

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)	Nominaler Winkel			Bemerkung
								Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		Heckflügel (+/- 1°)	Rake (+/- 0,12°)	Sturz (+/-0,3°) VA / HA	
SP9	R8 LMS Evo2	2022	GT3 - 038	1305	112	109	<u>2 x Ø 34,5</u>		+ 2%		5,0°	0,54°	3,4° / 2,5°	
	AMG GT3	2020	GT3 - 042	1355	118	115	<u>2 x Ø 34,0</u>		+ 2%		1,0°	0,6°	Mi3,6°/2,5° GY3,6°/2,7° YO3,5°/2,7°	Referenz Mapping 24 h Rennen 2019
	Huracan GT3	2019	GT3 - 040	1300	113	110	<u>2 x Ø 37,5</u>		+ 2%		10°	0,22°	3,5° / 3,2°	
	Vantage AMR GT3	2019	GT3 - 051	1320	118	115	na		+ 2%	s. Tabelle	8,6°	0,395°	3,2° / 2,5°	
	Vantage AMR GT3 EVO	2024	GT3 - 051	1340	118	115	na		+ 2%	s. Tabelle	tba	tba	tba	
	M4 GT3	2022	GT3 - 053	1345	110	107	na		+ 2%	s. Tabelle	Mi 2,50° Yo 1,80°	Mi 0,04° Yo 0,02°	Mi3,5°/2,4° Yo3,1°/2,4°	Serie: NLS ROZ: 98NLS
	Huracan GT3 EVO2	2023	GT3 - 054	1330	118	115	<u>1 x Ø 52,0</u>		+ 2%		13,8°	-5,83°	Mi3,0° / 3,0° GY3,0° / 2,8°	
	911 GT3 R (992)	2023	GT3 - 055	1305	112	109	<u>1 x Ø 36,0</u> <u>1 x Ø 37,5</u>		+ 2%		7,1°	Mi 0,47° Fa 0,52° Pi 0,48°	Mi2,65°/2,9° Fa3,2°/3,2° Pi2,8°/3,0°	
	296 GT3	2023	GT3 - 056	1320	115	112	na		+ 2%	s. Tabelle	6°	0,33°	Mi2,8°/2,4° GY 2,7°/2,2°	



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



Klasse	BoP Ladedruck (absolut) [bar] @ Drehzahl / BoP boost pressure (absolut) [bar] @ rpm														
	296 GT3			Vantage AMR GT3			Vantage AMR GT3 EVO			BMW M4 GT3					
SP9	1,743	@	2000							2,201	@	3000			
	1,743	@	4000	1,550	@	4000	1,550	@	4000	2,374	@	3500			
	2,148	@	4500	1,714	@	4250	1,684	@	4250	2,397	@	4000			
	2,413	@	5000	1,735	@	4500	1,705	@	4500	2,460	@	4500			
	2,443	@	5500	1,757	@	4750	1,727	@	4750	2,503	@	5000			
	2,424	@	5750	1,778	@	5000	1,748	@	5000	2,508	@	5250			
	2,396	@	6000	1,800	@	5250	1,770	@	5250	2,513	@	5500			
	2,378	@	6250	1,820	@	5500	1,790	@	5500	2,529	@	5750			
	2,362	@	6500	1,825	@	5750	1,795	@	5750	2,540	@	6000			
	2,355	@	6750	1,799	@	6000	1,769	@	6000	2,569	@	6250			
	2,330	@	7000	1,778	@	6250	1,748	@	6250	2,508	@	6500			
	2,301	@	7250	1,751	@	6500	1,721	@	6500	2,430	@	6750			
	2,256	@	7500	1,714	@	6750	1,684	@	6750	2,305	@	7000			
	2,142	@	7750	1,672	@	7000	1,642	@	7000	2,190	@	7250			
	1,990	@	8000	1,300	@	7250	1,300	@	7250	2,062	@	7500			
	1,587	@	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	Typ	SP11 Hom.- Nr.	Mindestgewicht [kg]	max. Kraftstoffvolumen [ltr]	max. Kraftstofffüllmenge [ltr]	Restriktor Ø [mm] SRO <u>Blende</u>	max Leistung nach EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck (absolut)	min Fahrhöhe [mm]		Bemerkung
							Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		vorne	hinten	
SP11	Mercedes-AMG-GT2	TBA	1445	120	117	na		+ 2%	s.Tabelle	120	128	Mindest Fahrhöhe (unter Splitter) 70 mm, maximale Höchstgeschwindigkeit 280 km/h
	KTM X-Bow GT2	TBA	TBA	120	117	na		+ 2%	s.Tabelle	TBA	TBA	maximale Höchstgeschwindigkeit 280 km/h



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



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

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)	Nominaler Winkel			Bemerkung
								Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		Heckflügel (+/- 1°)	Rake (+/- 0,12°)	Sturz (+/-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		1310	118	115	1 x Ø 31,0 1 x Ø 32,0	536	+ 2%		8°	0,7°	3,75° / 2,0°	
SP-Pro	Porsche 911 GT3 CUP MR	SP-PRO		1250	110	107	1 x Ø 50,0				na	na	na	



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



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	Typ	EVO	SRO Hom.-Nr.	Mindestgewicht [kg]	max. Kraftstoffvolumen [ltr]	max. Kraftstofffüllmenge [ltr]	Restriktor Ø [mm] SRO <u>Blende</u>	max Leistung nach EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck (absolut)	min Fahrhöhe [mm]		Bemerkung
								Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		vorne	hinten	
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



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



Klasse	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															





64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



Klasse	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	Typ		Mindestgewicht [kg]	max. Kraftstoffvolumen [ltr]	max. Kraftstofffüllmenge [ltr]	Restriktor Ø [mm] ADAC <u>Blende</u>	max Leistung nach EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar]	min Fahrhöhe [mm]		Bemerkung
							Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		vorne	hinten	
AT	BMW M4 GT4 (G82)		1450	120	120		549	+ 2%	s. Tabelle			
	Porsche Cayman GT4 CS (Typ981)		1350		108	<u>1 x Ø 46,0</u>		+ 2%				DPN Stufe B
	Porsche Cayman GT4 CS (Typ982)		1300	104	104		472	+ 2%				
	Porsche 718 Cayman GT4 CS (982)		1350		115	<u>1 x Ø 48,0</u>		+ 2%				DPN Stufe B
	VW GOLF 7 GTI TCR DSG		1250	110	110		383	+ 2%				
	VW GOLF 8 GTI		1250	110	110		383	+ 2%				
	Audi RS3 LMS TCR DSG		1250	110	110		383	+ 2%				
	Toyota GR Supra GT4 EVO 2023		1450	120	120		549	+ 2%	s. Tabelle			



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



Klasse	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	Typ		Mindestgewicht [kg]	max. Kraftstoffvolumen [ltr]	max. Kraftstofffüllmenge [ltr]	Restriktor Ø [mm] ADAC <u>Blende</u>	max Leistung nach EWG 80/1269		max. zulässiger Ladedruck (absolut) [mbar]	min Fahrhöhe [mm]		Bemerkung
							Rollen Prüfstand [PS]	Rollen Prüfstand Toleranz		vorne	hinten	
SP3T	VW GOLF GTI TCR DSG		1259		110	na						DPN Stufe B
SP8T	Aston Martin Vantage AMR GT4		1450		120	na		+ 2%				DPN Stufe B Fahrzeugident.nr: 17A-030-1
Cup 3	Porsche 718 Cayman GT4 CS (982)		1350		115	<u>1 x Ø 48,0</u>		+ 2%				DPN Stufe B
	Porsche Cayman GT4 CS (981)		1350		100	<u>1 x Ø 46,0</u>		+ 2%				DPN Stufe B

Mindestboxenzeit	aktuelle Mindestboxenzeiten		aktuelle Mindestboxenzeit Vorschriften	Vorschriften und Zeiten sind zu finden unter folgenden link
	Anlage 6.1_Appendix 6.1_050324_10.00		Anlage 6_Appendix 6_04032024	<a href="https://www.24h-information.de">https://www.24h-information.de</a>
Für NLS Veranstaltungen 2024, gelten die Vorschriften der Anlage 6 sowie die Zeiten der Anlage 6.1, nur für die Klassen: SP9 ; SP9-LG ; SP-X ; SP-PRO ; Cup2 ; Cup3 ; SP10 ; SP11				



64. ADAC ACAS Cup  
63. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen



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><b>Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren</b> 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 &gt;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. 1000cm<sup>3</sup> 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><b>Definition und Berechnung Maximal zulässiger Ladedruck bei Turbomotoren</b> <b>Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck</b> <b>BoP Ladedruck:</b> 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. <b>Referenz Luftdruck:</b> 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. <b>Beispiel :</b> 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. <b>Maximal zulässiger Ladedruck = BoP Ladedruck * Referenz Luftdruck</b> <b>in diesem Beispiel für:</b> 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><b>Maximum permitted boost pressure for turbo engines</b> 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 &gt;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 cm<sup>3</sup> 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><b>Definition and calculation of the maximum permitted boost pressure for turbo engines</b> <b>Maximum permitted boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure</b> <b>BoP boost pressure:</b> 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. <b>Reference air pressure:</b> 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><b>Example:</b> 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><b>Maximum permitted boost pressure = BoP boost pressure * reference air pressure</b> <b>in this example for:</b> 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>