

ÜBERROLLBÜGEL

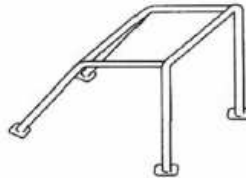
Art. 11 Überrollvorrichtung

Für alle Tourenwagen und GT-Fahrzeuge, welche im Modus 2 bei Rundstrecke-GLP, Berg-GLP und Rallye-GLP fahren, ist eine Überrollvorrichtung aus Stahl, wie nachstehend beschrieben, vorgeschrieben.

Der Überrollbügel muss mindestens wie in nachstehender Zeichnung 1 oder Zeichnung 2 beschaffen sein:



Zeichnung 1



Zeichnung 2

Spezifikation für die verwendeten Rohre:

Mindestqualität	Mindest-Zugfestigkeit	Mindestmaße (in mm)
Nahtlos kaltgezogener Kohlenstoffstahl	350 N/mm ²	38 x 2,5 oder 40 x 2,0

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die an den beiden Füßen des Hauptbügels eine Mindestfläche 120 cm² und an den beiden hinteren Abstützungen eine Mindestfläche von 60 cm² haben müssen, verstärkt werden (siehe Zeichnungen 253-50 bis 253-57 im Anhang J zum ISG).

Zugelassen sind auch Überrollkäfige aus Stahl gemäß Artikel 253-8 im Anhang J 1993 oder im aktuellen Anhang J zum ISG und Konstruktionen mit ASN-Zertifikat (z.B. DMSB-Zertifikat oder MSA-Zertifikat) wie auch Konstruktionen mit FIA-Homologation.

Jeder Befestigungspunkt soll mit mindestens 3 Schrauben mit der Karosserie verschraubt sein.

Schutzpolsterung: In den Bereichen, in denen die Körper der Insassen in Kontakt mit der Überrollvorrichtung kommen können, muss eine **schwer entflammable Polsterung** angebracht werden. In den Bereichen in denen der Helm in Kontakt kommen kann ist eine Polsterung nach FIA-Standard 8857-2001 empfohlen.

Die Überrollvorrichtung muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

Definition „schwer entflammbar“:

z.B. Heizungs-Rohrisolierungen nach DIN 4102-B1 (Aufdruck...)

Überrollbügel

Diese Bestimmungen sind eigentlich nur für GLP-Rallyes nach Modus 2 verbindlich.

Wir verpflichten uns jedoch freiwillig, mit Bügel zu fahren.

Letztlich regelt die Veranstalter-Ausschreibung u/o Rahmenausschreibung, welche Bestimmungen einzuhalten sind.

Wir empfehlen dringend, diese Bestimmungen einzuhalten um Diskussionen bei der Technischen Abnahme zu vermeiden.

Soweit möglich, sollte unbedingt auch ein Flankenschutz eingebaut werden.

Das ist wichtiger, als eine neue Doppelvergaser-Anlage !!!!!