

WTCC:

WM-STARS

AUF DER NORDSCHLEIFE

◆ 20 Jahre DMSB ◆ 1997–2017 ◆



20 JAHRE DMSB

AUTOCROSS

STRASSENSPORT

GROSSE EHRE: DMSB-Pokal für Nico Rosberg beim Jubiläums-Empfang



AUTOCROSS-HIGHLIGHT: Auftakt zur EM im brandenburgischen Seelow



NEUE ORGANISATION: Erfolgreicher IDM-Start in eine neue Ära



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



„Durch den Zusammenschluss des Automobil- und Motorradsports hat der deutsche Motorsport enorm an Schlagkraft gewonnen.“

Liebe Motorsportfreude,

es ist schon ein paar Jahre her, dass ich mich von dieser Stelle aus gemeldet habe. Als erster Präsident stand ich dem DMSB von 1997 bis 2006 vor. Ich möchte aber den Stichtag des 20. Jubiläums des DMSB am 8. Juni zum Anlass nehmen, Sie zu einer kleinen Zeitreise einzuladen. Manche aktuellen Entwicklungen lassen sich besser verstehen, wenn man die großen Linien der vergangenen zwei Jahrzehnte verfolgt. Und vieles kann man vielleicht auch etwas gelassener sehen, wenn man die damaligen Beweggründe der Akteure kennt. Details dazu lesen Sie in der Jubiläumsausgabe des DMSB-Magazins Vorstart, die dieser Ausgabe beiliegt.

Durch den Zusammenschluss des Automobil- und Motorradsports hat der deutsche Motorsport enorm an Schlagkraft gewonnen. Ob Politik oder andere Verbände wie der damalige Deutsche Sport Bund: der DMSB wird als Interessenvertretung der deutschen Motorsportler viel mehr wahrgenommen als in früheren Jahren. Ein gutes Beispiel aus der Praxis ist für mich der KFP für Rallyefahrzeuge. Statt einer aufwendigen und teuren Einzelfallprüfung gibt es ein vereinfachtes Verfahren, um das Einsatzgerät auch im öffentlichen Straßenverkehr bewegen zu dürfen. Das geht nur, weil der DMSB längst als relevanter Ansprechpartner der staatlichen Stellen anerkannt ist.

Dies hängt natürlich auch damit zusammen, dass der DMSB in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit Maßstäbe gesetzt hat. Auch hier mögen manche Aktiven aufstöhnen, doch wir bewegen uns als Motorsportler nun einmal nicht im luftleeren Raum. Aufgrund der Besonderheiten unserer Sportart müssen wir in beiden Bereichen Vorreiter sein, auch weil Genehmigungsbehörden heute sehr genau auf Sicherheit für Sportler und Zuschauer, aber auch auf Lärm Aspekte achten. Trotz mancher Einschränkungen konnten wir die meisten unserer Sportstätten in den vergangenen Jahren erhalten – das gilt für die riesige Nürburgring-Nordschleife ebenso wie für die kleine Motocross-Strecke in der Nachbarschaft.

Also alles prima nach 20 Jahren? Nein, natürlich nicht, denn ein so großer Verband ist naturgemäß immer in Bewegung und muss sich ständig neu erfinden. Mich stört – ebenso wie viele von Ihnen – an einigen Stellen die Überreglementierung. Da müssen die Verantwortlichen in jedem Einzelfall prüfen, ob die zusätzliche Vorschrift wirklich notwendig ist. Das würde ich mir wünschen, damit der DMSB auch in den nächsten 20 Jahren wächst und gedeiht.

Ihr
Winfried Urbinger
DMSB-Ehrenpräsident

TITEL

- 8 **DMSB-Jubiläum** 20 Jahre DMSB: Große Ehre für Nico Rosberg
- 26 **Tourenwagen** WTCC: Auf der Nordschleife die WM gedreht
- 32 **Autocross** Bernd Stubbe bringt Autocross-Fans beim EM-Auftakt zum Jubeln
- 54 **Straßensport** IDM-Auftakt in der Eifel

THEMEN

- 12 **DMSB-App** Service und Funktionen werden kontinuierlich optimiert
- 13 **DMSB Academy** FIM Europe und DMSB Academy nutzen Ausbildungssynergien
- 14 **DMSB Academy** Neues Seminar: Wie komme ich zu meinem Recht?
- 16 **DMSB Academy** Die Termine der DMSB-Seminare 2017/2018
- 22 **DMSB Academy** Die Termine der DMSB-Seminare 2018/2019
- 28 **Nordschleife** 24h-Rennen: Last-Minute-Sieg beim Nordschleifenklassiker
- 31 **Rallye** Zwei Youngster vielversprechend auf Europas Rallye-Pfaden
- 36 **Kartsport** Deutsche Kartmeisterschaft auf Rekordjagd
- 39 **Kartsport** Weltelite des Kartsports zu Gast in Deutschland
- 52 **dmsj** News von der Nachwuchsorganisation
- 53 **dmsj** MX-Nachwuchstalente trainieren in Teutschenthal
- 60 **Straßensport** Langstrecken-WM: GMT94 gewinnt 8-Stunden-Rennen in Oschersleben
- 62 **Bahnsport** Langbahn-Grand-Prix Herxheim: Zwei Deutsche stürmen ins Finale
- 64 **Motocross** GP von Deutschland: Cairoli und Seewer siegen im Talkessel

SERVICE

- 40 **Technik Automobilsport**
- 42 **Technik Kartsport**
- 46 **Technik Motorrad sport**
- 48 **Sportgericht Automobil**

RUBRIKEN

- 3 **Editorial** DMSB-Ehrenpräsident Winfried Urbinger über die Entwicklung des DMSB
- 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

20 Jahre DMSB

Nico Rosberg ist mit dem DMSB-Pokal, der höchsten Auszeichnung des deutschen Motorsports, geehrt worden. Im Rahmen eines Empfangs anlässlich des 20. DMSB-Jubiläums verlieh Präsident Hans-Joachim Stuck die Trophäe an den F1-Weltmeister.

8



Tourenwagen

Die FIA-Tourenwagen-WM absolvierte zwei Läufe im Rahmen des ADAC 24h-Rennens auf der Nordschleife. Nick Catsburg (NED) spielte seine ganze Routine aus und übernahm die WM-Führung.

26



32

Autocross

Die deutschen Fans jubelten beim Auftakt der Autocross-EM in Seelow. Europameister Bernd Stubbe kämpfte bis zur letzten Runde in einem spektakulären Super-Buggy-Finale um den Sieg und schaffte als Zweiter den Sprung auf das Podest.

Straßensport

Die IDM startet mit einem neuen Promotor in die Saison 2017. Beim Auftakt auf dem Nürburgring präsentierte sich die höchste deutsche Motorradrennserie mit vollen Starterfeldern und feierte ein Motorsport-Festival für Fahrer und Fans.



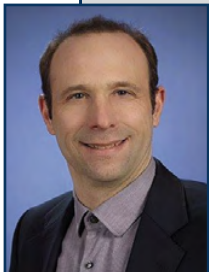
54

PERSONALIA

Neue Mitarbeiter in der DMSB-Geschäftsstelle: Maria Adamidou



heißt die neue Kollegin in der DMSB-Abteilung „Koordination Jugend & Bildung“. Sie ist erreichbar per Telefon unter 069 633007-48 sowie via E-Mail unter madamidou@dmsb.de.



Patrick Zahn ist das neue Gesicht des Veranstalterservice Automobil. Er ist bzgl. Terminkalender, Genehmigungen und Ergebnissen telefonisch unter 069 633007-27 und via E-Mail pzahn@dmsb.de erreichbar.



Und auch in der EDV-Abteilung gibt es einen Neuzugang: Nishanthan Kuganeswaran arbeitet als Programmierer u. a. an der Weiterentwicklung von mein.dmsb.de. Er ist per Telefon unter 069 633007-54 bzw. via E-Mail nkuganeswaran@dmsb.de erreichbar.

PREMIERE FÜR DEN NEUEN DMSB-DRAG-RACING-POKAL

Novum im deutschen Dragstersport: In diesem Jahr wird zum ersten Mal der DMSB-Drag-Racing-Pokal ausgetragen. Punkte für das neue Prädikat werden in den drei Automobilklassen „Junior Dragster“, „Pro E.T.“ und „Super Gas“ sowie den Motorradkategorien „Junior Drag Bike“ und „E.T.-Bike“ vergeben. Auf dem Kalender stehen 2017 drei Veranstaltungen.



Auftakt ist vom 14. bis 16. Juli auf dem Jade-Weser-Airport im niedersächsischen Sande-Mariensiel. Auf dem ehemaligen Flugplatz Wilhelmshaven-Mariensiel geht es für die Fahrer in Friesland darum, aus dem Stand in möglichst kurzer Zeit die Viertelmeile (402,34 Meter) zu bewältigen. Anschließend gehen die Beschleunigungsspezialisten im Rahmen der spektakulären NitrOlympX in Hockenheim (18. – 20. August) an den Start. Beim Finale des DMSB-Drag-Racing-Pokals im niederländischen Drachten werden schließlich die Pokalsieger in den fünf Klassen „Junior Dragster“, „Pro E.T.“, „Super Gas“, „Junior Drag Bike“ und „E.T.-Bike“ gekürt.

Termine

DMSB-Drag-Racing-Pokal

- 14. – 16.07.2017 Jade Race, Mariensiel
- 18. – 20.08.2017 NitrOlympX Hockenheim
- 25. – 27.08.2017 Dragrace, Drachten (NED)



MOTO3: ZWEI DOPPELSIEGER IN DONINGTON

Der ADAC Northern Europe Cup startete Ende Mai im Rahmen der Superbike-WM in Donington (GBR). Dabei gab es mit Philipp Freitag in der Standard-Klasse und Tim Georgi in der GP-Klasse zwei strahlende Doppelsieger. Mit zwei dritten Plätzen baute Geiger seine Tabellenführung aus. Nach fünf von elf Rennen hat der 14-jährige amtierende Standard-Meister 107 Punkte. Freitag hat dank Doppelsieg nun 87 Punkte und klettert von Platz vier auf zwei nach vorne. Toni Erhard (16, GER) ist mit 73 Zählern Dritter. Mit seinem vierten Saisonsieg liegt Georgi in der GP-Klasse mit 100 Punkten weiter an der Spitze. Auf Rang zwei folgt Walid Khan Soppe (NED) mit 85 Zählern. Kevin Orgis belegt Position drei mit 77 Punkten.



ADAC-SPORTPRÄSIDENT TOMCZYK IM AMT BESTÄTIGT

DMSB-Ehrenpräsident Hermann Tomczyk bleibt auch in den kommenden vier Jahren Sportpräsident des ADAC e.V. Die Delegierten bestätigten den 66-jährigen Rosenheimer am Samstag, 6. Mai 2017, auf der Hauptversammlung in Nürnberg mit großer Mehrheit in seinem Amt.

Tomczyk, der seit 1997 das Ehrenamt des Sportpräsidenten ausübt, geht damit in seine sechste Amtszeit und wird die sportlichen Geschicke des ADAC bis in das Jahr 2021 lenken. Durch die Bestätigung in seinem Amt ist Tomczyk der am längsten amtierende Sportpräsident in der 114-jährigen Geschichte des ADAC e.V. Auch ADAC-Präsident Dr. August Markl wurde bei der Hauptversammlung in Nürnberg im Amt bestätigt.



DMSB-Präsidiumsmitglied Wolfgang Wagner-Sachs ist Referent für Motorräder



Im Rahmen der ADAC-Hauptversammlung wurde auch Wolfgang Wagner-Sachs, Sportleiter des ADAC Hessen-Thüringen e.V. und DMSB-Präsidiumsmitglied, zum ADAC-Referenten für Motorräder gewählt. Wagner-Sachs löst damit Dieter Junge ab, der nach 23 Jahren das Ehrenamt des ADAC-Referenten für Motorrädern altersbedingt abgibt. Der ehemalige BMW-Motorsportchef Prof. Dr. Mario Theissen wurde von der Hauptversammlung als ADAC-Klassik-Referent bestätigt. Theissen übt dieses Ehrenamt seit dem Jahr 2013 aus.

Das alte und das neue ADAC Präsidium und die Geschäftsführer des ADAC e.V.



DMSB-NEWS



Die Wahlen zu den Fachausschüssen sind beendet. Die Fahrer und Veranstalter hatten im Mai die Möglichkeit, ihre Stimme abzugeben. Das elektronische Wahllokal ist inzwischen geschlossen. Gemäß Wahlordnung prüft nun der Wahlausschuss alle technischen Abläufe noch einmal und setzt sich mit den künftigen Fachausschuss-Mitgliedern in Verbindung. Anschließend werden die neubestimmten Fahrer- und Veranstaltervertreter vom Präsidium offiziell bestätigt. Dies wird voraussichtlich bei der Sitzung Anfang Juli sein, sodass die Fachausschüsse im Juli ihre Arbeit aufnehmen können. Die Amtszeit der Mitglieder der Fachausschüsse beträgt zwei Jahre.

DRIFTSPORT

Terminänderung im DMSB-Drift-Cup: Nachdem der für Anfang Juni geplante zweite Saisonlauf auf dem Lausitzring abgesagt wurde, konnte durch die tatkräftige Unterstützung der Veranstalter kurzfristig ein alternatives Event gefunden werden. Als neuer Termin steht nun der Lauf des Nürburgring-Drift-Cups, der vom 22. bis 23. Juli im Rahmen des Sport1-Trackday ausgetragen wird, auf dem Kalender.

GROSSE EHRE FÜR NICO ROSBERG



1997 DEUTSCHER MOTOR SPORT BUND 2017

Nico Rosberg ist mit dem DMSB-Pokal, der höchsten Auszeichnung des deutschen Motorsports, geehrt worden. Im Rahmen eines Empfangs anlässlich der Feier des 20-jährigen Bestehens des Deutschen Motor Sport Bundes im Frankfurter Grandhotel Hessischer Hof verlieh DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck die Trophäe an den aktuellen Formel-1-Weltmeister.



„Der Pokal bekommt natürlich einen Ehrenplatz in meinem Schrank. Dem Motorsport werde ich auf die eine oder andere Weise erhalten bleiben.“

Nico Rosberg, Formel-1-Weltmeister

Damit würdigt der Dachverband der deutschen Motorsportler die Leistung des 31-jährigen, der seine einzigartige Karriere im vergangenen Jahr mit dem Titelgewinn in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft krönen konnte. Rosberg ist der 13. Preisträger, der den nur in besonderen Fällen verliehenen DMSB-Pokal erhält. Er steht damit in einer Reihe mit Motorsport-Superstars wie den Formel-1-Weltmeistern Michael Schumacher und Sebastian Vettel, dem ehemaligen Rallye-Weltmeister Walter Röhrl oder Bahnsport-Legende Gerd Riss. Hans-Joachim Stuck würdigte den amtierenden Formel-1-Weltmeister als Musterbeispiel einer erfolgreichen



Die Ehrenpräsidenten des DMSB: Hermann Tomczyk (l.) und Winfried Urbinger.



Motorsportkarriere. „Von klein auf saß Nico im Kart und zeigte, wie man es mit einer Mischung aus Talent und fleißiger Arbeit bis an die Weltspitze bringen kann.“ Stuck, dem als Sohn von Berglegende

Bei der Feier zum 20. DMSB-Jubiläum durften die Präsidenten der Trägervereine nicht fehlen: Ludwig Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg (AvD, l.), Dr. August Markl (ADAC) und Wilhelm Weidlich (DMV).



Am Rande der 20-Jahr-Feier gab es viel Gelegenheit zum persönlichen Austausch.

Hans Stuck selbst das Vollgas-Gen in die Wiege gelegt wurde, zog auch die Parallele zu Nico Rosberg, dessen Vater Keke im Jahr 1982 Formel-1-Weltmeister wurde. „Natürlich sind die Vorzeichen für eine Motorsportkarriere gut, wenn der eigene Vater bereits Vollblut-Racer war. Doch das heißt nicht, dass man diese Karriere ge-

schenkt bekommt. Im Gegenteil: Gerade die Erwartungshaltung der Umwelt ist manchmal die eigentliche Hürde. Es bedarf besonderer Anstrengungen, seinen eigenen Ehrgeiz und die Erwartungen des persönlichen Umfelds und der Öffentlichkeit in Erfolge umzusetzen. Das ist Nico Rosberg in vorbildlicher Weise gelungen.“

DMSB-Gründung am 8. Juni 1997

Die Auszeichnung erhielt der gebürtige Wiesbadener Rosberg im Rahmen eines Empfangs anlässlich des 20. Jubiläums des DMSB. „Ich freue mich, dass wir gerade den Jahrestag der DMSB-Gründung am 8. Juni 1997 nutzen konnten, um diesen Ausnahmемotorsportler zu ehren“, so Stuck. Zum Empfang in Frankfurt waren neben Vertretern der Trägervereine und des Deutschen Olympischen Sport Bundes auch aktive und ehemalige DMSB-Präsidiumsmitglieder geladen. FIA-Präsident Jean Todt gratulierte per Video-Botschaft: „Deutschland ist eine der führenden Motorsportnationen weltweit. Dazu hat der DMSB mit seinen Persönlichkeiten entscheidend beigetragen.“ Die Feier der Lizenznehmer, die seit 20 Jahren im und für den DMSB aktiv waren, findet im August auf dem Nürburgring statt.

Auch der DOSB gratulierte zum Jubiläum des Deutschen Motor Sport Bundes: Vizepräsident Stephan Abel im Gespräch mit DMSB-Generalsekretärin Dr. Julia Walter.



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-APP:

SERVICE UND FUNKTIONEN WERDEN KONTINUIERLICH OPTIMIERT

Die DMSB-App für Android- und Apple-iOS-Smartphones ist derzeit in einem ständigen Optimierungsprozess. Die Entwickler haben im aktuellen Update einige Funktionen umgesetzt, die den Service für Lizenznehmer erneut verbessern. Dazu gehört etwa der Log-in per QR-Code oder der rein elektronische Erwerb einer DMSB-Startzulassung.

Die App ist auch weiterhin im Apple-Store sowie über Google Play verfügbar (der QR-Code auf dieser Seite erleichtert das Auffinden). Wer die App noch nicht hat – oder sie nicht aktualisiert hat – der sollte sich das praktische, kostenlose Tool für Motorsportler dringend herunterladen. Denn mit dem aktuellen Update wurde nun auch der Erwerb einer DMSB-Startzulassung für Automobil- und Motorradsportler via Smartphone implementiert. Die zügige, sichere und einfache Abwicklung macht den Erwerb der „Tageslizenzen“ nun noch unkomplizierter. Auch die Bezahlung der Gebühren i. H. v. 15 Euro, die per Kreditkarte oder Paypal möglich ist, macht das Verfahren noch einmal einfacher. Diese Form der Startzulassung per App wird in Zukunft das bisherige Verfahren des Erwerbs von Vor-Ort-Lizenzen ersetzen – allerdings sind in der Startphase Lizenzen auch weiterhin noch vor Ort erhältlich.

Ebenfalls neu: Die Möglichkeit des Log-ins auf mein.dmsb.de über QR-Code. Auf der Startseite des Lizenznehmerportals wird es dazu künftig einen QR-Code in der Desktopansicht geben, in der DMSB-App ist unter Profil > Webanmeldung das entsprechende Gegenstück zu finden. In der Ansicht für mobile Endgeräte wird der QR-Code nicht dargestellt. Wer sich bereits via App eingeloggt hat, der kann sich auf mein.dmsb.de einfach durch das Scannen des Codes ebenfalls einloggen. (Wichtig: Auf der Startseite der DMSB-App muss „DMSB-Lizenznummer merken“ ausgewählt sein.) Ebenfalls neu ist die Möglichkeit, sich in der App abzumelden, um das persönliche Profil vor unbefugtem Zugriff über das eigene Smartphone zu schützen. Weiterhin optimiert wurde auch die Darstellung von Informationsinhalten in der App. So werden News nun auch mit

Textformatierungen dargestellt. Neben der erleichterten Lesbarkeit führt dies dazu, dass auch Links funktionsfähig bleiben – die Querverweise auf weitere Informationen sind damit einfacher zugänglich. Ebenfalls eingebaut wurden Features, wie etwa die Einbindung von Videos, die den Funktionsumfang und die Servicestärke der DMSB-App weiter verbessern helfen.









FIM EUROPE UND DMSB ACADEMY NUTZEN AUSBILDUNGSSYNERGIEN



Anfang Juni fand beim Generalsekretariat der FIM Europe in Rom ein Meeting zur künftigen Zusammenarbeit zwischen der Hochschule Kaiserslautern und der Universität Foro Italico in Rom statt, um Synergien in der Motorsport-Ausbildung zu nutzen. DMSB-Generalsekretärin Dr. Julia Walter, Prof. Dr. Bettina Reuter aus dem Fachbereich BWL der Hochschule Kaiserslautern und Leiterin des MBA-Studienganges Motorsport-Management am Nürburgring sowie Alessandro Sambuco, Generalsekretär der FIM Europe, legten in den konstruktiven Gesprächen bereits Details einer Kooperation für die Fortgeschrittenen-Kurse im Bereich Motorradsport in Rom und die MBA-Motorsport-Ausbildung am Nürburgring fest.



DMSB-Generalsekretärin Dr. Julia Walter (l.) und Prof. Dr. Bettina Reuter (Mitte), Studiengangsleiterin MBA Motorsport-Management am Nürburgring, im Gespräch mit Alessandro Sambuco, Generalsekretär der FIM Europe.

„Ausbildung ist der Schlüssel zum Erfolg“, sagte DMSB-Generalsekretärin Dr. Julia Walter im Verlauf des Treffens. „Deshalb müssen sich die Sportwarte seit langer Zeit einer umfassenden Ausbildung unterziehen. Und jetzt sind wir dabei, diese Ausbildung Schritt für Schritt auf alle Bereiche des Motorsport-Personals auszudehnen.“ In Deutschland wurde bisher ein Kurs angeboten, der sich auf den Automobilsport fokussierte, künftig soll nun auch der Motorradsport einbezogen werden. In Rom wurde die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit der

FIM Europe bezüglich eines Motorsport-Management-Kurses erörtert, der auch einen Austausch von Studenten und Dozenten einschließt. „Eine der attraktivsten Optionen ist die Möglichkeit des Networkings, um so eine internationale Gemeinschaft für all unsere Studenten zu errichten“, so Prof. Dr. Bettina Reuter.

Alessandro Sambuco, Generalsekretär der FIM Europe, ergänzte: „Ich bin besonders glücklich darüber, dass wir nun Phase zwei des Pilot-Projekts beginnen, das wir im vergangenen Jahr gemeinsam mit der

Universität Foro Italico Rom ins Leben gerufen haben. Diese Phase wird dem Fortgeschrittenen-Kurs fürs internationale Motorradsport-Management eine internationale Dimension verleihen. Gemeinsam mit der FIM, die bereits zuvor ihre Zusammenarbeit angeboten hat, werden wir in der Lage sein, auch auf die Unterstützung des DMSB bauen zu können. Darüber hinaus arbeiten wir aktuell daran, gemeinsame Kurse an der Universität Foro Italico in Rom und der Universität am Nürburgring anzubieten.“

DMSB ACADEMY:

NEUES SEMINAR: WIE KOMME ICH ZU MEINEM RECHT?

DMSB
academy



Die DMSB Academy hat für Fahrer und Bewerber ein neues, interessantes Seminar mit dem Titel „Wie komme ich zu meinem Recht? Mittel und Wege für Fahrer und Bewerber im deutschen und internationalen Rennsport“ im Angebot. Der abwechslungsreiche Ganztageskurs, der beispielsweise schon bei BMW Motorsport in München, Mercedes-AMG Motorsport in Affalterbach und Porsche Motorsport in Zuffenhausen durchgeführt wurde, besteht aus vier Modulen, die mit Fallbeispielen und Videos aus der Praxis abgerundet werden.

Zur Einführung in die komplexe Thematik behandelt das Modul 1: „Sportgesetze und deren Einordnung“. Dabei schildert in der Regel DTM-Rennleiter Sven Stoppe seine Erfahrungen aus der Race Control. Neben seinen Aufgaben geht er dabei aber nicht nur auf zentrale Aufgaben seiner Tätigkeit ein, sondern erläutert auch Punkte wie Fahrerbesprechung und den Ergebnisaushang. Das Modul „Entscheidungen der Sportkommissare und Protestverfahren“ wird von zwei erfahrenen Sportkommissaren geleitet. Bis dato waren Felix Holter und Achim Loth, Vorsitzende der Sportkommissare in der DTM bzw. beim ADAC GT Masters, als Referenten im Einsatz. Auf besonderes Interesse stießen bei den bislang durchgeführten Seminaren gerade die Punkte mit hoher Praxisorientierung, wie etwa „Was sind die Aufgaben der Sportkommissare?“ oder „Was ist bei der Abgabe eines Protests zu beachten?“.

Nachdem die Teilnehmer gelernt haben, was zum Beispiel im Detail bei der Abgabe eines Protests zu beachten ist, geht es an die praktische Umsetzung der vermittelten Theorie: Sie müssen selbst einen Protest schreiben. Als praktischer Helfer für den späteren Einsatz im Motorsport-Alltag gibt die DMSB Academy den Teilnehmern unter anderem einen Protestvordruck, einen Vordruck zur Ankündigung einer Berufung sowie eine Protest-Checkliste als Handout mit auf den Weg.

Im Modul 4 „Berufung und Berufungsgericht“ werden Fragen wie „Gegen welche Entscheidungen kann man Berufung einlegen?“ und „Wann und bei wem ist die Berufung anzukündigen und einzulegen?“ erklärt und diskutiert.

Weitere Informationen:
www.dmsb-academy.de



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

DMSB ACADEMY: TERMINKALENDER

Die DMSB Academy hat die Termine der Lehrgänge und Fortbildungen sowie der freiwilligen Weiterbildungen für den Ausbildungszeitraum 2017/2018 und 2018/2019 fixiert. Hier die geplanten Daten und Schulungsorte inklusive der FIM-Seminare im Überblick. Novum: Ab November dieses

Jahres werden für die Schulungen zum ersten Mal auch

Räumlichkeiten in der DMSB-Geschäftsstelle in Frankfurt genutzt.

Derzeit wird der Schulungskalender für die kommenden drei Jahre finalisiert, der komplett in der kommenden Ausgabe des DMSB-Magazins Vorstart veröffentlicht wird.



WEITERBILDUNGEN TERMINE 2017 / 2018

FUNKTION	TERMIN	ORT
Pressearbeit	Termin offen	Webinar
Rennsekretär Automobil	10.03.2018	DMSB Frankfurt
Rallyesekretär Automobil	11.03.2018	DMSB Frankfurt
Rennsekretär Motorrad	25.02.2018	DMSB Frankfurt



FIM-FORTBILDUNGSSEMINARE 2017 / 2018

FUNKTION	TERMIN	ORT
FIM Umwelt	04. – 05.11.2017	DMSB Frankfurt
FIM Enduro	10. – 11.03.2018	DMSB Frankfurt
FIM Bahnsport	10. – 11.03.2018	DMSB Frankfurt

SONSTIGE SEMINARE 2017 / 2018

FUNKTION	TERMIN	ORT
Jahrestreffen Academy-Referenten	25. – 26.11.2017	Homberg/Ohm
Jahrestreffen Mentoren	11. – 12.11.2017	DMSB Frankfurt
Jahrestreffen	04. – 05.11.2017	DMSB Frankfurt
SdS-Lehrgangsanbieter		
Umweltfachtagung	24. – 25.03.2018	DMSB Frankfurt

TRAGEN SIE
DIESE TERMINE GLEICH
JETZT IN IHREN KALENDER EIN



ONLINE ANMELDUNG

15., 16. UND 17. NOVEMBER 2017 KÖLN DEUTSCHLAND

NUR FÜR DAS FACHPUBLIKUM



VORGESTELLTE TECHNOLOGIEN

- Hersteller von Rennmotoren und -komponenten
- Ausrüstung zur Leistungssteigerung
- Ausrüstung/Zubehör für Rennwagen
- Test und Entwicklung
- Sicherheitsausrüstung
- Ausrüstung für Fahrerlager
- Transport und Logistik
- Rennstreckentechnologie

Professional
MotorSport
WORLD EXPO 2017

**BUCHEN
SIE IHREN
MESSESTAND
JETZT!**

PROFESSIONAL MOTORSPORT WORLD EXPO 2017
Tel.: +44 1306 743744 • E-Mail: philip.white@ukimediaevents.com

www.pmw-expo.com

AUTOMOBILSPORT LEHRGÄNGE 2017 / 2018

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Rennleiter Rennen	A	17. – 19.11.2017	DMSB Frankfurt
Leiter Streckensicherung Rennen	A	18. – 19.11.2017	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter	A	17. – 19.11.2017	DMSB Frankfurt
Leiter Streckensicherung Rallye	A	18. – 19.11.2017	DMSB Frankfurt
Rennleiter Slalom	B	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Rennleiter Kart	A	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Leiter Streckensicherung Kart	A	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Sportkommissar	A	11. – 12.11.2017	DMSB Frankfurt
Sportkommissar	B	11. – 12.11.2017	DMSB Frankfurt
Technischer Kommissar / Sachverständige	A	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar	B	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Kart	A	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm

AUTOMOBIL- UND MOTORRADSPORT – LEHRGÄNGE

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Zeitnehmer	A	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	B	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Rennleiter / Leiter Streckensicherung / Technischer Kommissar / Zeitnehmer Dragster	A	24. – 25.02.2018	Homberg/Ohm



MERKEN
SIE SICH DEN
TERMIN JETZT VOR



DIE **MOTORSPORT-MESSE**

MOTORSPORT
PROFIS

Professional
MotorSport
WORLD EXPO 2017



ERWEITERTES VORPROGRAMM
AUF DEUTSCH UND ENGLISCH

- Abstimmung und Analyse
- Gewichtsreduzierung
- Konstruktion und Simulation
- Antriebstechnik
- Unfallsicherheitstechnik
- Rennstreckendesign

**BUCHEN
SIE IHREN
MESSESTAND
JETZT!**

PROFESSIONAL MOTORSPORT WORLD EXPO 2017
Tel.: +44 1306 743744 • E-Mail: philip.white@ukimediaevents.com

www.pmw-expo.com

AUTOMOBILSPORT FORTBILDUNGEN 2017 / 2018

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	03.02.2018	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	04.02.2018	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	24.02.2018	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	25.02.2018	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	25.02.2018	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	10.03.2018	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	11.03.2018	DMSB Frankfurt
Rennleiter Slalom	B	18.02.2018	Homberg/Ohm
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Kart	A	25.02.2018	Homberg/Ohm
Sportkommissar	A	03.02.2018	DMSB Frankfurt
Sportkommissar	A	04.02.2018	DMSB Frankfurt
Sportkommissar	A + B	24.02.2018	DMSB Frankfurt
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	17.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	18.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	24.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Historisch	A	25.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Kart	A	25.02.2018	Homberg/Ohm
Medizinischer Einsatzleiter	A	03.02.2018	DMSB Frankfurt
Instruktor	A + B	24.02.2018	DMSB Frankfurt

AUTOMOBIL- UND MOTORRADSPORT – FORTBILDUNGEN

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Zeitnehmer	A + B	17.02.2018	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	A + B	18.02.2018	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	A + B	24.02.2018	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	A + B	25.02.2018	Homberg/Ohm
Rennleiter / Leiter Streckensicherung/ Technischer Kommissar / Zeitnehmer Dragster	A	24.02.2018	Homberg/Ohm

MOTORRADSPORT LEHRGÄNGE 2017 / 2018

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Straße	A + B	27. – 28.01.2018	DMSB Frankfurt
Sportkommissar / Rennleiter / Schiedsrichter Bahnsport	A + B	11. – 12.11.2017	DMSB Frankfurt
Schiedsrichter Motoball	B	24. – 25.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	18. – 19.11.2017	Homberg/Ohm
Sportkommissar / Fahrtleiter Enduro / Trial	A	10. – 11.03.2018	Gefrees
Sportkommissar / Rennleiter Motocross / SuperMoto	A + B	24. – 25.02.2018	Teutschenthal
Leiter Streckensicherung Offroad	A	24. – 25.02.2018	Teutschenthal

MOTORRADSPORT FORTBILDUNGEN 2017 / 2018

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Sportkommissar / Rennleiter Leiter Streckensicherung Straße	A + B	27.01.2018	DMSB Frankfurt
Sportkommissar / Rennleiter Leiter Streckensicherung Straße	A + B	24.02.2018	Sachsenring
Schiedsrichter / Sportkommissar / Rennleiter Bahnsport	A + B	17.02.2018	Homberg/Ohm
Sportkommissar / Fahrtleiter Enduro / Trial	A	25.02.2018	Teutschenthal
Sportkommissar / Fahrtleiter Enduro / Trial	A	10.03.2018	Gefrees
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto International	A	24.02.2018	Teutschenthal
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto National / Clubsport	A + B	10.03.2018	Güstrow
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto National / Clubsport	A + B	11.03.2018	Güstrow
Schiedsrichter Motoball	B	25.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	17.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	18.02.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Historisch	A + B	24.02.2018	Homberg/Ohm
Leitender Rennarzt	A	03.02.2018	DMSB Frankfurt
Rennarzt	B	03.02.2018	DMSB Frankfurt

WEITERBILDUNGEN TERMINE 2018 / 2019

FUNKTION	TERMIN	ORT
Pressearbeit	Termin offen	Webinar
Rennsekretär Automobil	09.03.2019	DMSB Frankfurt
Rallyesekretär Automobil	10.03.2019	DMSB Frankfurt
Rennsekretär Motorrad	24.02.2019	DMSB Frankfurt
Organisationsleiter	23.02.2019	DMSB Frankfurt

SONSTIGE SEMINARE 2018 / 2019

FUNKTION	TERMIN	ORT
Jahrestreffen	03. – 04.11.2018	DMSB Frankfurt
SdS-Lehrgangsanbieter		
Jahrestreffen Mentoren	10.11.2018	DMSB Frankfurt
Umweltfachtagung	23. – 24.03.2019	DMSB Frankfurt

AUTOMOBILSPORT LEHRGÄNGE 2018 / 2019

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Rennleiter Rennen	A	16. – 18.11.2018	DMSB Frankfurt
Leiter Streckensicherung Rennen	A	17. – 18.11.2018	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter	A	16. – 18.11.2018	DMSB Frankfurt
Leiter Streckensicherung Rallye	A	17. – 18.11.2018	DMSB Frankfurt
Rennleiter Slalom	B	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm
Rennleiter Kart	A	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm
Leiter Streckensicherung Kart	A	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm
Sportkommissar	A	10. – 11.11.2018	DMSB Frankfurt
Sportkommissar	B	10. – 11.11.2018	DMSB Frankfurt
Technischer Kommissar / Sachverständige	A	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Kart	A	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar	B	17. – 18.11.2018	Homberg/Ohm

AUTOMOBILSPORT FORTBILDUNGEN 2018 / 2019

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	02.02.2019	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	03.02.2019	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	23.02.2019	DMSB Frankfurt
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Rennen	A	24.02.2019	DMSB Frankfurt
Leiter Streckensicherung / WP-Leiter	B	24.02.2019	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	24.02.2019	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	09.03.2019	DMSB Frankfurt
Rallyeleiter, Leiter Streckensicherung Rallye	A	10.03.2019	DMSB Frankfurt
Rennleiter Slalom	B	16.02.2019	Homberg/Ohm
Rennleiter / Leiter Streckensicherung Kart	A	24.02.2019	Homberg/Ohm
Sportkommissare	A	02.02.2019	DMSB Frankfurt
Sportkommissare	A	03.02.2019	DMSB Frankfurt
Sportkommissare	A + B	23.02.2019	DMSB Frankfurt
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	16.02.2019	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	17.02.2019	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar / Sachverständige	A + B	23.02.2019	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Historisch	A	24.02.2019	Homberg/Ohm
Technischer Kommissar Kart	A	24.02.2019	Homberg/Ohm
Medizinischer Einsatzleiter	A	16.03.2019	Oschersleben
Instruktoren	A + B	23.02.2019	DMSB Frankfurt

AUTOMOBIL- UND MOTORRADSPORT – FORTBILDUNGEN

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Zeitnehmer	A + B	02.02.2019	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	A + B	03.02.2019	Homberg/Ohm
Zeitnehmer	A + B	23.02.2019	Homberg/Ohm
Rennleiter / Leiter Streckensicherung/ Technischer Kommissar / Zeitnehmer Dragster	A	24.02.2019	Homberg/Ohm

MOTORRADSPORT LEHRGÄNGE 2018 / 2019

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Straße	A + B	26. – 27.01.2019	DMSB Frankfurt
Sportkommissar / Rennleiter / Schiedsrichter Bahnsport	A + B	10. – 11.11.2018	DMSB Frankfurt
Schiedsrichter Motoball	B	23. – 24.02.2019	Homburg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	17. – 18.11.2018	Homburg/Ohm
Sportkommissar / Fahrtleiter Enduro / Trial	A	09. – 10.03.2019	Rudersberg
Sportkommissar / Rennleiter Motocross / SuperMoto	A + B	23. – 24.02.2019	Teutschenthal
Leiter Streckensicherung Offroad	A	23. – 24.02.2019	Teutschenthal

MOTORRADSPORT FORTBILDUNGEN 2018 / 2019

FUNKTION	STUFE	TERMIN	ORT
Sportkommissar / Rennleiter Leiter Streckensicherung Straße	A + B	26.01.2019	DMSB Frankfurt
Sportkommissar / Rennleiter Leiter Streckensicherung Straße	A + B	23.02.2019	Oschersleben
Schiedsrichter / Sportkommissar / Rennleiter Bahnsport	A + B	16.02.2019	Hamburg
Sportkommissar / Fahrtleiter Enduro / Trial	A	09.03.2019	Rudersberg
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto International	A	23.02.2019	Teutschenthal
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto National / Clubsport	A + B	09.03.2019	Rudersberg
Sportkommissar / Rennleiter / Leiter Streckensicherung Motocross / SuperMoto National / Clubsport	A + B	10.03.2019	Rudersberg
Schiedsrichter Motoball	B	24.02.2019	Homburg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	16.02.2019	Homburg/Ohm
Technischer Kommissar	A + B	17.02.2019	Homburg/Ohm
Technischer Kommissar Historisch	A + B	23.02.2019	Homburg/Ohm
Leitender Rennarzt	A	17.03.2019	Oschersleben
Rennarzt	B	17.02.2019	Oschersleben

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

WTCC:

AUF DER NORDSCHLEIFE DIE WM GEDREHT



Nick Catsburg (Volvo) schnappte sich bei den deutschen WTCC-Läufen die WM-Führung.

Die Nordschleife beeindruckt wohl jeden Piloten: 25,378 km kurvenreiche Berg-und-Tal-Strecke – das ist weltweit einmalig. Die einzige Automobil-Weltmeisterschaft, die sich in dieses Abenteuer stürzt, ist die FIA-Tourenwagen-Weltmeisterschaft (WTCC). Zwei Läufe absolvierte die „Königsklasse“ im Rahmen des ADAC Zurich 24h-Rennens, bei denen zur Freude der Zuschauer auch die Starter des FIA Tourenwagen-Europacups ETCC mit von der Partie waren. Nachdem Seriensieger Citroën in diesem Jahr nicht mehr werksseitig vertreten ist, stand vor allem eine Frage im Mittelpunkt: Wer würde die Nachfolge der französischen Werksequipe antreten, die das Geschehen in der Eifel in den vergangenen Jahren dominierte? Die Antwort fiel eindeutig aus: Der Niederländer Nick Catsburg, der auch im 24h-Rennen antrat, spielte seine ganze Routine auf der Nordschleife aus. Qualifying-Platz zwei, sechster Platz im Eröffnungsrennen und der Sieg im zweiten Lauf sicherten dem Volvo-Mann die entscheidenden Zähler, um die WM-Führung zu übernehmen.

„Es bedeutet mir sehr viel, dass ich hier die Führung in der Meisterschaft übernehmen konnte“, strahlte Catsburg nach der Zieldurchfahrt in der Eifel, als er dem portugiesischen Honda-Piloten Tiago Monteiro die WM-Führung abgejagt hatte. „Tiago war die ganze Zeit sehr stark, und es war das erste Mal, dass er etwas Pech hatte“, beschrieb Catsburg. Tatsächlich: Der frühere Formel-1-Pilot aus Portugal war als Führender in die Eifel gekommen und lag im ersten Rennen auch auf Punktekurs, bis ihn ein Reifenschaden in der letzten Runde stoppte und er nach der Reparatur seines Honda Civic WTCC im zweiten Lauf aus der Boxengasse starten musste. Als 13. ging er abermals leer aus.



Alle drei hatten die Fahrten durch die „Grüne Hölle“ genossen. „Jede Runde auf dieser Strecke ist einfach fantastisch. Man sieht die vielen Fans mit dieser einfach unglaublichen Begeisterung und ich habe auch einige niederländische Fahnen gesehen, was einen natürlich noch einmal extra motiviert“, meinte Catsburg.



Nichts zu holen: Tiago Monteiro ging auf der Nordschleife leer aus.



Race of Germany 2017

Den Sieg im ersten Lauf holte der Schwede Thed Björk im Volvo S60 WTCC vor Mehdi Bennani aus Marokko und Rob Huff, die beide im Citroën C-Elysée unterwegs waren. Im zweiten Rennen katapultierte sich dann Catsburg von Startplatz zwei am Pole-Mann Norbert Michelisz aus Ungarn im Honda Civic WTCC vorbei an die Spitze und behauptete diese in der ersten Kurve gegen den ebenfalls stark gestarteten Huff. Ab der zweiten Runde setzte sich Catsburg an der Spitze ab und fuhr souverän zu seinem ersten Saisonsieg in seinem Volvo vor Michelisz und Huff. „Jetzt sind wir mit Platz eins am Ziel und müssen zu sehen, dass wir bis zum Ende der Saison dort bleiben“, erklärte der 29-Jährige.

Noch euphorischer war Michelisz: „Ich bin so glücklich, hier fahren zu dürfen. Dass ich hier die Pole geholt habe, werde ich bestimmt noch meinen Enkeln erzählen. Auch wenn ich das Rennen nicht gewinnen konnte, fühlt es sich einfach wahnsinnig toll an, auf so einer Strecke aufs Podium zu fahren. Ich hoffe im nächsten Jahr wieder hier fahren zu dürfen.“ Auch Huff war begeistert: „Ich hatte die Ehre, die letzten drei Jahre hier so viele Erfahrungen zu sammeln, und es ist jedes Mal einfach nur großartig, hier zu fahren. Die Nordschleife ist eine der intensivsten Rennstrecken der Welt. Aber dadurch wird man hier auch für eine fehlerfreie Fahrt umso mehr belohnt.“

Das nächste WTCC-Wochenende findet vom 23. bis 25. Juni in Vila Real in Portugal statt.

Weitere Informationen:
www.fiawtcc.com

PUNKTE

FIA WTCC

WM-STAND FAHRER

1. Nick Catsburg (NED)	127
2. Tiago Monteiro (POR)	125
3. Thed Björk (SWE)	119
4. Tom Chilton (GBR)	106
5. Rob Huff (GBR)	102

WM-STAND HERSTELLER

1. Volvo Polestar	404
2. Honda	364

WM-STAND WTCC-TROPHY

1. Rob Huff (GBR)	60
2. Tom Chilton (GBR)	59
3. Mehdi Bennani (MAR)	55

WM-STAND WTCC TEAMS' TROPHY

1. Sébastien Loeb Racing	74
2. All-inkl.com Münnich	54
3. Campos Racing	51



24H-RENNEN:

LAST-MINUTE-SIEG BEIM NORDSCHLEIFENKLASSIKER

Es ist das größte Rennen der Saison – auf der Nordschleife ohnehin, aber auch bezogen auf den gesamten deutschen Motorsportkalender: Das 24h-Rennen war auch in diesem Jahr einer der unbestrittenen Höhepunkte der Rundstreckensaison. Schließlich gibt es nirgendwo sonst diese Kombination aus riesigem Starterfeld, Renndauer, Zuschauerandrang, Industriebeteiligung und Organisationsgröße. Wohl keine andere automobile Rundstreckenveranstaltung benötigt auch mehr Helfer. Rund 2.000 Sportwarte, Helfer und DMSB-Experten waren im Einsatz, um den 205.000 Fans am Ring und den vielen Zuschauern am Fernsehen und beim Livestreaming ein spannendes Rennen zu bieten.



Und das war es wahrlich: Spannend. Die 24h endeten mit einem Schlussakkord, der in Erinnerung bleiben wird. Die lange Zeit Führenden Markus Winkelhock, Kelvin van der Linde, Christopher Mies und Connor de Phillippi nämlich zwang ein defekter Sensor an ihrem Audi R8 LMS 90 Minuten vor Schluss außerplanmäßig an die Box, die nachfolgenden Konkurrenten von

WRT-Audi und Rowe-BMW überholten. Und dann spielte das Wetter, wie schon so oft an der längsten Rennstrecke der Welt, die entscheidende Rolle. Zwei Runden vor Schluss setzte plötzlich Regen ein, die Strecke wurde stellenweise derart zur Rutschbahn, dass sich die ersten bereits auf einen vorzeitigen Abbruch einstellten. In dieser Phase nutzte das Land-Team einen eigent-

lich schon verpatzten Boxenstopp, wechselte in letzter Sekunde auf Regenreifen und schnupfte die Konkurrenten wieder auf: Für den WRT-Audi blieb am Schluss nur der dritte Platz. Denn Schlussfahrer René Rast musste Rang zwei an Nick Catsburg im BMW M6 von Rowe Racing abtreten, der ebenfalls für die letzte Runde noch auf Regenreifen wechselte.

Sprachlos aber glücklich

Kelvin van der Linde war es, der den siegreichen R8 über die Ziellinie fuhr und anschließend als erster Südafrikaner auf dem 24h-Siegerpodest ganz oben stand. „Nach dem Problem mit dem Sensor habe ich ehrlich gesagt an gar nichts mehr gedacht, sondern nur gepusht. Das war ein echter Hitchcock-Krimi. Wir wollten den BMW vor uns noch abfangen“, sagte er anschließend. Sein routinierter Teamkollege Markus Winkelhock, der nach 2012 und 2014 zum dritten Mal beim 24h-Rennen siegt, gab anschließend zu, er sei „sprachlos. Für mich war das Rennen eigentlich schon verloren.“ Und Teamkollege Philippi ergänzte: „Jetzt habe ich endlich verstanden, warum der Nürburgring ‚Grüne Hölle‘ heißt. Nach dem wohl einzigartigen Verlauf und einer ganz starken Performance gönnten selbst die Konkurrenten den Siegern den obersten Platz auf dem Podest. So etwa Marcel Fässler (Audi), der



Die drei Teams auf dem Podium lieferten sich ein spannendes Finish.

205.000 Zuschauer säumten beim 24h-Rennen die Nordschleife.



Racing bei Kaiserwetter: Erst in der letzten Runde fielen am Ring die ersten Regentropfen.





Ein gigantisches Team sorgt für die Streckensicherheit.

Alleine elf Fast Intervention Units der DMSB-Staffel sind im Einsatz.



als Drittplatzierter den Markenkollegen gratulierte: „Am Schluss, das muss man auch sagen, haben die richtigen Leute verdient gewonnen, auch wenn es uns als Team natürlich sehr schmerzt.“ Der dreifache Le-Mans-Sieger konnte auch hautnah erleben, was die besondere Atmosphäre an diesem Rennwochenende ausmacht. „Mittwoch sind wir mit dem Mountainbike über die gesamte Nordschleife gefahren, und da haben wir bereits die atemberaubende Stimmung erlebt“, schildert er. „Das macht den Nürburgring, denke ich, auch so einzigartig. Das Rennen an sich ist knallhart. Man

muss das Risiko einschätzen, wann und wie man überholt. Ansonsten kann das Rennen ziemlich schnell beendet sein. Die Spannung ist auf jeden Fall unfassbar krass.“

DMSB-Staffel im Dauereinsatz

Um das Rennen zu organisieren, haben die Veranstalter und auch der DMSB jedes Jahr einen Kraftakt zu stemmen. Schließlich ist auch die Größe der Organisation einzigartig. 900 Marshalls kommen an die Nordschleife – unter ihnen auch viele internationale Helfer, die die deutschen Kollegen traditionell unterstützen. Die

DMSB-Staffel ist mit elf Fast Intervention Units und 50 Staffel-Mitgliedern im Einsatz. Sie werden ergänzt durch über 60 weitere Experten, die in Intervention-Teams Berge- und Rettungsmaßnahmen absichern, in Sicherheits- und Rettungsfahrzeugen der E-Unit eingesetzt sind oder auch in den Extrication-Teams für den „Fall der Fälle“ bereitstehen. Sie alle tragen dazu bei, dass auch auf der längsten und anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt sicherer und fairer Rennsport möglich ist.

Weitere Informationen:
www.24h-rennen.de

Auf dem Kult-Manta absolvierte Volker Strycek seinen 40. Start: Rekord!



Rund drei Dutzend potentielle Siegekandidaten – das Starterfeld war 2017 extrem stark besetzt.



Mit dem amtierenden Junior-Europameister Marijan Griebel und Julius Tannert, dem vierten der Junior-EM 2016, sind zwei deutsche Youngster derzeit erfolgreich auf internationalen Rallye-Pfaden unterwegs. In der Nachwuchswertung der ‚großen‘ Europameisterschaft führen Marijan Griebel / Stefan Kopczyk nach zwei Läufen im Škoda Fabia R5 die Gesamtwertung an. Julius Tannert und sein österreichischer Co Jürgen Heigl liegen nach dem Auftaktlauf zur Junior-WM auf Rang vier.



Beeindruckende Kulisse: Marijan Griebel und Stefan Kopczyk im Škoda Fabia R5 auf den Azoren.

ZWEI YOUNGSTER VIELVERSPRECHEND AUF EUROPAS RALLYE-PFADEN

„Es ist ein tolles Gefühl, aktuell die Führung in der U28-EM inne zu haben. Speziell der erste Lauf auf den Azoren war ein wahrer Traumstart in die Saison, und auch in Gran Canaria konnten wir mit dem Podestplatz wichtige Punkte einfahren und unser Können aufblitzen lassen. Aber die Saison ist noch lang und mein Vorsprung beträgt nur drei Punkte“, trotz der bisherigen Erfolge bleibt Griebel realistisch. Der Umstieg vom frontangetriebenen Opel Adam R2, mit dem der Förderpilot der ADAC Stiftung Sport Junior-Europameister

wurde, auf den gut 100 PS stärkeren Turbo-Allradler gelang beeindruckend. „Zu Beginn der Saison wollte ich hier und da auf mich aufmerksam machen, aber wenn man nach zwei von sechs Läufen die U28-EM anführt, ist es wohl kein Geheimnis, dass ich alles dafür geben werde, nach 2016 den zweiten Junioren-EM-Titel in Folge nach Deutschland zu holen.“

Sechs europäische Läufe zur Rallye-Weltmeisterschaft, das ist die Aufgabenstellung für die Junior-Weltmeisterschaft. Auf identischen Ford Fiesta R2 kämpfen, so Tannert, „viele junge Fahrer, die teilweise schon sehr viel Erfahrung haben.“ Der Sachse war im vergangenen Jahr wie Griebel mit dem ADAC Opel Rallye Junior Team auf einem Adam R2 in der Junior EM unterwegs, „da habe ich viel gelernt, mein Ziel ist es aber in einem Allradler

in einer internationalen Meisterschaft unterwegs zu sein, das Punkte- und Preisgeld-System der Junior-WM bietet dazu die Möglichkeiten.“ Nach einem Reifenschaden beim Auftaktlauf in Korsika eroberte er noch Rang vier. „Da geht noch mehr,“ ist Tannert zuversichtlich, „wir müssen noch einen Zacken zulegen, noch mehr Vertrauen in Auto und Reifen gewinnen, denn das Ziel ist am Saisonende das Podest.“



Kämpft in der Junior-WM: Julius Tannert im Ford Fiesta R2T.

FIA-AUTOCROSS-EM:

BERND STUBBE BRINGT AUTOCROSS-FANS ZUM JUBELN



Super-Buggy-Finale: Bernd Stubbe (vorne) schlägt Florent Tafani im Kampf um den zweiten Platz.

Der siebenmalige Europameister Bernd Stubbe hat seine Fans beim EM-Auftakt 2017 im brandenburgischen Seelow nicht enttäuscht. Der 32 Jahre alte Emsländer kämpfte trotz einiger Probleme zu Beginn des Rennwochenendes bis zur siebten und letzten Runde in einem spektakulären Finale um den Sieg bei den Super Buggys. Er musste sich am Ende nur um etwas mehr als eine Sekunde geschlagen geben. Auch in der Kategorie Buggy 1600 feierten die 6.000 Zuschauer bei hochsommerlichen Temperaturen einen deutschen Fahrer auf dem Podium: Folker Andre Lange fuhr auf den dritten Rang.



Freude bei Bernd Stubbe nach dem zweiten Platz im Finale.

Dabei hatte das erste von insgesamt neun EM-Wochenenden für den Titelverteidiger etwas holprig begonnen. In den drei Vorläufen reichte es nur zu Gesamtplatz neun, im Qualifying kam Stubbe nicht über den zehnten Platz hinaus. Weil es seinem Super Buggy an Grip mangelte, waren einige Änderungen am Setup nötig, die Wirkung zeigten. Im Halbfinale machte er als Zweiter hinter DMSB-Fahrer André Hinnenkamp souverän den Finaleinzug perfekt, nachdem er sich auf der Anfahrt zur Schikane mit einem sensationellen Manöver am Franzosen Johnny Feuillade vorbeigequetscht hatte.

In der Autogrammstunde vor den Halbfinalläufen war sich Bernd Stubbe noch nicht sicher gewesen, welches Ergebnis möglich sein würde, weil die Konkurrenz schon von Beginn an stark unterwegs war. Der Franzose Johnny Feuillade hatte als Schnellster das Tempo bestimmt, der Tscheche Petr Bartos war Zweiter nach den Vorläufen. Hinnenkamp hatte mit konstant schnellen Runden sein Potenzial ebenso angedeutet wie 1600er-Champion Florent Tafani aus Frankreich bei seinem EM-Debüt in der großen Buggy-Klasse.

Im Finale bildeten Hinnenkamp und Stubbe zusammen mit Bartos, der das zweite Halbfinale gewonnen hatte, die erste Startreihe. Bartos schied schon in der ersten Kurve aus und behinderte dabei Hinnenkamp, der zurückfiel und eine Runde später aufgeben musste. Während Feuillade zum Sieg fuhr, hielt Stubbe zur Freude der Fans und seines Teams in einem engen Duell Tafani knapp acht Zehntelsekunden hinter sich.

„Das ist wirklich ein tolles Ergebnis, nachdem wir zu Beginn des Wochenendes etwas zu kämpfen hatten. Wir haben noch eine lange Saison. Ich möchte in diesem Jahr wieder um den EM-Titel mitkämpfen, dafür sind das sehr wichtige Punkte“, sagte Stubbe und blickte schon voraus auf den nur eine Woche später stattfindenden zweiten Lauf in Litauen: „Dort werden wir



Buggy 1600: Erfolgreiches Wochenende von Markus Wibbeler (vorne), der im Finale mit einem technischen Defekt ausfiel.

mit einem etwas anderen Setup fahren, um mehr Grip und Traktion zu haben.“ Hinnenkamp wurde als Achter gewertet, war mit dem Verlauf des Wochenendes bis zur ersten Kurve des Finales aber dennoch zufrieden. Sein Saisonziel ist ein Platz unter den besten Fünf.

Buggy 1600: Pech für deutsche Piloten im Finale

In der Klasse Buggy 1600 hatte sich bis zum Finale von den deutschen Fix-Startern in der EM Markus Wibbeler mit seinem im Winter neu aufgebauten Trackline-Buggy mit Ford-Motor als Schnellster der drei Vorläufe ausgezeichnet, dahinter folgten Marvin Holzleitner als Zweiter und Gaststarter Folker Andre Lange bei seinem Comeback sensationell als Dritter. Auch Mario Han-

neken (7.), Thorsten Tacke (8.), Steven Laubach (10.), Thomas Prokopowicz (13.), Christoph Conen (16.), Michael Buddelmeyer (18.) und Tobias Ellermann (19.) zogen in die Semifinals ein. Walter Holzleitner, der in dieser Saison wie sein Sohn Marvin in der Buggy-1600-Klasse antritt,



Super Buggy: André Hinnenkamp gewann das Semifinale vor Bernd Stubbe.



Europas Autocross-Elite zeigte beim deutschen EM-Lauf in Seelow packenden Off-Road-Sport.

verpasste als 21. knapp die Punkteränge und die Qualifikation für die besten 20. In den Halbfinals holte sich Wibbeler die Pole Position für den Endlauf, Marvin Holzleitner als Dritter ebenfalls einen Platz in Reihe eins. Auch Lange und Laubach – EM-Dritter von 2016 und erst nach einem Differenzial-Wechsel an seinem Peters-Buggy richtig in Schwung gekommen – sowie Hanneken und Tacke schafften den Sprung ins Finale, das für Wibbeler und Holzleitner wegen Antriebsproblemen schon nach zwei Runden beendet war.

Hinter Sieger Kevin Peters aus Luxemburg und dem Tschechen Petr Nikodem begeisterte Lange als Dritter das Heimpublikum gefolgt von Hanneken auf Platz vier. Laubach wurde Sechster vor Tacke. „Damit haben wir überhaupt nicht gerechnet, wir haben das Auto erst am Donnerstag vor dem Rennen fertig bekommen und im Training am Samstag lief es auch noch nicht wunschgemäß“, sagte Lange: „In den Vorläufen wurde es dann immer besser, und der dritte Platz vor den vielen Zuschauern ist einfach fantastisch.“

Bei den Junior-Buggys zeigte sich Jasmin Meile nach ihrem Debüt-Jahr 2016 stark verbessert und mit deutlich mehr Selbstvertrauen: „Ich will mir in diesem Jahr nicht mehr alles gefallen lassen und einfach härter fahren“, sagte sie und setzte das mit Platz fünf im Finale auch um. Bei den Tourenwagen war wie im Vorjahr Grit Hennersdorf die einzige deutsche Starterin. Nach kleineren Problemen im Training und in den Vorläufen holte sie Startplatz fünf und beendete das Rennen als Sechste.

Touring Autocross: Grit Hennersdorf im Citroën DS3.



Super Buggy: André Hinnenkamp schied im Finale nach einer Kollision aus.



DTM



DTM TICKETS SICHERN: DTM.COM

LAUT.NAH.DRAN!

ADAC





DEUTSCHE KART-MEISTERSCHAFT AUF REKORDJAGD



Mit über 140 Einschreibungen aus mehr als 20 Nationen verzeichnen die vier Prädikate der Deutschen Kart-Meisterschaft in dieser Saison ein Rekordteilnehmerfeld. Entsprechend spannend waren die ersten beiden Veranstaltungen im bayerischen Ampfing und dem Erftlandring in Kerpen. Angeführt werden die **Championate von Lucas Speck (DSKC), Stan Pex (DSKM), Niels Tröger (DJKM) und David Schumacher (DKM).**



Tabellenführer in der DKM: KSM-Fahrer David Schumacher.

Die Saison 2017 der Deutschen Kart-Meisterschaft ist voll im Gange. Am ersten Mai-Wochenende startete die höchste Kartrennserie Deutschlands in die neue Saison. Schauplatz war der Schweppermannring in Ampfing. Dort zeigten 160 Piloten Kartsport der Superlative. Nur vier Wochen später stand der Tross schon wieder am Start, diesmal ging es in Kerpen um weitere Meisterschaftspunkte in den vier Prädikaten DSKC, DSKM, DJKM und DKM.

An dem erfolgreichen Konzept der DKM hält der DMSB auch in 2017 fest. Das **Championat** besteht aus fünf Rennwochenenden verteilt in Deutschland und Italien.



TERMINE

DKM 2017

07. – 09.07. **Wackersdorf**
 25. – 27.08. **Wackersdorf**
 20. – 22.10. **Lonato (ITA)**

Stand: Juni 2017
 Änderungen vorbehalten



Nach konstanter Vorstellung: Lukas Speck führt den DSKC an.

Erstmals ist der South Garda Circuit in Lonato im Rennkalender vertreten. Vom 20. bis 22. Oktober findet in der Nähe des Gardasees das große Saisonfinale statt. Auch in dieser Saison ist die Meisterschaft international beliebt: Fahrerinnen und Fahrer aus 23 Nationen gehen in den vier Kategorien an den Start.

Für eine große mediale Präsenz sorgt wieder ein Internet Live-Stream. Insgesamt acht Strecken-, drei Onboard- und zwei mobile Kameras halten in HD-Qualität die Geschehnisse auf und abseits der Rennstrecke fest. Damit setzt die DKM erneut internationale Maßstäbe. Zusätzlich gibt es von jedem Rennwochenende ein 30-minütiges Highlight-Magazin auf dem deutschsprachigen Auto- und Motorsportsender MOTORVISION TV.

Aus sportlicher Sicht gab es an den ersten beiden Wochenenden aufregende Rennen. Im DMSB-Schaltkart-Cup führt Lucas Speck das Klassement an. Der Fahrer aus dem

Rheinland zeigte durchweg die konstanteste Leistung und sicherte sich mit einem Laufsieg in Ampfing die Gesamtführung. Ihm dicht auf den Fersen sind seine Verfolger David Detmers (MSR Motorsport – WST Power) und Julian Müller (Mach1 Motorsport). Beide feierten ebenfalls schon einen Sieg respektive Doppelsieg, was in den ausstehenden sechs Wertungsläufen einen engen Titelkampf verspricht. Mit 32 Einschreibungen ist der Cup fast bis auf den letzten Platz gefüllt.

Stan Pex liegt in der DSKM vorn

In der Deutschen Schalt-Kart-Meisterschaft führt wieder ein Fahrer aus der Familie Pex die Wertung an. Doch diesmal ist es nicht der fünffache Meister Jorrit Pex (CRG Holland), sondern sein kleiner Bruder Stan. Der junge Niederländer siegte in Ampfing und feierte in Kerpen einen Doppelsieg. Direkt hinter ihm folgt Jorrit vor dem Italiener Flavio Camponeschi (CRG Deutsch-

land). Der Kart-Weltmeister aus dem Jahre 2012 bestreitet seine erste Saison in der Deutschen Meisterschaft und startete in Ampfing mit einem Sieg in das Renngeschehen. Ein Ausfall in Kerpen warf ihn jedoch im Klassement auf Rang drei zurück. Bester Deutscher ist aktuell André Maticic (Solgat Motorsport) auf einem fünften Platz.



Julian Müller siegte beim DKSC-Auftakt in Ampfing.

PUNKTE

DKM

Stand nach 4 von 10 Läufen

DKM		
1.	David Schumacher (GER)	110
2.	Felix Arnold (GER)	91
3.	Dennis Hauger (NOR)	76
4.	Glenn van Berlo (NED)	55
5.	Paavo Tonteri (FIN)	53
6.	Tim Tröger (GER)	46
7.	Kilian Meyer (ESP)	43
8.	Rasmus Lindh (SWE)	42
9.	Luca Malsch (GER)	35
10.	Luke Füngeling (GER)	34

DJKM

1.	Niels Tröger (GER)	87
2.	Hugo Sasse (GER)	80
3.	Kas Haverkort (NED)	73
4.	David Hadrien (FRA)	55
5.	Mattia Michelotto (ITA)	54
6.	Donar Nils Munding (GER)	50
7.	Etienne Linty (ITA)	44
8.	Luigi Coluccio (ITA)	43
9.	Leonardo Marseglia (ITA)	39
10.	Marius Zug (GER)	30



Internationales Top-Feld in der Deutschen Schaltkart-Meisterschaft.

PUNKTE

DKM

Stand nach 4 von 10 Läufen

DSKM

1. Stan Pex (NED)	102
2. Jorrit Pex (NED)	89
3. Flavio Camponeschi (ITA)	76
4. Fabian Federer (ITA)	76
5. André Maticic (GER)	60
6. Rick Dreezen (BEL)	56
7. Jeremy Iglesias (FRA)	46
8. Leon Köhler (GER)	35
9. Max Tubben (NED)	25
10. Maximilian Paul (GER)	22

DSKC

1. Lucas Speck (GER)	83
2. David Detmers (AUT)	70
3. Julian Müller (GER)	69
4. Moritz Horn (GER)	65
5. Jeroen Bos (NED)	61
6. Alessio Curto (GER)	45
7. Tobias Mähler (GER)	44
8. Fabio Wagner (GER)	36
9. Luka Kamali (GER)	35
10. Dennis Kramp (NED)	35

Heißer Fight der jungen Wilden

Die Youngster aus der Deutschen Junioren Kart Meisterschaft schenken sich auch in diesem Jahr nichts. Der britische Gastfahrer Jonny Edgar (Forza Racing) gewann beide Auftaktrennen in Ampfing. Bester eingeschriebener Fahrer war DJKM-Rookie Hugo Sasse (CRG TB Racing Team). In Kerpen erwischte der Sachsen-Anhalter jedoch keinen perfekten Start und griff in den Kampf um den Sieg nicht ein. Diese teilten sich in zwei knappen Rennen der Italiener Mattia Michelotto (Chiesa Corse) und Kas Haverkort (CRG Keijzer Racing). Die Tabellenführung schnappte sich dagegen Sasses Teamkollege Niels Tröger (CRG TB Racing Team), der CRG-Pilot stand zwei Mal auf dem Podium und hat vor der Halbzeit einen Vorsprung von sieben Punkten auf Sasse. Dritter ist Kas Haverkort.

Mehr als 40 Fahrer in der Königsklasse am Start

Einen großen Zuspruch erhält in dieser Saison die Deutsche Kart-Meisterschaft.

Mehr als 40 Piloten haben ihre Nennung für die Königsklasse eingereicht. In Bestform präsentierte sich bisher David Schumacher (KSM Schumacher Racing Team). Der Sohn des ehemaligen Formel-1- und DTM-Piloten Ralf Schumacher gewann die ersten drei Saisonrennen und führt die Meisterschaftswertung mit einem kleinen Polster vor seinem deutschen Teamkollegen Felix Arnold (KSM Schumacher Racing Team) an. Dritter ist der amtierende Junioren-Champion Dennis Hauger (CRG Holland). Der Norweger fand sich auf Anhieb in seiner neuen Klasse zu recht und unterstrich im Erftland mit einem Sieg und einem zweiten Rang seine Ambitionen.

Nach den ersten beiden Rennen macht die DKM nun im Juli und August zwei Mal im Prokart Raceland Wackersdorf Halt, bevor es dann im Oktober zum großen Finale nach Italien geht.

Weitere Informationen:
www.kart-dm.de



DJKM-Rookie Hugo Sasse auf Titeljagd.



Junioren-Champion Dennis Hauger startet in der DKM durch.



KART-WM:

WELTELITE DES KARTSPORTS ZU GAST IN DEUTSCHLAND



Vom 8. bis 10. September wird es heiß im Prokart Raceland Wackersdorf. Die besten Kartfahrer der Welt sind zum größten deutschen Kartsport-Event des Jahres in der Oberpfalz zu Gast. Der DMSB trägt gemeinsam mit den drei Automobilclubs ACV, ADAC und AvD die CIK-FIA Kart-Weltmeisterschaft aus. Im Rahmenprogramm sind zusätzlich der CIK-FIA International Super Cup und die ADAC Kart Academy vertreten.



Im September macht die Kart-WM Station in Wackersdorf.

Fünf Jahre hat es gedauert bis die Kart-Weltmeisterschaft wieder in Deutschland gastiert. Zuletzt kämpften die Stars der Kartsport-Szene in 2012 ebenfalls in Wackersdorf um den WM-Titel, im September kommt es nun zur Neuauflage. Am zweiten September-Wochenende steht das 1.197 Meter lange Prokart Raceland ganz im Zeichen der höchsten Krone im internationalen Kartsport.

Die besten Kartfahrer der Welt treten in der Klasse KZ gegeneinander an und kämpfen um die Nachfolge des Italiener Paolo de Conto. Im französischen Le Mans gewann der Rennfahrer seinen ersten Weltmeistertitel. Auch in diesem Jahr präsentierte er sich bereits in bester Verfassung: Nach den ersten beiden Rennwochenenden führt er die Kart-Europameisterschaft an und zählt auch in der WM zu den Favoriten.

Neben den Stars aus der Königsklasse gehen auch die Fahrer der Schaltkart-Kategorie KZ2 im CIK-FIA International Super Cup auf die Reise. Ihr Saisonfinale absolvieren die Youngster aus der ADAC

Kart Academy. Die Nachwuchsrennserie des ADAC wird 2017 zum ersten Mal ausgetragen. Der ADAC weitet damit sein Programm zum Einstieg in den Motorsport auf den Kartsport aus. Alle Fahrer treten mit einheitlichen Chassis, Motoren und Reifen an. Vor dem Finale in der Oberpfalz absolvierten die Nachwuchspiloten bereits vier Rennen in Kerpen, Oschersleben und Wackersdorf.



Neuer Asphalt in Wackersdorf.



TECHNIK AUTOMOBIL

DMSB-GRUPPEN

GRUPPE G – LEISTUNGSPRÜFSTAND

In Artikel 23.1.4 der Gruppe-G-Bestimmungen ist der Leistungsprüfstand Marke Dynostar, Typ W4X, Messtoleranz +/- 1%, aufzunehmen.

GRUPPE F, H UND FS – BATTERIE

Es wird klargestellt, dass bei Verwendung einer Nass- oder Lithium-Batterie zwischen Fahrgastraum und Batterie eine flüssigkeitsdichte Trennwand bzw. Box vorhanden sein muss.

GRUPPE F – ERINNERUNG

Heckspoiler

Ab 01.01.2018 wird es in der Gruppe F nachfolgende Regelung hinsichtlich Heckspoiler im Art. 18 des Gruppe-F-Reglements geben:

„Die Breite von nichtserienmäßigen Heckspoilern darf max. 80 % der Karosseriebreite, gemessen an den hinteren Kotflügeln senkrecht über der Radmitte, betragen. Die Höhe nichtserienmäßiger Heckspoiler darf den höchsten Punkt des Daches nicht überschreiten. Nicht serienmäßige aerodynamische Hilfsmittel am Ende des Fahrzeugs dürfen nicht mehr als 40 cm nach hinten über den äußeren Rand der Karosserie hinausragen.“

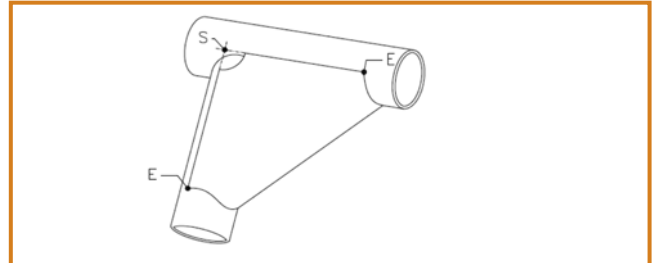
GRUPPE CTC

In Artikel 3 muss der Text zu Division 12 lauten:

„Gruppe-A-Kit-Bestimmungen der Gruppe A 2009 plus VK-Hom.-Nachträge bis inkl. 2009“

FIA-GRUPPEN

Im DMSB-Handbuch, oranger Teil, Seite 49, ist folgende Zeichnung Nr. 253-34 zu ergänzen:



ALLGEMEINES

LITHIUM-BATTERIEN (NOCHMALIGE ERINNERUNG)

Im Regelfall wird die Starterbatterie durch die technischen Bestimmungen der einzelnen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und Serien freigestellt. Somit kommen im Motorsport anstelle der serienmäßigen Nassbatterien auch Lithium-Batterien zur Anwendung. Es hat sich durch entstandene Brände gezeigt, dass auf dem Markt Batterien von schlechter Qualität verfügbar sind. Der DMSB hat aus Sicherheitsgründen beschlossen, ab 01.07.2017, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, in allen Fahrzeuggruppen und Serien ausschließlich Lithium-Batterien zuzulassen, welche vom DMSB registriert sind. Interessierte Batteriehersteller oder deren Generalimporteure (mit der schriftlichen Genehmigung des Batterieherstellers) können einen Antrag zur Registration stellen. Das Antragsformular sowie auch die Aufnahmevoraussetzungen können per E-Mail beim DMSB angefordert werden.

Liste der zugelassenen Batterien (Stand 15.05.2017):

Lfd-Nr.	DMSB-Registrierungsnr.	Marke	Hersteller	Typ	Technische Daten (mechanisch)				Technische Daten (elektrisch)		Ansprechpartner
					Höhe [mm]	Breite [mm]	Länge [mm]	Gewicht [g]	Kapazität [mAh]	Spannung [V]	
1	RLB2016-14/17	Lithium Powerbloc – S 11000	BMZ GmbH	Rechargeable Lithium Ion Battery LPB-S 11000	146,8	138,7	81,2	2600	11000	12,8	thomas.reising@bmz-group.com
2	RLB2016-15/17	Lithium Powerbloc – S 5500	BMZ GmbH	Rechargeable Lithium Ion Battery LPB-S 5500	94,8	100,2	82,7	1000	5500	12,8	thomas.reising@bmz-group.com

DMSB-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 Sicherheitseinrichtungen (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 Motorsporthoheit. Der DMSB und das Bundesverkehrsministerium haben mit dem DMSB-KFP die Straßenzulassung von Rallyefahrzeugen durch Änderungen bzw. Ergänzungen im §70 StVZO vereinfacht. Eine 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.

IN FÜNF 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

Hinweis: Falls der unter Schritt 3 genannte Sachverständige gleichzeitig aaS ist, werden die Schritte 3 und 4 zusammengefasst. Der Schritt 5 entfällt, wenn nachstehender Bestandsschutz gegeben ist.

BESTANDSSCHUTZ

Sofern in den Fahrzeugpapieren bereits alle eintragungspflichtigen Änderungen vorhanden sind, die der Sachverständige im Zuge seiner Grundabnahme ebenfalls prüft, ist die Ausstellung des KFPs mit oben genannten Schritt 3 abgeschlossen und das Fahrzeug bedarf keiner weiteren Prüfung durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen (aaS) der technischen Prüfstelle. Das Aufkleben der Plakette in die Windschutzscheibe ist dann ebenfalls nicht notwendig. Somit sind solche Fahrzeuge in ihrem Einsatzbereich weiterhin grundsätzlich nicht eingeschränkt.

TECHNIK KART

CIK-REGLEMENT

Art. 18 Besondere Bestimmungen für OK

Folgender Artikel 18 (Besondere Bestimmungen für OK) wird ab sofort wie folgt geändert (Änderungen 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.*
- 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.
- Spezifisches Einheits-Power-Valve welches mit der Zeichnung 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 Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf; 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. *Alle angegebenen Dimensionen und die Form des Einlasses gemäß dem Homologationsblatt müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit der Lehre, welche durch den Hersteller für die Kontrolle des Einlasses bereitgestellt wird, übereinstimmen.*

men. Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Ausfräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen identisch in Bezug auf die Anzahl und die Position zum Homologationsblatt sein.

- Im Falle eines für die Klasse KF2 homologierten Drosselklappen-Vergasers; max. Durchmesser: 24 mm mit 2 Einstellschrauben; welcher absolut original bleiben muss. Zur Vermeidung von Zweifeln 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 Kontrolllehre 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 Ansauggeräuschkämpfer 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 (Änderungen 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 Zündkerzen-Gewindes im Zylinderkopf; Länge: 18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.*
- *Homologiertes Zündsystem mit einem spezifischen Begrenzer bei max. 14.000 1/min.*
- Für OK-Junior homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 20 mm. *Alle angegebenen Dimensionen und die Form des Einlasses gemäß dem Homologationsblatt müssen strikt original bleiben. Die Form des Einlasses muss mit der Lehre, welche durch den Hersteller für die Kontrolle des Einlasses bereitgestellt wird, übereinstimmen. Alle anderen nicht dimensionierten Bohrungen oder Ausfräsungen innerhalb oder außerhalb des Vergasergehäuses müssen identisch in Bezug auf die Anzahl und die Position zum Homologationsblatt sein.*
- 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 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 Kontrolllehre für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.

- Eine Kupplung ist unzulässig.
- Ein Starter ist unzulässig.
- Spezifischer Einheits-Auspuff, welcher der technischen Zeichnung Nr. 23 entsprechen muss und in OK-Junior homologiert sein muss.
- *CIK-FIA homologierter Ansauggeräuschkämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.*
- Reifen: 5" homologiert; Typ: „Prime oder Option“
- Gesamt-Mindestmasse: 140 kg (inkl. Fahrer)*
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 70 kg*
- * DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsitzes: -3 kg

DMSB-KART-REGLEMENT

C.6 Batterie:

Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien dürfen seit dem 01.09.2013 im Kartsport nur verwendet werden, wenn sie in nachstehender Liste aufgeführt sind und das Label der „**DMSB-registered Lithium Ion battery**“ tragen.

Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Lfd-Nr.	DMSB-Registrierungsnr.	Marke	Hersteller	Typ	Technische Daten (mechanisch)				Technische Daten (elektrisch)	
					Höhe [mm]	Breite [mm]	Länge [mm]	Gewicht [g]	Kapazität [mAh]	Spannung [V]
1	RLB 2013-01/13	Aliant	ELSA Solutions srl	X4	140	67	148	1620	9200	13,2
2	RLB 2013-04/13	Speed Kart Products	RKB Elektronik AG	LiFePO4 4S1P	55	55	70	355	2.500	12,8
3	RLB 2013-05/13	NVISION	SHENZHEN GREPOW BATTERY CO.,LTD	7843128X4s	137	43	31	395	3700	14,8 – 16,8

Lfd-Nr.	DMSB-Registrierungsnr.	Marke	Hersteller	Typ	Technische Daten (mechanisch)				Technische Daten (elektrisch)	
					Höhe [mm]	Breite [mm]	Länge [mm]	Gewicht [g]	Kapazität [mAh]	Spannung [V]
4	RLB 2013-06/13	Lithium Powerbloc 3300/BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	95	65	83	700	3300	13,2 – 14,4
5	RLB 2013-08/14	Lithium Powerbloc 2500/BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	80	40	114	500	2500	13,2 – 14,4
6	RLB 2013-07/13	Graupner	Intellect Pioneering Battery Technology Co., Ltd	99081 Lithium Polymer Batterie	138	47	49	575	4000	13,2
7	RLB 2013-09/14	Speed Kart Products	Yutong Power Co. Ltd	YT6842125PH	132	43	28	340 (+/-20)	3200	14,8
8	RLB 2013-10/14	ROTAX RX7-12L	Super B	4FP66/15194	94	65	150	675	2500	13,2
9	RLB 2013-11/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X1P	90	40	115	460	2300	13,2
10	RLB 2013-12/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X2	85	67	148	880	4600	13,2
11	RLB 2013-13/14	Pulsartec Plus Lithium 7500	BE Power GmbH	Lithium Blended	95	65	150	1250	7500	14,4 – 16,8
12	RLB2016-15/17	Lithium Powerbloc – S 5500	BMZ GmbH	Rechargeable Lithium Ion Battery LPB-S 5500	94,8	100,2	82,7	1000	5500	12,8

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, die durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann.

DMSB-BAMBINI-REGLEMENT

Art. 3.3 E Heckauffahrschutz

Der Artikel 3.3 E (Heckauffahrschutz) wird ab sofort wie folgt geändert (Änderung *kursiv*):

„E) Heckauffahrschutz

Die Verwendung eines DMSB-homologierten Bambini-Heckauffahrschutzes ist seit dem 01.05.2007 vorgeschrieben. Der Heckauffahrschutz ist gemäß Homologationsangaben am Kart zu montieren. Zusätzliche Befestigungen, Halterungen, Streben oder Änderungen der homologierten Befestigungsteile sind nicht zulässig.

Die Oberflächen des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen, die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind. Der Heckauffahrschutz muss aus Kunststoff bestehen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Der Abstand zwischen der Vorderkante des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximal 50 mm betragen.

Die Mindestbreite des Heckauffahrschutzes beträgt: *1.090 mm*.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 45 mm betragen.

Der maximale hintere Überhang beträgt 370 mm.

Der Heckauffahrschutz muss von hinten gesehen die gesamte Reifen-Laufflächen abdecken, *wobei die Räder an beiden Seiten max. jeweils 30 mm überstehen dürfen. Abhängig vom verwendeten Heckauffahrschutz ergibt sich hieraus die zulässige Gesamtbreite an der Hinterachse (Zulässige Gesamtbreite = Breite Heckauffahrschutz + 60 mm; s.a. Art. 3.2)*. Des Weiteren darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der

äußere Abstand der beiden Hinterräder; wobei hierzu eine Toleranz von 20 mm auf beiden Seiten gilt (vgl. Art. 3.2).

DMSB-Kart-Homologationen – Sicherheit

Folgende Homologation für Kart-Heckauffahrschutz wurden vom DMSB genehmigt:

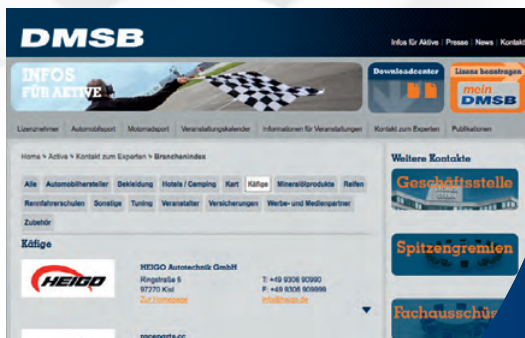
Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Kategorie	Bezeichnung
DMSB-004-RPS	OTK	M5	Bambini	Neuhomologation

Anzeige

Platzieren auch Sie Ihre Internet-Visitenkarte im

DMSB BRANCHENINDEX

- Über 150 Firmenvisitkarten 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

TECHNIK MOTORRADSPORT

KLASSE SUPERBIKE 1000 – REIFEN

Der Artikel 7 der Technischen Bestimmungen für die Klasse Superbike 1000 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen *kursiv*):

„7. Reifen

Erlaubt sind formgeheizte, handelsübliche Slicks (profillose Reifen), Intermediates und Regenreifen. Die Reifen müssen am entsprechenden freien Markt für jedermann käuflich erhältlich sein. Die Seitenwand des Reifens muss beidseitig wie bei handelsüblichen Reifen mit dem Hersteller-Firmennamen, dem Produktnamen, der Dimensionsbezeichnung etc. gekennzeichnet sein. Die Kennzeichnung des Reifens muss im Rahmen des Heizprozesses erfolgen und darf nicht nachträglich in Form von Aufklebern oder Vulkanetten etc. durchgeführt oder angebracht werden. Bei profilierten Reifen muss die Profiltiefe zum Zeitpunkt der Techn. Abnahme über die gesamte Laufflächenbreite mindestens 2,0 mm betragen.

Bei Slicks muss der Verschleißanzeiger mindestens 2,0 mm aufweisen.

Alle Reifen müssen den allgemeinen Sicherheitsstandards des jeweiligen Herstellers entsprechen. Die Verwendung von Reifenwärmern ist gestattet.“

KLASSE SUPERBIKE 1000 – RÄDER

Der Artikel 10.6 der Technischen Bestimmungen für die Klasse Superbike 1000 wird ab sofort wie folgt präzisiert:

„10.6. Räder

- a) Räder dürfen ersetzt und damit verbundene Teile, die am homologierten Motorrad verbaut sind, dürfen geändert oder ersetzt werden.
- b) Räder aus dem Zubehörhandel müssen aus Aluminiumlegierung bestehen.
- c) Die Verwendung der folgenden Legierungsmaterialien sind für die Räder nicht erlaubt: Beryllium ($\geq 5\%$), Scandium ($\geq 2\%$), Lithium ($\geq 1\%$).
- d) Das Rad des homologierten Straßenmotorrades und die Kettenrad-Träger-Einheit dürfen ohne Änderung verwendet werden, unabhängig vom Material. Lager und Abstandshalter dürfen geändert werden.
- e) An Motorrädern, die mit einer zweiseitigen Schwinge ausgestattet sind, muss das hintere Kettenrad am Hinterrad verbleiben, wenn das Rad entfernt wird.
- f) Am homologierten Motorrad verbaute Lager, Dichtungen

und Achsen dürfen geändert oder ersetzt werden.

- g) Auswuchtgewichte dürfen abgenommen, geändert oder hinzugefügt werden.
- h) Die Ventile sind freigestellt.

Zulässiger Felgendurchmesser:	17 Zoll
Zulässige Felgenbreite vorn:	3,5 Zoll
Zulässige Felgenbreite hinten:	6,0 Zoll

Jede Änderung an der Felge ...“

KLASSE SUPERBIKE 1000 – BREMSEN

Der Artikel 10.7 der Technischen Bestimmungen für die Klasse Superbike 1000 wird ab sofort wie folgt präzisiert:

„10.7. Bremsen

Bremsscheiben dürfen durch Nachrüstteile ersetzt werden, welche den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

- a) Bremsscheiben und -träger müssen aus dem gleichen Material sein wie die homologierten Bremsscheiben und -träger.
- b) Der Außen- und der Innendurchmesser der Bremsscheibe dürfen nicht größer sein als die der homologierten Bremsscheibe.
- c) Die Dicke der Bremsscheibe darf vergrößert werden, die Scheibe muss jedoch ohne Änderungen in den homologierten Bremssattel passen. Die Anzahl der Schwimmer ist freigestellt.

Um die Hitzeübertragung ...“

KLASSE SUPERSPORT 600 – REIFEN

Der Artikel 6 der Technischen Bestimmungen für die Klasse Supersport 600 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen *kursiv*):

6. Reifen

Erlaubt sind formgeheizte, handelsübliche profilierte Reifen und Regenreifen. Die Reifen müssen am entsprechenden freien Markt für jedermann käuflich erhältlich sein. Es müssen Reifen mit den Kennwerten V und Z, bzw. (W), verwendet werden. Die Seitenwand des Reifens muss beidseitig wie bei handelsüblichen Reifen mit dem Hersteller-Firmennamen, dem Produktnamen, der Dimensionsbezeichnung, einer DOT und/oder einer E-Markierung etc. gekennzeichnet sein. Die Kennzeichnung des Reifens muss im Rahmen des Heizprozesses erfolgen und darf nicht nachträglich in Form von Aufklebern oder Vulkanetten etc. durchgeführt oder angebracht werden. Die Profiltiefe muss zum Zeitpunkt der Technischen Abnahme über die gesamte Laufflächenbreite mindestens 2,0 mm betragen.

Alle Reifen müssen den allgemeinen Sicherheitsstandards des jeweiligen Herstellers entsprechen.

Die Verwendung von Reifenwärmern ist gestattet.“

KLASSE SUPERSPORT 300 – REIFEN

Der Artikel 7. der Technischen Bestimmungen für die Klasse Supersport 300 wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderungen kursiv):

„7. Reifen

Erlaubt sind formgeheizte, handelsübliche profilierte Reifen und Regenreifen. Die Reifen müssen am entsprechenden freien Markt für jedermann käuflich erhältlich sein. Die Seitenwand des Reifens muss beidseitig wie bei handelsüblichen Reifen mit dem Hersteller-Firmennamen, dem Produktnamen, der Dimensionsbezeichnung, einer DOT und/oder einer E-Markierung etc. gekennzeichnet sein. Die Kennzeichnung des Reifens muss im Rahmen des Heizprozesses erfolgen und darf nicht nachträglich in Form von Aufklebern oder Vulkanetten etc. durchgeführt oder angebracht werden.

Die Profiltiefe muss zum Zeitpunkt der Technischen Abnahme über die gesamte Laufflächenbreite mindestens 2,0 mm betragen.

Alle Reifen müssen den allgemeinen Sicherheitsstandards des jeweiligen Herstellers entsprechen.

Die Verwendung von Reifenwärmern ist gestattet.“

KLASSE SUPERSPORT 300 – AUSPUFFSYSTEM

Der Artikel 8.17. der Technischen Bestimmungen für die Klasse Supersport 300 wird ab sofort wie folgt korrigiert (Änderungen kursiv):

„8.17. Auspuffsystem

Auspuffrohre und -schalldämpfer dürfen modifiziert oder getauscht werden. Katalysatoren müssen entfernt werden.

...“

KLASSE SUPERSPORT 300 – ECU

Der Artikel 9.1. der Technischen Bestimmungen für die Klasse Supersport 300 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv):

„9.1. Zündung / Motorsteuergerät (ECU)

Das Motorsteuergerät (ECU) muss einem der nachfolgend aufgeführten Modelle entsprechen:

- a) Das System wie ursprünglich homologiert, ohne Änderung der Software oder mit einer vom Hersteller genehmigten ‚Kit‘ Software.
- b) Das ursprüngliche System (mit der Standard ECU und ohne Änderung der Software oder einer vom Hersteller genehmigten Software); (Option a) ein FIM/DWO/DMSB-genehmigtes Kraftstoffeinspritzungs-Modul darf hinzugefügt werden.
- c) In der Prüfung für 2018: Ein FIM/DWO/DMSB-genehmigtes Superstock 300 Kit“ Modell mit genehmigter Software (vom Motorrad-Hersteller produziert und/oder genehmigt) darf verwendet werden. Das Preislimit für das komplette System (ECU, Kabelbaum, Verbindungskabel) ist 950 €.

...“

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

RENN- & RALLYEZUBEHÖR 2016
 GA Hotline 08678-246
 GA Racing GmbH
 Karl-Beck-Str. 7 · D-84533 Marktl

DMSB-SPORTGERICHT

Urteile vom 08.05.2017

BESETZUNG: RA Harald Schmeyer, Vorsitzender, Frankfurt, Uwe-Martin Schmidt, Ostfildern, Karl-Heinz Stümpert, Ludwigshafen

ERSTE HILFE BEI EINEM RALLYE-UNFALL

Aktenzeichen SG 5/17

VERANSTALTUNG: ADAC Hessen Rallye Vogelsberg am 7./8.04.2017

BETROFFENER: Fabian Kreim, Fränkisch-Crumbach, Frank Christian, Oberhausen

URTEIL:

1. Die Betroffenen werden verwarnt.
2. Den Betroffenen werden die Wertungspunkte in der Meisterschaft, die sie bei der Veranstaltung ADAC Hessen Rallye Vogelsberg am 08.04.2017 erhalten haben, aberkannt. Die nachfolgende Punkteverteilung bleibt unberührt.
3. Gegen die Betroffenen wird eine gesamtschuldnerische Strafe in Höhe von Euro 5.000,00 verhängt.
4. Die Betroffenen tragen die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:**I. Zum Sachverhalt**

Die Betroffenen haben, der Betroffene zu 1) als Fahrer und der Betroffene zu 2) als Beifahrer, an der ADAC Hessen Rallye Vogelsberg am 7./8.04.2017 teilgenommen.

Grundlage der Veranstaltung war das DMSB-Rallye-Reglement sowie die speziellen Regelungen des Veranstalters, insbesondere das vom Veranstalter herausgegebene Roadbook. Im Roadbook ist der Einsatz des OK/SOS-Schildes sowohl im Roadbook 1 als auch im Roadbook 2 geregelt und zwar wie folgt:

„Grundsätzlich müssen alle Teilnehmer auch bei erkennbaren Unfallsituationen ohne rotes SOS Schild stehen bleiben und Hilfe leisten“.

Insoweit wird auf Blatt 26 und 27 der Akte verwiesen.

Unmittelbar nachdem die Betroffenen in die WP 7 eingefahren sind, verunfallte das vor ihnen gestartete Fahrzeug und blieb, entgegen der Fahrtrichtung, in einem Graben liegen. Beide Insassen befanden sich im Fahrzeug und konnten ohne fremde Hilfe das Fahrzeug nicht verlassen, da die Türen eingeklemmt waren.

Die Betroffenen erreichten als erste den Unfallort. Aus ihrer Sicht

erkennbar war, dass in dem verunfallten Fahrzeug noch beide Fahrer saßen und ein SOS-Schild nicht gezeigt wurde. Die Betroffenen verlangsamten zwar ihre Fahrt an der Unfallstelle, hielten jedoch nicht an, sondern fuhren weiter zum WP-Ende.

Unmittelbar nach dem Unfall wurde seitens der Rallyeleitung die Rettungskette eingeleitet, das Gremium der Sportkommissare informiert und von dort weitere Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt. Es wurde angewiesen, Beweismaterial (Videoaufnahmen etc.) sicherzustellen und es wurde nachgefragt, ob Aussagen der Betroffenen und der verunfallten Fahrer vorliegen würden. Vom Fahrerverbindungsmitglied wurde mitgeteilt, dass die Betroffenen zum Unfall befragt worden seien. Gegenüber diesen sollen sich die Betroffenen dergestalt geäußert haben, dass sich die Betroffenen mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit dem verunfallten Fahrzeug genähert hätten. Dabei habe es Blickkontakt zwischen ihnen und dem Beifahrer des verunfallten Fahrzeugs gegeben und dieser hätte mit Handzeichen signalisiert, dass alles okay sei und dass das Fahrzeug weiterfahren solle. Diese Äußerung soll auch vom Beifahrer des verunfallten Fahrzeugs gegenüber dem Fahrer des MIC-Fahrzeuges abgegeben worden sein.

Eine Untersuchung oder gar eine Bestrafung vor Ort wurde gegen die Betroffenen nicht veranlasst. Beweisaufnahme, insbesondere die Inboardaufnahmen waren zunächst nicht verfügbar, da unklar war, was mit den Speicherkarten der Inboardkameras geschehen ist. Erst zu einem späteren Zeitpunkt hat sich dann herausgestellt, dass die Speicherkarten aus den Kameras der Betroffenen herausgenommen wurden und das auch die Speicherkarten aus der Inboardkamera des verunfallten Fahrzeugs sichergestellt wurden. Gleichwohl standen diese Aufnahmen dem Gremium der Sportkommissare nicht zur Verfügung. Erst zu einem späteren Zeitpunkt wurden die Speicherkarten wieder gefunden und vom Rallyeleiter eingesehen. Gleichwohl wurde ein Verfahren nicht eingeleitet.

Als Begründung wurde von den Verantwortlichen angegeben, dass durch die vermeintlichen Handzeichen quasi das Aufstellen des OK-Zeichens ersetzt worden sei.

Sowohl der Vorsitzende des Gremiums der Sportkommissare als auch der verantwortliche Rallyeleiter wurden vom Sportgericht als Zeugen vernommen. Nähere Erkenntnisse in Hinblick auf das Unfallgeschehen, den vermeintlichen Verstoß durch die Betroffenen und die unterbliebene Einleitung von Untersuchungen konnten beide jedoch nicht geben.

Die beiden Fahrer des verunfallten Fahrzeuges wurden ebenfalls als Zeugen vernommen. Beide konnten die gemachten Aussagen der Betroffenen gegenüber dem Fahrerverbindungsmitglied und dem Fahrer des MIC-Fahrzeuges nicht bestätigen. Ganz im Gegenteil.

So hat der Fahrer des verunfallten Fahrzeugs ausgesagt, dass er dem vorbeifahrenden Teilnehmerfahrzeug mit einem nach unten gereckten Daumen eindeutig signalisiert habe, dass es ihm nicht gut gehe. Der Fahrer hat weiterhin ausgesagt, soweit er sich noch erinnern könne, dass das Fahrzeug der Betroffenen nicht angehalten und einfach vorbeigefahren sei. Er habe dabei noch gedacht, „warum helfen die nicht“.

Der Beifahrer des verunfallten Fahrzeuges hat ausgesagt, dass es mit ihm keinen Blickkontakt zu dem vorbeifahrenden Fahrzeug gegeben habe. Das SOS-Schild habe er nicht gezogen, da er aufgrund des Unfallgeschehens und des sehr heftigen Aufpralls „andere Sorgen“ hatte.

Wegen der schweren Verletzungen der Fahrer des verunfallten Fahrzeuges wird auf den Inhalt der Gerichtsakte verwiesen.

Die Betroffenen selbst haben sich im Termin zur mündlichen Verhandlung geäußert und ihren Vortrag hinsichtlich des Blickkontaktes und des nach oben gereckten Daumens wiederholt. Der Vortrag wird auch durch die anwaltliche Vertreterin wiederholt, die zudem darauf hingewiesen hat, dass vorliegend ein Verstoß gegen Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements nicht gegeben sei, da es sich bei dem Unfall augenscheinlich um keinen schweren Unfall im Sinne der Regelung gehandelt habe.

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen das DMSB-Rallye-Reglement sowie speziellen Regelungen im Roadbook des Veranstalters gegeben.

Spricht Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements noch von einer Haltepflicht bei einem schweren Unfall und wird hierdurch möglicherweise ein Interpretationsspielraum geschaffen, ist die Regelung im Roadbook des Veranstalters eindeutig.

Hier heißt es wörtlich:

„Grundsätzlich müssen alle Teilnehmer auch bei erkennbaren Unfallsituationen ohne rotem SOS Schild stehen bleiben und Hilfe leisten“.

Damit ist der von den Betroffenen angesprochene Interpretationsspielraum in Hinblick auf den Begriff „schweren Unfall“ auf null reduziert, und es bestand für die Betroffenen eine unbedingte Halte- und Hilfpflicht, nachdem sie die Unfallsituation erkannt hatten.

Dass dies der Fall gewesen ist, ist aufgrund des eigenen Vortrags der Betroffenen unstrittig.

Die Betroffenen haben die Unfallsituation erkannt, haben ihre Fahrt verlangsamt, jedoch weder angehalten noch Hilfe geleistet.

Damit ist ein Regelverstoß klar gegeben und es ist mehr als befremdlich, dass bei dieser klaren Situation kein Verfahren bereits vor Ort gegen die Betroffenen eingeleitet wurde. Befremdlich ist auch, dass sich sowohl das Gremium der Sportkommissare als auch der Rallyeleiter selbst mit der Erklärung der Betroffene zufriedengegeben haben und die vermeintlichen Handzeichen sogar als Äquivalent zum aufgestellten OK-Schild angesehen haben.

In Anbetracht der speziellen Regelungen im Roadbook gibt es hier weder einen Interpretationsspielraum noch besteht die Möglichkeit einer Umdeutung. Dies hätten sowohl das Gremium der Sportkommissare als auch der Rallyeleiter erkennen müssen.

Selbst ohne die spezielle Regelung im Roadbook waren die Betroffenen gemäß Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements verpflichtet, an der Unfallstelle zu halten und Hilfe zu leisten.

Dementsprechend kann der Argumentation der Betroffenen nicht gefolgt werden, die eine Halte- und Hilfpflicht nach Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements nur dann annehmen wollen, wenn

Anzeige

lifeline[®]
Germany
FIREMARSHAL
lifeline

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 36.0
Entspricht dem
aktuellen
FIA 8865-2015
Standard

lifeline[®]
Germany

es sich bei dem wahrgenommenen Unfall um einen schweren Unfall handelt, wie dies in Art. 40.2.3 erster Halbsatz ausgeführt ist.

Der hier vermeintlich geschaffene Interpretationsspielraum wird durch die Formulierung des vollständigen Satzes in Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements ebenfalls gegen Null reduziert, da dort weiter formuliert ist:

„... und bei der sich beide Fahrer innerhalb des Fahrzeuges befinden, das rote „SOS“ Schild aber nicht zeigen, muss sofort und ohne Ausnahme anhalten, um Hilfe zu leisten.“

Damit ist für eine Interpretation kein Spielraum mehr.

Es kann nicht im Ermessen des jeweils am Unfallort eintreffenden Teilnehmers liegen, ob er den Unfall als leichten Unfall (ohne Haltepflicht) oder als schweren Unfall (mit Haltepflicht) definiert.

Insofern empfiehlt das Sportgericht, um hier zukünftig absolute Klarheit zu schaffen und um jegliche zukünftige Diskussion in Hinblick auf eine Halte- und Hilfepflicht bei diesem überlebenspflichtigen Punkt zu vermeiden, dass die Passage in Art. 40.2.3 des DMSB-Rallye-Reglements so geändert wird, dass bei jedem Unfall, bei dem sich noch einer der Fahrer im Fahrzeug befindet und ein OK-Schild nicht sichtbar ist, eine absolute Halte- und Hilfepflicht besteht.

Vorliegend ist dieser Fall jedoch letztendlich nicht zu entscheiden, sondern vorliegend gab es eine klare spezielle Regelung im Roadbook des Veranstalters, das keinen Interpretationsspielraum zugelassen hat.

Die Betroffenen mussten an der Unfallstelle halten und Hilfe leisten. Dies haben die Betroffenen nicht getan.

Diese Tatsache steht fest und wurde von den Betroffenen auch eingeräumt und die Betroffenen haben sich dann nach längerer rechtlicher Diskussion in diesem Punkt auch einsichtig gezeigt und ihr Fehlverhalten eingestanden.

Gleichwohl kam das Gericht nicht umhin, die aus dem Tenor ersichtliche Strafe auszusprechen, um den Betroffenen nachhaltig ihr Fehlverhalten zu verdeutlichen.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

Urteile vom 08.05.2017

BESETZUNG: RA Harald Schmeyer, Vorsitzender, Frankfurt, Wolfgang Siering, Wuppertal, Karl-Heinz Stümpert, Ludwigshafen

ÜBERHOLUNGSVORGANG FALSCH EINGESCHÄTZT

Aktenzeichen SG 4/17

VERANSTALTUNG: 63. ADAC Westfalenfahrt Nürburgring am 25.03.2017

BETROFFENER: Dominik Baumann, A-Rum

URTEIL:

1. Der Betroffene wird verwarnet.
2. Gegen den Betroffenen wird eine Geldstrafe in Höhe von Euro 5.000,00 verhängt.
3. Der Betroffene trägt die Kosten des Verfahrens.

BEGRÜNDUNG:

I. Zum Sachverhalt

Der Betroffene hat der Veranstaltung 63. ADAC Westfalenfahrt auf dem Nürburgring am 25.03.2017 teilgenommen. Der Betroffene ist Inhaber einer DMSB-Permit-Nordschleife Stufe A.

Im Rahmen des ausgetragenen Rennens kam es zwischen dem Betroffenen und einem weiteren Teilnehmer zu einem Unfall, in den mehrere Fahrzeuge verwickelt wurden.

Ausweislich der dem Sportgericht vorliegenden Videoaufnahmen befuhr der Betroffene in einem Pulk von mehreren Fahrzeugen den Bereich „Flugplatz“ auf dem Nürburgring.

Vor einer Kurvenkombination ist es dem vor ihm fahrenden Konkurrenten des Betroffenen gelungen, noch gefahrlos den Teilnehmer mit der Start-Nr. 622 zu überholen, der in einer anderen Klasse bei der Veranstaltung gefahren ist.

Der Betroffene hat versucht, diesen Teilnehmer ebenfalls noch zu überholen, wobei er jedoch die Gesamtsituation falsch eingeschätzt hat, das vor ihm fahrende Fahrzeug berührt hat und es dann hierdurch zu einem schweren Unfall gekommen ist, in den dann weitere Fahrzeuge verwickelt wurden. Aus den Videoaufnahmen ist ersichtlich, dass der Betroffene in das Fahrzeug des vor ihm fahrenden Teilnehmers gefahren ist, das sich auf seiner Ideallinie befunden hat und von dieser Ideallinie auch nicht mehr abweichen konnte, ohne sich dabei selbst zu gefährden.

Der Betroffene hat sich nach dem Vorfall, im Rahmen des zweiten Laufes zur VLN, in der Fahrerbesprechung vor sämtlichen Fahrern für sein Fehlverhalten entschuldigt und dies auch im Interview bei „Motorsport-Total.com.“ wiederholt und seine Fehleinschätzung eingeräumt.

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

II. Entscheidungsgründe

Vorliegend ist ein Verstoß gegen Art. 21 Abs. 1, Art. 21 Abs. 3e des DMSB-Veranstaltungsreglements gegeben.

Im Rahmen der Veranstaltung und des dort ausgetragenen Rennens hat der Betroffene einen Unfall im Bereich „Flugplatz“ auf der Nürburgring Nordschleife verursacht. Der Betroffene hat an einer Stelle überholt, an der normalerweise ein Überholvorgang nicht möglich ist, ohne dass andere Teilnehmer gefährdet werden. Aufgrund der in Augenschein genommenen Videoaufzeichnung einschl. der Inboardaufnahmen aus dem Fahrzeug des Betroffenen steht für das Gericht fest, dass die vom Betroffenen verursachte Kollision vermeidbar gewesen ist und dass dieser Unfall

nicht mehr als normaler Rennunfall deklariert werden kann. Der Betroffene hat an einer Stelle überholt, bei der sich die vorausfahrenden Fahrzeuge, gleich in welcher Klasse sie fahren, im Rennbetrieb im Grenzbereich auf der Ideallinie befinden. Ein Ausweichen oder eine Rücksichtnahme auf ein schnelleres Fahrzeug ist an dieser Stelle nicht möglich. Dies hätte der Betroffene erkennen müssen.

Dem Betroffenen ist zu Gute zu halten, dass er sein Fehlverhalten eingesehen hat, sich bei dem verunfallten Fahrer und der gesamten Fahrgemeinschaft der VLN entschuldigt hat.

Gleichwohl bleibt es bei einer vermeidbaren Kollision, die nicht als normaler Rennunfall zu bezeichnen ist.

Das Gericht hat dementsprechend die aus dem Tenor ersichtliche Strafe als ausreichend und angemessen erachtet.

Die Kostenfolge ergibt sich aus dem Ergebnis des Verfahrens.

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)



BERLIN: DMSJ BEIM „JUGEND.MACHT.SPORT! – EVENT“

Die dmsj engagierte und präsentierte sich Anfang Juni im Rahmen des „jugend.macht.sport! – event“ der deutschen sportjugend (dsj) in Berlin. In Kooperation mit der Deutschen Turnerjugend wurde – eingebettet in das Internationale Deutsche Turnfest – allen Mitgliedsorganisationen der dsj ein Rahmen geboten, Projekte im Jugendsport zu zeigen und im Sport engagierten jungen Menschen die aktive Teilhabe am „jugend.macht.sport! – event“ zu ermöglichen. Auch die dmsj stellte in der Hauptstadt ihre interessanten Projekte im Motorsport vor.

Dazu bauten die Mitglieder des dmsj-Volunteams auf einer Freifläche des Messegeländes einen Kart-Slalom-Parcours auf. Die attraktive Mitmach-Aktion stieß auf große Resonanz: Zahlreiche junge und junggebliebene Besucher nutzten die Möglichkeit, einmal selbst ins Lenkrad zu greifen und erste Erfahrungen im Kart zu sammeln. Darüber hinaus konnten beim „jugend.macht.sport! – event“ auch die Volunteamer der dmsj selbst viele neue Erfahrungen sammeln und sich in Workshops weiterbilden. Außerdem besuchten sie zum Beispiel auch die große Stadiಂಗala des DTB mit 60.000 Besuchern und mehr als 6.000 Mitwirkenden.

JETZT BEWERBEN: DEUTSCH-RUSSISCHES MX-CAMP 2017 IN DEUTSCHLAND

Im August dieses Jahres bietet die dmsj zum ersten Mal einen deutsch-russischen Jugendaustausch für junge Motocross-Fahrerinnen und -Fahrer im Alter von 12 bis 18 Jahre an: das „Deutsch-Russische MX-Camp“. Zum Auftakt des Austausches kommen junge Sportler/innen aus Russland vom 3. bis 13 August 2017 nach Deutschland, der Gegenbesuch in Russland erfolgt 2018. Das Camp wird gefördert von der Stiftung Deutsch-Russischer Jugendaustausch.

Die Teilnehmer/innen des Austausches werden vor Ort zusammen mit russischen Jugendlichen ein vielfältiges Programm erleben, das u. a. Sprachanimation und kulturellen Austausch beinhaltet. Selbstverständlich kommt auch der Sport nicht zu kurz, so dass die individuellen Stärken durch das gemeinsame Training weiter ausgebaut werden können. Zum Einsatz können sowohl 85ccm-Maschinen als auch 125ccm bzw. 250ccm 4-Takt-Motorräder kommen. Der Eigenanteil für Verpflegung und Programm des Deutsch-Russischen MX-Camps 2017 beträgt 100 Euro.

Weitere Informationen erteilen Mario Berger, dmsj-Fachberater Motocross, per E-Mail mario.berger@dmsj.org oder Johannes Schirdewahn in der dmsj-Geschäftsstelle, Telefon 069 633007-62.

Die Anmeldung erfolgt online auf www.international.dmsj.org

dmsj
deutsche motor sport jugend

DMSJ-JUGENDTAGE: MOTORSPORT-ACTION IN FREIZEITPARKS

Im vergangenen Jahr hat die dmsj zum ersten Mal die dmsj-Jugendtage in Kooperation mit verschiedenen Freizeitparks durchgeführt. Im Jahr 2017 gehen die dmsj-Jugendtage nun in die zweite Runde. Der Startschuss fiel Mitte Juni im Erlebnispark Tripsdrill in Baden-Württemberg. Bei den dmsj-Jugendtagen werden Disziplinen wie Kart-Slalom, Trial und Motocross präsentiert und diverse Fahrzeuge ausgestellt. Die Experten der dmsj stehen Rede und Antwort zu allen Fragen rund um den Motorsport. Für alle, die nicht im Erlebnispark Tripsdrill dabei sein konnten, besteht an folgenden Terminen nochmals die Möglichkeit, die dmsj-Jugendtage vor der Kulisse eines Freizeitparks zu erleben:

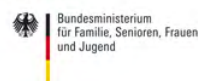
29./30. Juli 2017: Heide Park Resort

26./27. August 2017: Movie Park Germany



Das Projekt wird gefördert vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) aus Mitteln des Kinder- und Jugendplans des Bundes (KJP) über das Förderprogramm ZI:EL+ „Zukunftsinvestition: Entwicklung jungen Engagements im Sport“.

Gefördert vom:



MXGP-ACADEMY:

MX-NACHWUCHSTALENTE TRAINIERTEN IN TEUTSCHENTHAL

Im Rahmen der Motocross-Weltmeisterschaft in Teutschenthal fand auch in diesem Jahr die MXGP-Academy statt.

Die aktuell besten Fahrer aus den Deutschen Jugend-MX-Meisterschaften der Klassen 65 ccm und 85 ccm wurden von der dmsj zu diesem exklusiven Lehrgang im Mai eingeladen, dessen Leitung in den Händen des bekannten niederländischen Motocrossers Jan Postema lag. Ziel der Initiative ist es, junge, talentierte Motocrosser mit großen Ambitionen an die internationale Motocross-Bühne heranzuführen.

Allerdings war das praktische Fahren nur ein Aspekt bei den Academy-Stunden im Teutschenthaler Talkessel. Auch Motocross- und Motorsporttheorie standen für die Nachwuchspiloten auf dem „Stundenplan“, ebenso ein Medientraining. Eine gesonderte Gesprächsrunde gab es zudem für die Eltern der Motocross-Fahrer, deren Sprösslinge unter anderem auch einen schriftlichen Test absolvieren mussten.



Außerdem besuchten die Teilnehmer der MXGP-Academy das Kawasaki-Werksteam, wo sie hinter die Kulissen schauen durften. Neben einem Blick in den Bereich Organisation im Vorzelt über die Bestückung der Werkzeugkisten war auch der Zutritt in den Team-Truck inklusive der darin befindlichen Werkstatt gestattet.

Anschließend besuchten die Jung-Crosser auch den Helmhersteller Airoh. Dort wurden sie ausführlich sowohl über das Thema Sicherheit als auch die Pflege des Materials informiert. Zum Abschluss des gelungenen Wochenendes konnten sich die MXGP-Academy-Teilnehmer natürlich alle WM-Läufe der Profis anschauen.



IDM-AUFTAKT IN DER EIFEL

Trotz Wetterkapriolen auf dem Nürburgring wurde der Saisonauftakt der Internationalen Deutschen Meisterschaft (IDM) zu einem Motorsport-Festival für Fahrer und Fans. Allein in der IDM Superbike 1000, der Top-Klasse in Deutschlands höchster Motorrad-Straßenrennsportserie, ging ein rekordverdächtiges Feld von 35 Fahrern auf insgesamt fünf Motorradmarken an den Start: BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha.



Siegerehrung in der IDM Superbike 1000.



IDM Superbike 1000

Das erste Rennen der IDM Superbike 1000 musste auf Grund des einsetzenden Regens abgebrochen und neu gestartet werden. Die Strecke wie auch die Boxengasse standen innerhalb weniger Minuten unter Wasser. Nach einer kurzen Unter-

brechung siegte nach 15 Rennrunden der Niederländer Danny de Boer (Van Zon-Remeha-BMW) vor seinem Teamkollegen Markus Reiterberger. Auf Platz drei wurde der Nümbrechtler Florian Alt (Team Yamaha MGM) gewertet. Das Trio zählt zu den Titelfavoriten.

Gelungener Auftakt: Mehr Zuschauer als im Vorjahr, Sieger aus drei Nationen und jede Menge Action bot die IDM auf und neben dem Nürburgring.



Wie die Podestplätze verteilt wurden, war bis zum Schluss offen. Markus Reiterberger, der nach einer Saison in der Superbike-WM sein IDM-Comeback gab, erzählte begeistert: „Ich war zu Beginn der letzten Runde noch in Führung, aber Danny de Boer hat vor einer Kurve noch einen Tacken später gebremst als ich. Somit war er vorbei. Wir haben von Anfang an bis zum Schluss miteinander gekämpft. Das gefällt mir. So muss das sein.“

Im zweiten Lauf des Tages dominierte Reiterberger einsam an der Spitze und spielte sein WM-Potenzial aus. Das Podium war fest in BMW-Hand. Neben „Reiti“ sprangen sein Teamkollege Jan Böhn aus Kronau und der Knittlinger Dominik Vincon (BMW Stilgenbauer) auf die Stufen. De Boer und Alt waren gestürzt.



Superbike-Tabellenführer:
Markus Reiterberger.

PUNKTE

IDM

Stand nach 1 von 7 Rennen

SUPERBIKE 1000

- | | |
|------------------------------|----|
| 1. Markus Reiterberger (GER) | 45 |
| 2. Jan Böhn (GER) | 31 |
| 3. Dominik Vincon (GER) | 29 |
| 4. Danny De Boer (NED) | 25 |
| 5. Stefan Kerschbaumer (AUT) | 19 |
| 6. Pepijn Bijsterbosch (NED) | 18 |
| 7. Florian Alt (GER) | 16 |
| 8. Jan Halbich (CZE) | 16 |
| 9. Vittorio Iannuzzo (ITA) | 14 |
| 10. Dominic Schmitter (SUI) | 11 |

SUPERBIKE 600

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1. Kevin Wahr (GER) | 50 |
| 2. Max Enderlein (GER) | 36 |
| 3. Marc Buchner (GER) | 24 |
| 4. Alen Györfi (HUN) | 23 |
| 5. Manou Antweiler (GER) | 21 |
| 6. Vasco van der Valk (NED) | 21 |
| 7. Thomas Gradinger (AUT) | 20 |
| 8. Daniel Rubin (GER) | 19 |
| 9. Janusch Prokop (GER) | 17 |
| 10. Christian Stange (GER) | 12 |

IDM SUPERSPORT 300

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1. Maximilian Kappler (GER) | 45 |
| 2. Jan-Ole Jähniß (GER) | 41 |
| 3. Troy Bude (GER) | 33 |
| 4. Lukas Franke (GER) | 26 |
| 5. Sophia Liebschner (GER) | 24 |
| 6. Max Graichen (GER) | 21 |
| 7. Philippe Cavegn (SUI) | 18 |



Siegerehrung in der
IDM Supersport 600.

IDM Supersport 600

In der IDM Supersport 600 gelang Kevin Wahr aus Nagold ein Doppelsieg. Auch er verfügt über WM-Erfahrung, lieferte sich aber in beiden Läufen mit Thomas Gradinger aus Österreich einen Schlagabtausch, wobei dieser im ersten Lauf mit der Yamaha ins Abseits rutschte. Im zweiten Lauf wurde er Zweiter.

Supersport-600-Duell: Kevin Wahr (#19) vor Thomas Gradinger.





Viele Gaststarter aus den Niederlanden ergänzen das Starterfeld der IDM in der Klasse Supersport 300.

Wie Kevin Wahr feierte auch Max Enderlein aus Hohenstein-Ernstthal einen doppelten Podiumserfolg, aber auf den nächsten beiden Plätzen. Er ist jetzt hinter Wahr Zweiter in der Gesamtwertung.

IDM Supersport 300

In der IDM Supersport 300, der kleinsten Klasse der Meisterschaft, kristallisierte sich schon jetzt ein Schlagabtausch zwischen

Maximilian Kappler und Jan-Ole Jähnig heraus. Die beiden Yamaha-Piloten fahren im gleichen Team und sind befreundet. Nur auf der Strecke werden sie zu Konkurrenten. Den ersten Lauf gewann Kappler, den zweiten Jähnig. Der 16-jährige Gymnasiast aus Thüringen fühlte sich wie auf Wolke Sieben, als er seinen Kumpel Max auf den letzten Metern aus dem Windschatten heraus überholte.

IDM Sidecar

In der IDM Sidecar dominierte erwartungsgemäß das Duo Markus Schlosser / Thomas Hofer aus der Schweiz. Während André Kretzer/Jens Lehnertz im ersten Lauf noch Druck auf das Team ausüben konnten, fuhren die Eidgenossen im zweiten Rennen auf und davon. Interessant ist die Damenbeteiligung in der Klasse. Sieben erfahrene sowie auch Nachwuchs-Amazonen waren im Teilnehmerfeld der 19 Teams vertreten.

PUNKTE

IDM SIDECAR	
1. Markus Schlosser / Thomas Hofer (SUI / SUI)	50
2. André Kretzer / Jens Lehnertz (GER / GER)	40
3. John Smits / Gunther Verbrugge (NED / BEL)	27
4. Peter Schröder / Denise Werth (SUI / GER)	23
5. Christian Ruppert / Ueli Wäfler (GER / SUI)	20
6. Pascal Pfaucht / Michael Prudlik (GER / GER)	17
7. Mike Roscher / Anna Burkard (GER / SUI)	16
8. Manuel Hirschi / Sandra Roth (SUI / SUI)	14
9. Wiggert Kranenburg / Jermaine van Middegaal (NED / NED)	14
10. Uwe Gürck / Axel Kölsch (GER / GER)	13

Rahmenprogramm: Cups, Korso und Probefahren

Im Rahmenprogramm der IDM wurden der Twin 700 Cup sowie der Suzuki GSX-R 1000 Cup ausgetragen.

Doppelsieger in der IDM Sidecar: Markus Schlosser / Thomas Hofer.



3 FRAGEN AN DMSB-PRÄSIDIUMSMITGLIED WOLFGANG WAGNER-SACHS

In der Saison 2017 startet die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft (IDM) durch. Als neue Promotoren fungiert die Arbeitsgruppe Motorsport (AGM) innerhalb des Industrie-Verbands Motorrad (IVM). Im Gespräch erklärt Wolfgang Wagner-Sachs, im DMSB-Präsidium für den Motorradsport zuständig, die Neuorganisation der IDM.



??? Der DMSB hat die IDM neu aufgestellt. Wer ist der neue Promotor?

Wolfgang Wagner-Sachs: „Der DMSB hat in enger Zusammenarbeit mit den in der IDM engagierten Herstellern Deutschlands höchste Motorradrennserie völlig neu organisiert. Als neue Promotoren fungieren BMW Motorrad, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha in der Arbeitsgruppe Motorsport innerhalb

des Industrie-Verbands Motorrad. Großes Kompliment an die fünf Hersteller, die mit diesem Schritt wirklich Farbe bekennen und nun in Deutschlands höchster Motorradrennserie stärker an einem Strang ziehen. Die IDM hat damit kompetente Partner, die im Motorradrennsport in Deutschland sicherlich neue Impulse setzen werden.“

??? Wie sind die Aufgaben im Einzelnen verteilt?

Wolfgang Wagner-Sachs: „Mit der Organisation und Durchführung hat der IVM mit dem Motorrad action team einen kompetenten und erfahrenen Dienstleister verpflichtet. Die Reise- und Eventorganisation von Europas größter Motorradzeitschrift stellt sich hoch motiviert ihrer neuen Aufgabe. Zusätzlich wird die Motor Presse Stuttgart übrigens auch die komplette Vermarktung der Serie übernehmen. Der DMSB sorgt in der IDM weiterhin mit einem permanenten Funktionärsteam für fairen Motorsport und stellt dazu den Vorsitzenden der Technischen Kommissare sowie den Vorsitzenden der Sportkommissare.“

??? Mitte Mai startete die neue IDM in die Saison. Wie lautet ihr erstes Fazit nach dem Auftakt auf dem Nürburgring?

Wolfgang Wagner-Sachs: „Allen Unkenrufen zum Trotz hat sich gezeigt, dass die IDM auf dem richtigen Kurs ist. Sie präsentiert sich auch in diesem Jahr wieder mit vollen Starterfeldern. Insbesondere die IDM Superbike 1000 ist sehr stark besetzt. Beim Auftakt in der Eifel war ein rekordverdächtiges Feld von 35 Fahrern auf insgesamt fünf Motorradmarken am Start. Die IDM präsentiert attraktiven Motorradrennsport und hat für die Fans auch im offenen Fahrerlager einiges zu bieten. Hier gibt es wirklich Motorsport zum Anfassen. Ich denke, die IDM ist vielversprechend in eine neue Ära gestartet – und hat mit dem neuen Promotor eine stabile Basis, um auch in Zukunft für positive Schlagzeilen zu sorgen.“



Jochen Schäfer (r.), DMSB-Abteilungsleiter Motorradsport, im Gespräch mit dem neuen IDM-Serienmanager Normann Broy.

TERMINE

IDM 2017

- 07.07. – 09.07. Zolder (BEL)
- 28.07. – 30.07. Schleiz
- 11.08. – 13.08. Assen (NED)
- 18.08. – 20.08. Lausitzring (nur Superbike 1000)
- 01.09. – 03.09. Oschersleben
- 29.09. – 01.10. Hockenheim

Stand: Juni 2017
Änderungen vorbehalten

Max Kappler steht in der IDM-SSP 300 an der Spitze.





Die Besucher der IDM sehen in den verschiedenen Prädikatsklassen packende Positionskämpfe.

In der Mittagspause konnten angereiste Biker jeden Meter der Rennstrecke in einem Motorrad-Korso zurücklegen. Oder sie unternahmen Probefahrten mit Motorrädern aus den aktuellen Modellen von Honda, Kawasaki und Yamaha in der Umgebung des Nürburgrings. Das offene Fahrerlager, der Pitwalk und die öffentlichen Pressekonferenzen ermöglichten eine IDM zum Anfassen. So nah kommen Besucher und Fans den Sportlern sonst nie.



Der DMSB sorgt auch in der IDM-Saison 2017 mit einem permanenten Team aus Technischen Kommissaren und Sportkommissaren für fairen Motorsport in Deutschlands höchster Motorradrennserie.

In der IDM ist eine neue Ära angebrochen. Alle Beteiligten ziehen am gleichen Strang, um die Meisterschaft, in der hochklassiger Rennsport geboten wird, zu präsentieren. Die nächste IDM-Runde findet vom 7. bis 9. Juli 2017 im belgischen Zolder statt.



Großes Gruppenbild der IDM-Akteure.

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

LANGSTRECKEN-WM:

GMT94 GEWINNT 8-STUNDEN-RENNEN IN OSCHERSLEBEN

Das französische Team GMT94 Yamaha hat beim deutschen Lauf der FIM-Endurance-Weltmeisterschaft den dritten Sieg in Folge in der Motorsport Arena Oschersleben eingefahren. Vor 12.500 Besuchern wurde das heimische Team Völpker NRT48 by Schubert Motors Zweiter in der Stocksport-Wertung.



David Checa (ESP), Niccolò Canepa (ITA) und Mike di Meglio (FRA) stellten bei ihrem Oschersleben-Hattrick am Ende mit 318 gefahrenen Runden einen neuen Rundenrekord für ein 8-Stunden-Rennen in der Motorsport Arena auf. Dahinter fuhr

das österreichische Yamaha Austria Racing Team um Broc Parkes (AUS), Marvin Fritz (GER) und Kohta Nozane (JPN) in Ziel. Das Siegerpodium komplettierte das Maco Racing Team mit Greg Junod (SUI), Anthony dos Santos (FRA) und Marko Jerman (SLO).

Das siegreiche Trio überzeugte nicht nur in den Zeittrainings mit der Pole Position, sondern ließ auch im Rennen gar nichts anbrennen. Selbst eine Stop-and-Go-Strafe aufgrund einer nicht ausgeschalteten Zündung beim Boxenstopp konnte die Truppe um Teamchef Christophe Guyot nicht aufhalten. Die Markenkollegen aus Österreich konnten das Tempo nicht mitgehen und verloren im Verlauf des Rennens kontinuierlich an Boden, so dass am Ende eine halbe Runde Rückstand trotz zwei Boxendurchfahrten weniger zu Buche stand. Das Yamaha-Trio auf dem Podest komplett machte die slowakische Maco-Racing Mannschaft, die mit viel Risiko und einem langen letzten Stint ihr Tankvolumen bis aufs Äußerste reizte. Ein Wagnis, das sich mit dem dritten Rang bezahlt machen sollte.



SIDECAR: DOPPELERFOLG FÜR DIE BIRCHALL-BRÜDER

Auch im Rahmenprogramm der Speedweek Oschersleben wurde auf der Rennstrecke hochkarätiger Motorsport auf zwei und mehr Rädern geboten. In der FIM-Seitenwagen-Weltmeisterschaft setzten sich die Gebrüder Ben und Tom Birchall (GBR) durch. Nach ihrem Auftaktsieg in Le Mans gewannen sie auch beide Rennen in der Motorsport Arena souverän. Das Podium komplettierten jeweils die Duos Pekka Päivärinta / Kirsi Kainulainen (FIN) sowie John Holden und Mark Wilkes (GBR).



Lokalmatador Völpker NRT48

Spannend ging es auch in der Stocksport-Kategorie zu. Das Team Völpker NRT48 by Schubert Motors aus Oschersleben hielt von Rennbeginn an stark mit und wurde am Ende nur von einem technisch unsauberen Boxenstopp ausgebremst, der schließlich genau die 20 Sekunden kostete, die fehlten, um das siegreiche Team Moto AIN CRT mit Hugo Clere, Alexis Masbou (beide FRA) und Robin Mulhauser

(SUI) zu überholen. Zum Schluss blieb für Jan Bühn (GER), Stefan Kerschbaumer (AUT) und die einzige Dame im Feld, Lucy Glöckner (GER), ein starker zweiter Platz sowie Gesamtrang sieben. Auf den dritten Rang in der Superstock schaffte es Yamaha Viltais Experience mit der Fahrerbesetzung mit Axel Maurin (FRA), Bastien Mackels (BEL) und Florian Alt (GER).

Weitere Informationen:
www.fimewc.com



PUNKTE

Langstrecken-WM

Stand nach 3 von 5 Läufen

TEAMS	
1. Suzuki Endurance Racing Team (FRA)	108
2. GMT94 Yamaha (FRA)	101
3. Team SRC Kawasaki (FRA)	92
4. YART – Yamaha (AUT)	86
5. F.C.C. TSR Honda (JPN)	84

World Cup

Stand nach 3 von 5 Läufen

TEAMS	
1. Moto Ain CRT (FRA)	63
2. Tati Team Beaujolais Racing (FRA)	57
3. Yamaha Viltais Experience (FRA)	51
4. Voelpker NRT48 Schubert-Motors by ERC (GER)	25
5. Team 3Art Yam' Avenue (FRA)	18





Auftakt zur Langbahn-WM: In Lauf eins trafen (v. l.) Theo Di Palma, Dirk Fabriek, James Shanes, Stephan Katt und Richard Hall aufeinander.

LANGBAHN-GRAND PRIX HERXHEIM:

ZWEI DEUTSCHE STÜRMEN INS FINALE



14.200 Zuschauer waren beim Himmelfahrtsrennen in Herxheim/Pfalz und dem Langbahn-WM-Auftakt 2017 dabei. Sie erlebten mit dem Niederländer Jannick de Jong einen strahlenden Sieger, mit Michael Härtel und Stephan Katt aber auch zwei DMSB-Piloten im Finale der besten Fünf.

Weltmeister Erik Riss konzentriert sich in diesem Jahr voll auf Speedway. Joonas Kylmäkorpi, Langbahn-Weltmeister der Jahre 2010 bis 2013 und zunächst für 2017 von der FIM nominiert, verkündete zu Saisonbeginn aus verletzungsbedingten Gründen seinen Rückzug aus dem Sport.

So wurden zum WM-Auftakt die Karten neu gemischt. Neben Michael Härtel und Stephan Katt gehörte auch Jörg Tebbe (für den verletzten Jesse Mustonen) zu den 14



Enger Kurvenkampf vor großer Kulisse in Herxheim.

weltbesten Piloten. Max Dilger vervollständigte durch die Veranstalter-Wildcard das 15er-WM-Feld. Auffallend: Ein klarer Dominator kristallisierte sich nicht heraus. Die Ausgeglichenheit war groß. Federn lassen musste auch der spätere Gesamtsieger Jannick de Jong. In zwei Vorläufen reichte es „nur“ zu dritten Rängen. Dafür tauchten mit Hynek Stichauer und James Shanes neue Namen am Langbahn-WM-Horizont auf, die man auch künftig auf der Rechnung haben sollte. Der tschechische Speedway-Experte, der schon bei der Langbahn-Team-WM im vergangenen Jahr von sich reden machte, und der britische Grasbahn-Europameister scheiterten nur knapp am Finale. Mit Jannick de Jong, Mathieu Trésarrieu, Michael Härtel, Stephan Katt und Theo Pijper standen zwei Niederländer, zwei Deutsche und ein Franzose am Startband

Der Tscheche Hynek Stichauer (rot) behält in Lauf Nummer fünf gegen die beiden DMSB-Piloten Michael Härtel (grün) und Stephan Katt (weiß) die Oberhand.



„Wir möchten den Zuschauern Motorsport auf hohem Level bieten und gleichzeitig die Weltmeisterschaft voranbringen.“

Joachim Ohmer

Rennleiter Motorsportvereinigung Herxheim (MSVH)



beim Endlauf. De Jong, auf der an diesem Tag kaum schlagbaren Innenbahn gestartet, kam als Erster aus der Startkurve – zunächst dicht gefolgt von Trésarrieu. Härtel kam in der dritten Runde nochmals an den Franzosen heran, musste sich aber schließlich doch mit Platz drei begnügen. Dahinter rollte Stephan Katt über die Ziellinie. Für den Neuwittenbeker war es die erste Finalteilnahme seit dem Grand Prix in Marmande im Juli 2014. Michael Härtel belegte den hervorragenden dritten GP-Platz.



PUNKTE

Langbahn-GP

Finale 1 von 5

1. Jannick de Jong (NED)	24
2. Mathieu Trésarrieu (FRA)	23
3. Michael Härtel (GER)	19
4. Stephan Katt (GER)	19
5. Theo Pijper (NED)	16
6. Hynek Stichauer (CZE)	16
7. Josef Franc (CZE)	14
8. James Shanes (GBR)	13
9. Jörg Tebbe (GER)	10
10. Richard Hall (GBR)	8
11. Max Dilger (GER)	6
12. Chris Harris (GBR)	5
13. Glen Phillips (GBR)	5
14. Dirk Fabriek (NED)	3
15. Theo Di Palma (FRA)	0



GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND:

**CAIROLI UND SEEWER
SIEGEN IM TALKESSEL**

Der Italiener Antonio Cairoli und der Schweizer Jeremy Seewer sind die Gewinner des Deutschland-Grand-Prix 2017, der im Talkessel in Teutschenthal ausgetragen wurde.



„Es war ein sehr erfolgreiches Wochenende. Wir haben spannende Rennen gesehen bei besten Witterungsbedingungen. Das war eine tolle Werbung für unseren Sport“, sagte Cheforganisator Andreas Kosbahn vom gastgebenden Motorsportclub Teutschenthal e.V. im ADAC, der 30.000 Gäste an der anspruchsvollen, 1.540 Meter langen Traditionsrennstrecke im Saalekreis (Sachsen-Anhalt) begrüßen konnte.

Tolle Rennen nach schwerem Unwetter

Ein schweres Unwetter mit Hagel, Starkregen und heftigen Sturmböen hatten am Freitagabend die Organisatoren des deut-

schen Laufs zur Motocross-Weltmeisterschaft kurzfristig vor unerwartete Herausforderungen gestellt. Noch in der Nacht begannen die Arbeiten, um die Rennstrecke wieder befahrbar zu machen. Eine Verschiebung im Zeitplan am Samstagvormittag ließ sich dennoch nicht vermeiden. Zudem musste Freitagnacht die Zufahrt zum Campingplatz stark eingeschränkt und am Samstag ein Ausweichparkplatz genutzt werden. „Wir hatten für diese Maßnahmen sehr viel Verständnis bei den WM-Besuchern“, so der MSC-Verantwortliche Günter Röder. „Große Schäden gab es nicht.“ An beiden Renntagen fanden die Wettkämpfe am vorletzten Mai-Weekend dann bei Sonnenschein und



Auch Nachwuchspiloten im Talkessel am Start

Neben den beiden WM-Klassen gab es im Talkessel die jeweils ersten Rennen in zwei europäischen Nachwuchsserien. In der EMX300 ging der Sieg an den Briten Brad Anderson (KTM) vor dem Niederländer Mike Kras (KTM) und dem Belgier Erik Wilhelms (Husqvarna). Einziger deutscher Starter war Patrik Bender (KTM), für den es auf Gesamtrang 30 allerdings keine Meisterschaftspunkte gab.

In der reinen Honda-Klasse EMX150 freute sich der Italiener Andrea Adamo über seinen allerersten großen Sieg. Der Portugiese Luis Quteiro und der Schwede Anton Nordström Graaf standen als Zweit- und Drittplatzierte mit ihm auf dem Podium. Der einzige deutsche Starter in diesem Feld, Peter König, belegte den sehr guten fünften Gesamtrang.

Temperaturen teils deutlich über 20 Grad statt, bevor die WM-Stars weiterzogen und bereits eine Woche später Station in Frankreich machten.

Ab Samstagmittag lag der Focus aller Beteiligten dann wieder auf dem Sport. Sieger in der Klasse MXGP (bis 450 ccm Motorisierung) wurde wie im Vorjahr der Italiener Antonio Cairoli (KTM). Durch seinen Sieg im zweiten Lauf verwies der mehrmalige Weltmeister, der nun schon zum vierten Mal im Talkessel ganz oben auf dem Podium stand, den punktgleichen Niederländer Jeffrey Herlings (KTM) auf den zweiten Platz. Als Dritter freute sich der Franzose Gautier Paulin (Husqvarna) über einen Pokal. Der einzige deutsche Fahrer, der bei allen WM-Rennen startet, Max Nagl (Husqvarna), blieb trotz Unterstützung der vielen deutschen Fans etwas hinter seinen eigenen Erwartungen zurück und wird im Gesamtergebnis auf Rang acht geführt.

MX2-WM: Jeremy Seewer ganz oben auf dem Podest

Auch in der MX2-Klasse (bis 250 ccm) gab es spannende Kämpfe um die Spitzenpositionen. Die Ergebnisse der zwei Wertungsrennen sahen sehr unterschiedliche Trios am Zielsprung vorn. In der Gesamtrechnung reichte es für den stark fahren-

den Schweizer Jeremy Seewer (Suzuki) für den Sieg in Teutschenthal. Platz zwei und drei holten sich der Australier Hunter Lawrence (Suzuki) und Pauls Jonass (Suzuki) aus Lettland.

Die beiden deutschen Starter, Lokalmatador Henry Jacobi (Husqvarna) aus dem nordthüringischen Bad Sulza und der Deutsch-Taiwanese Brian Hsu (Husqvarna), erlebten ein extrem wechselvolles Wochenende. Konnten Hsu im ersten Umlauf noch einen fünften und Jacobi einen achten Platz durchs Ziel bringen, gab es für beide im zweiten Wertungslauf einen kompletten Ausfall. Im Teutschenthaler Gesamtklassement werden somit Hsu auf 13 und Jacobi auf 14 geführt.



PUNKTE

MXGP

Stand nach 9 von 19 Läufen

- 1. Antonio Cairoli (ITA) 347
- 2. Gautier Paulin (FRA) 297
- 3. Clement Desalle (BEL) 289
- 4. Tim Gajser (SLO) 261
- 5. Jeremy Van Horebeek (BEL) 261
- 6. Jeffrey Herlings (NED) 253
- 7. Evgeny Bobryshev (RUS) 214
- 8. Romain Febvre (FRA) 209
- 9. Maximilian Nagl (GER) 200

MX2

Stand nach 9 von 19 Läufen

- 1. Pauls Jonass (LAT) 372
- 2. Jeremy Seewer (SUI) 330
- 3. Thomas Kjer Olsen (DEN) 291
- 4. Julien Lieber (BEL) 282
- 5. Benoit Paturel (FRA) 265
- 6. Thomas Covington (USA) 208
- 7. Jorge Prado Garcia (ESP) 206
- 8. Brent van Doninck (BEL) 174
- 9. Hunter Lawrence (AUS) 171
- 10. Darian Sanayei (USA) 157

LESER FRAGEN...

(LITHIUM-)BATTERIEN IM AUTOMOBILSPORT

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.

??? „Ist es richtig, dass man im Automobilsport neuerdings nur noch ganz bestimmte Lithium-Batterien nutzen darf?“

NICHT-GENEHMIGTE VERANSTALTUNG

??? „Ich habe kürzlich den Flyer einer Veranstaltung gesehen, die aber wohl nicht unter DMSB-Flagge lief. Darf ich daran eigentlich teilnehmen?“

DMSB-Experte Michael Günther (DMSB-Sportdirektor): „Zunächst einmal sollten Sie an einer solchen Veranstaltung nicht teilnehmen, denn die DMSB-Genehmigung, die normalerweise schon am Logo auf der Ausschrei-

bung zu erkennen ist, gilt als Qualitätssiegel. Versicherungsschutz, optimale Rettungskette bei Unfällen, geschulte Sportwarte – all das kann nur der anerkannte Dachverband der deutschen Motorsportler gewährleisten. Wenn Sie über eine DMSB-Lizenz verfügen, dürfen Sie an einer nicht vom DMSB oder seinen Trägervereinen genehmigten Veranstaltung übrigens auch gar nicht teilnehmen. Die Strafen für Fahrer – und natürlich auch für Sportwarte – reichen von der Verwarnung bis zur Suspendierung.“

DMSB-Experte Christoph Ihm (Technik Automobilsport): „Ja, wie schon seit langem angekündigt, dürfen ab dem 1. Juli 2017 im DMSB-geregelten Automobilsport, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, nur noch Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien verwendet werden, die beim DMSB registriert wurden. Zugelassene Batterien müssen mit dem Label ‚DMSB-registered Lithium Ion battery‘ inklusive der entsprechenden DMSB-Registrierungsnummer versehen sein. Welche Batterien derzeit die Anforderungen des DMSB erfüllen, kann einer offiziellen Liste des DMSB entnommen werden, in der alle entsprechend registrierten Lithium-Metall- und Lithium-Ionen-Batterien aufgeführt sind. Die aktuelle Übersicht kann auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de im Bereich „Infos für Aktive“ > Automobilsport > Technische Dokumente > Homologationen heruntergeladen werden. Interessierte Hersteller können und mir eine E-Mail an cihm@dmsb.de senden.“



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 · Christian Schacht · Jochen Schäfer · Manfred Wirth

Mitarbeiter dieser Ausgabe: Jürgen Hahn · Ralf Hofacker · Björn Niemann · Thomas Straka · Susi Weber

Fotos: ADAC · Ubbo Bandy · M. Bartkowiak · DMSB · dmsj · FIM · FIM / Nuno Laranjeira · FIM / Mark Walters · FIM Europe · Fotolia / Trüffelpix · Thomas Frey · Gruppe C · Ralf Hofacker

RB Hahn · Björn Niemann · Nico Schneider · Susi Weber · WTCC

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 

A03/16 www.merzcreativ.com

BBS Motorsport GmbH
Im Mühleggrün 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

MOTOR
SPORT
aktuell

