

Zugelassene Fahrzeuggruppen

Gruppe NSU – Spezial-Tourenwagen (DMSB)

Zugelassen zu diesem Markenpokal im Rahmen des Classic-Berg-Cups, sind ausschließlich NSU-Tourenwagen bis maximal 1300 ccm Hubraum. Die Fahrzeuge müssen während der gesamten Veranstaltung dem Gruppe-H Reglement des DMSB entsprechen – auch wenn eine Straßenzulassung gegeben sein sollte. Es besteht ein Mindestgewicht der Fahrzeuge von 635 kg. Meist werden NSUs vom Typ TT und TTS verwendet. Die jüngsten Fahrzeuge sind Baujahr 1973. Typische Fahrzeuge: NSU Prinz 1000, NSU TT, NSU TTS

Gruppe Classic (CTC / CGT / CSC) – Old- und Youngtimer-Fahrzeuge

2006 wurde vom DMSB ein neues Reglement für klassische Tourenwagen und GTs bis Homologationsjahr 1990 (CTC/CGT) sowie Sport- und Formelfahrzeuge (CSC) eingeführt, die technisch und optisch ihrer damaligen Homologation (z.B. Gruppe 1, 2, 3, 5, N, A, bzw. DN, DA oder Formel 3, Formel 2, Formel V sowie ehemalige Gruppe 6 und C3 Sportwagen) entsprechen müssen. Man unterscheidet 4 Zeitepochen (1966-'71, '72-'75, '76-'81, '82-'88). Die Fahrzeuge sind in die Divisionen 1-9 eingeteilt. 2009 wurde für diese Fahrzeuge erstmals der DMSB Classic-Bergpokal (CBP) als nationale Meisterschaft ausgeschrieben. Mit dem privat organisierten Classic-Berg-Cup (CBC) existiert ein weiteres Betätigungsfeld.

Typische Tourenwagen-Fahrzeuge: Ford Escort Mk1, Renault Alpine A110, BMW 320 Gr. 5; Typische Rennsportfahrzeuge: Chevron Formel 3, Behnke Condor, Lola T 298

Gruppe G – Serien-Tourenwagen (DMSB)

Die Fahrzeuge müssen im serienmäßigen Zustand und zum öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sein. Modifizierungen sind nur im Bereich Sicherheit vorgeschrieben und erlaubt (z.B. Überrollkäfig, Feuerlöscher, Feuer abweisende Rennbekleidung für den Fahrer...). Die Einteilung in die jeweiligen Klassen erfolgt nach dem Leistungsgewicht des Fahrzeuges. Die früher der Gruppe GTN zugeteilten Fahrzeuge (mit mindestens 2 Plätzen, wie sie serienmäßig in genügender Anzahl gebaut worden sind) fahren in gemeinsamer Wertung mit der Gruppe G.

Typische Fahrzeuge: BMW 318is, Mitsubishi Lancer, VW Polo

Gruppe F / N / N-Diesel – Seriennahe-Tourenwagen (FIA)

In großer Stückzahl (mind. 2500 Stück in 12 Monaten) hergestellte Fahrzeuge aus der laufenden Produktion mit mindestens 4 Plätzen. Diese können für den Rennsport nach dem FIA-Gruppe N Reglement weitgehend verbessert werden. Bei Diesel-Fahrzeugen gilt ein Hubraumlimit von 2000 ccm. Seit 2010 heißt die Gruppe F2005 wieder Gruppe F, diese ist der Gruppe N zugeteilt (zuvor Gr. A). Gruppe F-Fahrzeuge müssen in allen Teilen uneingeschränkt der Straßenverkehrsordnung (STVO) entsprechen, also alle Verbesserungen eingetragen sein. Die bis 2009 in DN gruppierten Fahrzeuge (ab Homologationsjahr 1991) fahren weiter in dieser Gruppe als Classic-Touring-Cars und GTs (CTC/CGT).

Typische Fahrzeuge: Mitsubishi Lancer, Peugeot 306, Opel Astra GSI

Gruppe A / A-Diesel – Produktions-Tourenwagen (FIA)

In großer Stückzahl (mind. 2500 Stück in 12 Monaten) hergestellte Fahrzeuge aus der laufenden Produktion, mit mindestens 4 Plätzen. Diese können für den Rennsport nach dem FIA-Gruppe A-Reglement weitgehend verbessert werden. Bei Diesel-Fahrzeugen gilt ein Hubraumlimit von 2000 ccm. Die bis 2009 in DA gruppierten Fahrzeuge (ab Homologationsjahr 1991) fahren weiter in dieser Gruppe als Classic-Touring-Cars und GTs (CTC/CGT).

Typische Fahrzeuge: Mitsubishi Lancer, VW Golf Kit-Car, Subaru Impreza

Gruppe H – Spezial-Tourenwagen (DMSB)

Personenkraftwagen (vom Hersteller mind. 200 Einheiten in 12 Monaten gebaut), die durch die FIA homologiert sind oder deren Homologation in anderen Gruppen abgelaufen ist. Diese dürfen für den Renneinsatz stark modifiziert werden (z.B. Front- und Heckspoiler, Radaufhängung und Motor sind weitgehend freigestellt). Die Baujahrgrenze von 5 Jahren abwärts wurde zur Saison 2005 aufgehoben, sodass nun auch aktuelle Fahrzeuge für die Gruppe H vorbereitet werden können.

Fahrzeuge die nach dem 31.12.1965 bis heute gebaut wurden, sind zugelassen. Es gelten hubraumbezogene Mindestgewichte. Populäre Rennserie ist hier der KW Berg-Cup. Punktberechtigt in der Berg DM für Tourenwagen (Div.I) sowie Fahrzeuge bis 2000 ccm Hubraum auch im DMSB Bergpokal für Tourenwagen.

Typische Fahrzeuge: Fiat 127 Sport, VW Polo 16V, BMW 320 16V, VW Golf, Opel Kadett C



Gruppe E1-Bergrennen – Spezial-Tourenwagen (DMSB)

Geschlossene Tourenwagen und GT-Fahrzeuge. Diese dürfen für den Renneinsatz modifiziert werden (z.B. riesige Front- und Heckspoiler, Radaufhängung und Motor sind weitgehend freigestellt). Freistehende Räder sind nicht erlaubt. In vielen Punkten ähnlich der Gruppe H. Zusätzlich dürfen Motor- und Fahrzeughersteller verschieden sein (z.B. BMW-Karosserie mit Opel Motor aber auch Ex-DTM Autos) und aktuelle Motoren verwendet werden. Zur Saison 2010 wurden vom DMSB Mindestgewichte in Abhängigkeit des Hubraums eingeführt, diese sind im E1-FIA-Reglement nicht vorgesehen. Zugelassen sind hier zudem Fahrzeuge nach dem internationalen E1-SH und nationalen FS-Reglement. Wertung im KW Berg-Cup und seit 2006 auch in der DM (Div.I).

Typische Fahrzeuge: BMW 320 Judd V8, Opel Astra V8 DTM, Mercedes 190 Judd V8

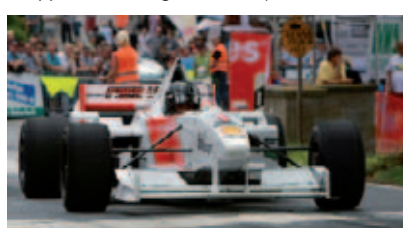
Gruppe E2 (F3000) – Int. Formel-Rennwagen (FIA)

Einsitzige offene Monoposto, die den internationalen Formeln entsprechen (Anhang J 1995). F3000-Wagen stammen meist von der Rundstrecke. Hubraum bis 3 Liter (ca.500 PS bei 540 kg) mit Drehzahlbegrenzung. Aus Sicherheitsgründen in Deutschland nicht zugelassen auf allen Bergrennstrecken startberechtigt. Wertungspunkte in DM und Pokal werden nicht zugeteilt. Einziger Anreiz für F3000-Piloten sind Gesamtsiege der einzelnen Bergrennen. International fahren die 3000er seit 2006 um die EM-Krone. Solche „Formel 1-ähnliche“ Rennen starten zahlreich in Italien und Frankreich.

Typische Fahrzeuge: Reynard 95D Judd, Lola B02 Zytek, Ralt RT 33 Cosworth

Gruppe E2 (Formelfrei) – Formelfreie Rennwagen (FIA)

Einsitzige offene Fahrzeuge ohne Aufladung („Monoposto“), die entweder in der Gruppe D homologiert waren (Formel 3 bis 2 Liter Hubraum, ca. 180 PS, Luft-



mengenbegrenzung 26 mm) sowie alle Markenpokal-Formeln (z.B.: Formel Renault, Formel Ford, Formel Opel) oder ältere Formel 2 (2 Liter Hubraum, ca. 320 PS bei 520 kg). Formelfreie Rennwagen werden praktisch nur im Sicherheitsbereich reglementiert und in Deutschland durch den Hubraum (bis 2000

ccm). Punktberechtigt für DM und Pokal. Zusätzlich sind aktuelle Formel 3-Fahrzeuge (Bj. 2009 und 2010) in der Gruppe D zugelassen.

Typische Fahrzeuge: Dallara Fiat, Reynard Opel, Martini-Renault, Tatuus

Gruppe E2 (CN/C3) – Sportprototypen (FIA)

Zweitsitzige, meistens offene Fahrzeuge, die speziell für den Rennsport und insbesondere für Sprintprüfungen (z.B. Bergrennen) gebaut sind. Räder müssen von der Karosserie überdeckt werden. Wenn in der Gruppe E2/C3 (bis 2,5 l / Anhang J 2001) der technische Vorbereitung des Motors nur wenig Grenzen gesetzt sind, werden die Motoren der Gruppe CN (bis 3 l, ca. 370 PS) den technischen Bestimmungen der Gruppe N (FIA) unterstellt. Gemäß Anhang J 2003. E2/CN-Fahrzeuge nach Anhang J 2010 sind ebenfalls zugelassen. Punktberechtigt in der DM für Rennsportfahrzeuge (Div. II) und dem privat gemanagten Sportwagen-Bergcup, Fahrzeuge bis zwei Liter Hubraum auch im DMSB Bergpokal für Rennsportfahrzeuge.

Typische Fahrzeuge: Osella BMW, Norma Honda, Martini BMW, PRC-Opel, Argo Alfa Romeo