

| Klasse | Typ | EVO | FIA Hom.-Nr. | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | Restriktor Ø [mm] ADAC FIA FIA'22 | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | Nominaler Winkel | | Bemerkung |
|--------|-----------------|------|--------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|---------------------------|--|---------------------|---|---|
| | | | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | Heckflügel (+/- 2°) | Rake | |
| | R8 LMS Evo2 | 2022 | GT3 - 038 | 1335 | 117 | 114 | <u>2 x Ø 34,5</u> | 506 | + 2% | | 4,5° | 0,536° (+/-0,12) | maximaler statischer Sturz HA -2,75° max static rear camber -2,75° |
| | 488 GT3 | 2018 | GT3 - 044 | 1285 | 118 | 115 | 2 x Ø 33,1 | 537 | + 2% | s. Tabelle | 6,0° | 0,3° (+/-0,12) | für lambda 0.90 |
| | 488 GT3 | 2020 | GT3 - 044 | 1295 | 119 | 116 | na | 537 | + 2% | s. Tabelle | 8,0° | 0,04° (+/-0,12) | für lambda 0.90 |
| | AMG GT3 | 2020 | GT3 - 042 | 1355 | 121 | 118 | <u>1 x Ø 33,5</u> <u>1 x Ø 34,0</u> | 545 | + 2% | | 2,0° | 0,6° (+/-0,12) | Reduzierung der Zündzeitpunkte (Referenz 24 h Rennen 2019) |
| | Huracan GT3 | 2019 | GT3 - 040 | 1315 | 115 | 113 | <u>2 x Ø 37,5</u> | 514 | + 2% | | 9° | 0,22° (+/-0,12) | |
| | GT3 R 991 | 2019 | GT3 - 050 | 1300 | 113 | 110 | <u>1 x Ø 34,0</u> <u>1 x Ø 33,3</u> | 523 | + 2% | | 4,5° | 0,35° (+/-0,12) | |
| | Vantage AMR GT3 | 2019 | GT3 - 051 | 1330 | 121 | 118 | na | 523 | + 2% | | 8,6° | 0,395° (+/-0,12) | |
| | M4 GT3 | 2022 | GT3 - 053 | 1340 | 113 | 110 | na | 525 | + 2% | s. Tabelle | 1,84° | Mi 0,02° (+/-0,12) Yo -0,06° (+/-0,12) | |

| Klasse | BoP Ladedruck (absolut) [mbar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [mbar] @ rpm | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|--------------------------|------|------|------------|------|------|-----------------|---|------|------------|---|------|
| | Ferrari 488 GT3 (Evo 18) | | | Ferrari 488 GT3 (Evo 20) | | | BMW M6 GT3 | | | Vantage AMR GT3 | | | BMW M4 GT3 | | |
| SP9 | 1490 | @ | 2000 | 1505 | @ | 2000 | 1735 | @ | 2000 | | | | 2080 | @ | 3000 |
| | 1490 | @ | 4000 | 1505 | @ | 4000 | 1735 | @ | 4800 | 1586 | @ | 4000 | 2243 | @ | 3500 |
| | 1527 | @ | 4250 | 1536 | @ | 4250 | 1735 | @ | 4900 | | | | 2265 | @ | 4000 |
| | 1551 | @ | 4500 | 1553 | @ | 4500 | 1735 | @ | 5000 | 1610 | @ | 4500 | 2325 | @ | 4500 |
| | 1569 | @ | 4750 | 1575 | @ | 4750 | 1735 | @ | 5100 | | | | 2370 | @ | 5000 |
| | 1590 | @ | 5000 | 1595 | @ | 5000 | 1735 | @ | 5200 | 1660 | @ | 5000 | 2390 | @ | 5250 |
| | 1591 | @ | 5250 | 1590 | @ | 5250 | 1735 | @ | 5300 | | | | 2410 | @ | 5500 |
| | 1593 | @ | 5500 | 1583 | @ | 5500 | 1730 | @ | 5400 | 1710 | @ | 5500 | 2435 | @ | 5750 |
| | 1570 | @ | 5750 | 1564 | @ | 5750 | 1725 | @ | 5500 | 1690 | @ | 5750 | 2453 | @ | 6000 |
| | 1535 | @ | 6000 | 1515 | @ | 6000 | 1720 | @ | 5600 | 1680 | @ | 6000 | 2460 | @ | 6250 |
| | 1510 | @ | 6250 | 1486 | @ | 6250 | 1715 | @ | 5700 | 1642 | @ | 6250 | 2385 | @ | 6500 |
| | 1460 | @ | 6500 | 1460 | @ | 6500 | 1710 | @ | 5800 | 1643 | @ | 6500 | 2296 | @ | 6750 |
| | 1414 | @ | 6750 | 1414 | @ | 6750 | 1695 | @ | 5900 | 1601 | @ | 6750 | 2178 | @ | 7000 |
| | 1382 | @ | 7000 | 1382 | @ | 7000 | 1680 | @ | 6000 | 1580 | @ | 7000 | 2070 | @ | 7250 |
| | 1359 | @ | 7250 | 1359 | @ | 7250 | 1670 | @ | 6050 | | | | 1949 | @ | 7500 |
| 1325 | @ | 7500 | 1325 | @ | 7500 | 1645 | @ | 6100 | | | | @ | | | |
| 1200 | @ | 8000 | 1200 | @ | 8000 | 1395 | @ | 7000 | | | | @ | | | |

Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck / *Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure + delta 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 | Typ | SP-X Hom.- Nr. | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | Restriktor Ø [mm] ADAC <u>FIA</u> <u>FIA 22</u> | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | Nominaler Winkel | | Bemerkung |
|--------|---------------|-----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|---------------------------|--|---------------------|----------------|-----------------|
| | | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | Heckflügel (+/- 2°) | Rake | |
| SP-X | SCG004c | SP-X 030 / 2022 | 1310 | 118 | 115 | 1 x Ø 31,0 1 x Ø 32,0 | 536 | + 2% | | 7° | 0,6° (+/-0,12) | Lambda min 0,90 |
| | KTM X-Bow GTX | SP-X 034 / 2022 | 1300 | 121 | 118 | na | 525 | + 2% | s. Tabelle | 1,5 | 0,61 | |

| Klasse | Typ | SP-X Hom.- Nr. | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | Restriktor Ø [mm] ADAC <u>FIA</u> | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | Nominaler Winkel | | Bemerkung |
|--------|------------------------|----------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|---|-------------------------------|---------------------------|--|---------------------|------|-----------|
| | | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | Heckflügel (+/- 2°) | Rake | |
| SP-Pro | | | | | | | | | | | | |
| | Porsche 911 GT3 CUP MR | SP-PRO | 1250 | 110 | 107 | 1 x Ø 50,0 | | | | | | |

| Klasse | BoP Ladedruck (absolut) [mbar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [mbar] @ rpm | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | KTM X-Bow GTX | | | | | | | | | | | | | |
| SPX | | | | | | | | | | | | | | |
| | 2300 | @ | 3000 | | | | | | | | | | | |
| | 2300 | @ | 3400 | | | | | | | | | | | |
| | 2300 | @ | 3800 | | | | | | | | | | | |
| | 2300 | @ | 4200 | | | | | | | | | | | |
| | 2315 | @ | 4600 | | | | | | | | | | | |
| | 2330 | @ | 5000 | | | | | | | | | | | |
| | 2330 | @ | 5400 | | | | | | | | | | | |
| | 2330 | @ | 5800 | | | | | | | | | | | |
| | 2265 | @ | 6000 | | | | | | | | | | | |
| | 2265 | @ | 6200 | | | | | | | | | | | |
| | 2220 | @ | 6400 | | | | | | | | | | | |
| | 2200 | @ | 6600 | | | | | | | | | | | |
| | 2200 | @ | 6800 | | | | | | | | | | | |
| | 2150 | @ | 7000 | | | | | | | | | | | |
| | 2100 | @ | 7200 | | | | | | | | | | | |
| | | @ | | | | | | | | | | | | |
| | | @ | | | | | | | | | | | | |
| | @ | | | | | | | | | | | | | |
| | @ | | | | | | | | | | | | | |
| Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck / <i>Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure + delta air pressure</i> linearer Interpolationsansatz für Ladedruck und Drehzahl Stützstellen / <i>linear interpolation approach for rpm and boost brake points</i> siehe letzte Seite für Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck / <i>see last page for definition and calculation of maximum permissible boost pressure</i> | | | | | | | | | | | | | | |

| Klasse | Typ | EVO | SRO Hom.-Nr. | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | Restriktor Ø [mm] SRO <i>Blende</i> | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | min Fahrhöhe [mm] | | Bemerkung |
|--------|-------------------------------------|------|---------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--|-------------------|--------|------------------|
| | | | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | vorne | hinten | |
| SP10 | Vantage AMR GT4 | | Nat-GT4-036 | 1450 | 115 | 112 | | 477 | + 2% | s. Tabelle | 93 | 102 | |
| | Alpine A110 GT4 | | Nat-GT4-034 | 1140 | 98 | 95 | | 365 | + 2% | s. Tabelle | 70 | 70 | Map 12 |
| | BMW M4 GT4 | 2018 | Nat-GT4-029 | 1450 | 113 | 110 | | 440 | + 2% | s. Tabelle | 139 | 129 | Silber Stick |
| | Ginetta G55 | 2018 | Nat-GT4 - 019 | 1100 | 85 | 82 | | 340 | + 2% | | 70 | 71 | |
| | Mercedes AMG GT4 | | Nat-GT4 - 033 | 1470 | 103 | 100 | | 445 | + 2% | s. Tabelle | 108 | 111 | SRO Boost Map P2 |
| | Porsche 718 Cayman GT4 RS CS | | Nat-GT4-042 | 1345 | 105 | 102 | 53,7 | 427 | + 2% | | 97 | 100 | |
| | Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport MR | 2020 | Nat-GT4 - 037 | 1325 | 100 | 97 | | 425 | + 2% | | 101 | 94 | |
| | Toyota GR Supra GT4 | 2020 | Nat-GT4-039 | 1410 | 116 | 113 | | 450 | + 2% | s. Tabelle | 175 | 175 | roter Stick |

| Klasse | BoP Ladedruck (absolut) [mbar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [mbar] @ rpm | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|-----------------|------|------|---------------------|------|------|------------------|------|------|------------|------|------|
| | Alpine A110 GT4 | | | Vantage AMR GT4 | | | Toyota GR Supra GT4 | | | Mercedes AMG GT4 | | | BMW M4 GT4 | | |
| SP10 | 2712 | @ | 3000 | | @ | 3000 | | @ | 3000 | | @ | 3000 | | @ | 3000 |
| | 2721 | @ | 3250 | | @ | 3250 | | @ | 3250 | | @ | 3250 | | @ | 3250 |
| | 2716 | @ | 3500 | | @ | 3500 | 2500 | @ | 3500 | 1512 | @ | 3500 | 2100 | @ | 3500 |
| | 2759 | @ | 3750 | 1780 | @ | 3750 | 2500 | @ | 3750 | | @ | 3750 | 2050 | @ | 3750 |
| | 2795 | @ | 4000 | 1785 | @ | 4000 | 2500 | @ | 4000 | 1522 | @ | 4000 | 2005 | @ | 4000 |
| | 2784 | @ | 4250 | 1795 | @ | 4250 | 2500 | @ | 4250 | | @ | 4250 | 2105 | @ | 4250 |
| | 2782 | @ | 4500 | 1821 | @ | 4500 | 2500 | @ | 4500 | 1514 | @ | 4500 | 2115 | @ | 4500 |
| | 2763 | @ | 4750 | 1810 | @ | 4750 | 2500 | @ | 4750 | | @ | 4750 | 2175 | @ | 4750 |
| | 2748 | @ | 5000 | 1788 | @ | 5000 | 2500 | @ | 5000 | 1537 | @ | 5000 | 2275 | @ | 5000 |
| | 2739 | @ | 5250 | 1765 | @ | 5250 | 2450 | @ | 5250 | | @ | 5250 | 2320 | @ | 5250 |
| | 2736 | @ | 5500 | 1745 | @ | 5500 | 2400 | @ | 5500 | 1605 | @ | 5500 | 2275 | @ | 5500 |
| | 2645 | @ | 5750 | 1725 | @ | 5750 | 2340 | @ | 5750 | | @ | 5750 | 2230 | @ | 5750 |
| | 2572 | @ | 6000 | 1705 | @ | 6000 | 2250 | @ | 6000 | 1552 | @ | 6000 | 2185 | @ | 6000 |
| | 2488 | @ | 6250 | 1700 | @ | 6250 | 2215 | @ | 6250 | | @ | 6250 | 2145 | @ | 6250 |
| | 2443 | @ | 6500 | 1690 | @ | 6500 | 2180 | @ | 6500 | 1534 | @ | 6500 | 2120 | @ | 6500 |
| | | @ | | | @ | | 2140 | @ | | | @ | | 2080 | @ | 6750 |
| 2000 | @ | 7000 | 1680 | @ | 7000 | 2100 | @ | 7000 | 1584 | @ | 7000 | 2005 | @ | 7000 | |
| | | | | | | 2100 | | 7500 | 1500 | @ | 7500 | | | 7500 | |

Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck / *Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure + delta 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 | Typ | | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | Restriktor Ø [mm] ADAC <i>Blende</i> | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | min Fahrhöhe [mm] | | Bemerkung |
|--------|---------------------------------|--|---------------------|------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|--|-------------------|--------|---|
| | | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | vorne | hinten | |
| AT | 991 GT3 Cup II | | 1300 | | 104 | <u>1 x Ø 68,0</u> | 472 | + 2% | | | | |
| | Cayman GT4 CS (Typ981) | | 1350 | | 108 | <u>1 x Ø 46,0</u> | 299 | + 2% | | | | DPN Stufe B |
| | Cayman GT4 CS (Typ982) | | 1300 | | 104 | | 472 | + 2% | | | | |
| | Dodge Viper CC | | 1450 | 120 | 120 | 2 x Ø 60,0 | 549 | + 2% | | | | |
| SP8 | Aston Martin Vantage N24 | | 1400 | | | <u>1 x Ø 36,0*</u> | | | | | | DPN Stufe B *Restriktor=DMSB kein Frontsplitter,kein Heckflügel, VIN: AMLVANTAGEN240007 VIN: AMLVANTAGEN240006 |
| Cup 3 | Porsche 718 Cayman GT4 CS (982) | | 1350 | | 115 | <u>1 x Ø 48,0</u> | 305 | + 2% | | | | DPN Stufe B |
| | Porsche Cayman GT4 CS (981) | | 1350 | | 100 | <u>1 x Ø 46,0</u> | 293 | + 2% | | | | DPN Stufe B |

| Klasse | Typ | Mindestgewicht [kg] | max. Kraftstoffvolumen [ltr] | max. Kraftstofffüllmenge [ltr] | technical form | max Leistung nach EWG 80/1269 | | max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar] | min Fahrhöhe [mm] | | Bemerkung |
|--------|------------------------|---------------------|------------------------------|--------------------------------|----------------|-------------------------------|---------------------------|--|-------------------|--------|---|
| | | | | | | Rollen Prüfstand [PS] | Rollen Prüfstand Toleranz | | vorne | hinten | |
| TCR | Cupra TCR SEQ | 1195 | 100 | 100 | 35 | | | | 80 | 80 | ECU-Software gemäß TCR Technical-Bulletin no. 03 / 2022 |
| | Cupra TCR DSG | 1180 | 100 | 100 | 43 | | | | 70 | 70 | |
| | Leon Competición TCR | 1225 | 100 | 100 | 169 | | | | 80 | 80 | |
| | HYUNDAI i30 N TCR (M3) | 1210 | 100 | 100 | tba | | | | 90 | 90 | |
| | HYUNDAI i30 N TCR | 1250 | 100 | 100 | 27 | | | | 90 | 90 | |
| | HYUNDAI Elantra TCR | 1250 | 100 | 100 | 215 | | | | 80 | 80 | |
| | VW GOLF GTI TCR SEQ | 1195 | 100 | 100 | 14 | | | | 80 | 80 | |
| | VW GOLF GTI TCR DSG | 1180 | 100 | 100 | 12 | | | | 70 | 60 | |

| Mindestboxenzeit | aktuelle Mindestboxenzeiten | | aktuelle Mindestboxenzeit Vorschriften | Vorschriften und Zeiten sind zu finden unter folgenden link |
|--|--|--|--|---|
| | Anlage 6.1_Appendix 6.1_280422_13.00 | | Anlage 6_Appendix 6_060122_11.30 | https://www.24h-information.de |
| Für NLS Veranstaltungen 2022, gelten die Vorschriften der Anlage 6 sowie die Zeiten der Anlage 6.1, nur für die Klassen: SP9 ; SP9-LG ; SP-X ; SP-PRO und SP10 | | | | |

| ADAC Ladedruck Kontrolle | ADAC boost pressure control |
|---|---|
| gültig für Turbo Motoren in den Klassen: SP9, SP10, SP Pro, SP-X | valid for turbo charged cars in classes: SP9, SP10, SP Pro, SP-X |
| <p>Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren</p> <p>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</p> <p>Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck</p> <p>Delta Luftdruck = Referenz Luftdruck - gemittelter Luftdruck</p> <p>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.</p> <p>Gemittelter Luftdruck: Durchschnittlicher Luftdruck am Nürburgring, dieser wird aus historischen Wetterdaten, vom Veranstalter erfasst, für jeweils den Zeitraum März bis Oktober.</p> <p>Referenz Luftdruck: Tages aktueller Luftdruck der Veranstaltung. Dieser wird täglich, bis spätestens 1h vor der ersten Session, vom Veranstalter erfasst.</p> <p>Delta Luftdruck: Dieser wird vom Veranstalter täglich ermittelt und bis spätestens 1h vor der ersten Session veröffentlicht. Für das gesamte 24h Rennen ist der Delta Luftdruck, welcher am Samstagmorgen Veröffentlicht wird bindend. Bei einer Unterbrechung des Rennens, behält sich der Veranstalter das Recht vor, einen neuen Delta Luftdruck zu bestimmen.</p> <p>Beispiel : Der Veranstalter veröffentlicht einen Delta Luftdruck von -5mbar. 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.</p> <p>Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck + Delta Luftdruck</p> <p>in diesem Beispiel für:</p> <p>BoP Ladedruck 1735mbar @ Drehzahl Stützstelle 5000</p> <p>Maximal zulässiger Ladedruck = 1735 mbar + (-5mbar) = 1730mbar</p> <p>Alle BoP Ladedruckstützstellen müssen um den Delta Ladedruck korrigiert werden.Somit ergibt sich eine neue Ladedruckkurve von -5 mbar über alle Ladedruck Stützstellen.</p> | <p>Maximum permitted boost pressure for supercharged engine</p> <p><i>The maximum permitted boost pressure may generally be exceeded by maximum 100mbar over a period of maximum 0.500seconds. In no case may the maximum permitted boost pressure be exceeded by > 100mbar; any such case will be reported to the Stewards to apply a penalty. To dampen boost peaks, it is permitted to install a dampening container with a capacity of maximum 1000cm³ per airbox or air collector. The length of the connecting pipe between airbox and dampening unit must be limited to a minimum dimension and be made by means of a dash3 pipe.If dampening containers are used, the boost pressure sensor/s of the organiser must be fitted inside the containers. For the installation of dampening containers and the associated pipes pursuant to the aforementioned provisions the homologation owner must submit an application to the organiser, accompanied by a sufficient documentation. After approval, the modifications will be recorded by the Technical Commission/DMSB in vehicle-specific data sheets and they must be uniformly applied to all cars of a manufacturer with the same FIA homologation number. They may not be used as an option.</i></p> <p>Definition and calculation of maximum permissible boost pressure for turbo engines</p> <p>Maximum permissible boost pressure = BoP boost pressure + delta air pressure</p> <p>Delta air pressure = reference air pressure - average air pressure</p> <p>BoP boost pressure: 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 different RPM points of support. A linear interpolation approach applies between the RPM and BoP boost pressure points of support.</p> <p>Average air pressure: Average air pressure at the Nürburgring, taken from historical weather data recorded by the organiser for the period from March to October.</p> <p>Reference air pressure: Current air pressure of the event. This is recorded daily by the organiser at least 1 hour before the first session.</p> <p>Delta air pressure: This is determined daily by the organiser and published at the latest 1 hour before the first session. The Delta air pressure published on Saturday morning is binding for the entire 24h race. In case of an interruption of the race, the organiser reserves the right to determine a new Delta air pressure.</p> <p>Example: The organiser publishes a Delta air pressure of -5mbar. Each competitor with a turbo vehicle in the respective classes is responsible for adjusting the maximum permissible 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 + Delta air pressure</p> <p>In this example for:</p> <p>BoP boost pressure 1735mbar @ RPM point of support 5000</p> <p>Maximum permitted boost pressure = 1735 mbar + (-5mbar) = 1730mbar</p> <p>All BoP boost pressure points of support must be corrected by the Delta boost pressure.This results in a new boost pressure curve of -5 mbar over all boost pressure points of support.</p> |