

Klasse class	Typ	EVO	FIA Hom.- Nr.	Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmeng e max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø <i>restrictor Ø</i> ADAC <u>FIA FIA'22</u> [mm]	max Leistung nach <i>max. power according to EWG 80/1269</i>		max. zulässiger Ladedruck <i>max. permitted boost pressure</i> (absolut)	Nominaler Winkel <i>nominal angle</i>			Bemerkung <i>comments</i>
								Rollen Prüfst. chassis dynamome ter [PS / HP]	Rollen Prüfst. chassis dynamome ter Toleranz		Heckflügel <i>rear wing</i> (+/- 1°)	Rake <i>rake</i> (+/- 0,12°)	Sturz <i>camber</i> (+/-0,3°) VA / HA	
SP9	R8 LMS Evo2	2022	GT3 - 038	1305	115	112	<u>2 x Ø 34,5</u>		+ 2%		5,0°	Mi 0,494° GY 0,536°	Mi 3,3° / 2,5° GY 3,4° / 2,5°	
	AMG GT3	2020	GT3 - 042	1355	121	118	<u>2 x Ø 34,0</u>		+ 2%		1,0°	0,6°	Mi3,6°/2,5° GY3,6°/2,7° YO3,5°/2,7°	reference mapping 24 h race 2019
	Huracan GT3	2019	GT3 - 040	1300	116	113	<u>2 x Ø 37,5</u>		+ 2%		10°	0,22°	3,5° / 3,2°	
	Vantage AMR GT3	2019	GT3 - 051	1320	121	118	na		+ 2%	s. Tabelle	8,6°	0,395°	3,2° / 2,5°	
	Vantage AMR GT3 EVO	2024	GT3 - 051	1340	123	120	na		+ 2%	s. Tabelle	9,0°	0,23°	Mi3,1° / 2,2° Pi3,6° / 3,2°	
	M4 GT3	2022	GT3 - 053	1345	113	110	na		+ 2%	s. Tabelle	Mi 2,0°	Mi 0,46°	Mi3,5°/2,4°	Serie: NLS ROZ: 98NLS
	Huracan GT3 EVO2	2023	GT3 - 054	1320	123	120	<u>1 x Ø 51,5</u>		+ 2%		14,2°	-5,83°	Mi3,0° / 3,0° GY3,0° / 2,8°	
	911 GT3 R (992)	2023	GT3 - 055	1320	115	112	<u>1 x Ø 36,0</u> <u>1 x Ø 37,5</u>		+ 2%		8,1°	Mi 0,47° Fa 0,52° Pi 0,52°	Mi2,65°/2,90° Fa3,2°/3,2° Pi2,8°/3,2°	
	296 GT3	2023	GT3 - 056	1320	118	115	na		+ 2%	s. Tabelle	6°	0,33°	Mi3,0°/2,7° GY 2,7°/2,5° PI 3,1°/3,0°	

Klasse class	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm														
	296 GT3			Vantage AMR GT3			Vantage AMR GT3 EVO			BMW M4 GT3					
SP9	1,713	@	2000							2,201	@	3000			
	1,713	@	4000	1,550	@	4000	1,550	@	4000	2,374	@	3500			
	2,118	@	4500	1,714	@	4250	1,684	@	4250	2,397	@	4000			
	2,383	@	5000	1,735	@	4500	1,705	@	4500	2,460	@	4500			
	2,413	@	5500	1,757	@	4750	1,727	@	4750	2,503	@	5000			
	2,394	@	5750	1,778	@	5000	1,748	@	5000	2,508	@	5250			
	2,366	@	6000	1,800	@	5250	1,770	@	5250	2,513	@	5500			
	2,348	@	6250	1,820	@	5500	1,790	@	5500	2,529	@	5750			
	2,332	@	6500	1,825	@	5750	1,795	@	5750	2,540	@	6000			
	2,325	@	6750	1,799	@	6000	1,769	@	6000	2,569	@	6250			
	2,300	@	7000	1,778	@	6250	1,748	@	6250	2,508	@	6500			
	2,271	@	7250	1,751	@	6500	1,721	@	6500	2,430	@	6750			
	2,226	@	7500	1,714	@	6750	1,684	@	6750	2,305	@	7000			
	2,112	@	7750	1,672	@	7000	1,642	@	7000	2,190	@	7250			
	1,960	@	8000	1,300	@	7250	1,300	@	7250	2,062	@	7500			
1,557	@	8500													
Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure linearer Interpolationsansatz für Ladedruck und Drehzahl Stützstellen / linear interpolation approach for rpm and boost brake points siehe letzte Seite für Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck / see last page for definition and calculation of maximum permissible boost pressure															

Klasse class	Typ	EVO	SRO Hom. Nr.	Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmeng e max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø <i>restrictor Ø</i> SRO <u>Restriktor</u> <u>Scheibe</u> <u>restrictor</u> <u>disc</u> [mm]	max Leistung nach <i>max. power according to EWG 80/1269</i>		max. zulässiger Ladedruck <i>max. permitted boost pressure</i> (absolut)	min Fahrhöhe <i>min.</i> <i>ride height</i>		Bemerkung <i>comments</i>
								Rollen Prüfst. chassis dynamome ter [PS / HP]	Rollen Prüfst. chassis dynamome ter Toleranz		vorne <i>front</i> [mm]	hinten <i>rear</i> [mm]	
SP11	Mercedes-AMG- GT2		TBA	1445	123	120	na		+ 2%	s.Tabelle	120	128	min ride height (under front splitter) 70 mm, max. top speed 280 kph
	KTM X-Bow GT2		TBA	1170	123	120	na		+ 2%	s.Tabelle	TBA	TBA	max. top speed 280 kph

Klasse class	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm														
	Mercedes-AMG-GT2			KTM X-Bow GT2											
SP11	1,799	@	2600	2,620	@	3500									
	1,953	@	4000	2,620	@	4000									
	1,986	@	4250	2,620	@	4250									
	2,024	@	4500	2,620	@	4500									
	2,050	@	4750	2,620	@	4750									
	2,085	@	5000	2,620	@	5000									
	2,103	@	5250	2,620	@	5250									
	2,123	@	5500	2,620	@	5500									
	2,133	@	5750	2,620	@	5750									
	2,151	@	6000	2,620	@	6000									
	2,153	@	6250	2,620	@	6250									
	2,150	@	6500	2,620	@	6500									
	2,129	@	6750	2,620	@	6750									
	2,114	@	7000	2,620	@	7000									
	2,074	@	7250	2,620	@	7250									
	1,587	@	7500	1,500	@	7500									
Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure															

Klasse class	Typ	EVO	FIA Hom.- Nr.	Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmeng e max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø <i>restrictor Ø</i> ADAC <u>FIA</u> <u>FIA'22</u> <u>[mm]</u>	max Leistung nach <i>max. power according to EWG 80/1269</i>		max. zulässiger Ladedruck <i>max. permitted boost pressure</i> (absolut)	Nominaler Winkel <i>nominal angle</i>			Bemerkung <i>comments</i>
								Rollen Prüfst. chassis dynamome ter [PS / HP]	Rollen Prüfst. chassis dynamome ter Toleranz		Heckflügel <i>rear wing</i> (+/- 1°)	Rake rake (+/- 0,12°)	Sturz <i>camber</i> (+/-0,3°) VA / HA	
SP-X	Porsche 911 GT3 Cup (Typ 992)	SP-X 037 / 2024		1280	110	113	na				na	na	na	
	SCG004c	SP-X 030 / 2022		1300	121	118	1 x Ø 32,5 1 x Ø 32,5		+ 2%		6,5°	0,6°	3,6° / 2,3°	
SP-Pro	Porsche 911 GT3 CUP MR	SP-PRO		1250	110	107	1 x Ø 50,0				na	na	na	

Klasse	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm																
SPX																	
	Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure linearer Interpolationsansatz für Ladedruck und Drehzahl Stützstellen / linear interpolation approach for rpm and boost brake points siehe letzte Seite für Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck / see last page for definition and calculation of maximum permissible boost pressure																

Klasse class	Typ	EVO	SRO Hom.- Nr.	Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmengen max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø <i>restrictor Ø</i> SRO <u>Restriktor</u> <u>Scheibe</u> <u>restrictor</u> <u>disc</u> [mm]	max Leistung nach <i>max. power according to</i> EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck <i>max. permitted boost pressure</i> (absolut)	min Fahrhöhe <i>min.</i> <i>ride height</i>		Bemerkung <i>comments</i>
								Rollen Prüfst. chassis dynamometer [PS / HP]	Rollen Prüfst. chassis dynamometer Toleranz		vorne <i>front</i> [mm]	hinten <i>rear</i> [mm]	
SP10	Vantage AMR GT4		Nat-GT4- 036	1450	115	112	na		+ 2%	s. Tabelle	93	102	SRO Boost Map 3
	Vantage AMR GT4		Nat-GT4- 036	1487	115	112	na		+ 2%	s. Tabelle	93	102	DPN Stufe B , Fahrzeugident.nr: 17A-002-1
	AUDI R8 LMS GT4		Nat-GT4- 038	tba	114	111	tba		+ 2%		95	107	
	BMW M4 GT4	2021	Nat-GT4- 029	1450	113	110	na		+ 2%	s. Tabelle	139	129	Silber Stick
	Mercedes AMG GT4		Nat-GT4 - 033	1470	103	100	na		+ 2%	s. Tabelle	108	111	SRO Boost Map P2
	Toyota GR Supra GT4	2020	Nat-GT4- 039	1410	116	113	na		+ 2%	s. Tabelle	175	175	roter Stick
	Toyota GR Supra GT4 EVO 2023	2023	Nat-GT4- 039	1410	119	116	na		+ 2%	s. Tabelle	165	165	silber Stick
	Toyota GR Supra GT4 EVO 2023	2023	Nat-GT4- 039	1421	119	116	na		+ 2%	s. Tabelle	165	165	DPN Stufe B , no stick, Fahrzeugident.nr: GR GT4 23 093
	Porsche 718 Cayman GT4 RS CS		Nat-GT4- 042	1405	105	102	53,7		+ 2%		97	100	
	BMW M4 GT4 (G82)	2023	Nat-GT4- 044	1490	113	110	na		+ 2%	s. Tabelle	138,9	149,5	Map SPD4/LT2

Klasse class	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm														
	Vantage AMR GT4			Toyota GR Supra GT4			Toyota GR Supra GT4 EVO 2023			Toyota GR Supra GT4 EVO 2023, Permit B			Mercedes AMG GT4		
SP10		@	3000		@	3000	2,665	@	3000		@	3000		@	3000
		@	3250		@	3250	2,705	@	3250		@	3250		@	3250
	1,693	@	3500	2,646	@	3500	2,734	@	3500		@	3500	1,600	@	3500
		@	3750	2,646	@	3750	2,727	@	3750		@	3750		@	3750
	1,923	@	4000	2,646	@	4000	2,725	@	4000		@	4000	1,611	@	4000
		@	4250	2,646	@	4250	2,698	@	4250		@	4250		@	4250
	1,982	@	4500	2,646	@	4500	2,666	@	4500		@	4500	1,602	@	4500
		@	4750	2,646	@	4750	2,646	@	4750		@	4750		@	4750
	1,913	@	5000	2,646	@	5000	2,601	@	5000		@	5000	1,626	@	5000
		@	5250	2,593	@	5250	2,515	@	5250		@	5250		@	5250
	1,915	@	5500	2,540	@	5500	2,437	@	5500		@	5500	1,698	@	5500
		@	5750	2,476	@	5750	2,356	@	5750		@	5750		@	5750
	1,873	@	6000	2,381	@	6000	2,271	@	6000		@	6000	1,642	@	6000
		@	6250	2,344	@	6250	2,198	@	6250		@	6250		@	6250
	1,832	@	6500	2,307	@	6500	2,134	@	6500		@	6500	1,623	@	6500
		@	6750	2,265	@	6750	2,070	@	6750		@	6750		@	
1,800	@	7000	2,222	@	7000	2,042	@	7000		@	7000	1,676	@	7000	
1,534	@	7250	1,587	@	7500	1,587	@	7500		@	7500	1,587	@	7500	
Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure linearer Interpolationsansatz für Ladedruck und Drehzahl Stützstellen / linear interpolation approach for rpm and boost brake points siehe letzte Seite für Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck / see last page for definition and calculation of maximum permissible boost pressure															

Klasse class	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm													
	BMW M4 GT4			BMW M4 GT4 (G82)										
SP10		@	3000	1,926	@	3000								
		@	3250	1,931	@	3250								
	2,222	@	3500	1,915	@	3500								
	2,169	@	3750	1,873	@	3750								
	2,122	@	4000	1,852	@	4000								
	2,228	@	4250	1,852	@	4250								
	2,238	@	4500	1,847	@	4500								
	2,302	@	4750	1,841	@	4750								
	2,407	@	5000	1,868	@	5000								
	2,455	@	5250	1,878	@	5250								
	2,407	@	5500	1,862	@	5500								
	2,360	@	5750	1,788	@	5750								
	2,312	@	6000	1,746	@	6000								
	2,270	@	6250	1,693	@	6250								
	2,243	@	6500	1,683	@	6500								
	2,201	@	6750	1,672	@	6750								
2,122	@	7000	1,217	@	7000									
1,587	@	7250												
Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure linearer Interpolationsansatz für Ladedruck und Drehzahl Stützstellen / linear interpolation approach for rpm and boost brake points siehe letzte Seite für Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck / see last page for definition and calculation of maximum permissible boost pressure														

Klasse class	Typ		Mindestgewicht minimum weight [kg]	max. Kraftstoffvolumen max. fuel volume [L]	max. Kraftstoff Füllmenge max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø ADAC Restriktor <u>Scheibe</u> <u>restrictor</u> <u>disc</u> [mm]	max Leistung nach max. power according to EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck max. permitted boost pressure (absolut)	min Fahrhöhe min. ride height		Bemerkung comments
							Rollen Prüfstd. dynamometer [PS / HP]	Rollen Prüfstd. chassis dynamometer Toleranz		vorne front [mm]	hinten rear [mm]	
AT	BMW M4 GT4 (G82)		1450	120	120		549	+ 2%	s. Tabelle			class AT 3
	Porsche Cayman GT4 CS (Typ981)		1350	108	108	1 x Ø 46,0		+ 2%				class AT 3 (DPN Stufe B)
	Porsche Cayman GT4 CS (Typ982)		1300	104	104		472	+ 2%				class AT 3
	Porsche 718 Cayman GT4 CS (982)		1350	115	115	1 x Ø 48,0		+ 2%				class AT 3 (DPN Stufe B)
	Porsche 911 GT3 Cup (992)		1300	110	110			+ 2%				class AT 2
	VW GOLF 7 GTI TCR DSG		1250	110	110		383	+ 2%				class AT 3
	VW GOLF 8 GTI		1250	110	110		383	+ 2%				class AT 3
	Audi RS3 LMS TCR DSG		1250	110	110		383	+ 2%				class AT 3
	Toyota GR Supra GT4 EVO 2023		1450	120	120		549	+ 2%	s. Tabelle			class AT 3

Klasse class	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm														
	Toyota GR Supra GT4 EVO 2023			BMW M4 GT4 (G82)											
AT	na	@	3000	na	@	3000									
	na	@	3250	na	@	3250									
	na	@	3500	na	@	3500									
	na	@	3750	na	@	3750									
	na	@	4000	na	@	4000									
	na	@	4250	na	@	4250									
	na	@	4500	na	@	4500									
	na	@	4750	na	@	4750									
	na	@	5000	na	@	5000									
	na	@	5250	na	@	5250									
	na	@	5500	na	@	5500									
	na	@	5750	na	@	5750									
	na	@	6000	na	@	6000									
	na	@	6250	na	@	6250									
	na	@	6500	na	@	6500									
	na	@	6750	na	@	6750									
na	@	7000	na	@	7000										
na	@	7500													

Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck / Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure

Klasse class	Typ			Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmeng e max. refuelling quantity [L]	Restriktor Ø restrictor Ø ADAC Restriktor <u>Scheibe</u> <u>restrictor</u> <u>disc</u> [mm]	max Leistung nach <i>max. power according to EWG 80/1269</i>		max. zulässiger Ladedruck <i>max. permitted boost pressure (absolut)</i>	min Fahrhöhe <i>min. ride height</i>		Bemerkung <i>comments</i>
								Rollen Prüfstd. chassis dynamome ter [PS / HP]	Rollen Prüfstd. chassis dynamome ter Toleranz		vorne <i>front</i> [mm]	hinten <i>rear</i> [mm]	
SP3T	VW GOLF GTI TCR DSG			1259		110	na						DPN B
SP8T	Aston Martin Vantage AMR GT4			1450		120	na		+ 2%				DPN B VIN .nr: 17A-030-1
Cup 3	Porsche 718 Cayman GT4 CS (982)			1350		115	<u>1 x Ø 48,0</u>		+ 2%				DPN B
	Porsche Cayman GT4 CS (981)			1350		100	<u>1 x Ø 46,0</u>		+ 2%				DPN B

Klasse class	Typ	Mindest gewicht <i>minimum weight</i> [kg]	max. Kraftstoff volumen <i>max. fuel volume</i> [L]	max. Kraftstoff Füllmeng e max. refuelling quantity [L]	technical form	max Leistung nach <i>max. power according to EWG 80/1269</i>		ECU / Power	min Fahrhöhe <i>min. ride height</i>		Bemerkung <i>comments</i>
						Rollen Prüfst. chassis dynamome ter [PS / HP]	Rollen Prüfst. chassis dynamome ter Toleranz		vorne <i>front</i> [mm]	hinten <i>rear</i> [mm]	
TCR	AUDI RS3 LMS DSG	1195	100	100	9			R4	70	70	<p style="color: red; text-align: center;"><i>ECU-Software according to TCR Technical-Bulletin ENDURANCE no. 03 / 2024</i></p>
	AUDI RS3 LMS SEQ	1205	100	100	10			R3	70	70	
	AUDI RS3 LMS TCR	1205	100	100	240			C3	70	70	
	Cupra TCR SEQ	1210	100	100	35			R3	70	70	
	Cupra TCR DSG	1185	100	100	43			R4	70	70	
	Leon Competición TCR	1205	100	100	169			C3	70	70	
	HYUNDAI i30 N TCR	1225	100	100	27			M2	80	80	
	HYUNDAI Elantra N TCR	1215	100	100	215			C2	80	80	
	VW GOLF GTI TCR SEQ	1205	100	100	14			R3	60	60	
	VW GOLF GTI TCR DSG	1180	100	100	12			R4	60	60	
	VW GOLF GTI TCR DSG*	1280	100	100	12			90%	80	80	<i>DPN B</i>
Audi RS3 LMS DSG*	1285	100	100	9			90%	80	80	<i>DPN B</i>	

Mindestboxzeit <i>minimum pit time</i>	aktuelle Mindestboxzeiten <i>current version of the pit time regulations</i>		aktuelle Mindestboxzeit Vorschriften <i>current version of the pit time regulations</i>	Vorschriften und Zeiten sind zu finden unter folgenden link the <i>current version of the pit time regulations</i> as well as their corresponding tables can be downloaded from the following link
	Anlage 6.1_Appendix 6.1_100324_20.00		Anlage 6_Appendix 6_04032024	https://www.24h-information.de

ADAC Ladedruck Kontrolle	ADAC boost pressure control
gültig für Turbo Motoren in den Klassen: SP9, SP10, SP11, SP Pro, SP-X	valid for turbo charged cars in classes: SP9, SP10, SP11, SP Pro, SP-X
<p>Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren Grundsätzlich darf der maximal zulässiger Ladedruck für einen Zeitraum von maximal 0,500 Sekunden um max.100 mbar überschritten werden. Eine Überschreitung des maximal zulässigen Ladedrucks >100 mbar ist in keinem Fall zulässig und wird den Sportkommissaren zur weiteren Bestrafung gemeldet. Zur Dämpfung von Ladedruckspitzen darf ein Dämpfungsbehälter mit einem Volumen von max. 1000cm³ pro Airbox bzw. Luftsammler eingebaut werden. Die Länge der Verbindungsleitung zwischen Airbox und Dämpfungsbehälter muss auf ein Mindestmaß beschränkt werden und ist mittels einer Dash 3 Leitung herzustellen. Bei Verwendung von Dämpfungsbehältern muss der Ladedrucksensor/-sensoren des Veranstalters in diesen eingebaut werden. Der Einbau von Dämpfungsbehältern und den zugehörigen Leitungen gemäß obiger Bestimmung muss vom Homologationsinhaber beim Veranstalter beantragt und ausreichend dokumentiert werden. Die Änderungen werden nach Genehmigung durch den Technik-Ausschuss/DMSB in fahrzeugspezifischen Datenblättern dokumentiert und sind somit für alle Fahrzeuge der entsprechenden FIA Homologations-Nummer bindend. Die Möglichkeit einer optionalen Verwendung besteht nicht.</p> <p>Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck BoP Ladedruck: Wird in der aktuellen BoP Liste für Turbo Fahrzeuge veröffentlicht. Der BoP Ladedruck ist als maximal Wert zu verstehen. BoP Ladedrücke werden für verschiedene Drehzahl Stützstellen definiert. Zwischen den Drehzahl und BoP Ladedruck Stützstellen gilt ein linearer Interpolationsansatz. Referenz Luftdruck: Tages aktueller Luftdruck der Veranstaltung. Dieser wird täglich, bis spätestens 1h vor der ersten Session, vom Veranstalter erfasst. Für das gesamte 24h Rennen ist der Referenz Luftdruck, welcher am Samstagmorgen Veröffentlicht wird bindend. Bei einer Unterbrechung des Rennens, behält sich der Veranstalter das Recht vor, einen neuen Referenz Luftdruck zu bestimmen. Beispiel : Der Veranstalter veröffentlicht einen Referenz Luftdruck von 943 mbar. Jeder Bewerber eines Turbo Fahrzeuges in den entsprechenden Klassen ist verantwortlich den maximal zulässigen Ladedruck seines Fahrzeuges , so anzupassen, das er zu keiner Zeit die erlaubten Grenzen übersteigt. Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck in diesem Beispiel für: BoP Ladedruck 1,735bar @ Drehzahl Stützstelle 5000 Maximal zulässiger Ladedruck = 1,735 * 943mbar = 1636mbar Alle BoP Ladedruckstützstellen müssen durch Multiplikation mit dem Referenz Luftdruck korrigiert werden.Somit ergibt sich eine neue Ladedruckkurve über alle Ladedruck Stützstellen.</p>	<p>Maximum permitted boost pressure for turbo engines As a matter of principle, the maximum permitted boost pressure may be exceeded by a maximum of 100 mbar over a maximum period of 0.500 seconds. Exceeding the maximum permissible boost pressure by >100 mbar is not permitted under any circumstances and will be reported to the stewards for further sanctions. To dampen boost pressure peaks, a dampening tank with a maximum volume of 1000 cm³ per airbox or air manifold may be installed. The length of the connecting line between the airbox and the damping tank must be kept to a minimum and it must be made using a Dash 3 line. If damping tanks are used, the organiser's boost pressure sensor/sensors must be installed in these tanks. The installation of damping tanks and the associated lines in accordance with the above provision must be requested from the organiser by the homologation owner and be sufficiently documented. After approval by the Technical Committee/DMSB, the modifications are recorded in vehicle-specific data sheets and are therefore binding for all vehicles with the corresponding FIA homologation number. They cannot be used as an option.</p> <p>Definition and calculation of the maximum permitted boost pressure for turbo engines Maximum permitted boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure BoP boost pressure: Is published in the current BoP list for turbo vehicles. The BoP boost pressure is to be understood as a maximum value. BoP boost pressures are defined for various engine speed points of support. A linear interpolation approach applies between the engine speed and BoP boost pressure points of support. Reference air pressure: Air pressure for the event on a daily basis, which is recorded daily by the organiser, at the latest 1 hour before the first session. The reference air pressure which is published on Saturday morning is binding for the entire 24h Race. If the race is suspended, the organiser reserves the right to determine a new reference air pressure.</p> <p>Example: The organiser publishes a reference air pressure of 943 mbar. It is the responsibility of each competitor of a turbo vehicle in the corresponding classes to adjust the maximum permitted boost pressure of his vehicle so that it does not exceed the permitted limits at any time.</p> <p>Maximum permitted boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure in this example for: BoP boost pressure 1.735bar @ rpm point of support 5000 Maximum permitted boost pressure = 1.735 * 943mbar = 1636mbar All BoP boost pressure points of support must be corrected by multiplication with the reference air pressure, resulting in a new boost pressure curve for all boost pressure points of support.</p>

Der Veranstalter informiert über die aktuellen BoP Einstufungen der relevanten Klassen und individuellen Fahrzeuge. Der Rennleiter behält sich in Abstimmung mit den Sportkommissaren das Recht vor, bei offensichtlichen Abweichungen zur gültigen BoP / Referenzdaten, auch während des Rennens, Änderungen an den oben genannten Parametern vorzunehmen. In diesem Fall werden die entsprechenden Team(s) von der Rennleitung benachrichtigt, mit den neuen Einstufungs Parametern sowie dem Zeitpunkt ab wann diese Einzuhalten sind.

The organiser will provide information on the current BoP classification of the relevant classes and of individual vehicles. The Clerk of the Course, in consultation with the Stewards, reserves the right to make changes to the above parameters in the event of obvious deviations from the valid BoP / reference data, even during the race. In this case, the respective team(s) will be notified by Race Control about the new classification parameters as well as about the time from which they must comply with them.

Die in diesen Tabellen definierten Balance of Performance (BoP)-Parameter werden vom ADAC Nordrhein e.V. durch einen umfassenden Prozess ermittelt, der verschiedene Datenpunkte analysiert, um ein faires und wettbewerbsfähiges Rennumfeld zu gewährleisten. Zu diesen Daten gehören unter anderem Informationen aus dem Datenlogger des ADAC Nordrhein e.V., Motor Leistungsmessungen, Zeitnahme- und Wertungsdaten, die Auswertung von Videomaterial und nachgewiesene historische Leistungen der teilnehmenden Fahrzeuge. Die zur Ermittlung der BoP-Parameter verwendeten Daten sowie die daraus resultierenden Parameter selbst sind alleiniges Eigentum des ADAC Nordrhein e.V. und beinhalten alle mit den Daten und Parametern verbundenen geistigen Eigentumsrechte. Diese BoP-Parameter oder Teile davon dürfen von keinem Serienpromoter, Rennveranstalter oder nationalen Sportbehörde ohne die vorherige schriftliche Zustimmung des ADAC Nordrhein e.V. verwendet werden. Jede unberechtigte Verwendung der BoP-Parameter, ganz oder teilweise, wird vom ADAC Nordrhein e.V. rechtlich verfolgt.

The Balance of Performance (BoP) parameters defined in these tables are determined by ADAC Nordrhein e.V. through a comprehensive process which analyzes various data points to ensure a fair and competitive racing environment. These data points include, but are not limited to, information from the ADAC Nordrhein e.V. Scrutineering data logger, results from dedicated testing facilities, timing and scoring data, review of video footage, and demonstrated historical performance of participating vehicles. The data used to establish the BoP parameters, as well as the resulting parameters themselves, are the sole property of ADAC Nordrhein e.V. and includes all intellectual property rights associated with the data and parameters. These BoP parameters, or any portion thereof, cannot be used by any series promoter, race organizer, or national sporting authority without the prior written consent of ADAC Nordrhein e.V. Any unauthorized use of the BoP parameters, in whole or in part, will be subject to legal action by ADAC Nordrhein e.V.