016**

KATEGORIE MOTORRAD
Fahrwerke

**MOTOR
SPORT
aktuell**

OHLINS.EU     OHLINSRACING

ÖHLINS DTC • Gottlieb-Daimler-Straße 25, 53520 Meuspath, Germany • Tel +49 (0)2691-93 77 80 • info.odtc@ohlins.com

Auf dem Sprung zur Tabellenführung: Die amtierenden Meister Fabian Kreim / Frank Christian im Škoda Fabia R5.



DRM 2017:

PURE SPANNUNG

Solch eine Leistungsdichte hat die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) noch nicht gesehen: Zwei Läufe zur Top-Liga der Artisten auf vier Rädern sind absolviert. Und fünf verschiedene Teams erzielten dabei die Bestzeiten. Fast jedes davon lag auch schon in der Gesamtwertung vorne – das macht Lust auf die noch ausstehenden sechs Läufe. In der Tabelle schlägt sich dies aber noch nicht nieder. Mit zwei hart umkämpften Siegen liegen die amtierenden Meister Fabian Kreim / Frank Christian in ihrem Škoda Fabia R5 mit den maximal möglichen 60 Punkten klar in Front. Das dürfte aber nur eine Momentaufnahme sein. In dieser Saison werden alle acht Läufe gewertet – ohne Streichresultat kann ein Ausrutscher oder Ausfall die ganze Saisonbilanz verhaseln. So ist 2017 neben Siegen vor allem auch Konstanz gefragt. Auch in der ZWD-Wertung für Fahrzeuge mit nur einer angetriebenen Achse gibt es einen großen Andrang auf die Podestplätze, hier liegen nach zwei Läufen Carsten Mohe / Alexander Hirsch in ihrem Renault Clio R3T in Front.

Das Teilnehmerfeld der DRM 2017 ist wirklich bemerkenswert. Den amtierenden Meistern Kreim / Christian in ihrem von Škoda Auto Deutschland eingesetzten Fabia R5 stehen viele siegeshungrige Konkurrenten gegenüber. Das Team Peugeot Deutschland Romo tritt mit dem amtierenden Vize-Meister Christian Riedemann erneut im Peugeot 208 T16 R5 an, diesmal assistiert von Michael Wenzel. Die Dritten des Vorjahres stiegen auf: Im Team von Brose Motorsport pilotieren Dominik Dinkel und Christina Kohl nun einen konkurrenzfähigen Fabia R5. Unter der Flagge des neu formierten DSK-Junior-Teams treten mit Unterstützung von Mentor Armin Schwarz der Österreicher Chris Brugger mit Co-Pilotin Katrin Becker sowie René Mandel / Dennis Zenz in ihren Ford Fiesta R5 an. Zwei ‚Altmeister‘ suchen ebenfalls den Vergleich mit den Youngstern. Sandro Wallenwein / Marcus Poschner (Meister 2011) treten im Škoda Fabia R5 an, Georg Berlandy / Peter Schaaf (Meister 2013) pilotieren einen Peugeot 208 T16 R5. Der amtierende ZWD-Meister Philipp Knof ist aufgestiegen und startet wie Nico Lesch-



Anreise mit eigenem Fanclub: Dominik Dinkel und Christina Kohl.



horn mit einem Peugeot 207 S2000 in der Spitzenklasse. Hermann Gaßner junior (Meister 2009) will in der Saison mit dem familieneigenen Hyundai i20 R5 ebenfalls noch in den Kampf um die Podestplätze eingreifen. Außerdem haben Gaststarter bislang die Liste der R5-Boliden immer wieder erweitert.

Kreim: „Das Niveau der DRM ist deutlich gestiegen“

Packende Sekundenkämpfe, mehrere Führungswechsel, Aufholjagden nach Ausrutschern – für die Top-Piloten blieb beim DRM-Auftakt bei der ADAC Saarland Pfalz Rallye kaum Zeit zum Verschnaufen. Letztlich gewannen die amtierenden Meister Kreim / Christian. Was von außen entspannt aussah, kommentierte Kreim anders: „Es war richtig schwierig, die Jungs hinter mir geben viel Gas. Wir müssen

alles geben, damit wir vorne mitfahren können. Im Vergleich zum vergangenen Jahr ist das Niveau auf jeden Fall gestiegen.“ Wie sehr bis zum Finale gekämpft wurde, zeigt ein Blick auf die letzte WP. Beim Kampf um die Zusatz-Punkte für die Power-Stage trennten Kreim, Mandel und Riedemann nur der Wimpernschlag von 0,8 Sekunden. Hinter Kreim belegten Riedemann, Mandel, Wallenwein und Dinkel zum Schluss die nachfolgenden Plätze.



Ex-Rallycrosser René Mandel mit Co Dennis Zenz im Ford Fiesta R5.

TERMINE

Deutsche Rallye-Meisterschaft und ADAC Rallye Masters

- 03./04.03.
ADAC Saarland-Pfalz Rallye, St. Wendel
- 07./08.04.
ADAC Hessen Rallye Vogelsberg, Schlitz
- 05./06.05.
ADAC Rallye „Rund um die Sulinger Bärenklau“, Sulingen
- 26./27.05.
AvD Sachsen Rallye, Zwickau
- 23./24.06.
ADAC Rallye Stewweder Berg, Lübbecke
- 04./05.08.
S-DMV Thüringen Rallye, Pößneck
- 08./09.09.
ADAC Rallye Niedersachsen, Osterode/Harz
- 20./21.10.
ADAC 3-Städte-Rallye, Kirchham

Stand: April 2017
Änderungen vorbehalten

Anzeige

GA[®] Legen Sie Wert auf Qualität
www.ga-racing.com

Wir liefern aus eigener Herstellung:

- Rennbekleidung FIA**
Spezial-Designs und Maßanfertigung
aktuelle Rennoveralls Sonderserie € 319,-
Unterwäsche € 119,-
- Rennsitze FIA**
- Sicherheitsgurte FIA**
- Renn-Rallye- und Kartzubehör**
- Reifenheizdecken**

virtueller Katalog
Wir vertreten namhafte Hersteller wie:

- ATL Sicherheitstanks
- BELL Helme
- PELTOR Kommunikation
- FEV Feuerlöschanlagen
- Goodridge Fittings

GA Hotline 08678-246
GA Racing GmbH
Karl-Beck-Str. 7 · D-84533 Marktl



**Schnelle Altmeister:
Wallenwein / Poschner im
Škoda Fabia R5.**



**Posieren für ein Gruppenbild (v. l.): Christian Riedemann,
Fabian Kreim, Dominik Dinkel, Sandro Wallenwein und René Mandel.**

**2WD-Meister mit Allrad-
Premiere: Philip Knof.**



PUNKTE

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Stand nach 2 von 8 Läufen

DRM

1.	Fabian Kreim / Christian Frank	Škoda, Fabia R5	60
2.	Sandro Wallenwein / Marcus Poschner	Škoda, Fabia R5	32
	Dominik Dinkel / Christina Kohl	Škoda, Fabia R5	32
4.	Christian Riedemann / Michael Wenzel	Peugeot, 208 T16 R5	21
5.	Chris Brugger / versch. Beifahrer	Ford, Fiesta R5	20
6.	René Mandel / Dennis Zenz	Ford, Fiesta R5	19
7.	Philipp Knof / Alexander Rath	Peugeot, 207 S2000	13
8.	Albert von Thurn und Taxis / Bjorn Degandt	Škoda, Fabia R5	9
9.	Georg Berlandy / Peter Schaaf	Peugeot, 208 T16 R5	8
10.	Carsten Mohe / Alexander Hirsch	Renault, Clio R3T	6

DRM 2WD-WERTUNG

1.	Carsten Mohe / Alexander Hirsch	Renault, Clio R3T	51
2.	Konstantin Keil / Stefanie Fritzensmeier	Citroën, DS3 R3T Max	32
3.	Jari Huttunen (FIN) / Antti Linnaketo (FIN)	Opel, Adam R2	30
4.	Roman Schwedt / Kathrin Becker	Opel, Adam R2	25
5.	Niklas Stötefalke / Tobias Braun	Opel, Adam R2	20

Anzeige

**Wir beraten Sie gerne in allen Fragen und freuen uns auf Ihren Anruf.
Tel. +49 (0) 2234 / 956 721**

Lifeline / Stand 21 Germany * Ernst-Heinrich-Geist-Str. 5 * 50226 Frechen
Tel : +49 (0) 2234 956 721 * E-Mail: info@lifeline-fire.de * Web: www.lifeline-fire.de

zero[®] 36.20

**Entspricht dem
aktuellen
FIA 8865-2015
Standard**



Christian Riedemann im Peugeot 208 T16 R5.

Auch der zweite Sieg bei der ADAC Hessen Rallye Vogelsberg wurde den amtierenden DRM-Champions wahrlich nicht geschenkt. Bei den vier Prüfungen der Freitagsetappe gab es vier verschiedene Sieger. Riedemann gewann im Peugeot 208 T16 R5 die Auftaktprüfung, WP zwei ging an Dinkel. Auf der dritten WP war Mandel im Ford Fiesta R5 der Schnellste. Die Bestzeit in der vierten WP ging dann an Kreim, aufgrund der insgesamt besten Fahrzeiten lag jedoch Riedemann vorn. Die Top-Vier trennten keine zehn Sekunden. Die Verfolger mussten am Samstag teilweise dem extrem hohen Tempo an der Spitze Tribut zollen: Auf der siebten WP kam Riedemann in einer schnellen Passage von der Strecke ab und verunfallte schwer. Fahrer und Beifahrer mussten zur weiteren Behandlung ins Krankenhaus gebracht werden. Auf der neunten WP hatte dann Mandel Pech.

Er rutschte ebenfalls von der Strecke. Vor den beiden abschließenden WP führte Dinkel mit gerade mal 0,9 Sekunden vor Kreim, der durch einen Reifenschaden zurückgefallen war. Wallenwein folgte mit einem Rückstand von 4,7 Sekunden. Die beiden finalen Bestzeiten teilten sich Kreim und Dinkel. Im Ziel lag dann Kreim vor Dinkel und Wallenwein, und der erleichterte Sieger sagte: „Das war ein ständiges Auf und Ab an diesem Wochenende. Wir konnten uns wieder zurückkämpfen und dann doch noch gewinnen.“

Führung in der 2WD-Wertung für Carsten Mohe

Schnellster Teilnehmer auf einem Fahrzeug mit nur einer angetriebenen Achse (2WD-

Wertung) beim Auftakt in St. Wendel war der Finne Jari Huttunen im Opel Adam R2. Der Pilot des ADAC Opel Rallye Junior Teams bereitete sich erfolgreich auf seine Einsätze in der Junior-EM vor. In Hessen ging der Sieg dann an Carsten Mohe / Alexander Hirsch, die damit die Gesamtführung übernahmen. Direkter Verfolger ist der Nordhesse Konstantin Keil, der nach dem Sieg in der Division 5 des ADAC Rallye Masters 2016 vom R2-Fabia auf einen Citroën DS3 R3T wechselte und eine ganze Armada von DS3-Verfolgern anführt. Trotz des von der Papierform her unterlegenen Opel Adam R2 mischen die beiden Youngster Roman Schwedt und Niklas Stötefalke durch ihre Top-Resultate munter in der Spitze der 2WD-Wertung mit.



Gelungener Saisonauftakt: Mohe / Hirsch führen im Renault Clio R3T die 2WD-Wertung an und liegen auch im ADAC Rallye Masters vorn.

Anzeige

REIGER
SUSPENSION

1977
2017

Reiger Suspension BV
Molenk 5a
NL-7255 AX Hengelo Gld.

☎ +31 (0) 575-462077
✉ info@reigersuspension.com
🌐 www.reigersuspension.com

Der DMSB-Drift-Cup feiert in diesem Jahr seine Premiere. Auf dem Kalender der ersten Saison stehen vier Termine auf drei Rennstrecken. In die Wertung fließen Läufe von Speed Drift Germany, ADAC-Drift-Cup und Nürburgring-Drift-Cup ein. Sie werden zum ersten Mal nach einheitlichem DMSB-Reglement gefahren. Erstmals ist damit zugleich eine gemeinsame Wertung möglich.



PREMIERE FÜR DEN NEUEN DMSB-DRIFT-CUP

Saisonauftritt für den DMSB-Drift-Cup ist vom 12. bis 14. Mai beim Lauf des Nürburgring-Drift-Cups auf der Müllenbachschleife des Nürburgring-Grand-Prix-Kurses. Anschließend macht das neue Prädikat vom 2. bis 4. Juni Station auf dem Lausitzring (ADAC-Drift-Cup powered by IDS). Spektakulären Motorsport verspricht der DMSB-Drift-Cup auch vom 15. bis 18. Juni beim Speed Drift Germany in Oschersleben, der im Rahmen des Opel-Treffens ausgetragen wird. Das Finale der Premierensaison findet vom 20. bis 22. Oktober beim Nürburgring-Drift-Cup statt. Teilnahmeberechtigt zu den Veranstaltungen

sind alle Fahrzeuge der Pro-Klasse (gemäß technischer DMSB-Bestimmungen Driftsport).

Das „DMSB-Driftsport-Reglement 2017“ und die „Technischen Bestimmungen DMSB-Driftsport 2017“ stehen auf der DMSB-Homepage im Bereich „Infos für Aktive“ > Automobilsport > Driftsport zum Download zur Verfügung. Wer als Fahrer im neuen DMSB-Drift-Cup Punkte sammeln und gewertet werden möchte, muss mindestens eine Nationale B-Lizenz des DMSB besitzen. Die Lizenz kann unter mein.dmsb.de beantragt werden.



Auch im Driftsport müssen alle Veränderungen und Vorrichtungen an den Fahrzeugen dokumentiert sein, was die Technischen Kommissare bei der Fahrzeugabnahme kontrollieren. Um die Zulassung in der neuen Motorsportdisziplin zu erleichtern, hat der DMSB die sogenannte Driftsport-Fahrzeug-ID-Karte als kostengünstige Alternative zum DMSB-Wagenpass eingeführt. Diese gilt ausschließlich bei DMSB-genehmigten Driftsport-Veranstaltungen. Sie kann am Veranstaltungstag von den Technischen Kommissaren ausgestellt werden.

Weitere Infos im Internet:

www.nuerburgringdriftcup.com

www.driftsports.de

www.facebook.com/GymkhanaDrift

TERMINE

DMSB-Drift-Cup 2017

- 12. – 14.05. Nürburgring-Drift-Cup
- 02. – 04.06. ADAC Drift Cup powered by IDS – Lausitzring
- 15. – 18.06. Speed Drift Germany Oschersleben (Opel-Treffen Oschersleben)
- 20. – 22.10. Nürburgring-Drift-Cup

Stand: April 2017

Änderungen vorbehalten

TECHNIK AUTOMOBIL

DMSB-GRUPPEN

GRUPPE F – GETRIEBE

Die Bestimmungen hinsichtlich Änderungsmöglichkeiten am Getriebegehäuse werden ab sofort wie folgt angepasst: (Änderungen *kursiv*):

„Art. 9 Kraftübertragung

Getriebe: Das Funktionsprinzip (z. B. mechanisches, halbautomatisches oder Automatikgetriebe) sowie das Schaltschema (z. B. H-Schaltung) des Getriebes müssen der Serie entsprechen. Das Schaltschema einer H-Schaltung wird durch den Bewegungsweg des Schaltknaufs beschrieben. Somit ist eine Änderung dieses Schaltweges in einer Ebene analog eines sequentiellen Getriebes (z. B. durch zwischengeschaltete mechanische Vorrichtungen) nicht zulässig.

Das Getriebegehäuse muss von einem Serienmodell des gleichen Fahrzeugherstellers, wie der des Fahrzeuges sein. *Am Getriebegehäuse dürfen örtlich Material entfernt und Bohrungen bzw. Gewindebohrungen eingebracht werden, um z. B. größere Lager,*

Zahnräder oder Wellen verwenden zu können. Gehäuse-Kennzeichnungen müssen erhalten bleiben. Demontierbares Material (nicht verschweißt), wie Adapter oder Platten, darf dem Seriengehäuse hinzugefügt werden.

Die Anzahl der Vorwärts- und Rückwärtsgänge gemäß dem Grundmodell muss beibehalten werden, jedoch sind die einzelnen Getriebeübersetzungen (Zähnezahl) freigestellt. Im Getriebe dürfen ausschließlich die für die maximale Gangzahl notwendigen Zahnradpaarungen vorhanden sein.

Das Getriebegehäuse muss von einem Serienmodell, welches in einer Stückzahl von mindestens 200 identischen Fahrzeugen (siehe Art. 2) gebaut wurde, stammen.

Darüber hinaus sind die mechanischen Bauteile innerhalb des Getriebegehäuses freigestellt.

Mechanische Sperrdifferenziale sind freigestellt. Anders arbeitende Sperrdifferenziale müssen (mit Ausnahme der Sperrwirkung) der Serie entsprechen.

Die Kupplung, [...]“

Gruppe F, H und FS – Sicherheitsfolien

In Artikel 19 der Gruppe F-, Art. 20 der Gruppe H- und Art. 8.2 der Gruppe FS-Bestimmungen sind ab sofort bezüglich Sicherheitsfolien die Prüfzeichen D5532 und D5533 zu ergänzen.

Anzeige



WIECHERS
Sport
SAFETY PERFORMANCE

**"Wir bieten höchste Qualität und einzigartige Typenvielfalt seit fast 50 Jahren.
Unsere Stärke: individuelle Lösungen für Straße, Motorsport und historische Fahrzeuge.
Kompetente Beratung und erstklassiger Service stehen bei uns an erster Stelle."**

Ihr Team von Wiechers Sport



**Einschweißzellen
Sonderanfertigungen
Überrollbügel u. -käfige
Dom- u. Fahrwerkstreben**

Wiechers GmbH • Südring 4 • D-31582 Nienburg/Weser
Telefon +49 (0) 5021 60 13 60 • Fax +49 (0) 5021 1 24 81
E-Mail: service@wiechers-sport.de



www.wiechers-sport.de

 [wiecherssport](https://www.facebook.com/wiecherssport)

FIA-GRUPPEN

ART 252

252.9. KRAFTSTOFF – VERBRENNUNGSMITTEL

Ab dem 01.01.2018 wird der Artikel 252.9 (Kraftstoff) wie folgt geändert (Änderung kursiv):

„9.1 Kraftstoff

Der Kraftstoff muss folgende Eigenschaften aufweisen:

Eigenschaft	Einheit	Min.	Max.	Norm
RON		95.0	102.0 ⁽¹⁾	ISO5164 ASTM D2699
MON		85.0	90.0 ⁽¹⁾	ISO 5163 ASTM D2700
Dichte (bei 15°C)	kg/m ³	720.0	785.0	ISO 121855 ASTM D4052
Sauerstoffgehalt	% m/m		3.7	EN ISO 22854/ EN 13132 ⁽²⁾ Elementaranalyse ASTM D5622
Stickstoffgehalt	mg/kg		2000 ⁽³⁾	ASTM D4629 ASTM D5762
Schwefelgehalt	mg/kg		10	ISO20846 ⁽²⁾ ASTM D5453
Bleigehalt	mg/l		5	EN237 ASTM D3237 oder ICP-OES
Mangangehalt	mg/l		2.0	ASTM D3831 oder (ICP-OES) EN 16136
Benzolgehalt	% v/v		1.00	ISO12177 ASTM D5580 ISO22854 ⁽²⁾ ASTM D6839 EN238
Olefine	% v/v		18.0	ISO22854 ASTM D6839
Aromaten	% v/v		35.0	ISO 22854 ASTM D6839
gesamte Di-Olefine	% m/m		1.0	GC-MS oder HPLC
Oxidationsstabilität	Minuten	360		ISO 7536 ASTM D525
DVPE	kPa		80 ⁽⁴⁾	ISO 13016-1 ⁽²⁾ ASTM D4953 ASTM D5191 ⁽²⁾
Destillationscharakteristik				
bei 70° C	%v/v	20.0	52.0	ISO 3405/ ASTM D86
bei E100° C	% v/v	46.0	72.0	ISO3405 ASTM D86
bei E150° C	% v/v	75.0		ISO 3405 ASTM D86
Siedepunkt	°C		210	ISO 3405 ASTM D86
Rückstände	% v/v		2.0	ISO 3405 ASTM D86

- 1) Ein Korrekturfaktor von 0,2 für MOZ und ROZ muss für die Berechnung des Endergebnisses gemäß EN228: 2012 abgezogen werden.
- 2) *Bevorzugte Methode*
- 3) *Octan erhöhende Nitroverbindungen sind nicht erlaubt.*
- 4) Die maximale DVPE darf auf bis zu 100 kPa bei Winter-Events steigen.

Die einzig zulässigen Oxigenate sind Paraffin-Mono-Alkohole und paraffinhaltige Mono-Ether (mit 5 oder mehr Kohlenstoffatomen pro Molekül) mit deren Siedepunkt unter 210° C.

Der Kraftstoff ist akzeptiert oder abgelehnt nach den Fehlerdefinitionen in der Methode.

Wenn der am Veranstaltungsort erhältliche Kraftstoff nicht der von den Teilnehmern geforderten Qualität genügt, so muss der ASN des organisierenden Landes die FIA um eine Ausnahmege-nehmigung bitten, um die Verwendung von Kraftstoff zu ermög-lichen, der von oben definierten Vorgaben abweicht.

Das Hinzufügen von frei verkäuflichen Schmiermitteln ist bei 2-Takt Motoren zulässig.

9.2 Diesel-Kraftstoff

Der Kraftstoff muss *Gasöl sein, welches den* folgenden Spezi-fikationen entspricht:

Eigenschaft	Einheit	Min.	Max.	Norm
Dichte (bei 15° C)	kg/m³	820.0	845.0	ISO 12185 ASTM D4052
Cetanzahl (²)			60.0(¹)	ISO5165 ASTM D613
Rechnerische Cetanzahl (DCN)(²)			60.0(¹)	EN 15195 ASTM D6890
Schwefelgehalt	mg/kg		10	ISO 20846 ASTM D5453
Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe	% m/m		8.0	IP548
ASTM D6591 (FAME-freie Kraftstoffe)				
EN 12916 (FAME-beinhaltende Kraftstoffe)				
FAME (Fettsäuremethylester)	% v/v		7.0	EN 14078 ASTM D7371
Schmierfähigkeit	µm		460	ISO 12156-1 ASTM D6079

1. Es liegt im Ermessen der FIA, die maximale Cetanzahl und die rechnerische Cetanzahl auf 70,0 für FIA-Internationale Veranstaltungen/ Meisterschaften zu erhöhen und/oder im Ermessen des ASN des ausrichtenden Landes für nationale/lokale Veranstaltungen oder Meisterschaften
2. Entweder die Cetanzahl oder die rechnerische Cetanzahl muss analysiert werden. Es ist nicht notwendig, dass beide Analysen durchgeführt werden.

Wenn der am Veranstaltungsort erhältliche Kraftstoff nicht der von den Teilnehmern geforderten Qualität genügt, so muss der ASN des organisierenden Landes die FIA um eine Ausnahmege-nehmigung bitten, um die Verwendung von Kraftstoff zu ermög-lichen, der von oben definierten Vorgaben abweicht.“

HISTORISCHER SPORT GEMÄSS ANHANG K

Mindestgewicht

Ab sofort wird der Anhang K mit folgendem Artikel ergänzt:
„3.6.7.3 Zu keiner Zeit des Wettbewerbs darf das Fahrzeug weniger als das im HTP festgelegte Mindestgewicht wiegen.“

Hinweis: Das Gewicht von zusätzlicher Sicherheitsausrüstung (Überrollvorrichtung, Feuerlöscher etc.) oder anderem Zubehör, sowie Restkraftstoffmenge ist bei der Ermittlung des Fahrzeuggewichtes nicht abzuziehen.

Scheiben und Fensterheber bei Renn-Tourenwagen, Renn-Grand-Tourisme-Fahrzeuge und Spezial-Tourenwagen

Der Artikel 7.3.7 des Anhang K wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„...“

(b) Ab Periode E bis einschließlich Periode I: Die Heckscheiben, Türscheiben und die hinteren Seitenfensterscheiben müssen aus Sicherheitsglas oder einem starren, transparentem, mindestens 4 mm dicken Material bestehen (ein Material des Typs FAA, z. B. Lexan 400 ist empfohlen). Vertikal zu öffnende Seitenscheiben dürfen durch horizontal gleitende Scheiben ersetzt werden. *Falls die originalen Scheiben ersetzt werden, dürfen auch die Fensterheber entfernt werden.*

...“

Internationaler FIA Historic Technical Passport (HTP)

Die FIA hat neue Formulare für HTP eingeführt, welche ab sofort zu verwenden sind. HTP-Neuanträge auf alten Formularen werden von der FIA nicht mehr akzeptiert.

Der Antrag besteht aus einem einseitigen Antragsformular „HTP Application Form“ und dem 27-seitigen HTP-Formular. Beide Formulare und Ausfüllhinweise dazu sind auf der DMSB-Webseite www.dmsb.de unter Infos für Aktive / Automobilsport / Historischer Sport / Technische Reglements und Technik-Informationen verfügbar.

Erinnerung: Gültigkeit internationaler FIA Historic Technical Passport (HTP)

Bestehende internationale FIA-HTP, welche nicht auf der 26-seitigen bzw. der neuesten 27-seitigen Ausführung ausgestellt wurden, verlieren wie folgt ihre Gültigkeit:

Seit 01.01.2017 HTP, welche vor 2012 ausgestellt wurden (FIA ID 20000-34096).

Ab 01.01.2018 HTP, welche im Jahr 2012 ausgestellt wurden (FIA ID 34097-35020).

Ab 01.01.2019 HTP, welche im Jahr 2013 ausgestellt wurden (FIA ID 35021-35690).

Internationale FIA-HTP, ausgestellt auf dem 26-seitigen bzw. dem neuesten 27-seitigen Formular, haben eine Gültigkeit von zehn Jahren (siehe auch Artikel 4.2.8 des Anhang K).

Ungültige Historic Technical Passports (HTP)

Der internationale FIA-HTP D-6453 und der nationale DMSB-HTP 57/15 werden mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt.

ALLGEMEINES

Der DMSB-Wagenpass Nr. 28802/10 für das Fahrzeug BMW Z4, FIN WBSDU91050LK55453, wird mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt.

Gruppe N, A und R – Sicherheitstanks

Wie bereits auf unserer Homepage veröffentlicht, hat die FIA die angekündigte Vorschrift bezüglich FT-Sicherheitstanks von 2017 auf den 01.01.2018 verlegt. Das heißt, in den Gruppen N, A, R1, R2, R3 und R4 ist 2017 auch die Anwendung der serienmäßigen Kraftstoffbehälter erlaubt, wobei FT-Sicherheitstanks empfohlen sind. Ab 2018 sind in vorgenannten Gruppen FT3-, FT3.5 oder FT5-Sicherheitstanks vorgeschrieben. Der Status der Veranstaltung spielt dabei grundsätzlich keine Rolle. Falls in den Gruppen R1 – R4 bereits 2017 FT-Sicherheitstanks zur Anwendung kommen, ist darauf zu achten, dass die Tanks dem entsprechenden VR-Homologationsnachtrag entsprechen müssen.

TECHNIK KART

KARTSPORT

CIK-REGLEMENT

Art. 2.16 Motor – Allgemeines:

Folgender Artikel 2.16.1 (Motor - Allgemeines) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderung *kursiv*):

„2.16.1 Allgemeines:

Unter Motor ist die Antriebseinheit des rennfertigen Fahrzeugs zu verstehen, welche Zylinderblock, Kurbelgehäuse und evtl. Getriebe, Zündsystem, Vergaser und Auspuff einschließt.

Alle Einspritz-Systeme und/oder das Zerstäuben von anderen Mitteln, außer Kraftstoff, sind verboten.

Der Motor darf keinen Kompressor oder andere Aufladesysteme aufweisen. Für Superkart ist eine Luft- oder Flüssigkeitskühlung zugelassen.

Alle Änderungen im Inneren des Motors dürfen nur durch Materialabnahme erfolgen.

Die Motoren in OK, OK-Junior KZ2 und KZ1 müssen im Hersteller-Katalog sowie auf einem CIK/FIA-herausgegebenen Homologationsblatt beschrieben sein. Dieses Homologationsblatt muss durch den ASN und die CIK/FIA gestempelt und unterschrieben sein (siehe Homologations-Reglement).

Motoren für Superkart müssen mit der offiziellen Ersatzteilliste des Herstellers CIK/FIA-genehmigt sein (siehe Genehmigungs-Bestimmungen/“Approval Regulations“).

Art. 4.2.2 KZ1:

Folgender Artikel 4.2.2 (KZ1) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderung *kursiv*):

„4.2.2 KZ1

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen, *Materialien* und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- a) Innerhalb des Motors:
 - Hub,
 - Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
 - Pleuelaugenabstand,
 - Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
 - Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.
 - Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.
- b) Außerhalb des Motors:
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser

- Äußeres *Erscheinungsbild* des eingebauten Motors.

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung, der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.“

Art. 5.2.1 KZ2:

Folgender Artikel 5.2.1 (KZ2) wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderung *kursiv*):

„5.2.1 KZ2

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen, *Materialien* und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- a) Innerhalb des Motors:
 - Hub,
 - Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
 - Pleuelaugenabstand,
 - Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
 - Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.
 - Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.
- b) Außerhalb des Motors:
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
 - Äußeres *Erscheinungsbild* des eingebauten Motors.

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung, der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.

Art. 5.2.2 OK und OK-Junior Motoren

Folgender Artikel 5.2.2 (OK und OK-Junior Motoren) wird ab sofort wie folgt geändert (Änderung *kursiv*):

„5.2.2 OK- und OK-Junior-Motoren

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen, Materialien und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- a) *Innerhalb des Motors:*
 - *Hub,*
 - *Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),*
 - *Pleuelaugenabstand,*
 - *Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,*
 - *Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.*
 - *Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.*
 - *Die Menge des Schmiermittels, welches dem Kraftstoff beigemischt wird, ist limitiert auf 4%*
- b) *Außerhalb des Motors:*
 - *Anzahl der Vergaser (aufgrund des vorgeschriebenen Gebrauchs eines homologierten Vergasers)*
 - *Äußeres Erscheinungsbild des eingebauten Motors.*

Folgendes ist nicht als Modifikation des äußeren Erscheinungsbildes anzusehen:

Änderung der Farbe eines Teils, Kürzungen an Kühlmittelverbindungen und Modifikationen an Verbindungen (einschließlich, aber nicht beschränkt auf Verbindungen des Vergasers, der Zündung, der Abgasanlage, der Kupplung oder des Motors selbst) vorausgesetzt die homologierte Position wird nicht modifiziert.“

Art. 18 Besondere Bestimmungen für OK

Folgender Artikel 18 (Besondere Bestimmungen für OK) wird ab sofort wie folgt geändert (Änderung *kursiv*):

„Art 18 Besondere Bestimmungen für OK

- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA. *Alle Modifikationen am homologierten Motor sind zulässig gemäß Art. 5.2.2 der technischen Bestimmungen.*
- maximale Hubraum: 125 ccm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf
- Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf für die normale Funktion des Thermostats ist erlaubt.
- Spezifisches Einheits-Power-Valve, welches mit der Zeich-

nung 22 übereinstimmen muss und mit dem Motor-Homologiert sein muss.

- Aufladung ist verboten.
- Mindestvolumen des Verbrennungsraumes: 9 ccm, gemessen nach der beschriebenen Methode in Anhang 1c.
- Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinderkopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Auslassöffnungswinkel: max. 194°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- Dekompressionsventil vorgeschrieben. Es muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes angebracht sein.
- Abmessungen des im Zylinderkopf eingeschraubten Zündkerzenkörper; Länge:18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.
- *Homologiertes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 16.000 1/min*
- Homologierter Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser: 24 mm mit 2 Einstellschrauben; welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und der vom Hersteller hinterlegten Kontrolleure für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.
- Im Falle eines für die Klasse KF2 homologierten Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser: 24 mm mit 2 Einstellschrauben; welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und der vom Hersteller hinterlegten Kontrolleure für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.
- Eine Kupplung ist unzulässig
- Ein Starter ist unzulässig
- Spezifischer Einheits-Auspuff vorgeschrieben, welcher der technischen Zeichnung Nr. 21 entsprechen muss und in OK homologiert sein muss.
- CIK-FIA homologierter Ansaugeräuschkämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
- Reifen: 5“ homologiert; Typ: „Prime“

- Gesamt-Mindestmasse: 145 kg (inkl. Fahrer)*
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 70 kg*

* DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes: -3 kg

Art. 19 Besondere Bestimmungen für OK-Junior

Folgender Artikel 19 (Besondere Bestimmungen für OK-Junior) wird ab sofort wie folgt geändert (Änderung kursiv):

„Art 19 Besondere Bestimmungen für OK-Junior

- *2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA. Alle Modifikationen am homologierten Motor sind zulässig gemäß Art. 5.2.2 der technischen Bestimmungen.*
- *maximaler Hubraum: 125 ccm*
- *wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf*
- *Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf für die normale Funktion des Thermostats ist erlaubt.*
- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; es muss durch den homologierten befestigten Verschluss ersetzt werden oder das Zylindergehäuse muss unbearbeitet bleiben.
- *Aufladung ist verboten.*
- Mindestbrennraum-Volumen von 12 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1b dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- *Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinderkopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.*
- Auslassöffnungswinkel: max. 170°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- *Dekompressionsventil vorgeschrieben. Es muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes angebracht sein.*

- *Abmessungen des im Zylinderkopf eingeschraubten Zündkerzenkörpers; Länge: 18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.*
- *Homologiertes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 16.000 1/min*
- Für OK-Junior homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 20 mm, welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifeln bedeutet dies, dass der Vergaser, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, in jedem Punkt identisch sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und seine Einlassform, der vom Hersteller hinterlegten Kontrolllehre, entsprechen.
- Im Falle eines für die Klasse KF3 homologierten Drosselklappen-Vergasers (max. Durchmesser: 20 mm mit 2 Einstellschrauben) welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifeln bedeutet dies, dass der Vergaser, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, in jedem Punkt identisch sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und der vom Hersteller hinterlegten Kontrolllehre für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.
- Eine Kupplung ist unzulässig
- Ein Starter ist unzulässig
- Einheits-Auspuff, welcher der technischen Zeichnung Nr. 23 entsprechen muss und in OK-Junior homologiert sein muss.
- *CIK-FIA homologierter Ansauggeräuschdämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.*
- Reifen: 5" homologiert; Typ: „Option“
- Gesamt-Mindestmasse: 140 kg (inkl. Fahrer)*
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 75 kg*

* DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes: -3 kg

DMSB-KART-HOMOLOGATIONEN – SICHERHEIT

Folgende Homologationen für Kart-Heckaufschutts wurden vom DMSB genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Kategorie	Bezeichnung
DMSB-002-RPS	KG sas	Tris	Bambini	Neuhomologation

TECHNIK MOTORRADSPORT

Zulässige Sensoren in der Klasse Superstock 600

Der Artikel 8.1 der DMSB-Bestimmungen für die Klasse Superstock 600 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen *kursiv*):

„... Vom Motorradhersteller wahlweise für das homologierte Modell verkaufte Ausrüstung gilt als nicht mit dem Motorrad homologiert und muss den Anforderungen für zugelassene Elektronik/Datenerfassung entsprechen. *Es dürfen ausschließlich Sensoren zur Erfassung folgender Werte hinzugefügt werden:*

- *Schaltgestänge*
- *Radgeschwindigkeit*
- *Lambdawert*

- *Motordrehzahl*
- *Neigungswinkel*
- *Ansaugtemperatur*
- *Bremsdruck*
- *Federweg*
- *Öltemperatur*
- *Kühlmitteltemperatur*
- ...“

Mindestgewicht für Bahnsport-Gespanne

Der Artikel 01.19 der Technischen Bestimmungen für Bahnsport wird ab sofort wie folgt geändert (Änderungen *kursiv*):

„...Die Mindestgewichte der Motorräder betragen:
...
für Bahnsport-Gespanne 115 kg
...“

Anzeige

Platzieren auch Sie Ihre Internet-Visitenkarte im

DMSB BRANCHENINDEX

- Über 150 Firmenvisitenkarten auf www.dmsb.de im DMSB-Branchenindex
- Motorsportadressen wie z.B. Reifenhersteller, Tuner, Versicherungen usw...
- Ohne Umwege zur gefundenen Adresse durch Direktverlinkung



Jetzt buchen:

 **HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG**
 Tel.: 0371 56160-13
 E-Mail: info@hb-werbung.de



präsentiert von



Termine 2017

- | 11. März: Uelsen | 12. März: Uelsen | 26. März: Dahlen
- | 05. August: Burg | 06. August: Burg
- | 17. September: Dachsbach | 21. Oktober: Zschopau
- | 22. Oktober: Zschopau | 04. November: Woltersdorf
- | 05. November: Woltersdorf

www.enduro-dm.de



DMSB-SPORTGERICHT

Urteile vom 15.11.2016

BESETZUNG: RA Harald Schmeier – Vorsitzender – Frankfurt;
RA Claus-R. Henkel, Mainz; Karl-Heinz Stümpert, Ludwigshafen

ABGASKRÜMMER BEARBEITET

Aktenzeichen SG 41/16

VERANSTALTUNG: ADAC Kart Masters Wackersdorf,
17./ 18.09.2016

BETROFFENER: Gianni Meyer, Werther

URTEIL:

1. Der Betroffene wird verwarnt.
2. Gegen den Betroffenen wird eine Geldstrafe von Höhe von Euro 500,00 verhängt.
3. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:**I. Zum Sachverhalt**

Der Betroffene hat am 17./18.09.2016 an der Veranstaltung ADAC Kart Masters Wackersdorf teilgenommen.

Bei einer technischen Kontrolle seines Wettbewerbsfahrzeuges wurde festgestellt, dass der verwendete Abgaskrümmer nicht der Homologation KM32/11, Seite 22, Zeichnung 23 (Krümmer) entspricht. Es wurde weiterhin festgestellt, dass der Krümmer nachbearbeitet wurde und nicht mehr dem Original entspricht.

Dem Betroffenen wurde der Vorwurf zur Kenntnis gebracht, und er äußerte sich, den Krümmer neu gekauft und eingebaut zu haben.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen das Technische Reglement gegeben, Art. 20. Abs. 1 Veranstaltungsreglement; Homologationsblatt KM32/11, Seite 22, Zeichnung 32.

Die Feststellungen bei der technischen Untersuchung am Wettbewerbsfahrzeug haben ergeben, dass der verbaute Krümmer nachbearbeitet worden ist und nicht mehr dem vorgeschriebenen Originalkrümmer entspricht. Die Tatsache, dass der Betroffene angegeben hat, er habe den Krümmer neu gekauft und so eingebaut, vermag den Betroffenen nicht zu exkulpiert. Der Betroffene ist für den technisch einwandfreien Zustand seines

Fahrzeugs und der Übereinstimmung der von ihm eingebauten Teile mit den nach der Homologation vorgeschriebenen Teilen verantwortlich.

Das Sportgericht erachtet die aus dem Tenor ersichtliche Bestrafung als angemessen und ausreichend.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

ABGASKRÜMMER BEARBEITET

Aktenzeichen SG 44/16

VERANSTALTUNG: ADAC Kart Masters Wackersdorf,
17./ 18.09.2016

BETROFFENER: Zinner Rennsportservice, Dettenheim, Marcel Weber, Nürtingen

URTEIL:

1. Die Betroffenen werden verwarnt.
2. Gegen die Betroffenen wird gesamtschuldnerisch eine Geldstrafe in Höhe von Euro 500,00 verhängt.
3. Die Betroffenen tragen gesamtschuldnerisch die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:**I. Zum Sachverhalt**

Die Betroffenen haben am 17./18.09.2016 an der Veranstaltung ADAC Kart Masters Wackersdorf, und zwar der Betroffene zu 1) als Fahrer und der Betroffene zu 2) als Bewerber teilgenommen.

Bei einer technischen Überprüfung wurde festgestellt, dass der von den Betroffenen am Wettbewerbsfahrzeug verwendete Abgaskrümmer nicht der Homologation, KM32/11, Seite 22, Zeichnung Nr. 23 entsprochen hat. Es wurde weiterhin festgestellt, dass der Krümmer nachbearbeitet worden ist. Die Betroffenen wurden zu den Feststellungen angehört und haben ausgeführt, dass sie den Krümmer so gekauft und diesen vor Einsatz am Wettbewerbsfahrzeug nicht mehr überprüft hätten.

Die Sportkommissare haben daraufhin einen Wertungsausschluss ausgesprochen. Vom DMSB wurde daraufhin das vorliegende Sportgerichtsverfahren eingeleitet.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen das Technische Reglement gegeben, Art. 20 Abs. 1 Veranstaltungsreglement; Homologation KM32/11, Seite 22, Zeichnung Nr. 23 (Abgaskrümmer).

Die Feststellungen der Technischen Kommissare wurden von den Betroffenen nicht in Frage gestellt. Soweit die Betroffenen ausgeführt haben, sie haben das verwendete Teil so gekauft und nicht mehr geprüft, kann dies die Betroffenen nicht exkulpieren, da die Betroffenen für den jederzeitigen reglementkonformen technischen Zustand ihres Wettbewerbsfahrzeuges verantwortlich sind.

Das Sportgericht erachtet die aus dem Tenor ersichtliche Strafe für angemessen und ausreichend.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

Urteile vom 14.12.2016

BESETZUNG: RA Harald Schmeyer – Vorsitzender – Frankfurt; RA Claus-R. Henkel, Mainz; Karl-Heinz Stümpert, Ludwigshafen

JAHRESZAHL AUF DER LIZENZKARTE ABGEÄNDERT

Aktenzeichen SG 29a/16

VERANSTALTUNG: ADAC Kart Masters Oschersleben, 6./ 7.08.2016

BETROFFENE: Nadja Franziska Hauber, Wört

URTEIL:

1. Die Betroffene wird bis zum 30.05.2017 national und international suspendiert.
2. Die Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Die Betroffene hat am ADAC Kart Masters Oschersleben am 6./7.08.2016 teilgenommen.

Im Rahmen der Papierabnahme wurde festgestellt, dass die Betroffene eine Lizenz vorgelegt hat, die im Hinblick auf die Jahreszahl manipuliert war. Die Jahreszahl ist ganz offensichtlich von 2015 auf 2016 abgeändert worden.

Zu dem Vorfall angehört konnte der Bewerber nichts vortragen, da er mit der gesamten Lizenzangelegenheit der Fahrerin nichts zu tun hat. Die Betroffene hat angegeben, sie habe etwa im März 2016 einen Lizenzantrag für das Jahr 2016 ausgefüllt und auch unterzeichnet. Daraufhin habe sie auch die Lizenzgebühr überwiesen, was anhand der Buchhaltung des DMSB festgestellt werden konnte.

Die Betroffene führt weiter aus, dass offensichtlich das Absenden des Lizenzantrages verabsäumt worden ist. Um die Lizenz-

angelegenheiten hätte sich immer schon ihr Vater gekümmert. Als sie zu dem o.g. Rennen gefahren sei, habe ihr Vater ihr die zuletzt vorgelegte Lizenz in ihre „Rennmappe“ gelegt und diese Lizenz habe sie dann auch bei der Papierabnahme vorgelegt. Weitere Angaben konnte die Betroffene zu dem Lizenzvorgang nicht machen.

Die abgeänderte Lizenz wurde vom Sportgericht in Augenschein genommen und es wurde festgestellt, dass in der Tat offensichtlich mit einem Filzschreiber die Zahl 2015 in 2016 abgeändert wurde. Von wem dies letztendlich gemacht worden ist, konnte nicht aufgeklärt werden.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Es muss festgestellt werden, dass die Betroffene gegen die Vorschriften des Art. 2.6.1c ISG i.V.m. Art. 4 Lizenzbestimmungen i.V.m. Art. 20 des DMSB-Veranstaltungsreglement verstoßen hat. Die Lizenzkarte, die vom DMSB jährlich ausgegeben wird, hat Urkundencharakter. Durch diese Urkunde wird dokumentiert, dass der Inhaber dieser Lizenz die hierfür erforderlichen Voraussetzungen erfüllt hat, eine ärztliche Untersuchung durchgeführt hat, die entsprechende Lizenzgebühr entrichtet hat und dementsprechend berechtigt ist, in dem auf der Lizenzkarte ausgedrucktem Jahr an Motorsportveranstaltungen teilzunehmen.

Durch das Überschreiben der Jahreszahl ist diese Urkunde eindeutig verfälscht worden.

Tatsächlich mag die Betroffene zwar einen Lizenzantrag unterzeichnet haben und nachgewiesenermaßen auch die Gebühr bezahlt haben. Beim DMSB ist jedoch auf jeden Fall der ebenfalls zur Lizenzerteilung erforderliche Antrag nicht eingegangen. Dies ist dann offensichtlich im Laufe des Jahres 2016 entweder von der Betroffenen oder deren Vater bemerkt worden und anstatt nunmehr einen neuen Lizenzantrag auszufüllen und an den DMSB zu schicken oder den möglicherweise alten, vergessenen Antrag an den DMSB zu schicken, wurde eigenmächtig die Lizenzkarte aus dem Jahre 2015 verfälscht.

Damit verfügte die Betroffene auf jeden Fall bei der Teilnahme zu der o.g. Veranstaltung über keine gültige Lizenz. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die Betroffene oder eine Person die der Betroffenen zuzurechnen ist, eine vorhandene Urkunde verfälscht wurde.

Aufgrund dieses Vorgehens kam das Sportgericht nicht umhin, die aus dem Tenor ersichtliche Suspendierung gegen die Betroffene auszusprechen.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

KRAFTSTOFF WAR VERUNREINIGT**Aktenzeichen SG 28/16**

VERANSTALTUNG: ADAC GT Masters Sachsenring, 29.04. – 01.05.2016

BETROFFENE: LMS Racing, Antti Buri, F-Hietamaki

URTEIL:

1. Die Betroffenen werden verwahrt.
2. Gegen die Betroffenen wird eine Geldstrafe in Höhe von Euro 500,00 verhängt.
3. Die Betroffenen tragen die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:**I. Zum Sachverhalt**

Die Betroffenen haben und zwar der Betroffene zu 1) als Bewerber und der Betroffene zu 2) als Fahrer am 29.04. – 01.05.2016 an der Veranstaltung ADAC Masters auf dem Sachsenring teilgenommen.

Bei einer technischen Kontrolle wurde festgestellt, dass

- a) die notwendig vorgeschriebene Höhe von 80 mm unterschritten worden ist. Von den Technischen Kommissaren wurde eine Höhe von 76,5 mm festgestellt (Bl. 9 d.A.)
- b) das vorgeschriebene Mindestgewicht für das verwendete Wettbewerbsfahrzeug von 1.250 kg um 2 kg unterschritten war (Bl. 10 d.A.).
- c) dass von den Betroffenen verwendete Benzin nicht dem nach dem Reglement vorgeschriebenen Kraftstoff entsprach (Bl. 7+8 d.A.).

Die Betroffenen wurden daraufhin von den Sportkommissaren vom 1. Rennen ausgeschlossen (Bl. 11 d.A.). Vom DMSB wurde daraufhin ein Sportgerichtsverfahren eingeleitet.

Die Betroffenen haben sich zu den gegen sie erhobenen Vorwürfen mit Schreiben vom 25.08.2016 geäußert und entsprechende Fotodokumente beigelegt. Im Einzelnen haben die Betroffenen vorgetragen:

- a) Unterschreitung des Mindestgewichts
Vor Einsatz des Fahrzeuges, so die Betroffenen, habe das Fahrzeug das erforderliche Mindestgewicht aufgewiesen. Während des Rennens sind dann durch eine Kollision verschiedene Teile am Fahrzeug weggefliegen, die anschließend nicht mehr gefunden wurden.
Dementsprechend kam es zu der Unterschreitung von 2 kg Abweichung zum vorgeschriebenen Mindestgewicht.
- b) Eine Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindesthöhe

von 3,5 mm konnte nach Auffassung der Betroffenen verlässlich nicht festgestellt werden, da ausweislich der von den Betroffenen vorgelegten Fotos die Messung der vorgeschriebenen Mindesthöhe auf einem völlig unebenen Boden stattgefunden habe. Hierzu reichen die Betroffenen entsprechende Fotos ein.

- c) Hinsichtlich der Beanstandung des verwendeten Kraftstoffes räumen die Betroffenen ein, dass hier offensichtlich aus Versehen zwei Kraftstoffsorten verschiedener Firmen miteinander vermischt worden seien.

Hinsichtlich der Abweichung des Kraftstoffes von dem vorgeschriebenen Kraftstoff wird auf die in der Akte befindliche Analyse, Bl. 7 + 8 verwiesen. Ein Wiegeprotokoll wurde von den Sportkommissaren nicht zur Verfügung gestellt. Eine Erklärung zu der Messung der Fahrzeughöhe auf unebenen Untergrund befindet sich ebenfalls nicht in der Akte, sondern lediglich eine kurze Ausführung zu der Messeinrichtung.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein technischer Verstoß in Hinblick auf die Verwendung eines zumindest verunreinigten Kraftstoffes gegeben, Art. 5.1 und 10.8 TCR Technical Regulations 2016; Art. 9.15.2 ISG. Vorliegend kann als unstrittig angesehen werden, dass das von den Betroffenen verwendete Benzin zumindest verunreinigt war. Dies ist durch die in der Akte befindliche Analyse eindeutig belegt.

Die Betroffenen räumen selbst ein, dass sie möglicherweise zwei verschiedene Benzinsorten vermischt haben und dementsprechend der verwendete Kraftstoff nicht mehr dem vorgeschriebenen Kraftstoff entsprochen hat.

Nur dieser Verstoß kann den Betroffenen angelastet werden.

Soweit die Sportkommissare seinerzeit eine Unterschreitung des Mindestgewichtes von 2 kg angenommen haben, fehlt hierzu jeglicher Beleg. Es wurde seinerzeit kein Wiegeprotokoll erstellt; zumindest befindet sich ein solches nicht in der Akte.

Dementsprechend kann weder vom Sportgericht noch von den Betroffenen selbst das Zustandekommen des angenommenen Mindestgewichtes überprüft werden. Hinzu kommt, dass ganz offensichtlich nicht berücksichtigt worden ist, dass die Betroffenen möglicherweise während des Rennens, unfallbedingt, Karosserieteile verloren haben, die nicht mehr aufgefunden werden konnten.

In Ermangelung eines Wiegeprotokolls und näherer Umstände des Wiegevorganges muss der Vortrag der Betroffenen zu deren Gunsten bewertet werden.

Soweit den Betroffenen vorgeworfen wurde, dass ihr Fahrzeug die vorgeschriebene Mindesthöhe um 3,5 mm unterschritten habe, muss festgestellt werden, dass sich bereits aufgrund der in der Akte befindlichen Fotos eindeutig ergibt, dass der Messvorgang ganz offensichtlich auf stark unebenen Untergrund durchgeführt worden ist.

Das hierdurch keine verlässlichen Werte erreicht werden können, liegt auf der Hand und bedarf keiner weiteren Aufklärung durch das Gericht.

Dementsprechend kann auch dieser und die dabei vermeintlich getroffenen Feststellungen der Sportkommissare nicht zu Lasten der Betroffenen gewertet werden.

Aus den in der Akte befindlichen Fotos ist eindeutig ein derart unebener Untergrund zu erkennen, der bereits auf Differenzen auf weit über 3,5 mm schließen lässt.

Dementsprechend erachtet das Sportgericht die aus dem Tenor ersichtliche Bestrafung für angemessen und ausreichend.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

SCHWIMMERSTAND DES VERGASERS NICHT REGLEMENTKONFORM

Aktenzeichen SG 46/16

VERANSTALTUNG: ADAC Rotax Max Challenge Wackersdorf, 1./2.10.2016

BETROFFENER: Philipp Walsdorf, Blankenfelde

URTEIL:

1. Der Betroffene wird verwarnt.
2. Gegen den Betroffenen wird eine Geldstrafe von Höhe von Euro 250,00 verhängt.
3. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Der Betroffene hat an der Veranstaltung am 1./2.10.2016 ADAC Rotax Max Challenge Wackersdorf teilgenommen.

Bei einer technischen Überprüfung wurde festgestellt, dass der Vergaser nicht dem Reglement entsprochen hat. Insbesondere wurde festgestellt (Mängelanzeige Bl. 5 d.A.), dass der Schwimmerstand zu hoch gewesen ist und damit ein Verstoß gegen die Technischen Regularien der Rotax Max Challenge Art. 6.10 gegeben war. Der Betroffene wurde zu dem Vorfall angehört und konnte keine näheren Angaben zum Vorfall machen. Daraufhin wurde der Betroffene mit einem Wertungsausschluss für die Qualifikation belegt.

Aufgrund des Verstoßes hat der DMSB dann ein Sportgerichtsverfahren eingeleitet. Im Rahmen dieses Sportgerichtsverfahrens hat sich der Betroffene über seine Erziehungsberechtigten mit Schreiben vom 16.10.2016 (Bl. 9 d.A.) geäußert. Der Betroffene hat mitgeteilt, dass nach dem freien Training der Vergaser auseinandergebaut und gereinigt worden sei. Nach dem Zusammenbau habe man den Schwimmerstand nicht mehr überprüft. Durch den Regelverstoß sei jedoch ein Wettbewerbsvorteil nicht eingetreten. Der Vergaser würde seit zwei Jahren genutzt, und bislang sei eine Reinigung des Vergasers noch nicht erforderlich geworden, so dass man mit dem Problem bislang keine Erfahrung gehabt habe.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen das Technische Reglement, insbesondere Art. 6.10 der Rotax Max Challenge Technical Regulations 2016 gegeben. Der von den Technischen Kommissaren mit der Rotax Lehre 277400 gemessene Schwimmerstand entsprach nicht dem Reglement.

Damit steht ein entsprechender Verstoß gegen das Technische Reglement fest, so dass es auch unerheblich ist, ob hierdurch ein Wettbewerbsvorteil erlangt worden ist oder nicht.

Das Sportgericht erachtet die ersichtliche Strafe als angemessen und ausreichend.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

FAHRZEUG WIEDERHOLT NICHT REGELKONFORM

Aktenzeichen SG 52/16

VERANSTALTUNG: Youngtimer Festival Spa, 22. – 24.07.2016
ADAC Westfalen Trophy Nürburgring, 14. – 16.10.2016

BETROFFENER: Marc Gutowski, Porta Westfalica

URTEIL:

1. Der Betroffene wird bis zum 31.05.2017 national und international suspendiert.
2. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Der Betroffene hat am 22.–24.07.2016 an der Veranstaltung

Youngtimer Festival Spa und am 14. – 16.10.2016 an der Veranstaltung Westfalen Trophy Nürburgring teilgenommen.

Gegen den Betroffenen wurde während der Veranstaltung ein Protest erhoben. Dieser umfasste den Vorwurf eines Verstoßes gegen Art. 255, Allgemeine Bestimmungen für die Gruppe N, A und B gemäß Anhang J 1988, Technisches Reglement, sowie einen Verstoß gegen Art. 255 Abs. 5.1.8.2, Einspritzung, Anh. J 1988 i.V. mit dem Homologationsblatt Nr. A-5292.

Nach Anhörung des Betroffenen bei den Sportkommissaren räumte dieser die gegen ihn erhobenen Vorwürfe vollumfänglich ein (Bl. 10 d.A.).

Anlässlich der Veranstaltung, ADAC Westfalen Trophy auf dem Nürburgring, wurde nach entsprechendem Protest festgestellt, dass das vom Betroffenen verwendete Fahrzeug erneut nicht dem Technischen Reglement entsprochen hat. So wurde in dem Protestschreiben ein Verstoß gegen Art. 255 Abs. 5.7.2.13, Schürzen, Aerodynamik erhoben, da eine nicht homologierte Frontschürze vom Betroffenen verwendet werde.

Darüber hinaus werde eine nicht dem Reglement entsprechende Getriebeübersetzung gefahren und auch das Bremssystem entspräche nicht dem Reglement, Art. 255 Abs. 5.5.2 einschließlich des nicht homologierten Antiblockiersystems.

Nach Anhörung des Betroffenen durch die Sportkommissare räumte dieser die gegen ihn im Protest erhobenen Vorwürfe vollumfänglich ein (Seite 13 d.A.).

Der Betroffene wurde bei beiden Veranstaltungen von der Wertung ausgeschlossen.

Aufgrund der Vorkommnisse hat der DMSB ein entsprechendes Sportgerichtsverfahren eingeleitet.

Im Rahmen des Sportgerichtsverfahrens hat sich der Betroffene nicht geäußert.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend hat der Betroffene an zwei Veranstaltungen mit einem nicht regelkonformen Fahrzeug teilgenommen. Bei der Veranstaltung in Spa vom 22. – 24.07.2016 wurde ein gegen den Betroffenen begründeter Protest erhoben. Ihm wurden erhebliche Reglementverstöße an seinem Wettbewerbsfahrzeug vorgeworfen und diese wurden von ihm auch eingeräumt. Gleichwohl hat der Betroffene dann am 14. – 16.10.16 erneut mit einem nicht regelkonformen Fahrzeug an einer Veranstaltung teilgenommen. Auch hier wurden, nach entsprechendem Protest, die Reglementverstöße dem Betroffenen vorgehalten und ebenfalls erneut vollumfänglich im Rahmen der Anhörung bei den Sportkommissaren eingeräumt.

In Anbetracht des wiederholten Verstoßes kam das Sportgericht nicht umhin, die aus dem Tenor ersichtliche Suspendierung gegen den Betroffenen auszusprechen. Dem Betroffenen muss sehr deutlich vor Augen geführt werden, dass er an Motorsportveranstaltungen nur mit einem regelkonformen Fahrzeug teilnehmen kann. Durch den Protest bei der Veranstaltung in Spa hat sich der Betroffene offensichtlich nicht beeindrucken lassen. Dementsprechend musste gegen den Betroffenen eine Suspendierung in dem vorgesehenen Ausmaß verhängt werden.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

VORGELEGTE LIZENZ ENTSPRACH NICHT DEM REGLEMENT

Aktenzeichen SG 53/16

VERANSTALTUNG: 58. ADAC ACAS H&R Cup am 14.05.2016

BETROFFENER: Malte Tack, Mendig

URTEIL:

1. Der Betroffene wird bis zum 30.04.2017 national und international suspendiert.
2. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Der Betroffene hat an der VLN-Veranstaltung, 58. ADAC ACAS H&R Cup am 14.05.2016 auf dem Nürburgring teilgenommen.

Der Betroffene hat mit Antrag vom 22.03.2016 eine Nationale A-Lizenz beantragt, die ihm auch ausgehändigt wurde. Durch Überprüfungen des DMSB in Hinblick auf die Nennlisten der VLN-Veranstaltung sowie die Lizenzen der Teilnehmer wurde festgestellt, dass der Betroffene nicht über die nach dem VLN-Reglement für 2016 vorgeschriebene Internationale Lizenz der Stufe D oder C verfügt. Daraufhin wurde ein Sportgerichtsverfahren gegen den Betroffenen eingeleitet. Der Betroffene selbst hat sich mit Schreiben vom 14.11.2016 (Bl. 7 d.A.) geäußert und mitgeteilt, dass er an der o.g. Rennveranstaltung teilgenommen habe, bei der Papierabnahme jedoch die von ihm vorgelegte Rennlizenz, Nationale A, nicht beanstandet worden ist.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen das VLN-Reglement 2016, Art. 5; Art. 4 DMSB-Veranstaltungsreglement 2016; Art. 9.1.1 ISG (FIA) gegeben.

Der Betroffene hat den Verstoß mit seiner schriftlichen Einlassung zugestanden.

Zu Gunsten des Betroffenen muss gewertet werden, dass selbst bei der Papierabnahme durch die VLN nicht aufgefallen und beanstandet wurde, dass die vom Betroffenen vorgelegte Lizenz, National A, nicht dem Reglement der VLN entspricht.

Das Sportgericht kommt, aufgrund der Häufung von Fällen der vorliegenden Art, nicht umhin, seine Verwunderung über die Qualität der Papierabnahme, insbesondere in Zusammenhang mit Veranstaltungen in der VLN, zum Ausdruck zu bringen. In Anbetracht der Tatsache, dass der Betroffene als verantwortlicher Fahrer jedoch sowohl Kenntnis von Reglement und damit auch Kenntnis von der benötigten Lizenz haben muss, kam das Sportgericht nicht umhin, gegen den Betroffenen die aus dem Tenor ersichtliche Strafe auszusprechen.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

VORGELEGTE LIZENZ ENTSPRACH NICHT DEM REGLEMENT

Aktenzeichen SG 54/16

VERANSTALTUNG: 58. ADAC ACAS H&R Cup am 14.05.2016

BETROFFENER: Achim Wawer, Karlsruhe

URTEIL:

1. Der Betroffene wird bis zum 30.04.2017 national und international suspendiert.
2. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Der Betroffene hat am 9. Lauf zur Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring als Inhaber einer Nat. A-Lizenz teilgenommen. Der Betroffene war zu diesem Zeitpunkt im Besitz einer Permit B-Lizenz und beides hat der Betroffene bei der Papierabnahme zum 9. Lauf der VLN dem Verantwortlichen vorgelegt. Eine Beanstandung erfolgte nicht, und der Betroffene hat dementsprechend am 9. Lauf der VLN auf dem Nürburgring teilgenommen.

Erst nach Absolvierung des 9. Laufes wurde der Betroffene von

seinem Teamchef kontaktiert, der die Einschreibeunterlagen für den 10. Lauf der VLN komplettieren wollte, und es wurde nachgefragt, ob der Betroffene im Besitz einer Int. C-Lizenz sei, die er für die VLN benötigt. Erst in diesem Moment ist dem Betroffenen klar geworden, dass er lediglich über eine Nat. A-Lizenz verfügt, die ihn grundsätzlich nicht berechtigt hätte, an der Rennveranstaltung der VLN teilzunehmen. Der Betroffene hat daraufhin selbst beim DMSB den Vorgang angezeigt und unverzüglich eine Int. D-Lizenz beantragt, die ihm auch ausgehändigt wurde.

Wegen des weiteren Sachverhalts wird auf den Inhalt der Akte verwiesen.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen die Bestimmungen der Rahmenausschreibung der Internationalen Serie VLN Art. 5, 2016; Art. 4 DMSB-Veranstaltungsreglement 2016; Art. 9.1.1 ISG (FIA) gegeben.

Zum Zeitpunkt der Teilnahme zum 9. Lauf der VLN 2016 war es erforderlich, dass der jeweilige Fahrer wenigstens über eine Internationale Lizenz der Stufe D oder C verfügt. Dies war bei dem Betroffenen vorliegend nicht der Fall. Dies hat der Betroffene auch selbst eingeräumt und seine eigene Verfehlung auch selbst beim DMSB angezeigt.

Damit ist ein klarer Verstoß festzustellen.

Zugunsten des Betroffenen muss vorliegend jedoch festgehalten werden, dass selbst bei der Papierabnahme zum 9. Lauf der VLN nicht aufgefallen ist, dass der Betroffene die Anforderungen der VLN nicht erfüllt hat. Weiterhin ist zu Gunsten des Betroffenen zu werten, dass er selbst diesen Fehler beim DMSB angezeigt hat und unverzüglich die von ihm benötigte Lizenz, wenn auch nur noch für ein Rennen beantragt hat, die ihm auch ausgehändigt wurde.

Gleichwohl kam das Sportgericht nicht umhin, gegen den Betroffenen eine Suspendierung, wie aus dem Urteilstenor ersichtlich, auszusprechen.

Der Betroffene ist dafür verantwortlich, dass er die Voraussetzungen des Reglements erfüllt und über die entsprechend erforderliche Lizenz verfügt.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

DMSJ-VOLLVERSAMMLUNG

VORSTANDSPOSITIONEN NEU BESETZT

Bei der 19. Vollversammlung der dmsj (deutsche motorsport jugend) in Frankfurt wurden turnusgemäß verschiedene Positionen im Vorstand neu gewählt. Dabei wurde Jürgen Hieke als Vorsitzender ohne Gegenstimmen im Amt bestätigt.



Der neu formierte dmsj-Vorstand (v. l.): René Schäfer, Kirsten Hasenpusch, Harald Rabe, Maria Schuch, Jürgen Hieke, Florian Pötzl und Max Kumpf.

Die bisherige Jugendsprecherin Kirsten Hasenpusch ist im dmsj-Vorstand künftig für den Automobilsport zuständig. Für den Bereich Traineraus- und -weiterbildung ist ab sofort Sportwissenschaftlerin Maria Schuch verantwortlich. Beide Vorstandsmitglieder wurden ebenfalls einstimmig gewählt und treten die Nachfolge von Jürgen Juschkat (Automobilsport) und Ralf Teltscher (Traineraus- und -weiterbildung) an, die nicht mehr kandidierten.

Novum: Zwei Jugendsprecher im dmsj-Vorstand

Auf Grund der Wahl von Kirsten Hasenpusch zum Vorstandsmitglied Automobilsport musste auch die Position des Jugendsprechers neu besetzt werden. Nachdem zuvor von der Vollversammlung die neue Jugendordnung der dmsj verabschiedet worden war, konnte bei den Wahlen der dmsj-Vorstand sogleich durch einen zweiten Jugendsprecher erweitert werden. So gehören nun Max Kumpf und Florian Pötzl dem dmsj-Vorstand als neue Jugendsprecher an, die allerdings aufgrund der Doppelbesetzung jetzt beide kein Stimmrecht haben. Der dmsj-Vorstand

wird komplettiert durch Harald Rabe (Finanzen und Verwaltung) und René Schäfer (Motorradsport), deren Ämter nicht zur Wahl standen. Des Weiteren ist DMSB-Präsidiumsmitglied Gebhard Sanne kooptiertes Mitglied. Als Kassenprüfer wurden Rupert Meyer und Walter Kaulen wiedergewählt. „Ich bin mir sicher, dass wir durch die Wahlen auch weiterhin ein aktives und kompetentes Gremium bilden und die Jugend im Motorsport sehr gut nach außen repräsentieren können“, erklärte der dmsj-Vorsitzende Jürgen Hieke. „Mein besonderer Dank gilt den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern, die sich mit ihrem langjährigen Engagement stets erfolgreich um die Belange der dmsj und damit des Motorsportnachwuchses gekümmert haben.“

Zuständigkeiten im Hauptamt neu geregelt

Nachdem die langjährige Jugendsekretärin Dr. Julia Walter seit Anfang des Jahres als neue DMSB-Generalsekretärin im Amt

ist, wurden die Zuständigkeiten auch im Hauptamt neu geordnet. Mit der Neustrukturierung ist die dmsj, die zunehmend in nationale und internationale Projekte des Sports eingebunden ist, weiterhin optimal für ihre vielfältigen Aufgaben und die neuen Herausforderungen aufgestellt. Johannes Schirdewahn betreut nun die dmsj-Meisterschaften und Medienangebote der Nachwuchsorganisation. Renate Schulz steht ab sofort als Ansprechpartnerin für alle Trainerinnen und Trainer zur Verfügung. Darüber hinaus wird Sport-Inklusionsmanager Sönke Petersen im Rahmen seiner Tätigkeit in die Gremienarbeit eingebunden. Die neu geschaffene Stelle ist Teil des DOSB-Projektes „Qualifiziert für die Praxis: Inklusionsmanager/innen für den gemeinnützigen Sport“ und wird durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) aus den Mitteln der Ausgleichsabgabe gefördert.

DMSJ-MEISTERSCHAFTSTERMINE 2017

dmsj
deutsche motor sport jugend

29. – 30.07.2017 Dohren 1

dmsj – Deutscher Jugend-Bahnsport-Cup

16.09.2017 Oschersleben 2

dmsj – Deutsche Mini-Bike-Meisterschaft

dmsj – Deutsche Pocket-Bike-Meisterschaft

23. – 24.09.2017 Schlüchtern 3

dmsj – Deutsche Junioren-Rallycross-Meisterschaft

30.09. – 01.10.2017 Kesseltal 4

dmsj – Deutsche Junioren-Autocross-Meisterschaft

01.10.2017 Lugau 5

dmsj – Deutsche Jugend-Motocross-Meisterschaft

07. – 08.10.2017 Werl 6

dmsj – Deutsche Jugend-Trial-Meisterschaft

14./15.10.2017 Güstrow 7

dmsj – Deutsche Jugend-Bahnsport-Meisterschaft

21.10.2017 Kuppenheim 8

dmsj – Deutsche Jugend-Motoball-Meisterschaft

21. – 22.10.2017 Wülfrath 9

dmsj – Deutsche Kart-Slalom-Meisterschaft

29.10.2017 Nürburgring 10

dmsj – Deutsche Junioren-Slalom-Meisterschaft

04. – 05.11.2017 Woltersdorf 11

dmsj – Deutsche Jugend-Enduro-Meisterschaft



DMSJ-VOLUNTEAM: ERFOLGREICHER WORKSHOP IN FRANKFURT

Der Workshop des dmsj-Volunteams Anfang März stand unter dem Motto „Engagementförderung“. Dabei wurden Ideen und Konzepte erarbeitet, wie ehrenamtliche Verbandsarbeit attraktiver und nachhaltiger gestaltet werden kann. Das Thema wurde auch mit den Delegierten der dmsj-Vollversammlung vertieft, die zu einem weiteren Workshop angereist waren. Für Abwechslung sorgte eine 90-minütige Stadionführung in der Commerzbank-Arena. Zum Abschluss wurden die Ergebnisse des Workshops noch einmal reflektiert und bevorstehende Termine geplant.

Der nächste Volunteam-Workshop findet vom 27.– 29.10.2017 in Frankfurt statt. Wer teilnehmen möchte, kann sich einfach über www.freiwilligenportal.dmsj.org registrieren – und wird zum kostenlosen Workshop eingeladen.

Weitere Infos: www.volunteam.dmsj.org

TERMINE

dmsj-Jugendtage 2017

17. – 18.06. Erlebnispark Tripsdrill (Cleebronn)

26. – 27.08. Movie Park Germany (Bottrop)

29.– 30.07.* Heide Park Resort (Soltau)

* Termin unter Vorbehalt

das dsj-jugendevent
jugend.macht.sport!
Berlin 03.-10. Juni 2017
im Rahmen des Internationalen Deutschen Turnfestes

Stand April: 2017

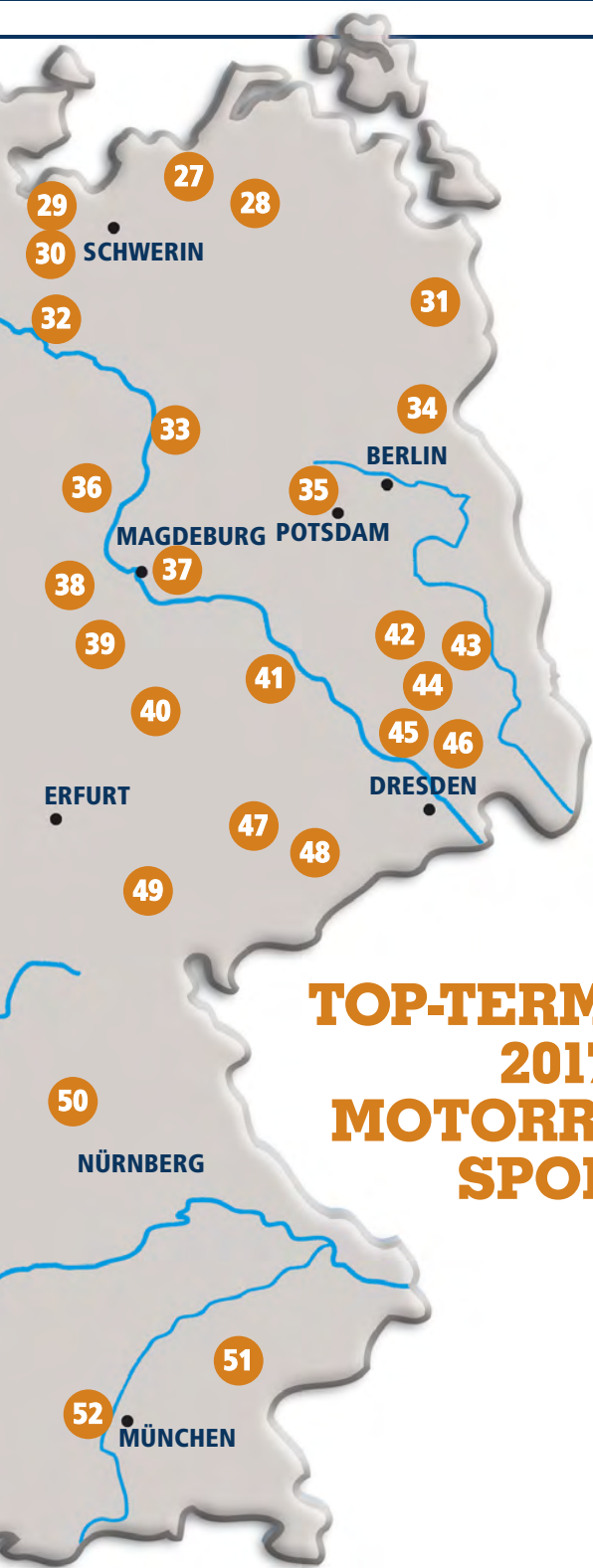
Änderungen vorbehalten

TENSFELD	1
16.07. Int. Motocross-DM, 5. Lauf	
WOLTERSDFORD	2
05.11. Int. Enduro-DM (DEM), 7. Lauf	
OSNABRÜCK	3
01.10. Trial-DM, 3. Lauf	
WÜSTEN	4
15.10. Trial-DM, 4. Lauf	
HARSEWINKEL	5
23.04. Int. SuperMoto-DM	
KAMP-LINTFORT	6
01.05. Motocross-DM, Quad, 3. Lauf	
BIELSTEIN	7
18.06. Int. Motocross-DM, 4. Lauf	
BAD HERSFELD	8
19.08. Langbahn-DM, Solo	
SCHOTTENRING	9
20.08. Historische Motorrad-DM (DHM)	
AUFENAU	10
23.04. Motocross-DM, Seitenwagen, 3. Lauf	
KEMPENICH	11
15.10. Int. Enduro-DM (DEM), 5. Lauf	
NÜRBURGRING	12
07.05. Historische Motorrad-DM (DHM)	
14.05. Int. Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM)	
STRASSBESSENBAACH	13
16.07. FIM Seitenwagen-WM	
SCHAAFHEIM	14
30.07. Int. SuperMoto-DM	
FRAMMERSBACH	15
16.07. Trial-DM, 1. Lauf	
ST. WENDEL	16
14.05. Int. SuperMoto-DM	
HOCKENHEIM	17
20.08. FIM Europe Drag Bike European Championship (NitrOlympX)	
20.08. FIM Europe Superstreet Bike Cup (NitrOlympX)	
10.09. Historische Motorrad-DM (DHM)	
01.10. Int. Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM)	
GAILDORF	18
27.08. Int. Motocross-DM, 6. Lauf	
HERXHEIM	19
25.05. FIM Langbahn-WM, Finale 1	
RUDERSBERG	20
10.09. FIM Seitenwagen-WM	
AICHWALD	21
25.06. Motocross-DM, Seitenwagen, 7. Lauf	
HOLZGERLINGEN	22
24.09. Int. Motocross-DM, 7. Lauf	



Stand: April 2017
Änderungen vorbehalten

SCHNAITHEIM	23
02.04. Motocross-DM, Seitenwagen, 2. Lauf	
GERSTETTEN	24
06.08. Motocross-DM, Seitenwagen, 8. Lauf	
HERTINGEN	25
12.08. FIM Europe Grasbahn-EM, Solo, Finale	
SCHOPFHEIM	26
21.05. Motocross-DM, Seitenwagen, 5. Lauf	



TOP-TERMINE 2017 MOTORRAD- SPORT

GÜSTROW	27
08.09. FIM Speedway-U21-WM, Finale 2	
TETEROW	28
09.09. FIM Speedway-GP	
MÖLLN	29
14.05. Int. Motocross-DM, 3. Lauf	
VELLAHN	30
25.06. FIM Europe EMX Quad	
SCHWEDT	31
18.06. FIM Europe EMX 65/85	
18.06. FIM Europe EMX Women	

SCHWEMLITZ	32
03.09. Trial-DM, 2. Lauf	
ALTMARK/STENDAL	33
23.04. Motocross-DM, Quad, 2. Lauf	
WRIEZEN	34
01.05. Motocross-DM, Seitenwagen, 4. Lauf	
SCHENKENHORST	35
03.09. Motocross-DM, Seitenwagen, 9. Lauf	
DOLLE	36
20.08. Motocross-DM, Quad, 5. Lauf	
BURG	37
06.08. FIM Europe Enduro-EM	
06.08. Int. Enduro-DM (DEM), 3. Lauf	
OSCHERSLEBEN	38
21.05. FIM Endurance WM	
21.05. FIM Seitenwagen-WM	
23.09. FIM Europe Open Endurance Championship	
03.09. Int. Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM)	
08.10. Historische Motorrad-DM (DHM)	
REINSTEDT (HARZRING)	39
01.10. Int. SuperMoto-DM	
TEUSCHENTHAL	40
21.05. FIM MX GP	
21.05. FIM MX2-WM	
21.05. FIM Europe EMX 150	
21.05. FIM Europe EMX 300	
PFLÜCKUFF	41
28.05. Motocross-DM, Seitenwagen, 6. Lauf	
28.05. Motocross-DM, Quad, 4. Lauf	
FÜRSTLICH DREHNA	42
09.04. Int. Motocross-DM, 1. Lauf	
HÄNCHEN	43
26.03. Motocross-DM, Quad, 1. Lauf	
26.03. Motocross-DM, Seitenwagen, 1. Lauf	
LAUSITZRING / KLETTWITZ	44
20.8. FIM SuperBike-WM (WSBK)	
20.8. Int. Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM) (nur Klasse Superbike)	
GROSSENHAIN	45
11.06. Int. SuperMoto-DM	
JAUER	46
30.04. Int. Motocross-DM, 2. Lauf	
SACHSENRING / HOHENSTEIN-ERNSTHAL	47
17.06. FIM Europe ICGP-Cup	
17.06. Historische Motorrad-DM (DHM)	
02.07. FIM MotoGP: Großer Preis von Deutschland	
ZSCHOPAU	48
22.10. FIM Enduro-WM	
22.10. FIM Enduro Junioren-WM	
22.10. FIM Enduro Women's World Cup	
22.10. Int. Enduro-DM (DEM), 6. Lauf	
SCHLEIZ	49
17.07. Historische Motorrad-DM (DHM)	
30.07. Int. Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM)	
DACHSBACH	50
17.09. Int. Enduro-DM (DEM), 4. Lauf	
MÜHLDORF	51
09.07. FIM Langbahn-WM, Finale 4	
OLCHING	52
17.09. Speedway-DM	



Egal auf welchem Terrain –
Dennis Schröter eilte der
Konkurrenz davon.

DENNIS SCHRÖTER DOMINIERT SAISONAUFTAKT



Björn Feldt überzeugte beim Saison-
Einstand mit starken Leistungen.

Der amtierende Internationale Deutsche Enduro-Meister wurde seiner Favoritenrolle erneut auf ganzer Linie gerecht. Auch wenn Dennis Schröter Ende vergangenen Jahres andeutete, 2017 könne seine letzte Saison werden, sprühte er zum Saisonauftakt nur so vor Selbstbewusstsein und Tatendrang.

Und das bekamen die Konkurrenten schon bei den ersten Läufen zu spüren. Der Zweitages-Fahrt im Tiefsand von Itterbeck bei Uelsen an der deutsch-niederländischen Grenze drückte er ebenso seinen Stempel auf wie der folgenden DEM-Runde: Auch bei der Geländefahrt in Dahlen mit ihren äußerst anspruchsvollen und selektiven Sonderprüfungen war Schröter nicht zu schlagen.

Neben Davide von Zitzewitz und Marco Neubert setzte sich vor allem Björn Feldt in der klassenübergreifenden Meisterschaft stark in Szene. Zudem mischten niederländische Gaststarter die nationale Spitze auf.

INTERNATIONALE DEUTSCHE ENDURO-MEISTERSCHAFT
PRÄSENTIERT VON METZELER MOTORRADREIFEN

Klasse E1: Andreas Beier holt Maximalpunktzahl

Vorjahresgesamtsieger Andreas Beier ging auch 2017 als klarer Favorit ins Rennen. Zumal die beiden starken Konkurrenten Edward Hübner und Derrick Görner nach ihren Verletzungen noch immer nicht in dem Maße genesen sind, um Endurosport auf Wettkampfniveau ausüben zu können. Und auch Vize-Champion Jonathan Rossé wird kein Wörtchen um den Titel mitreden: Er startet mit einer schweizerischen Lizenz und erhält als ausländischer Fahrer keine Punkte in der Klassenwertung. So war es an den „jungen Wilden“ wie Tim Apolle, Yanik Spachmüller oder Jan Allers, den etablierten Beier herauszufordern. Wäh-



Andreas Beier ist trotz Tabellenführung nicht zufrieden.



PUNKTE

INT. DEUTSCHE ENDURO-MEISTERSCHAFT

Stand nach 3 von 10 Läufen

1. Dennis Schröter	302
2. Davide von Zitzewitz	284
3. Wesley Pittens (NED)	275
4. Björn Feldt	270
5. Marco Neubert	265
6. Thierry Pittens (NED)	259
7. Andreas Beier	243
8. Daan Bruijsten (NED)	237
9. Jan Schäfer	231
10. Paul Roßbach	219

rend diese jedoch noch kein Mittel gegen den Routinier fanden, ärgerte Daan Bruijsten den Titelverteidiger. Während Beier am ersten Tag in Uelsen noch gewinnen konnte, drehte der niederländische Gaststarter den Spieß am zweiten Tag um. In Dahlen rückte der Deutsche die Welt allerdings wieder gerade und verwies Bruijsten sowie Apolle auf die weiteren Podestplätze. Da der Niederländer aber ebenfalls keinen Anspruch auf Meisterschaftszähler hat, führt Beier das Feld mit der Maximalpunktzahl an – vor Apolle, Spachmüller und der überaus starken Maria Franke. Dennoch hadert Beier mit seiner Leistung, da er in der klassenübergreifenden Gesamtwertung aktuell nur auf dem für ihn sehr enttäuschenden siebten Rang liegt.

Klasse E2: Davide von Zitzewitz erwischt perfekten Start

Die Geschehnisse in der Klasse E2 ähneln denen in der kleinen Kategorie: Denn auch hier wurde mit Davide von Zitzewitz der Titelverteidiger seiner Favoritenrolle gerecht. Parallelität der Ereignisse: Er bekam



Davide von Zitzewitz bleibt auch in diesem Jahr erster Verfolger Schröters.

es dabei mit starken Niederländern zu tun und auch in dieser Klasse war der schärfste Rivale noch nicht auf der Höhe: Enduro-Europameister Marco Neubert präsentierte sich zum Saisonauftakt noch gesundheitlich angeschlagen. Obwohl er sich im Training verletzte, biss der Vorjahres-Zweite die Zähne zusammen und betrieb mit den Rängen drei und vier im Itterbecker Tiefsand erfolgreich Schadensbegrenzung. Der erste Tagessieg des Jahres ging auf das Konto von Davide von Zitzewitz. Zweiter wurde Wesley Pittens aus den Niederlanden. Und auch hier wendete sich am zweiten Tag das Blatt zu Gunsten der Sandspezialisten aus dem Nachbarland. Pittens siegte vor seinem jüngeren Bruder Thierry, während von Zitzewitz mit Rang drei Vorlieb nehmen musste. In Dahlen war dieser jedoch wieder am Drücker und sicherte sich nach einer tadellosen Leistung den Sieg. Zweiter wurde Neubert, der am Vorabend den Prolog gewann – vor den beiden Pittens-Brüdern Wesley und Thierry. Im Klassement liegt von Zitzewitz nach zwei Veranstaltungen souverän in Front. Es folgt Neubert und dahinter liegen die punktgleichen Paul Roßbach und Tilman Krause.



Marco Neubert ließ trotz Verletzungen mit Top-Resultaten aufhorchen.

TERMINE

Deutsche Enduro-Meisterschaft

(weitere Läufe 2017)

- 05.08./06.08.** **Burg (DEM im Rahmen der Enduro-EM)**
- 17.09.** **Dachsbach**
- 21.10./22.10.** **Zschopau (DEM im Rahmen der Enduro-WM)**
- 04.11./05.11.** **Wolterdorf**

Stand: April 2017
Änderungen vorbehalten



Wesley Pittens mischte die Spitze ordentlich auf.

Klasse E3 – Dennis Schröter mit erdrückender Dominanz

Die Superlative gehen langsam aus, um die Leistungen des amtierenden Meisters gebührend zu würdigen. Dennis Schröter hat auch im neuen Jahr die Konkurrenten mehr als deutlich im Griff. Nicht eine einzige Bestzeit überließ er seinen Rivalen. Oder anders ausgedrückt: Er fuhr Bestzeit auf allen insgesamt 23 gefahrenen Sonderprüfungen, inklusive des Prologs. Eine Erfolgsbilanz, die ihresgleichen sucht. Dennoch gibt es einige, die nur auf einen Fehler Schröters lauern. Allen voran Björn Feldt, der aktuell klar die zweite Kraft in dieser Klasse ist. In diesem Jahr rückt er nicht wie bisher mit einer Zweitakt-, son-

Faszination ENDURO

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



Test

Praxisgerecht, detailliert,
kompetent – Enduros auf Herz und
Nieren geprüft, on und off road

Sport

Spektakulär, spannend,
vielseitig – alles über den Rallye-
und Endurosport

Technik

Informativ, verständlich,
maßgebend – Tipps, Trends und
Technik rund um die Enduro

Reise

Unterhaltsam, mitreißend,
abenteuerlich – Enduro-Reisen
auf allen fünf Kontinenten

ENDURO gibt's für 3,90 Euro
im guten Zeitschriftenhandel
oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Adlerstraße 6
73540 Heubach



Yanik Spachmüller: hoffnungsvolles Nachwuchstalent.



Jan Schäfer war durch eine schwere Erkältung etwas eingebremst.

dem mit einer großen Viertakt-Maschine aus. Das hat in der E3 mittlerweile schon Seltenheitswert und sorgte bei seinen Mitstreitern für große Augen. Diese wurden angesichts der starken Leistung Feldts noch größer. Vorjahres-Vize Jan Schäfer blieb, gehandicapt durch eine starke Erkältung, vorerst hinter seinen eigenen Ansprüchen zurück. Dennoch behauptete er Tabellenrang drei vor Christian Weiß und Nico Rambow.

Das erste Saison Drittel ist geschafft. Im August wird die Serie im Rahmen der Enduro-Europameisterschaft in Burg fortgesetzt. Nach Dachsbach folgt „Rund um Zschopau“, der diesjährige Finallauf zur

Enduro-Weltmeisterschaft, bei dem ebenfalls parallel ein DEM-Lauf ausgetragen wird. Die letzten Punkte werden dann Anfang November beim Saisonklang in Woltersdorf bei Berlin vergeben.



Tim Apolle mit Flugeinlage am Itterbecker Baggersee.



Enduro pur – Paul Roßbach beim Durchqueren der Dahle.

PUNKTE

DMSB ENDURO-MEISTERSCHAFT

Stand nach 3 von 10 Läufen

KLASSE E1

1. Andreas Beier	75
2. Tim Apolle	64
3. Yanik Spachmüller	62
4. Maria Franke	47
5. Eddie Findling	42
6. Jan Allers	41
7. Maik Schubert	38
8. Nico Busch	36
9. Jonas Kreke	34
10. Patrick Strelow	31

KLASSE E2

1. Davide von Zitzewitz	75
2. Marco Neubert	66
3. Paul Roßbach	56
4. Tilman Krause	56
5. Nick Emmrich	50
6. Kenny Löttsch	44
7. Bruno Wächtler	41
8. Daniel Hänel	38
9. Jörg Haustein	37
10. Leonhard von Schell	32

KLASSE E3

1. Dennis Schröter	75
2. Björn Feldt	66
3. Jan Schäfer	58
4. Christian Weiß	54
5. Nico Rambow	50
6. Kai-Arne Petruck	44
7. Gerrit Helbig	43
8. André Decker	36
8. André Engelmann	36
10. Georg Streichsbier	34



IDM 2017:



NEUE MOTORRADRENNSPORT- ALLIANZ FÜR DEUTSCHLAND

Die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM) geht nach einer kompletten Neuorganisation in die Saison 2017. Die fünf in der IDM engagierten Hersteller haben das anspruchsvolle Projekt in Zusammenarbeit mit dem DMSB völlig neu aufgestellt.

Als Promotoren fungieren ab sofort BMW Motorrad, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha in der Arbeitsgruppe Motorsport (AGM) innerhalb des Industrie-Verbands Motorrad (IVM). Organisatorisch betreut und durchgeführt wird die Serie vom Motorrad action team.

„Der DMSB begrüßt, dass die in der IDM engagierten Hersteller künftig noch stärker an einem Strang ziehen“, sagt DMSB-Präsidiumsmitglied Wolfgang Wagner-Sachs. „Als neuer Promoter bildet die Arbeitsgruppe Motorsport innerhalb des Industrie-Verbands Motorrad eine breit aufgestellte Allianz, die im Motorradrennsport in Deutschland sicher neue Impulse setzen wird.“

Motorrad action team organisiert die IDM

Mit der Anmietung und Bekanntgabe der Rennstrecken bzw. Rennläufe durch die AGM im IVM und der Veröffentlichung der von DMSB und der AGM gemeinsam verabschiedeten technischen Regularien nahm die Neuorganisation rechtzeitig vor dem Saisonstart Gestalt an: Organisato-

risch betreut und durchgeführt wird die IDM nach einstimmigem AGM-Votum vom zur Motor Presse Stuttgart (MPS) gehörenden Motorrad action team – der Reise- und Eventorganisation von Europas größter Motorradzeitschrift unter der Leitung von Matthias Schröter. Zusätzlich wird die Motor Presse Stuttgart auch die komplette Vermarktung der Serie übernehmen – von der Gewinnung von technischen und Seriensponsoren bis hin zur Vermarktung von Werbeflächen vor Ort.

Vier IDM-Klassen und attraktive Rahmenrennen

„Wir haben zwar jetzt eine Menge Arbeit vor der Brust, aber wenn dann die ersten Motoren warmlaufen, geht die Post so richtig ab“, sagt der designierte Serienmanager Norman Broy. Die IDM-Saison star-

TERMINE

IDM 2017

12. – 14.05.	Nürburgring
07. – 09.07.	Zolder (BEL)
28. – 30.07.	Schleiz
11. – 13.08.	Assen (NED)
18. – 20.08.	Lausitzring (World SBK, nur Klasse Superbike 1000)
01. – 03.09.	Oschersleben
29.09. – 01.10.	Hockenheimring

Stand April 2017

Änderungen vorbehalten

tet am zweiten Mai-Wochenende auf dem Nürburgring (12. – 14. Mai). Die Veranstaltungen der vier IDM-Prädikatsklassen Superbike 1000, Supersport 600, die neue Superstock 300, die bereits über ein volles Starterfeld verfügt und die Klasse Seitenwagen werden an jedem Rennwochenende jeweils zwei Rennläufe austragen. Der BMW Boxer Cup, der Suzuki GSXR 1000 Cup und der markenoffene Twin Cup 700 werden ebenfalls zwei Rennen im Rahmen jeder IDM-Veranstaltung fahren. Der Yamaha Cup wird in einem Rennen pro Veranstaltung ausgefahren.

Weitere Infos: www.idm.de



ISSPEEDWAY-WM:

DMSB-TEAM JUBELT ÜBER BRONZE

Günther Bauer, Max Niedermaier und Hans Weber holten bei der Eisspeedway-Team-Weltmeisterschaft im bayerischen Inzell erstmals seit 2009 wieder Bronze. Hinter den russischen Überfliegern und Österreich sicherte sich das deutsche Spike-Trio Platz drei. Mehr als 10.000 Zuschauer waren an zwei Tagen bei der Jubiläumsveranstaltung in der Max-Aicher-Arena mit dabei.

„So nervenaufreibend war es noch nie“, sagte DMSB-Teamchef Bernd Sagert, als die 42 Läufe im bayerischen Inzell Geschichte waren und das deutsche Team erstmals in seiner vierjährigen Amtszeit tatsächlich auf dem Podest stand. Sieben lange Jahre musste die deutsche Nationalmannschaft bei der Eisspeedway-Team-WM das Edelmetall anderen Nationen

überlassen. Nun also war das Projekt „Medaille“ endlich wieder gegeben in der – von Teamkapitän Günther Bauer als „Wohnzimmer“ betitelten – Max-Aicher-Arena.

Bronze bei der Jubiläumsveranstaltung in Inzell, der 50. Veranstaltung ihrer Art unter der Regie der DMV-Landesgruppe Süd.

Die Freude war durch die Bank groß. An Tag eins lag das deutsche Team noch gleichauf mit Österreich bei 22 Punkten. Da blitzte der Traum von Silber bei so manchem auf, doch der Auftakt am zweiten Tag brachte erst einmal Ernüchterung. Max Niedermaier stürzte im Lauf gegen die Tschechen an zweiter Stelle hinter Bauer liegend ohne Fremdeinwirkung und wurde disqualifiziert. Bauer gewann zwar das Rerun und damit drei Punkte, musste aber zuschauen, wie Österreich im Lauf danach ein 5:1 gegen die Finnen auf die Bahn zauberte. Endgültig ausgeträumt war für die Deutschen der





42 Mal schnellte in Inzell das Startband in die Höhe. Die russischen Piloten (hier: Helmfarben gelb und blau) siegten mit maximaler Punkteausbeute.

So jubelt Günther Bauer über Bronze.

Silber-Traum dann nach dem direkten Duell, bei dem der Österreicher Franz Zorn als Sieger und Landsmann Charly Ebner als Dritter die Ziellinie passierten: 4:2 für Österreich. Zu jenem Zeitpunkt waren auch die Schweden den Deutschen bedenklich nahe auf die Pelle gerückt und witterten Medaillen Chancen. Der Schwede Niclas Svensson wollte aber schließlich

im Aufeinandertreffen mit Österreich zu viel, stürzte und blieb ohne Punkte. Deutschland gegen Schweden hieß dann die Paarung im letzten und alles entscheidenden Durchgang, bei dem Günther Bauer nichts mehr anbrennen ließ und mit seinem Sieg und einem 3:3 die Bronzemedaille für Deutschland endgültig klar machte.

DMSB-Pilot Hans Weber in Schräglage.





Schweden gegen Deutschland: Im Gesamtklassement hatten die Skandinavier das Nachsehen und mussten mit Rang vier vorliebnehmen.

In einer eigenen Liga führen – abermals – die russischen Piloten. Sie gaben in ihren zwölf Läufen nicht einen einzigen Punkt ab und beherrschten das Geschehen scheinbar nach Belieben. Bei der 39. Teamweltmeisterschaft sicherten sie sich zum 35. Mal den Titel. Zum 15. Mal in Folge führte damit kein Weg an der Eisspeedway-Nation Nummer eins vorbei. Das DMSB-Team holte sich in Inzell das 15. Mal Edelmetall und zum 13. Mal Bronze. Bislang einmalig sind die Vizeweltmeisterschaft 2004 und der WM-Titel 1983.

PUNKTE

Eisspeedway-Team-WM, Inzell

1. Russland	60 Punkte
Igor Kononov 22, Dmitry Khomitsevich 16, Dmitry Koltakov 22	
2. Österreich	45 Punkte
Franz Zorn 29, Josef Kreuzberger 0, Charly Ebner 16	
3. Deutschland	41 Punkte
Günther Bauer 28, Hans Weber 1, Max Niedermaier 12	
4. Schweden	39 Punkte
Niklas Svensson 20, Ove Ledström 12, Stefan Svensson 7	
5. Tschechien	25 Punkte
Jan Klatovsky 16, Lukas Hutla 5, Andrej Divis 4	
6. Finnland	25 Punkte
Mats Järf 6, Tomi Tani 11, Antti Aakko 8	
7. Schweiz	14 Punkte
Ronny Häring 6, Simon Gartmann 7, Thomas Cavigelli 1	



Volles Haus in Inzell, wo die Besucher auch DMSB-Pilot Max Niedermaier (r.) erlebten.



EISSPEEDWAY:

MAX NIEDERMAIER HOLT SICH ERSTMALS DEN TITEL

Max Niedermaier heißt der DMSB-Eisspeedway-Meister 2017. Im Horst-Dohm-Eisstadion in Berlin setzte sich der 28-jährige Bayer gegen Hans Weber und Markus Jell, ebenfalls aus dem Freistaat, durch. Nach 20 spannenden, teils dramatischen Heats hatte der Landwirt aus Edling die Maximalpunktzahl erreicht.

„Vier Mal bin ich Vizemeister geworden, doch nun hat es endlich einmal mit dem Titel geklappt. Auch wenn Günther Bauer vorzeitig aus dem Rennen ausgestiegen ist: Titel ist Titel“, meinte Max Niedermaier nach dem bisher größten

Triumph seiner Karriere und spielte damit darauf an, dass sich der Rekordmeister vorzeitig abgemeldet hatte.

Auch Hans Weber war mit Platz zwei zufrieden. Denn zum Schluss gab nur ein Punkt, resultierend aus dem direkten Duell gegen Max Niedermaier, den Ausschlag. Nach zuletzt drei vierten DM-Plätzen schaffte er nun erstmals den Sprung auf das Siegerpodest. Das Podium komplettierte Markus Jell, der bereits 2014 den dritten Rang belegte.

Sensationeller Vierter wurde Tobias Busch. Der 28-jährige Norddeutsche aus Lassen- tin fährt normalerweise Speedway und nimmt erst seit diesem Winter zusätzlich auch an Eisspeedway-Rennen teil. Nach



einigen Achtungserfolgen bei kleineren Rennen auf dem Eis belegte er in diesem Jahr bei seinem ersten internationalen Einsatz bei der Europameisterschaft im russischen Ufa den hervorragenden neunten Platz. In Berlin setzte er bei seinem Heimrennen nun ein weiteres Ausrufezeichen.

Weitere Infos:
www.eisspeedwayberlin.de



PUNKTE

DMSB-Eisspeedway-Meisterschaft

1. Max Niedermaier	15
2. Hans Weber	14
3. Markus Jell	13
4. Tobias Busch	11
5. Sebastian Gegenbauer	10
6. Luca Bauer	9
7. Franz Mayerbüchler	7
8. Günther Bauer	3
9. Rainer Greisl	3



LESER FRAGEN...

Ob Technik, Reglement oder Motorsporthistorie: Hier haben Leser die Gelegenheit, Fragen an die Experten des DMSB zu stellen. Haben Sie auch ein Thema, das Ihnen unter den Nägeln brennt? Dann schreiben Sie an vorstart@dmsb.de.

LIZENZLEHRGANG KART

??? „Mein Sohn würde gerne eine Kartlizenz für die Rundstrecke beantragen. Wie können wir einen geeigneten Anbieter finden, um einen DMSB-Lizenzlehrgang zu machen?“

DMSB-Experte Alexander Geier (DMSB-Koordination Automobil-

sport): „Der DMSB hat in den vergangenen Wochen die DMSB-Bestimmungen für Lizenzlehrgänge im Kartsport neu erarbeitet und auf der DMSB-Homepage veröffentlicht. Zugleich ist nun unter www.dmsb.de > Infos für Aktive > Informationen zu Lizenzlehrgängen auch eine aktuelle Übersicht der vom DMSB autorisierten Lehrgangsanbieter zur Durchführung von Lizenzlehrgängen für die Erlangung der Nationalen Kart-Lizenz Stufe A zu finden.“



VIDEOTUTORIALS FÜR LIZENZNEHMERPORTAL

??? „Ich komme mit der Anmeldung auf mein.dmsb.de nicht richtig zurecht. Wo kann ich eine Anleitung finden, die mir weiterhilft?“

Sven Stoppe (Vorsitzender des Beirates der DMSB Academy):

„Auf mein.dmsb.de finden Sie in der horizontalen Navigationsleiste rechts oben den Link zu den Tutorials, die von der DMSB Academy produziert wurden. In diesem Bereich stehen Video-Tutorials zur Verfügung, die die Benutzer des Lizenznehmer-Portals unterstützen und Hilfestellung bieten. Das Video ‚mein.dmsb.de Tutorial 1‘ führt Schritt für Schritt durch den Anmeldevorgang sowohl für registrierte Anwender als auch bei Neuansmeldungen. In einem weiteren Film, zu finden unter dem Titel ‚mein.dmsb.de Tutorial 2‘, wird das Vorgehen bei der Buchung von Bildungsangeboten der DMSB Academy im Detail erläutert. Die Tutorials können auch über das DMSB-Videoportal dmsb.tv abgerufen werden.“

IMPRESSUM

Vorstart: Die Welt des Motorsports. Offizielles Organ des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund e. V.). Erscheint sechsmal jährlich.

Herausgeber: DMSB · Deutscher Motor Sport Bund e. V. · Lyoner Stern · Hahnstraße 70 · D-60528 Frankfurt/Main · info@dmsb.de · www.dmsb.de

Verleger: Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH · Lyoner Stern · Hahnstraße 70 · D-60528 Frankfurt/Main · Telefon 069 633007-0 · Telefax 069 633007-30

Verantwortlich für den Inhalt: Dr. Julia Walter

Redaktionsleiter: Oliver Neuert

Redaktion: Michael Kramp · Andreas Münzel

Ständige Mitarbeiter: Kristina Bayer · Sandra Deckert · Mischa Eifert · Alexander Geier · Michael Günther · Gordana Kurzka · Renate Kistner · Christian Schacht · Jochen Schäfer · Manfred Wirth

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Hahn · Peter Teichmann · Susi Weber

Fotos: ADAC · DMSB · DMSB Academy · dmsj · DMV · FIM · Thomas Frey · Gruppe C/ Nürnbergring · Thorsten Horn · Björn Niemann · RallycrossTV.com · RB Hahn · Reygoneau/GoodShoot.com/FIM · Nico Schneider · Peter Teichmann · Susi Weber

Anschrift der Redaktion: Pro Motion GmbH · Redaktion Vorstart · Am Coloneum 4 · 50829 Köln · Telefon 0221 957434-54 · vorstart@dmsb.de

Grafik, Layout und Produktion: Pro Motion GmbH · Susan Herion-Greeß · Am Coloneum 4 · 50829 Köln · Telefon 0221 957434-24

Anzeigen: HB Werbung und Verlag GmbH & Co. KG · Schenkenberg 40 · D-09125 Chemnitz · Telefon 0371 56160-13 · Telefax 0371 56160-19 · www.hb-werbung.de

Druck: Bonifatius GmbH

Karl-Schurz-Straße 26 · 33100 Paderborn



Die Redaktion behält sich vor, Manuskripte zu kürzen und zu redigieren. Bezugspreis einschließlich Versandkosten und MwSt. Euro 30,00 jährlich. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion. Höhere Gewalt entbindet den Herausgeber von allen Verpflichtungen.

Gratis Sehtest für Ihre Lizenz!

Schnell und
komfortabel
in rund 800
Filialen!

Bei Erneuerung einer internationalen Lizenz
oder Beantragung einer nationalen Lizenz
können Sie Ihren Sehtest jetzt auch bei einem
Apollo-Optiker machen lassen.

Wir freuen uns auf Sie!

800x in Deutschland.
www.apollo.de

Apollo 

BBS Motorsport GmbH
Im Mühlegrün 10
D-77716 Haslach i. K.
Tel.: +49 (0) 78 32 / 96 09 5-0
info@bbs-motorsport-gmbh.com
www.bbs.com



LESERWAHL
BEST BRAND
2015
KATEGORIE AUTOMOBIL
Felgen

