Grundausschreibung für den Clubsport Elektro-Effizienz-Challenge (EEC) 2026

Stand: 02.01.2026 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel
2. Veranstaltung und Veranstalter
3. Teilnehmer / Fahrer
4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss
5. Klasseneinteilung
6. Technische Bestimmungen
7. Dokumenten- und Technische Abnahme
8. Durchführung
9. Wertung
10. Wertungsstrafen
11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung
12. Versicherung
13. Haftungsausschluss
14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers
15. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
16. Preise / Siegerehrung
17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen
18. Einsprüche
19. Besondere Bestimmungen

Mit der Federführung beauftragt:

DMSB e.V.
Mischa Eifert, Koordination Sport
Tel: 069 633007-40
E-Mail: meifert@dmsb.de

Interessengemeinschaft Elektro Effizienz Challenge – EEC-IG
Harald Gallinnis, sportliche & technische Koordination
Tel: 0178 3338911
E-Mail: harald@gt-eins.de

1. Allgemeine Bestimmungen / Grundlagen / Präambel

Die Clubsport-Wettbewerbe Elektro Effizienz Challenge unterliegen den folgenden Bestimmungen:

- DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe bzw. der GLP-Basisausschreibung
- der vorliegenden Clubsport-Grundausschreibung Elektro Effizienz Challenge
- DMSB-Umweltrichtlinien
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Ethikkodex
- Technische Bestimmungen der jeweiligen Grundausschreibung oder des DMSB
- den Anti-Doping Bestimmungen der WADA/NADA (NADC)
- Sportliches und Technisches Reglement der Serie mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen der Veranstaltung mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Richtlinien des DMSB für die Durchführung von Veranstaltungen mit Hochvoltfahrzeugen

1.1 Die Clubsport Disziplin Elektro Effizienz Challenge ist eine Serie von Effizienzwettbewerben für serienmäßige, straßenzugelassene Elektroautos mit Mittelstreckendistanz. Ziel der Wettbewerbe ist dabei ausdrücklich nicht die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten, sondern eine effiziente Umsetzung von Energievorgaben bei begrenzter Dauer oder Distanz des Wettbewerbs. Die Disziplin ist ausdrücklich als motorsportliche Breitensportveranstaltung ausgelegt und soll das Wettbewerbskriterium Effizienz als neue Grundlage einer motorsportlichen Competition im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Motorsports, angesichts der vor uns stehenden Herausforderungen bei Themen wie Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Transformation der Mobilität und deren Infrastruktur, fördern und etablieren.

1.2 Die Veranstaltungen können auf geschlossenen Rundstrecken, Rallye-Rundkursen, Slalomstrecken, geeigneten Kartbahnen oder andere geeignete Strecken stattfinden. Dabei absolvieren die Teilnehmer im direkten Vergleich untereinander Effizienzfahrten, die sowohl von einer limitierten Dauer oder Distanz als auch von einer gleichzeitig limitierten Energiemenge definiert werden. Sieger des Wettbewerbs, bzw. Klassensieger, wird dabei dasjenige Team, welches das Energielimit im Rahmen des Distanz- bzw. Dauerlimits am effizientesten umsetzt.

1.3 Die Veranstaltungen finden im Rahmen der Basisausschreibung GLP statt. Die Strecke muss grundsätzlich über eine gültige DMSB-Streckenlizenz verfügen. Für Strecken, für die keine DMSB-Streckenlizenz vorliegt (z.B. Rallye-WP´s, Berg-GLP, Verkehrsübungsplätze, sonstige Strecken), ist eine Registrierung der Strecke mittels Streckengutachten durch den DMSB notwendig. Darüber hinaus ist jeder Veranstalter verpflichtet, entsprechend den Gegebenheiten der zu befahrenden Strecke für angemessene Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen und ggfs. Sicherheitsauflagen in seine Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen

Der Veranstalter ist verpflichtet die Distanz/Energiemenge für die Fahrzeuge festzulegen und diese gegebenenfalls zu überwachen.

1.4 **Modus 1 – Limitierte Dauer/Zeit**
Im Falle einer limitierten Dauer des Wettbewerbs oder Events ergibt sich die Effizienz aus der unter Einhaltung der vorgegebenen Energiemenge zurück gelegten Distanz der

Rundenzahl und dem Abstand zum Führenden. Im Falle einer Veranstaltung mit **limitierter Dauer** beträgt die Fahrzeit zwischen 90 min und 3h. Sie wird in dessen Vorfeld verbindlich festgelegt.

1.5 **Modus 2 – Limitierte Distanz**
Im Falle eines Wettbewerbs mit Distanzlimit ergibt sich die Effizienz aus der minimalen Dauer, die zum Absolvieren der geforderten Distanz unter Einhaltung der vorgegebenen Energiemenge benötigt wird. Im Falle einer Veranstaltung mit **limitierter Distanz** beträgt diese 100 bis 250 km. Sie wird in deren Vorfeld verbindlich festgelegt.

1.6 **Energielimit**
Als Energiegrenzwerte für die Wettbewerbe werden folgende Energiemengen festgelegt

- 18kWh (äquivalent zu 2l Normalbenzin)
- 27kWh (äquivalent zu 3l Normalbenzin)
- 36kWh (äquivalent zu 4l Normalbenzin)
- 45kWh (äquivalent zu 5l Normalbenzin)

Der betreffende Energiegrenzwert bzw. das **Energielimit** für ein Event wird in dessen Vorfeld festgelegt und gilt für alle an der betreffenden Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeuge.

1.7 **Geschwindigkeitslimit**
In Anbetracht des Einsatzes von Straßenfahrzeugen und im Interesse der Sicherheit aller Teilnehmer gilt während der Wettbewerbe ein generelles Tempolimit. Rundenschnitte von mehr als **90 km/h** sind generell verboten.

Bei einer Überschreitung des Rundenschnittes von bis zu 10km/h wird die betreffende Runde als Strafrunde verbucht und am Ende von der absolvierten Distanz abgezogen.
Bei einer Überschreitung des Rundenschnittes von mehr als 10km/h wird der Teilnehmer disqualifiziert und aus der Wertung genommen.

Je nach Umstand und Schwere des Verstoßes kann eine Suspendierung des Teilnehmers von der Saison oder von zukünftigen Events ausgesprochen werden. Etwaige schon gezahlte Nenngelder verfallen in diesem Fall ohne Anspruch auf Rückzahlung.

Dieses definierte Tempolimit kann zur Gewährleistung der Sicherheit streckenspezifisch weiter herabgesetzt werden, wenn das Streckenprofil dies aus Sicht des Veranstalters erforderlich machen sollte.

Ausnahmen gelten für Rennstrecken mit einer aktuell gültigen FIA-Streckenabnahme mit mindestens FIA Grade 3. Hier kann das Rundenschnittlimit gemäß der DMSB-Basisausschreibung für Clubsport-Gleichmäßigkeitsprüfungen Art. 6.2 optional auf bis zu 110 km/h heraufgesetzt werden.

1.8 Die Bestimmungen dieser Grundausschreibung können je nach Erfordernis von dem federführenden Verfasser, dem DMSB in Absprache mit dem AK Clubsport/Breitensport geändert oder ergänzt werden. Jede Änderung oder Zusatzbestimmung wird schriftlich bekannt gegeben, die Bestandteil vorliegender Grundausschreibung ist.

1.9 *Veranstaltungen auf nicht abgesperrten Strecken im laufenden Straßenverkehr sind unter Umständen zulässig, wenn dabei folgende Bedingungen erfüllt sind:*

a) Der Veranstalter muss über geeignete technische Maßnahmen sicherstellen, dass die Geschwindigkeit der Teilnehmer jederzeit über ein betriebssicheres System (z.B. GPS-Transponder) überwacht und mit den geltenden Geschwindigkeitsvorgaben der jeweiligen Streckenabschnitte verglichen werden kann. Etwaige Geschwindigkeitsverstöße sind durch geeignete Maßnahmen zu sanktionieren.
b) Beim Start ist eine Kolonnenbildung zu vermeiden.
c) Das Tragen von Helmen ist im Straßenverkehr nicht zulässig.
d) Die Altersbeschränkung von ggf. gestatteten Beifahrern wie unter Punkt 3.1 angegeben, entfällt. Es gelten in solch einem Fall die in der StVO vorgegebenen Limits (150cm Körpergröße oder 12 Jahre Mindestalter)

2. Veranstaltung und Veranstalter

2.1 Der Veranstalter muss einem Mitgliedsverein des DMSB angehören.

2.2 Für die Veranstaltung ist eine Kurzausschreibung unter Einhaltung und Zugrundelegung dieser Grundausschreibung) zu erstellen. Dazu ist die entsprechende Vorlage zu verwenden, aus der der Zeitplan, der/ die Ort/e, die Offiziellen der Veranstaltung sowie die Streckenbeschaffenheit ersichtlich sind. Die entsprechenden Vorlagen stellen die zuständigen Sportabteilungen der DMSB-Trägerverbände zur Verfügung.

2.3 Der Entwurf der Kurzausschreibung ist mindestens vier Wochen vor dem Veranstaltungstermin der zuständigen Sportabteilung zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung (Dokumentenabnahme) können Änderungen bzw. Ergänzungen nur durch die Schiedsrichter der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn es aus Gründen der Sicherheit und/oder höheren Gewalt notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Rundenzahl und Sportwarte betrifft.

2.4 Der Veranstalter ist nicht verpflichtet alle Klassen auszuschreiben.

2.5 Verbindliche Auskünfte über die Veranstaltung erteilt nur der Fahrtleiter.

2.6 Bei Veranstaltungen mit alternativen Antriebstechnologien (z. B. HV-Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeuge) sind Sportwarte in den verschiedenen Bereichen mit Zusatzbefugnis "Alternative Antriebe" einzusetzen. Entsprechend des Einsatzbereiches der Sportwarte ist die Zusatzbefugnis in die dafür notwendigen Stufen gestaffelt. Für Veranstaltungen der Disziplin Clubsport Disziplin Elektro-Effizienz-Challenge ist mindestens eine Person mit der Zusatzbefugnis "Alternative Antriebe - Stufe orange“ einzusetzen.

3. Teilnehmer / Fahrer

3.1 **Anforderungen an die Fahrer bzw. optionale Beifahrer**
Der oder die zum Einsatz kommenden Fahrer müssen mindestens 18 Jahre alt und im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein. Im Wettbewerb kann zur Rennmitte ein Fahrerwechsel durchgeführt werden.

Gegen die Fahrer dürfen keine aus vorangegangenen Veranstaltungen verhangenen Sperren vorliegen. Ggf. befristete Sperren müssen ausgelaufen sein.

Beifahrer können optional zugelassen werden, wenn die Kurzausschreibung des Veranstalters dies vorsieht.

Beifahrer können ab einem Alter von 16 Jahren an entsprechend ausgeschriebenen Wettbewerben einer Elektro Effizienz Challenge zugelassen werden, sofern sie eine Lizenz gemäß Punkt 3.2 besitzen. Bei entsprechend minderjährigen Beifahrern muss die schriftliche Einverständniserklärung beider Elternteile bzw. gesetzlicher Vertreter vorliegen.

Ausnahmen vom Alterslimit für Fahrer sind lediglich unter folgenden Grundvoraussetzungen (entsprechend: „begleitetes Fahren“) möglich:

- Der Fahrer ist zum Zeitpunkt des Wettbewerbs mindestens 17 Jahre alt und besitzt einen Führerschein und ist darüber hinaus Inhaber einer nationalen C-Lizenz oder Race-Card
- Es liegt die schriftliche Einverständniserklärung beider Elternteile bzw. gesetzlicher Vertreter vor
- Die Ausschreibung des Wettbewerbs erlaubt den Einsatz optionaler Beifahrer
- Der in diesem Fall zwingend nötige Beifahrer ist volljährig und ist Inhaber einer nationalen C-Lizenz.

3.2 **Lizenz**

Zugelassen sind Teilnehmer, die mindestens im Besitz einer gültigen nationalen oder internationalen DMSB-Lizenz oder einer Race Card sind.

Die Teilnahmeberechtigung bei Clubsport-Wettbewerben im benachbarten Ausland ist unter Artikel 1.1. in der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe geregelt.

3.3 **Mehrfachstart**

Ein Mehrfachstart eines Teilnehmers in verschiedenen Klassen ist möglich, wenn es laut der Kurzausschreibung ausdrücklich vorgesehen ist. Die organisatorischen Bestimmungen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

Ausnahmen im Rahmen von Sonderläufen sind durch den Veranstalter möglich.

3.4 **Fahrzeugbesetzung**

Fahrzeuge sind in der Regel mit nur einem Fahrer besetzt. Optional kann ein zusätzlicher Beifahrer an Bord sein, wenn die Kurzausschreibung des Wettbewerbs dies vorsieht.

Fahrzeuge können mit einem oder 2 Fahrern an einem Wettbewerb teilnehmen. Während des Wettbewerbs ist ein Fahrerwechsel erlaubt, der in einem entsprechenden Boxenstoppfenster zu Rennmitte durchzuführen ist. Details dazu regelt die Kurzausschreibung des Wettbewerbs.

3.5 **Sicherheitsausrüstung (gültig für alle Fahrzeuginsassen)**

Das Tragen eines Schutzhelmes gemäß den DMSB-Helmbestimmungen ist vorgeschrieben, ebenso die Benutzung von Sicherheitsgurten. Schulterbedeckende Kleidung und lange Hosen sowie geschlossene Schuhe sind vorgeschrieben. Helmkameras sind verboten, siehe Art. 6.3 der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsportwettbewerbe

4. Nennungen / Nenngeld / Nennschluss

4.1 Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe

4.2 Der Nennschluss wird in der Kurzausschreibung festgelegt.

Für die Nennung ist das vorgegebene Nennformular zu verwenden.

Grundsätzlich ist ein Vornennschluss zu ermäßigtem Nenngeld möglich.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Nennungen eines Fahrers abzulehnen.

4.3 **Änderungen in der Nennung**
Es ist möglich im Verlauf der Saison Umbesetzungen in der Fahrercrew vorzunehmen. Ebenso ist ein Wechsel des Fahrzeugs möglich

4.4 Der Vertrag zwischen Teilnehmer und Veranstalter kommt durch die schriftliche Nennbestätigung oder am Veranstaltungstag ohne schriftliche Nennbestätigung durch Zuteilung der Startnummer zustande.

4.5 Das Nenngeld wird vom jeweiligen Veranstalter festgelegt und in der Kurzausschreibung bekannt gegeben.

Das Nenngeld ist Reuegeld und ist spätestens am Tag des Nennschluss zu bezahlen. Nennungen ohne Nenngeld werden nicht bestätigt und garantieren keinen Startplatz.

Eine Rückzahlung des Nenngeldes erfolgt nur bei Ablehnung einer Nennung oder bei Absage der Veranstaltung.

4.6 Bewerber im Sinne des Internationalen Sportgesetz (ISG) der FIA oder den DMSB-Reglements sind nicht zugelassen.

5. Klasseneinteilung

Zugelassene Fahrzeuge werden von der Rennorganisation in Wertungsklassen eingeteilt. Die Klasseneinteilung erfolgt in der Regel nach Modellen eines Herstellers, um im Sinne eines sportlich fairen Wettbewerbs eine weitestgehende Leistungsgleichheit der Fahrzeuge in Bezug auf die Effizienz zu gewährleisten. In Einzelfällen können auch baugleiche Modelle unterschiedlicher Hersteller in einer Klasse zusammengefasst werden, wenn dies im Ermessen der Serienorganisation möglich erscheint. Die Einrichtung weiterer, darüber hinaus definierter, Wertungsklassen liegt ebenfalls im Ermessen der Serienorganisation.

Basis der Klasseneinteilung ist die Tabelle im Anhang 1 (Liste der zugelassenen Fahrzeuge).

6. Technische Bestimmungen

6.1 Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht

werden. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Für den Nachweis der Einhaltung aller Bestimmungen ist der Fahrer verantwortlich.

Bestimmungen des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund e. V.), auf die in dieser Grundausschreibung verwiesen wird, sind auf der Homepage www.dmsb.de, überwiegend im Handbuch Automobilsport zu finden.

6.2 Zugelassene Fahrzeuge

a) **Fahrzeuge mit Internationaler Straßen-Zulassung.**
Die Fahrzeuge, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind, müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der normalen nationalen Zulassungsordnung ihres Landes entsprechen – Ausnahme Reifen, Artikel 6.5.

b) **Fahrzeuge mit Nationaler Straßen-Zulassung** (nach STVZO) darunter fallen auch:
- Fahrzeuge mit Saisonkennzeichen (während der Gültigkeitsperiode).

Die Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt und zu jeder Zeit der Veranstaltung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung (StVZO) der Bundesrepublik Deutschland entsprechen - Ausnahme Reifen, Artikel 6.5.

Erforderliche Nachweise bezüglich der Übereinstimmung mit der StVZO
Fahrzeuge nach Art. 6.2 b) (Zulassung) benötigen
- Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. einen Fahrzeugschein
- gültige HU-Prüfplakette.

Fahrzeuge (07er Kennzeichen) benötigen
- Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. einen Fahrzeugschein
- Kopie oder das Original des Fahrzeugbriefes
- schriftlicher HU -Nachweis nach § 29 StVZO, der nicht älter als 24 Monate sein darf

Die Zulässigkeit von Änderungen gegenüber dem Serienzustand muss für alle Fahrzeuge durch Eintragung in den Fahrzeugpapieren (Zulassungsbescheinigung Teil 1 bzw. Fahrzeugschein bzw. Fahrzeugbrief) oder durch Gutachten, ABE, ABG, Anbaubescheinigungen oder Abnahmeberichte nachgewiesen werden.

Für Fahrzeuge mit der neuen Zulassungsbescheinigung gilt zum Nachweis der Zulässigkeit nachträglicher Eintragungen bis auf weiteres auch die Vorlage des alten (entwerteten) Fahrzeugbriefes im Original. Zum Nachweis weiterer werksseitiger Eintragungen (z.B. Reifen und Felgen), die in der neuen Zulassungsbescheinigung nicht mehr aufgeführt sind, gilt auch die Vorlage der EG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) des Fahrzeugherstellers oder einer Fahrzeugauskunft (FIS-Papier). Diese kann unter Angabe der Hersteller- und Typschlüsselnummer (2.1 und 2.2) bei der DEKRA, dem TÜV, usw. erworben werden. Um künftigen Problemen vorzubeugen, wird dringend empfohlen, sich auf der

Zulassungsstelle ein Beiblatt zur Zulassungsbescheinigung Teil 1 mit den zusätzlichen Eintragungen ausstellen zu lassen.

6.3 Für die Events sind lediglich unmodifizierte, serienmäßige Elektroautos mit Straßenzulassung als Einsatzfahrzeuge erlaubt. Zugelassen sind alle Modelle die im Anhang 1. dieses Reglement in der Liste der zugelassenen Autos verzeichnet sind. Nicht in der Liste verzeichnete, aber die Grundvoraussetzungen erfüllende Fahrzeuge können gemäß Artikel 6.6 in der Liste hinzugefügt werden.

6.4 **Nicht zugelassene Fahrzeuge**

Grundsätzlich nicht zugelassen sind Fahrzeuge, bei denen es sich nicht um Serienfahrzeuge handelt. Dies sind z.B. Einzelstücke, Prototypen, Fahrzeuge für den Rennbetrieb oder Umbauten ursprünglich konventionell angetriebener Fahrzeuge.
Nicht zulässig sind ebenfalls Motorräder oder sonstige zweirädrige Gefährte. Generell nicht startberechtigt sind darüber hinaus Fahrzeuge mit verbrennungsbasierten Antrieben jeglicher Art (Hybridfahrzeuge).
Fahrzeuge, deren angegebene Höhe 1700 mm überschreitet, sind nicht startberechtigt.

6.5 **Reifen**

Es sind ausschließlich Serienreifen mit einer geeigneten Zulassung für den jeweiligen Fahrzeugtyp gestattet. Reifengröße und Tragfähigkeitsindex müssen mit den im Fahrzeugschein oder im COC angegebenen Werten übereinstimmen. Die Verwendung von davon abweichenden Reifen oder von Renn- oder Versuchsreifen ist aus Sicherheits- bzw. Kostengründen grundsätzlich verboten und wird als unerlaubte technische Modifikation eingestuft und geahndet. Der Hersteller der Reifen ist zur ggf. erforderlichen Kontrolle bei der Nennung anzugeben.

6.6 **Aufnahme von Fahrzeugen in Anhang 1**

Eine Zulassung in der Liste der zugelassenen Fahrzeuge kann über den Antrag G-Elektro-Fahrzeugliste realisiert werden. In diesem sind zusätzlich

a) anzugeben ob der Energiegehalt des Energiespeichers in kWh oder Prozent auszulesen ist.
b) ggf. ist auf Anfrage der Reglementsverantwortlichen eine kurze Videodokumentation zu erstellen wie und über welche Bedienelemente und Anzeigen die Abfrage des Energiegehalts der Batterien an dem Fahrzeugmodell zu realisieren ist.
c) Optional können alternativ erhältliche Batteriegrössen - sofern bekannt - von den Reglementverantwortlichen zusätzlich bei der Aufnahme in die Liste berücksichtigt werden**.**

In die Liste der zulässigen Fahrzeuge können Elektroautos von durch den mit der Federführung Beauftragten aufgenommen werden, sofern sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- Das Fahrzeug besitzt eine Typenzulassung für den deutschen Straßenverkehr
- Das Fahrzeug fällt nicht unter Artikel 6.4 “Nicht zulässige Fahrzeuge”
- Das Fahrzeug besitzt keinen “Range-Extender” und ist nicht mit einem zu- oder abschaltbarem Hybridsystem ausgestattet.
- Das Fahrzeug besitzt Hardware- oder Software basierte Vorrichtungen welche die Anzeige der Energiemenge in Kilowattstunden in den Energiespeichern schnell, zuverlässig und manipulationssicher und mit einer hinreichenden Genauigkeit (auf mind. 1kW oder mit einer Abweichung von max. 1%) auf Knopfdruck gestatten.
- Ersatzweise ist eine ausschließliche Anzeige in Prozent der Ladekapazität nur unter der Voraussetzung akzeptabel, dass durch einfache Skalierung der Prozentzahlen

auf die Netto-Größe des Akkus dessen Ladezustand jederzeit schnell, zuverlässig und manipulationssicher bestimmt werden kann. Die in diesem Fall geforderte Genauigkeit der Anzeige beträgt *mindestens 1%. Sie ist nur zulässig, wenn die Auflösungsgenauigkeit der %-Anzeige einer Messgenauigkeit von <= 1,00 kWh entspricht.*

- Das Fahrzeug darf lediglich die in der Serie verbauten Energierückgewinnungs-Systeme zur Rekuperation von Bremsenergie zur zusätzlichen Energiegewinnung nutzen.
- Zusätzliche Energiegewinnungs-Systeme, wie Solarzellen, thermische Energiegewinnung oder mechanische Generatoren, sind nur unter der Voraussetzung akzeptabel, dass im Sinne eines sportlich fairen Wettbewerbes der absolute Betrag der zusätzlich gewonnenen Energie jederzeit schnell, zuverlässig und manipulationssicher (z.B. ohne die Möglichkeit eines Resets) sowie hinreichend akkurat angezeigt, und mit der im Wettbewerb gestatteten Menge verrechnet werden kann.
- Sollte ein für den Wettbewerb vorgesehenes Fahrzeug noch nicht in Anhang 1 verzeichnet sein, so muss sich dessen Eigner spätestens 3 Wochen vor dem geplanten Wettbewerbstermin mit dem mit der Federführung dieses Reglements Beauftragten in Verbindung setzen, um rechtzeitig vor dem Event eine Aufnahme seines Fahrzeugs in die Liste der zugelassenen Autos zu erwirken.

6.7 Technische Modifikation

Grundsätzlich sind alle in diesem Kapitel nicht explizit aufgeführten technischen Modifikationen aus Sicherheits- und Kostengründen verboten und können bei Zuwiderhandlung mit dem Ausschluss nicht nur vom betreffenden Rennen, sondern auch von der kompletten Serie geahndet werden.
Erlaubte Modifikationen sind lediglich

- Veränderung des Reifendrucks
- Temporäres Entfernen von für den Wettbewerb nicht essentiellen Zubehörteilen wie z.B. Ersatzrad, Wagenheber und Laderaumabdeckung unmittelbar vor dem Wettbewerb.
- Fahrwerksmodifikationen, sofern sie mit einer entsprechenden offiziellen Eintragung im Fahrzeugschein als für den Straßenverkehr zulässig vermerkt sind

6.8 Überprüfung

Während der Veranstaltung können sowohl die Fahrzeuge als auch die Fahrer zu jedem Zeitpunkt überprüft werden. Unter Androhung der Disqualifikation ist der Fahrer dafür verantwortlich, dass das Fahrzeug während der gesamten Veranstaltung den technischen Bestimmungen entspricht.

Grundsätzlich kann jedes Fahrzeug zu einer vollständigen und eingehenden technischen Untersuchung, auch außerhalb des Veranstaltungsortes bzw. auch nach dem Veranstaltungstag, durch das Schiedsgericht, auch infolge eines Einspruches, bestimmt werden.

Ist die oben erwähnte Überprüfung Ergebnis eines Einspruches, so ist vom Einspruchsführer ein angemessener Vorschuss, der alle zu erwartenden Kosten dieses Vorgangs deckt, vorab zu leisten. Erweist sich der Einspruch als begründet, so wird der Vorschuss dem Einspruchsführer erstattet und dem unterlegenen Teilnehmer in Rechnung gestellt.

In jedem Fall ist der Fahrer für die ordnungsgemäße Demontage und Remontage allein verantwortlich. Er ist verpflichtet die Arbeiten in enger Absprache mit dem technischen Beauftragten durchzuführen oder durch einen Beauftragten durchführen zu lassen.

Auf Grund einer Meldung bzw. eines Berichtes bezüglich einer Überprüfung kann das Schiedsgericht eine Strafe bis zur Disqualifikation aussprechen.

6.9 Seitenfenster, Schiebedächer und Verdecke, soweit fahrzeugabhängig vorhanden, müssen während des Wettbewerbs geschlossen sein.

7. Dokumenten- und Technische Abnahme

7.1 Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe

7.2 Siehe DMSB-Basisausschreibung für Clubsport GLP

7.3 Jeder Teilnehmer (gilt auch für Beifahrer) muss sich gemäß Zeitplan der Kurzausschreibung zur Dokumentenabnahme und dem Fahrzeug zur Technischen Abnahme einfinden.

7.4 **Dokumentenabnahme**
Bei der Anmeldung des Fahrers/ Beifahrers werden überprüft:
- Angaben im Nennformular (Vollständig- und Richtigkeit)
- den gültigen Führerschein des Fahrers
- die gültige/n DMSB Fahrerlizenz/en
- die Fahrzeugpapiere
- die Versicherungsbestätigung (nur bei zugelassenen Fahrzeugen)

Danach werden die Startnummern zugeteilt und ausgegeben.

7.5 **Technische Abnahme**
Die Technische Abnahme vor dem Start hat allgemeinen Charakter (Überprüfung der grundlegenden Verkehrssicherheit, den Technischen Bestimmungen nach Art. 6 und den Sicherheitsvorschriften für Teilnehmer nach Art. 3, hinsichtlich offenkundiger Abweichungen).

Bei der technischen Abnahme wird u. A. überprüft:
- ordnungsgemäßer Zustand des Helms aller Fahrer
- Vorhandensein der Rettungskarte
- Vorhandensein eines Abschlepphakens (nicht montiert)
- Konformität der aufgezogenen Reifen mit den Angaben im Fahrzeugschein
- Lage des Hauptschalters zum ggf. Freischalten des Fahrzeugs

8. Durchführung

8.1 **Start des Events**

Abnahme
Die Veranstaltung beginnt mit der administrativen Abnahme gemäß Artikel 7.

Fahrerbesprechung
Bei der anschließenden Fahrerbesprechung werden die zeitlichen und sicherheitsrelevanten Abläufe besprochen. Die Anwesenheit ist verpflichtend vorgeschrieben und schriftlich per Unterschrift zu bestätigen. Teilnehmer, die nicht an der Fahrerbesprechung teilgenommen haben, können für die Veranstaltung gesperrt werden.

Vorbereitung der Fahrzeuge / Fahrzeugbeklebung
Vor dem Beginn des Wettbewerbs sind die Fahrzeuge mit den entsprechenden Startnummern und ggf. erforderlichen Vorrichtungen zur Kontrolle des Tempolimits auszustatten.

8.2 Ablauf des Wettbewerbs

Training
Im Vorfeld des Events wird ein Training von 20-40 Minuten vorgesehen. Dieses dient dem Kennenlernen der Strecke und ersten strategischen Kalkulationen. Es ist so zu bemessen, dass ggf. beide auf dem Fahrzeug startende Piloten zum Einsatz kommen können. Das Training findet zwar grundsätzlich ohne eine Leistungskontrolle statt, jedoch wird auch hier das geltende Tempolimit durch geeignete Maßnahmen überwacht.

Qualifikation
Bedingt durch den Charakter des Wettbewerbs entfällt eine Qualifikation.

Startaufstellung
Ca. 30 Minuten vor dem geplanten Start des Wettbewerbs beginnt die Einführungsrunde zur Fahrt in die Startaufstellung.
Soweit nicht anders angegeben, erfolgt die Startaufstellung in einer Single-File-Aufstellung. Strecken- und Eventspezifisch können davon abweichend andere Aufstellungsformationen zum Einsatz kommen. Dies muss dann sowohl in der Kurzausschreibung (s. Anhang 9.2.) als auch im Fahrerbriefing zur Sprache kommen.
Die Startaufstellung erfolgt in der Regel gemäß des Reverse-Grids des aktuellen Meisterschaftsstandes (d.h. Der Meisterschaftsführende startet von ganz hinten).
Beim ersten Rennen der Saison kann der Meisterschaftsendstand der letzten Saison herangezogen werden. Bei strittigen Fragen bezüglich der Position - z.B. bei neuen Gaststartern - bestimmt die Serienorganisation den Startplatz.
Die Serienorganisation kommuniziert vor dem Beginn der Startprozedur die Startaufstellungsreihenfolge als schriftliches Handout.
In Anbetracht eines zügigen Ablaufs der Startprozedur wird empfohlen, schon im Paddock die Reihenfolge der Startaufstellung einzuhalten.

Startprozedere
Die Fahrzeuge fahren in der Einführungsrunde auf dem kürzesten Weg vom Paddock zu ihrer Startposition. Dort wird das Fahrzeug abgestellt.
Stehen alle Fahrzeuge auf ihrer Startposition, wird das Grid für die Teilnehmer und die Wettbewerbskontrolle geöffnet.

8.3 Wettbewerbskontrolle

Zur obligatorischen Kontrolle des Batterieladestandes in KWh wird dieser bei jedem Fahrzeug notiert und fotografisch dokumentiert. Dazu ist den technischen Kontrolleuren der Ladestand auf dem entsprechenden Screen des Fahrzeugs zugänglich zu machen.

Aus dem aktuellen Ladestand ergibt sich unter Abzug des Energielimits der maximal zulässige Ladestand in kWh oder Prozent, der nach dem Ende des Wettbewerbs noch in der Batterie verbleiben darf. Dieser ist den Fahrern am Fahrzeug mündlich und schriftlich mitzuteilen. Empfohlen wird die Ausgabe eines Klebe- oder Notizzettels auf dem der finale Ladestand bei Beendigung des Wettbewerbs klar und eindeutig notiert wird.
Grundlage der Prozentangaben sind dabei ausschließlich die in Anhang 1 verzeichneten Angaben zum Umrechnen der Energielimits in % bzw. kWh.
Das Auslesen des Ladestandes hat zügig zu erfolgen und sollte 5min vor dem Start beendet sein. Pro Teilnehmer-Fahrzeug sind 2 Minuten einzuplanen.

8.4 **Startsignale**

- Die genaue Startprozedur wird vor dem Wettbewerb in der Fahrerbesprechung kommuniziert
- Bei Problemen mit dem Start muss ein Fahrer dies durch deutliche Winkzeichen und Warnblinker anzeigen, um beim Start kein Hindernis für die nachfolgenden Fahrzeuge darzustellen. Ggf. ist der Start mit der roten Flagge abzubrechen.

8.5 **Startabbruch**

Im Falle eines Startabbruchs mit der roten Flagge muss das betreffende Fahrzeug, wenn es sich nicht starten lässt, aus der Startaufstellung in die Boxengasse geschleppt werden. Sollte es sich verspätet starten lassen, muss es die Startaufstellung aus eigener Kraft verlassen und in die Boxengasse fahren. Aus dieser darf es dem Feld hinterher starten, sobald das letzte Fahrzeug nach dem Start die Boxenausfahrt passiert hat.
Das Startprozedere wird gemäß 7.2.4 wieder aufgenommen.

8.6 **Wettbewerbsdurchführung**

Während des Wettbewerbs haben die Teilnehmer die Flaggensignale der Streckenposten uneingeschränkt zu beachten. Es gilt dabei der FIA-Flaggenstandard.
Schnellere Teilnehmer, die überholen wollen und dies durch ein Blinksignal anzeigen, ist das Überholen an geeigneter Stelle zu ermöglichen.

- Das überholende Fahrzeug setzt den Blinker auf der Seite, wo es überholen will
- Das zu überholende Fahrzeug bleibt auf der Ideallinie
- Verhindert ein zu überholendes offensichtlich langsameres Fahrzeug einen Überholvorgang und ignoriert durchgehend angezeigte blauen Flaggen für mehr als eine Runde, kann der Fahrtleiter im Nachhinein eine Strafe (Rundenabzug) verhängen.
- Es besteht die Möglichkeit an geeigneten Streckenabschnitten auch Überholzonen vorzusehen, in denen 2 virtuelle Fahrspuren definiert werden, zwischen denen nicht gewechselt werden darf. Diese können zum Beispiel durch eine Pylonenreihe, die nicht touchiert werden darf gekennzeichnet werden. Entsprechende Zonen werden in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben. Behindert ein Pilot ein überholendes Fahrzeug in solch einer Überholzone durch einen unerlaubten Spurwechsel kann eine Zeitstrafe verhangen werden.

8.7 **Splitevents**

In Fällen, in denen die Anzahl der genannten Teilnehmer die zulässige Anzahl der Fahrzeuge auf der Strecke gemäß der DMSB-Streckenlizenz überschreitet, kann der Veranstalter das Teilnehmerfeld in 2 Gruppen aufteilen.

Die Endergebnisse beider Gruppen sind abschliessend zu einem Gesamtergebnis zu addieren.

8.8 **Fahrerwechsel / Boxenstopp**

In der Mitte des Wettbewerbs ist grundsätzlich ein 20-minütiges Boxenstoppfenster vorzusehen, innerhalb dessen der Fahrerwechsel vorgenommen werden kann. Dieses kann ggf. abhängig von der Teilnehmerzahl und der Dauer des Events auf 30 min erweitert werden. Die genaue Dauer und der Zeitpunkt werden vorab in der Kurzausschreibung festgelegt.
Zusätzliche Boxenstopps aufgrund z.B. eines technischen Defektes außerhalb dieses Fensters dürfen nicht für einen Fahrerwechsel genutzt werden.

Zu Rennbeginn wird die Boxengasse mit gelb gekennzeichnet.

Zu Beginn des Boxenstoppfensters wird auf Anweisung des Fahrtleiters die Boxengasse mit grün gekennzeichnet.

Ist die maximale Anzahl an Wechselplätzen in der Boxengasse belegt, kann der Fahrtleiter erneut die Boxengasse mit gelb kennzeichnen. Die Boxengasse ist somit gesperrt und die Teams müssen den Fahrerwechsel auf die nächste Vorbeifahrt verschieben oder vor dem gelben Signal warten.

Der Fahrerwechsel ist jeweils unter Aufsicht eines Sportwartes durchzuführen. Dieser überprüft, ob der einsteigende Fahrer sich korrekt angeschnallt hat. Erst nach einer entsprechenden Überprüfung und Freigabe durch den Sportwart darf das Team wieder in den Wettbewerb zurückkehren. Startet ein Fahrer ohne eine entsprechende Freigabe zurück in den Wettbewerb, gilt der Boxenstopp als nicht absolviert.

Wird ein Boxenstopp inkl. Fahrerwechsel unter gelber Flagge absolviert, wird er wie ein nicht absolvierter Fahrerwechsel gewertet und geahndet.

Nach Ablauf des Boxenstoppfensters wird auf Anweisung des Fahrtleiters die Boxengasse wieder mit gelb gekennzeichnet.

Im Falle von Einzelstartern besteht die Möglichkeit den Boxenstopp derart zu simulieren, daß der Fahrer aussteigt, einmal komplett um sein Auto herumläuft und dann wieder einsteigt. Auch hier ist die Freigabe des Sportwarts zu Weiterfahrt erst nach dem Anschnallen zu beachten.
Wird der Boxenstopp nicht absolviert, weil z.B. ein Fahrer alleine im Wettbewerb antritt, wird als Ausgleich der Abzug mindestens einer Runde bzw. die Dauer einer Runde vom Endergebnis abgezogen. Details dazu werden in der Kurzausschreibung festgelegt

8.9 **Ende des Wettbewerbs**

Zeitbasierte Läufe

Im Falle eines Wettbewerbs mit begrenzter Dauer wird nach Ablauf der Dauer der Führende als erster mit der Zielflagge abgewunken. Anschließend wird allen anderen Teilnehmer dahinter ebenfalls die Zielflagge angezeigt. Danach müssen die Teilnehmer unverzüglich den Zielbereich zur Verbrauchskontrolle anzusteuern.

Distanzbasierte Läufe

Im Falle eines Wettbewerbs mit einer definierter Enddistanz wird vorab die zum Erreichen dieser Distanz erforderliche Rundenzahl in der Kurzausschreibung festgelegt. Die maximale Zeit zum Erreichen der geplanten Distanz ist limitiert. Sie sollte 170min (plus 10min-Frist) nicht überschreiten und wird in der Kurzausschreibung festgelegt.

Sobald der erste Teilnehmer diese Rundenzahl erreicht, wird er mit der Zielflagge abgewunken und die Teilnehmer müssen den Zielbereich zur Verbrauchskontrolle ansteuern.

Es beginnt eine 10 min-Frist und die Zielflagge wird gezeigt. Alle Teilnehmer haben noch Gelegenheit die Distanz zu vollenden und anschließend den Zielbereich zur Verbrauchskontrolle anzusteuern. Dabei obliegt die Verantwortung für das Erreichen der korrekten Rundenzahl bei den Teilnehmern.

Nach Ablauf der 10min-Frist wird die Zielflagge geschwenkt und alle Teilnehmer müssen unabhängig von der bis dahin erreichten Distanz den Zielbereich zur Verbrauchskontrolle ansteuern.

9. Wertung

9.1 Verbrauchskontrolle

Die Teilnehmer steuern den Zielbereich an, wo zeitnah und zügig das Auslesen des Batterieladestandes durch die Technischen Kommissare der Serie vorgenommen wird (Verbrauchskontrolle). Entscheidend für die Bestimmung des Ladestandes ist ausschließlich der hier abgelesene Stand. Dieser wird so genau wie möglich abgelesen.

Gerät ein Teilnehmer früher als erwartet an sein Energielimit, so darf er den Zielbereich vor dem offiziellen Ende des Wettbewerbs durch die Zielflagge ansteuern und seinen Batterieladestand auslesen lassen. Das Fahrzeug bleibt dadurch ohne Strafen in Wertung.

Um Manipulationsmöglichkeiten zu vermeiden, werden Screenshots des Ladestandes im Augenblick der Zieldurchfahrt oder entsprechende Videoaufnahmen nicht als Dokumentationsgrundlage akzeptiert. Es liegt in der Verantwortung der Teilnehmer sicherzustellen, dass nach der Zieldurchfahrt innerhalb des Verbrauchslimits noch genügend Energie vorhanden ist, um für die Fahrt zum Zielbereich und einer evtl. Wartezeit den Batterieladestand nicht unter das vorab kommunizierte individuelle Grenzwertlimit fallen zu lassen.

9.2 Ergebnisermittlung bei begrenzter Dauer (Modus 1)

Grundlage für das Ergebnis bei einem Wettbewerb mit Zeitlimit sind die zurückgelegten Distanzen im Augenblick der Zieldurchfahrt des Führenden. Diese müssen durch einen geeigneten Ergebnisdienst (=Zeitnahme) festgestellt und wie folgt ermittelt werden:
Für jeden Teilnehmer wird die Anzahl der absolvierten Runden festgestellt. Zusätzlich muss die Zeitmarke der letzten beendeten Runde – entweder beim Abwinken oder vor dem Aufsuchen des Zielbereiches - notiert werden.

9.3 Ergebnisermittlung bei begrenzter Distanz (Modus 2)

Grundlage für das Ergebnis bei einem Wettbewerb mit Distanzlimit ist die benötigte Zeit, die die Teilnehmer zum Absolvieren der geforderten Distanz gebraucht haben. Diese wird mit einer geforderten Mindestgenauigkeit von 1s durch den Ergebnisdienst ermittelt.

Zusätzlich werden die zurückgelegten Runden ermittelt. Im Falle von Teilnehmern, die die geforderte Distanz nicht vollendet haben, ist die benötigte Zeit zur Vollendung der letzten komplettierten Runde festzustellen.

9.4 **Berücksichtigung des Tempolimits**

Nach dem Wettbewerb ist von der Auswertung/Zeitnahme eine teilnehmerspezifische Liste der Rundenschnitte aller absolvierten Runden zusammenzustellen, aus der hervor geht, ob von allen Teilnehmern das Tempolimit eingehalten worden ist.
Jede Runde, bei der das vorab kommunizierte Tempolimit verletzt worden ist, wird von der Rundenzahl des Teilnehmers abgezogen.
Bei einer Verletzung des Tempolimits um mehr als 10kmh ist das betreffende Team aus der Wertung zu nehmen (= zu disqualifizieren).

9.5 **Endergebnis**

Das Endergebnis setzt sich nach dem Wettbewerb wie folgt zusammen:

a) Wettbewerb mit begrenzter Dauer (Modus 1):
Anzahl der absolvierten Runden, minus Abzug der zu schnell absolvierten Runden (gemäß 10.2) minus Abzug bei Überschreiten des Energielimits (gemaß 10.1) minus strafbedingte Abzüge (gemäß 10.3) mal Streckenlänge minus Länge der sich aus dem Abstand zum Führenden errechneten Teilrunde. Das Ergebnis wird als Distanz in km/m angegeben.

b) Wettbewerb mit begrenzter Distanz (Modus 2):
Anzahl der absolvierten Runden, minus Abzug der zu schnell absolvierten Runden (gemäß 10.2) minus Abzug bei Überschreiten des Energielimits (gemaß 10.1) minus strafbedingte Abzüge (gemäß 10.3). Zusätzlich die benötigte Dauer zum Absolvieren der letzten Runde.

10. Wertungstrafen

10.1 **Überschreitung des Verbrauchslimit**

Wird eine Überschreitung des individuellen Verbrauchslimits durch die Sportwarte festgestellt, wird diese durch Rundenabzug vom Endergebnis sanktioniert.

- Die zu viel verbrauchten KW/h des Teilnehmers werden aufgerundet
- Zugrunde gelegt wird die Rundenanzahl des Siegers geteilt durch die Anzahl der verbrauchten KWh. Das Ergebnis wird aufgerundet
- Dieses Ergebnis wird mit den zu viel verbrauchten KWh des Teilnehmers multipliziert und von der Anzahl der absolvierten Runden abgezogen.

10.2 **Überschreitung des Tempolimits**

Eine Überschreitung des gemäß in der Kurzausschreibung definierten Tempolimits folgt zu folgenden Bestrafungen:

- Überschreitung um mehr als 1kmh, aber weniger als 10kmh hat den Abzug der entsprechenden Runden vom Endergebnis zur Folge.
- Überschreitung von 10kmh oder mehr wird eine Disqualifikation vom Wettbewerb ausgesprochen

10.3 **Sonstige Bestrafungen**

- Eine Manipulation der Energieanzeige des Fahrzeugs führt automatisch eine Disqualifikation nach sich

- Bei fortgesetztem Ignorieren der blauen Flaggen kann der Fahrtleiter pro festgestellten Vorgang eine Zeitstrafe von 1 Minute für das entsprechende Team verhängen
- Bei unerlaubtem Spurwechsel in einer Überholzone kann der Fahrtleiter pro festgestellten Vorgang eine Zeitstrafe von 1 Minute für das entsprechende Team verhängen.
- Weitere Wertungsstrafen sind Teil der Regelungsbefugnis der Renn-/Fahrt-/Veranstaltungsleiters und des Schiedsgerichtes und werden in der Kurzausschreibung festgelegt.

11. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

12. Versicherung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

13. Haftungsausschluss

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

14. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

15. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

16. Preise / Siegerehrung

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

17. Sachrichter / Sportwarte / Schiedsgericht / Strafen

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

18. Einsprüche

Die Einspruchsgebühr beträgt 50,00 EUR.

Siehe DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe.

19. Besondere Bestimmungen

19.1 **Sicherheit**

Es ist nie auszuschließen, dass durch das Auftreten von technischen Defekten am Fahrzeug, durch Selbstüberschätzung des eigenen Fahrkönnens oder durch plötzlich auftretende unvorhersehbare Ereignisse wie z.B. Wetterumschwünge, Ölspuren, sonstigen Fahrbahnveränderungen etc. es zu Unfällen kommen kann. Es wird daher besonders um Beachtung der Sicherheitsvorschriften gebeten und den Teilnehmern dringend empfohlen, ihr Fahrzeug entsprechend vorzubereiten und die Fahrgeschwindigkeit entsprechend anzupassen.

19.2 **Zuschauerplätze**

Zuschauer sind an deutlich gekennzeichneten Plätzen unterzubringen und so abzusichern, dass sie nicht gefährdet werden.

19.3 **Streckenposten**

Die Streckenposten für die Sportwarte der Streckensicherung sind so zu wählen, dass unter Berücksichtigung ihrer Aufgabe eine persönliche Gefährdung so weit wie möglich vermieden werden kann.

19.4 **Sanitätsdienst**

An der Strecke ist ein RTW vorgeschrieben, ein Notarzt muss anwesend sein. Das kurzfristige Verständigen der Rettungsleitstelle muss ebenfalls gewährleistet sein. Eine Zu- und Abfahrt des Sanitätsdienstes muss jederzeit gegeben sein.

Auf Verkehrsübungsplätzen oder Kartrennstrecken, bei der eine maximale Geschwindigkeit nicht überschritten werden darf, kann auf die Anwesenheit eines Arztes verzichtet werden.

19.5 **Feuerlöschmittel**

Geeignete Feuerlöschmittel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

19.6 **Ergebnislisten**

Die Ergebnislisten sind mit einem Kurzbericht über den Veranstaltungsverlauf spätestens zwei Wochen nach der Veranstaltung beim jeweiligen Regionalclub einzureichen. Besondere Vorkommnisse (z.B. Unfälle mit Personenschäden) sind am ersten Werktag nach der Veranstaltung durch den Verunfallten der Versicherung zu melden: www.dmsb.de/de/lizenzen/online-unfallmeldung

Anhänge zum Reglement

Anhang 1 Liste der zugelassenen Fahrzeuge und Wertungsklassen

Hersteller	Klasse	Systemcheck	kWh / %	Modelle, Batteriegrößen & Umrechnungsfaktoren
Tesla Roadster	T1	12.11.22 (HG) ***) Auslesen im Range Modus	kWh	56kWh 18/27/36 kWh= 18/27/36 kWh
Tesla Model S	T2	30.10.20 (HG)	kWh	(alle Modelle) 18/27/36 = 18/27/36kWh
Tesla Model 3	T3	30.10.20 (HG)	kWh	(alle Modelle) 75/82 kWh 18/27/36 kWh= 18/27/36 kWh
Tesla Model Y	*T4*	*31.8.24 (HG)*	*kWh*	*(alle Modelle) 57,5/75 kWh* *18/27/36 kWh= 18/27/36 kWh*
VW e-Golf	V1	*) Hardware bzw. Software zum Auslesen benötigt	%	35,8 kWh Br./ 32,0 kWh Net./ 0,32 kwh/% 18/27/36 = 56%/84%/---% 24,2 kWh Br./ 20,5 kWh Net./ 0,205 kwh/% 18/27/36 kWh = 87%/---%/---%
VW e-Up (und baugleiche Modelle; z.B. Skoda Citgo-e; Seat Mii electric)	V2	*) Hardware bzw. Software zum Auslesen benötigt	%	36,8 kWh Br./ 32,3 kWh Net./ 0,323 kWh/% 18/27/36 kWh = 56%/84%/---% (2016-19): 18,7 kWh Br./ 16 kWh Net./ 0,16 kWh/% 18/27/36 kWh = ---%/---%/---%
VW ID3 (und baugleiche Modelle; z.B. Cupra Born)	V3	18.6.21 (HG)	%	(Pure) 55kWh Br./45kWh Net.: 0,45kWh/% 18/27/36 kWh = 40%/60%/80% (Pro Perfom.) 62 kwh/58 kWh: 0,58kWh/% 18/27/36 kWh = 31%/47%/62% (Pro S) 82kWh Br./77kWh Net.: 0,77kWh/% 18/27/36 kWh = 23%/35%/47%
Mini Cooper SE	M1	18.6.21 (HG)	%	32,6 kWh Br. / 28,6 kWh Net.: 0,286kWh/% 18/27/36 kWh= 63%/94%/---%
Jaguar Landrover IPace MY21	J1	17.5.22 (HG)	kWh	90kWh Br./ 84,7kWh Net./ 0,847kWh/% 18/27/36kWh = 18/27/36kWh
Alfa Romeo Junior	*a1*	*6.9.25 (HG)*	*%*	*54 kWh Br./ 50,8 kWh Net./ 0,508 kwh/%* *18/27/36 kWh = 35%/53%/71%*
Fiat 500 (und baugleiche Modelle; FiatChrysler 500)	F1	17.9.22 (HG)	%	23,8kWh Br./ 21,3kWh Net./ 0,213kWh/% 18/27/36 kWh = 85%/---%/---% 42kWh Br./37,3kW Net./ 0,373kWh/% 18/27/36 kWh = 48%/72%/97%
Mitsubishi iMiev (und baugleiche Modelle; Peugeot iOn; Citroen C-Zero)	µ1	12.11.22 (HG)	%	16 kWh Br./ 14,5 kWh Net./ 0,145 kWh/% 18/27/36 kWh = ---%/---%/---%

Hyundai Ioniq	*H1*	*18.6.25 (HG)*	*%*	*30,5 kWh Br./ 28 kWh Net./ 0,28 kwh/% 18/27/36 kWh = 64%/96%/--% 40,4kWh Br./38,3kW Net./ 0,383kw/% 18/27/36 kWh = 47%/70%/94%*
Hyundai Kona	*H2*	*14.11.25 (HG)*	*%*	*42 kWh Br./ 39,2 kWh Net./ 0,392 kwh/% 18/27/36 kWh = 46%/69%/92% 51kWh Br./48,4kW Net./ 0,484kw/% 18/27/36 kWh = 37%/56%/74% 67,5 kWh Br./ 64 kWh Net./ 0,64 kwh/% 18/27/36 kWh = 28%/42%/56% 68,5kWh Br./65,4kW Net./ 0,654kw/% 18/27/36 kWh = 28%/41%/55%*
Hyundai Inster	*H4*	*4.11.24 (HG)*	*%*	*42 kWh Br./ 39 kWh Net./ 0,39 kwh/% 18/27/36 kWh = 24%/36%/49% 49kWh Br./46kW Net./ 0,46kw/% 18/27/36 kWh = 23%/34%/45%*
Hyundai Ioniq 5 / 5 N	*H5*	*4.11.24 (HG)*	*%*	*77,5 kWh Br./ 74 kWh Net./ 0,74 kwh/% 18/27/36 kWh = 24%/36%/49% 84kWh Br./80kW Net./ 0,8kw/% 18/27/36 kWh = 23%/34%/45%*
Hyundai Ioniq 6	*H6*	*18.3.23 (HG)*	*%*	*58 kWh Br./ 54 kWh Net./ 0,54 kwh/% 18/27/36 kWh = 33%/50%/67% 77,4kWh Br./74kW Net./ 0,74kw/% 18/27/36 kWh = 24%/36%/49%*
Opel e-Corsa (und baugleiche Modelle; Peugeot 208e, *Lancia Ypsilon)*	O1	23.9.23 (HG) *) ggf. Software Update zum Auslesen benötigt	%	50 kWh Br./ 46,3 kWh Net./ 0,463 kwh/% 18/27/36 kWh = 39%/58%/78% 50 kWh Br./ 48,1 kWh Net./ 0,481 kwh/% 18/27/36 kWh = 37%/56%/75%
Opel Astra e (und baugleiche Modelle; Peugeot 308e,)	*O2*	*1.4.24 (HG)*	*%*	*54 kWh Br./ 50,8 kWh Net./ 0,508 kwh/% 18/27/36 kWh = 35%/53%/71%*
Renault Zoe	R1	18.6.21 (HG)	%	*54,7 kWh Br. 52 kWh Net./ 0,52 kWh/% 18/27/36 kWh = 34%/52%/69% 44,1 kWh Br./ 41 kWh Net./ 0,41kWh/% 18/27/36 kWh = 44%/66%/87%*
Renault Megane E-Tech	R2	23.9.23 (HG)	%	43,3 kWh Br./ 40 kWh Net./ 0,4 kwh/% 18/27/36 kWh = 45%/68%/90% 65 kWh Br./ 60 kWh Net./ 0,6 kwh/% 18/27/36 kWh = 30%/45%/60%
Renault 4 E-Tech	*R4*	*15.11.25 (HG)*	*%*	*55 kWh Br./ 52 kWh Net./ 0,52 kwh/% 18/27/36 kWh = 35%/52%/69%*
Polestar 2	P2	18.6.21 (HG)	%	78 kWh: 0,78 kWh/% 27/36/45 = 35%/46%/58%
Volvo EX30	*V1*	*15.11.25 (HG)*	*%*	*51 kWh Br./ 49 kWh Net./ 0,49 kwh/% 18/27/36 kWh = 37%/55%/73%*

				69 kWh Br./ 65 kWh Net./ 0,65 kwh/% 18/27/36 kWh = 28%/42%/55%

Anhang 2 – Liste der vorläufig nicht zugelassenen Fahrzeuge

Hersteller / Modell	Systemcheck	Begründung
Audi eTron (alle Modelle)	*6.9.25 (HG)*	*Artikel 6.6 Punkt 4 nicht erfüllt *)*
smart EQ fortwo (2018)	14.11.21 (HG)	Artikel 6.6 Punkt 4 nicht erfüllt *\)*
Toyota bZ4X	17.9.22 (HG)	Artikel 6.6 Punkt 4 nicht erfüllt *\)*

*) = ggf. Hardware-Aufrüstung erforderlich
**) = ggf. Software-Update erforderlich
***) = Sondermodi beim Auslesen beachten