

Neuregelung zur A-Säulen-Versteifung

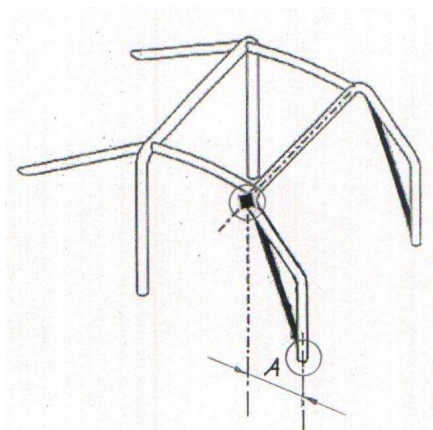
(Stand: 09. März 2011)

A-Säulen-Versteifung

Aufgrund der Erfahrungen bei der Genehmigung von Ausnahmeregelungen von A-Säulen-Versteifung hat der DMSB eine allgemein gültige Alternative zur Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 mit sofortiger Wirkung eingeführt. Dies dient der Vereinfachung bei der Umsetzung der Bestimmungen. Der Art. 1.8.3 der DMSB-Sicherheitsbestimmungen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 13 +14) wurde hierzu wie folgt angepasst.

1.8.3) Stützstrebe an der A-Säule:

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K, in Wettbewerben mit FIA-Prädikat, im Slalomsport und bei Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP) müssen seit dem **01.01.2011** in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten [Eigenbauvorschriften](#) gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 oder eine der nachfolgenden alternativen Abstützungen der A-Säule auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.



Zeichnung 1

Hierzu gibt es in Abhängigkeit der baulichen Bedingungen (insbesondere Lenkradabstand, Ein- und Ausstiegsöffnungen und Sicht zum Außenspiegel) die nachfolgenden 3 Möglichkeiten:

a) Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 (Optimallösung)

Stützstrebe vom oberen Verbindungspunkt (+/- 100 mm) des vorderen und seitlichen Bügels zum Käfigfuß (+/- 100 mm) des vorderen Bügels gemäß Art. 253-8.3.2.1.4 des Anhang J (HB, orangefarbener Teil, Seite 21).

b) Verkürzte Stützstrebe (Alternativlösung 1)

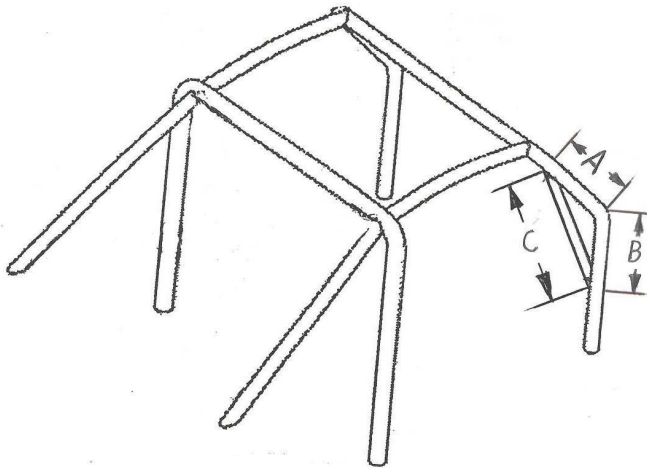
Anstelle der langen Stützstrebe aus a) kann eine verkürzte Stützstrebe mit einer Mindestlänge von 400 mm zur Versteifung des A-Bügel-Knickpunktes verwendet werden.

Diese verkürzte Stützstrebe sollte:

- oben so weit wie möglich zum Verbindungspunkt des vorderen und seitlichen Bügels und
- unten so weit wie möglich auf den Verbindungspunkt der oberen Flankenschutzstrebe mit dem vorderen Bügel verlaufen.

Darüber hinaus muss die Stützstrebe die zu verstärkende A-Säulen-Biegung (in der Nähe des Armaturenbrettes) so abstützen, dass gemäß nachstehender **Zeichnung 2** mindestens 200 mm vom Scheitelpunkt der Knickung nach oben und unten überbrückt sind.

Vorgenannte Stützstreben nach a) und b) müssen gemäß den Materialvorschriften nach Art. 253-8.3.3 ausgeführt sein (Kohlenstoffstahl, min. \varnothing 40 x 2 mm bzw. \varnothing 38 x 2,5 mm) und dürfen um max. 20° nach außen in Fahrzeugquerachse gebogen sein, d.h. sie müssen von der Seite gesehen gerade sein.



Zeichnung 2

- A: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach oben gemessen)
B: mind. 200 mm (Scheitelpunkt der Knickung entlang des vorderen Bügels nach unten gemessen)
C: mind. 400 mm (Verbindungsline zwischen A und B = gerade Länge)

Für vorgenannte Versteifungen nach b) sind somit ab sofort **keine Ausnahmegenehmigungen** mehr notwendig.

c) Sonderkonstruktionen (Alternativlösung 2)

Für Sonderkonstruktionen, abweichend von a) und b) kann beim DMSB ein Antrag gestellt werden – jedoch **nur in dem Fall, wenn eine verkürzte Strebe (Mindestlänge 400 mm) nicht verbaut werden kann**. Zu diesem Zweck sind gemäß der Hinweise für die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung Fotos (*jpg-Format*) und Detailbeschreibungen an den DMSB per Mail an: schulz@dmsb.de zu senden.

Bei positiven Bescheid kann eine Genehmigung für eine von den vorstehenden Varianten abweichende Versteifung der A-Säule erteilt werden. Die Bearbeitungsgebühr hierfür beträgt **65,00 €**.

Vorstehende Regelungen gelten für alle Gruppen bei allen DMSB-Veranstaltungen.