

AUSSCHREIBUNG

(Stand 20.12.2011)

ADAC Sachsen *HISTORIC* CUP 2012



Inhaltsverzeichnis:

ALLGEMEINES

1.1	Präambel.....	Seite 03
1.2	Organisation.....	Seite 03
1.3	Rechtsgrundlagen der Serie	Seite 03
1.4	Status der Veranstaltungen / des Wettbewerbs	Seite 03

SERIEN-TERMINKALENDER

2.1	Wichtige Termine	Seite 03
2.2	Wertungsläufe.....	Seite 03

SPORTLICHES REGLEMENT

3.1	Teilnehmer	Seite 04
3.2	Bewerber.....	Seite 04
3.3	Gastfahrer	Seite 04
3.4	Altersregelung.....	Seite 04
3.5	Einschreibung	Seite 04
3.6	Teilnahmeverpflichtung	Seite 04
3.7	Nennungen / Nennungsbestätigung.....	Seite 04
3.8	Zugelassene Fahrzeuge	Seite 05
3.9	Zustand / Reparatur der Fahrzeuge.....	Seite 05
3.10	Dokumentenabnahme.....	Seite 05
3.11	Technische Abnahme / Technische Kontrollen	Seite 06
3.12	Fahrerausrüstung.....	Seite 06
3.13	Werbung an der Fahrerausrüstung	Seite 06
3.14	Werbung am Fahrzeug	Seite 06
3.15	Durchführung der Wettbewerbe	Seite 06
	3.15.1 Fahrerbesprechung	Seite 06
	3.15.2 Training	Seite 06
	3.15.3 Qualifikation.....	Seite 07
	3.15.4 Wertungsläufe	Seite 07
	3.15.5 Startart / Startaufstellung.....	Seite 07
	3.15.6 Starterzahl.....	Seite 07
	3.15.7 Tageswertung.....	Seite 07
	3.15.8 Siegerehrung.....	Seite 07
3.16	Cup-Wertung / Titel.....	Seite 08
3.17	Besondere Bestimmungen.....	Seite 08
3.18	Protest und Berufung	Seite 09
3.19	Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung.....	Seite 09
3.20	Haftungsausschluss	Seite 09
3.21	Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers	Seite 10
3.22	Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung	Seite 10
3.23	Anerkennung des Reglements	Seite 11
3.24	Gerichtsstand.....	Seite 11
3.25	TV-Rechte / Werbe- und Fernsehrechte	Seite 11
3.26	Maßgeblicher Reglementstext	Seite 11

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

4.1	Übersicht der ausgeschriebenen Klassen	Seite 12
4.2	Grundlagen der Technischen Bestimmungen	Seite 12
4.4	Allgemeines	Seite 12
4.5	Fahrerausrüstung.....	Seite 12
4.6	Technische Bestimmungen der einzelnen Klassen.....	Seite 12
4.6.1	Division 1 (Klassen FR 11 und FR 12)	Seite 12
4.6.1.1	Allgemein.....	Seite 12
4.6.1.2	Klasse FR 11 (Formelfahrzeuge bis 1300 ccm)	Seite 13
4.6.1.3	Klasse FR 12 (Formelfahrzeuge bis 1600 ccm)	Seite 13
4.6.2	Division 2 (Klassen TW 21 und TW 22).....	Seite 13
4.6.2.1	Allgemein.....	Seite 13
4.6.2.2	Klasse TW 21 (Tourenwagen bis 600 ccm).....	Seite 13
4.6.2.3	Klasse TW 22 (Tourenwagen bis 1300 ccm).....	Seite 15
4.7	Abgasvorschriften	Seite 17
4.8	Geräuschbegrenzung.....	Seite 17

1. ALLGEMEINES

1.1 Präambel

Die „Historische Automobilrennsport-Interessen-Gemeinschaft Ostdeutschlands – HAIGO“ möchte mit dieser Serie eine Möglichkeit bieten, mit Rennfahrzeugen aus den Motorsport-Epochen des ehemaligen Ostblocks und den damaligen Ländern Osteuropas (z.B. ehemals „Pokal für Frieden und Freundschaft“) historischen Motorsport zu betreiben und damit wesentlich zur Erhaltung der Motorsporttechnik aus dieser Epoche beitragen.

Der Sinn besteht darin, die Fahrzeuge wesentlich in dem Zustand zu präsentieren, wie sie in deren aktiven Motorsporteinsatzes national und international auch gefahren wurden. Die heute gegebenen modernen Möglichkeiten der technischen Weiterentwicklung sollen dabei weitestgehend ausgeschlossen werden - nicht zuletzt deshalb, damit die finanziellen Aufwendungen im Rahmen bleiben.

Bei den Formelfahrzeugen findet der Anhang K der FIA, bei den Tourenwagen die technischen Bestimmungen gemäß Anhang 1 dieser Ausschreibung für die DMSB-Gruppe H (teilweise mit Einschränkungen) Anwendung. Weitergehend sind aber die damalig gültigen technischen Reglements, die teilweise auf der Grundlage von Vereinbarungen zwischen den osteuropäischen Ländern bis 1989 entstanden sind, maßgebend.

Zur gegenseitigen Unterstützung in Vorbereitung und Durchführung der Serie sind HAIGO (**H**istorischer **A**utomobil**s**port **I**nteressen-**G**emeinschaft **O**stdeutschlands) und der ADAC Sachsen e.V. eine Partnerschaft eingegangen, mit dem Ziel, die Rennserie HAIGO im Gefüge des deutschen Motorsports, insbesondere des historischen Motorsports, gemeinsam weiter zu festigen.

Die sportliche Organisation der einzelnen Wettbewerbe (Wertungsläufe) der Serie obliegt allein dem Veranstalter der jeweiligen Veranstaltung.

Dem Serienausschreiber HAIGO steht in Absprache mit dem DMSB das Recht zu, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, wenn im Verlauf der Durchführung des ADAC Sachsen *HISTORIC CUPS* Tendenzen erkennbar werden, die geeignet sind, den Geist des Reglements zu unterwandern.

1.2 Organisation

Die „Historische Automobilrennsport-Interessen-Gemeinschaft Ostdeutschlands – HAIGO“ (nachfolgend Serienausschreiber genannt) schreibt für das Jahr 2012 den „ADAC Sachsen HISTORIC CUP“ für Formel- und Tourenwagen aus.

Der Serienausschreiber ist eine Sektion (Sektion HAIGO) des MC Jahnatal e.V. im ADAC. Die Geschäftsbeziehung zwischen dem Serienausschreiber und dem MC Jahnatal e.V. ist in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

Sportrechtlich wird der Serienausschreiber durch den ADAC Sachsen e.V. vertreten. Dieses Verhältnis wird in einer gesonderten Vereinbarung geregelt.

Die ausgeschriebene Serie mit den vorliegenden sportlichen und technischen Reglements ist vom Deutschen Motor Sport Bund – DMSB mit Datum vom 20.12.2011 unter der Reg.-Nr. 711/2012 genehmigt.

1.3 Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Rundstreckenreglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Beschlüssen und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- Vorliegendes Reglement / Sonderbestimmungen und eventuelle, vom DMSB genehmigte Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen und eventuelle Änderungen und Ergänzungen der Veranstalter der einzelnen Läufe / Rennen

Die vorliegende Ausschreibung kann auch während der Saison durch DMSB-genehmigte Bulletins ergänzt oder geändert werden.

1.4 Status der Veranstaltungen / des Wettbewerbs

Der Status der Veranstaltung wird in der jeweiligen Veranstaltungs-Ausschreibung angegeben. Die Wettbewerbe der HAIGO-Serie besitzen grundsätzlich den Status „National A / NEAFP“.

2. SERIEN - TERMINKALENDER

(vorläufig)

2.1 Wichtige Termine

20.03.2011 1. Serien-Einschreibeschluss (siehe auch Art. 3.5)

2.2 Wertungsläufe

1. WL	15.04.2012	ADAC GT Weekend Oschersleben
2. WL	27.05.2012	CEZ-Poznan (Präsentation)
3. WL	10.06.2012	ADAC GT Weekend Sachsenring
4. WL	05.08.2012	CEZ - Most
5. WL	02.09.2012	ADAC GT Weekend Lausitzring
6. WL	07.10.2012	AvD Interserie "Preis der Lausitz"

3. SPORTLICHES REGLEMENT

3.1 Teilnehmer

Fahrer mit einer für das Jahr 2012 gültigen nationalen A oder internationalen C Bewerber-/Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN, die auf ihren Antrag auf Einschreibung vom Serienausschreiber eine Einschreibebestätigung erhalten haben, sind teilnahme- und wertungsberechtigt. Mit einer internationalen Lizenz für Historische Fahrzeuge Stufe H 2 des DMSB ist die Teilnahme in einer Klasse der Formel-Rennwagen möglich. Ebenso teilnahmeberechtigt sind Fahrer, die eine nationale Junior – Lizenz für Rundstreckenrennen bis 1300 ccm besitzen.

In jedem Fall ist eine Teilnahme nur möglich, wenn eine ordentliche Nennung dem jeweiligen Veranstalter des betreffenden Laufes vorliegt.

3.2 Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine Firmen- oder Club-Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2012 besitzen.

3.3 Gastfahrer

Der Serienausschreiber kann Gastfahrer zulassen, die die Bedingungen dieses Serienreglements und der jeweiligen Veranstalterausschreibung erfüllen. Gastfahrer gelten für die jeweilige Veranstaltung als gleichberechtigte Teilnehmer, erhalten aber nur 5 Punkte für die Teilnahme, aber keine Punkte für die Cup-Wertung.

3.4 Altersregelung

entsprechend den DMSB-Lizenzbestimmungen.

3.5 Einschreibung

Der Bewerber und/oder der Fahrer müssen sich mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen „Antrag auf Einschreibung“ bis zum 14.03.2012 um die Zulassung zum ADAC Sachsen *HISTORIC CUP* bewerben. Mit dem Antrag auf Einschreibung wird das Einschreibeentgelt in Höhe von 600,00 Euro fällig.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, eingegangene Anträge von Einschreibungen abzulehnen und/oder die Anzahl der Einschreibungen – auch klassenbezogen – zu begrenzen. Der Serienausschreiber kann auch Anträge auf Einschreibungen annehmen, die nach dem 14.03.2012 eingehen. Hierfür wird eine erhöhte Einschreibegebühr von 650,00 Euro fällig.

Angenommene Anträge auf Einschreibung werden schriftlich bestätigt.

3.6 Teilnahmeverpflichtung

Entsprechend den im Antrag auf Einschreibung gemachten Angaben verpflichtet sich der Bewerber und/oder Fahrer an den betreffenden Wertungsläufen teilzunehmen. Ausgenommen davon sind Krankheit oder andere treffende Gründe.

3.7 Nennungen / Nennungsbestätigung

Mit dem „Antrag auf Einschreibung“ beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer den Serienausschreiber, in seinem Namen Blocknennungen zu den Veranstaltungen, bei den Wertungsläufen zum ADAC Sachsen *HISTORIC CUP* durchgeführt werden, abzugeben. Das entbindet den Bewerber/Fahrer nicht davon, für jede Veranstaltung rechtzeitig eine getrennte Nennung einzureichen.

Gastfahrer haben für jede Veranstaltung, an der sie teilnehmen wollen, rechtzeitig eine Nennung beim Serienausschreiber abzugeben.

Über die Annahme der Nennung von Gastfahrern entscheidet der Serienausschreiber endgültig.

Unabhängig vom Eingang der Nennung, haben in der Serie gültig eingeschriebene Fahrer das Vornennrecht gegenüber etwaigen Gastfahrern.

- Nenngebühren:
1. Der eingeschriebene Fahrer zahlt mit Abgabe der Nennung 350 €
 2. Für Nennungen, die nach Nennschluss eingehen, gilt eine Nachnenngebühr von 50 € pro Veranstaltung.
 3. Für Gastfahrer gilt eine Nenngebühr von 500 € pro Veranstaltungsteilnahme.
Eine spätere Einschreibung wirkt hinsichtlich der Nenngebühr nicht rückwirkend.

Nenn Gelder sind an den Serienausschreiber zu zahlen.

Alle Teilnehmer erhalten bei Annahme ihrer Nennung eine Nennungsbestätigung.

3.8 Zugelassene Fahrzeuge

Im ADAC Sachsen *HISTORIC CUP* kommen ausschließlich Fahrzeuge zum Einsatz, die den technischen Vorgaben dieses Reglements entsprechen.

Zugelassene Fahrzeuge und Klasseneinteilungen

Klasse FR 11:	Formelfahrzeuge bis 1300 ccm	(inkl. Formel Easter)
Klasse FR 12:	Formelfahrzeuge über 1300 bis 1600 ccm	(inkl. Formel Mondial)
Klasse TW 21:	Tourenwagen bis 600 ccm	(ggf. mit Zusatzbestimmungen)
Klasse TW 22:	Tourenwagen über 600 bis 1300 ccm	(ggf. mit Zusatzbestimmungen)

3.9 Zustand / Reparatur der Fahrzeuge

Alle Teile dürfen repariert werden bzw. durch reglementkonforme, baugleiche Teile ersetzt werden.

Die beauftragten Technischen Kommissare können jederzeit zum Zweck der späteren Kontrolle oder Identifizierung Bauteile verplomben oder mit anderen Kennzeichen versehen.

Das Fahrzeug muss sich in dem technischen Zustand befinden, wie es im Verlauf der jeweils zutreffenden Epoche hätte eingesetzt werden können, ohne dem damals gültigen technischen Reglement zu widersprechen. Etwaige Ausnahmen hierzu sind im technischen Reglement der Serie beschrieben.

3.10 Dokumenten-Abnahme

Vor jedem Wertungslauf wird eine Dokumentenabnahme durchgeführt. Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz

- Fahrerlizenz
- Med. Eignungsbestätigung (auf Liz. aufgedruckt)

3.11 Technische Abnahme / Technische Kontrollen

Vor jedem Wertungslauf wird eine Technische Abnahme durchgeführt. Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen.

Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt werden soll und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- FIA-Wagenausweis (HTP) gemäß Anhang K für Klasse FR11 und FR 12
- DMSB-Wagenpass für Klasse TW 21 und TW 22
- ggf. Homologationsblatt für Klasse TW 21 und TW 22
- ggf. Zertifikate für Sicherheitseinrichtungen für Klasse TW 21 und TW 22

3.12 Fahrerausrüstung

Siehe Technisches Reglement Art. 4.5

3.13 Werbung an der Fahrerausrüstung

wird nach Absprache mit dem DMSB festgelegt

3.14 Werbung am Fahrzeug

Die an den Wettbewerbsfahrzeugen angebrachte Werbung muss dem Art. „2.1.9 – Werbung an Fahrzeugen“ des Anhang K entsprechen.

Hinweis: Die Werbung aus der Fahrzeugperiode (= gemäß Originalwerbung am Fahrzeug bei seinem ursprünglichen motorsportlichen Einsatz) ist zulässig.

Auf den Wettbewerbsfahrzeugen ist eine Werbefläche für den Seriensponsor jeweils am oberen und unteren Rand der Startnummern (vorn und seitlich) freizuhalten.

3.15 Durchführung der Wettbewerbe

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der Ausschreibung des jeweiligen Veranstalters nichts anderes bestimmt ist.

3.15.1 Fahrerbesprechung

Vor Aufnahme des ersten Trainings wird die Fahrerbesprechung durchgeführt. Die Teilnahme von Beginn bis zum Ende ist Pflicht für alle Teilnehmer und wird durch Unterschriftsliste nachgewiesen.

Jede unentschuldigte Nichtteilnahme an der Fahrerbesprechung führt zur Verhängung eines Bußgeldes. Weitere Strafen können bei Vorliegen von Gründen von den Sportkommissaren verhängt werden.

Weitere Fahrerbesprechungen können im Laufe des Wettbewerbs bei Notwendigkeit vorgesehen sein.

3.15.2 Training

Aus der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung gehen die vorgesehenen Zeiträume für das Training hervor. Mindestens ein Training von 20 min wird durchgeführt.

Alle Trainings, die während der offiziellen Veranstaltungen durchgeführt werden, werden gezeitet.

Auf der entsprechenden Rennstrecke besteht vor der jeweiligen Veranstaltung ein Testverbot von 8 Tagen. Sollte dies nicht eingehalten werden erfolgt eine Disziplinarstrafe, die mit einem Bußgeld von 100,00 € geahndet wird. Diese Summe ist sofort vom Fahrer zu bezahlen.

3.15.3 Qualifikation

Jeder Fahrer hat mindestens 2 gezeitete Trainingsrunden zu absolvieren, wovon mindestens eine davon durch Überqueren der Ziellinie auf der Strecke beendet werden muss.

Fahrer, die diese Qualifikation nicht erreicht haben, werden grundsätzlich zum Start nicht zugelassen. Der Rennleiter kann nach Rücksprache mit den Sportkommissaren eine Startzulassung erteilen, wenn der betroffene Bewerber einen schriftlichen Antrag an den Rennleiter gestellt hat.

3.15.4 Wertungsläufe

Grundsätzlich werden pro Veranstaltung zwei Wertungsläufe gefahren. Jeder Wertungslauf wird über eine Renndistanz von mind. 50 km ausgetragen. Wenn der Führende des Starterfeldes nach Ablauf der 50 km das erste Mal über die Ziellinie fährt, wird er und alle nachfolgenden Teilnehmer abgewinkt.

3.15.5 Startart / Startaufstellung

Die Wertungsläufe werden grundsätzlich stehend gestartet (Grand-Prix-Start).

Wenn nicht anders in der Veranstaltungsausschreibung geregelt, bestimmt das Ergebnis des jeweils letzten Trainings (kein Warm up) vor dem Rennen die Startaufstellung zum ersten Wertungslauf.

Teilnehmer, die sich nicht qualifiziert, aber gem. Art. 3.15.3 eine Startzulassung erhalten haben, werden in Reihenfolge der momentanen Cup-Wertung in den letzten Startpositionen aufgestellt.

Die Startaufstellung zum zweiten Wertungslauf entspricht dem Ergebnis des ersten Wertungslaufes. Sollte vor dem zweiten Wertungslauf, ein weiteres Zeittraining vom Veranstalter ermöglicht werden, so ergibt diese Reihenfolge die Startaufstellung für den zweiten Wertungslauf. Weitere Teilnehmer mit einer extra Startzulassung zum zweiten Wertungslauf werden in Reihenfolge der momentanen Cup-Wertung in den letzten Startpositionen aufgestellt.

Sollte - aus welchen Gründen auch immer – kein Trainingsergebnis erstellt werden, so wird die Startaufstellung zum ersten Wertungslauf in Reihenfolge der momentanen Cup-Wertung erstellt.

3.15.6 Starterzahl

An Training und Rennen darf die laut Streckenabnahmeprotokoll bzw. Streckenlizenz der jeweiligen Rennstrecke angegebene Anzahl von Fahrzeugen teilnehmen (siehe Veranstaltungsausschreibung).

3.15.7 Tageswertung

I. Wertung als Rennen (Veranstaltungswertung)

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die vorgesehene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat. Es werden alle Teilnehmer, die nach Abgabe des Startsignals das Rennen aufgenommen haben und abgewinkt wurden, gewertet. Die Fahrzeuge müssen die Ziellinie mit eigener Motorkraft überfahren. Es werden nur die Teilnehmer gewertet, die mit ihren Fahrzeugen die Ziellinie oder die Zeitmesslinie in der Boxengasse überquert haben.

II. Gleichmäßigkeitswertung (**S**ächsischer **L**andesfachverband **M**otorsport - Wertung)

Die SLM-Wertung ist die Wertung eines Wertungslaufes als Gleichmäßigkeits-wettbewerb. Diese Wertung ist Sache des Serienausschreibers und wird bei der Wertung des Veranstalters

(Podium) nicht berücksichtigt. Der Serienausschreiber gibt hinsichtlich der Gleichmäßigkeitswertung zur Fahrerbesprechung die erforderlichen Informationen.
Es werden alle Teilnehmer, die nach Abgabe des Startsignals die Gleichmäßigkeitsprüfung aufgenommen haben entsprechend des Art. 3.15.7 (Abs.I) gewertet.

3.15.8 Siegerehrung

Für jeden Wertungslauf wird eine separate Siegerehrung gemäß Rennwertung (3.15.7 I) und Gleichmäßigkeitswertung (3.15.7 II) durchgeführt. Bei mehr als 5 Startern pro Klasse erhalten die drei Erstplatzierten jeweils einen Pokal.

3.16 Cup-Wertung / Titel

Für die Erstellung der Cup-Wertung werden für jede Veranstaltung und jeden Wertungslauf gemäß nachfolgend aufgeführten Regelungen Punkte vergeben, die alle in die Wertung einfließen (kein Streichresultat).

Ab 2012 gibt es zwei völlig getrennte Wertungen:

- Für die Klassenwertung des ADAC Sachsen Historic Cup werden nur die Rennergebnisse verwendet.
- Für den SLM – Pokal gilt nur die Gleichmäßigkeitswertung als Grundlage.

Wird für eine Veranstaltung, die im offiziellen Serienterminkalender aufgeführt ist, nur eine Gleichmäßigkeitswertung erstellt (z.B. bei Gleichmäßigkeitsprüfungen), geht auch nur die in dieser Wertung erreichten Punkte in den SLM-Pokal ein.

Für die Teilnahme an Präsentationen, Paraden oder ähnlichen wertungsfreien Veranstaltungen, die im offiziellen Serien-Terminkalender aufgeführt sind, erhalten eingeschriebene Fahrer ebenfalls 10 Punkte pro Teilnahme. Die Teilnahme bei diesen Veranstaltungen wird dann anerkannt, wenn die Papierabnahme absolviert wurde und das Wettbewerbsfahrzeug die Fahrt auf der vorgesehenen Strecke aufgenommen hat.

Die Cup-Wertung erfolgt getrennt in den ausgeschriebenen Klassen, wenn sich pro Klasse wenigstens 5 Fahrer eingeschrieben haben.

- I. Jeder Fahrer erhält für die Teilnahme an der Veranstaltung 5 Punkte. Die Teilnahme ist dann erfüllt, wenn das offizielle Training aufgenommen wurde. Diese Zusatzpunkte werden nicht für die Teilnahme sonstigen wertungsfreien Veranstaltungen vergeben.
- II. Jeder eingeschriebene Teilnehmer, der gewertet wurde (gem. Pkt. 3.15.7), erhält entsprechend der Platzierung in seiner Klasse (mind. 10 Teilnehmer) dafür folgende Punkte, wenn mindestens 75% der Gesamtdistanz zurück gelegt wurden:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte:	20	17	15	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Sollten in einer Klasse weniger Teilnehmer an den Start gehen, wird der Punkteschlüssel prozentual gekürzt (z.B. 5 Starter = 10 Punkte für den 1.Platz, 8 Starter = 16 Punkte für den 1.Platz usw.)

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens – soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird – erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

mind. 75% der vorgesehenen Distanz: 100 % Punkte

mind. 50% der vorgesehenen Distanz: 50 % Punkte

unter 50% der vorgesehenen Distanz: keine Punkte

(Alle unter Safety-Car-Bedingungen gefahrenen Runden sind Rennrunden)

Klassensieger des ADAC Sachsen HISTORIC CUP 2012 wird der eingeschriebene Teilnehmer, der nach dem letzten Wertungslauf der Saison die meisten Wertungspunkte gemäß vorgenannter Regelungen für die Punktevergabe erreicht hat. Bei Punktgleichheit zählt die höhere Zahl der besseren Platzierung bei den Rennwertungen. Bei weiterer Punktgleichheit ist der Teilnehmer mit dem älteren Wettbewerbsfahrzeug der bessere. Wenn demnach immer noch keine Entscheidung zu treffen ist, ist der ältere Fahrer der bessere.

Die drei bestplatzierten jeder Klasse erhalten Pokale.

Gesamtsieger des ADAC Sachsen HISTORIC CUP 2012 ist der eingeschriebene Teilnehmer aller Klassen, der insgesamt die meisten Punkte erzielte (Summe der Renn- und Gleichmäßigkeitswertung).

Sind – aus welchen Gründen auch immer – die Zahl der Wertungsläufe in den einzelnen Klassen unterschiedlich, wird der Veranstaltungsdurchschnitt erreichter Punkt ermittelt und danach der Cup-Gesamtsieger ermittelt.

Bei Punktgleichheit werden die gleichen Unterscheidungskriterien wie bei der Klassenwertung herangezogen.

Der Gesamtsieger erhält den Pokal „Meister der Meister“.

Der Sieger der Rennwertungen (punktbester Fahrer gem. Art. 3.16. II) der Formelfahrzeuge erhält den „Uli-Melkus-Pokal“.

Weitere Preise und Ehrungen bleiben der Serienorganisation vorbehalten.

3.17 Besondere Bestimmungen

Der Serienorganisator kann jederzeit, wenn es aus Sicherheitsgründen erforderlich ist, oder nach einem angemessenen Zeitraum zwischen Bekanntgabe und Inkrafttreten bei anderen Erfordernissen, zusätzliche vom DMSB genehmigte Bestimmungen erlassen.

Diese werden dann Bestandteil dieses Reglements.

Für die Veranstaltungen, in deren Rahmen Wettbewerbe des ADAC Sachsen HISTORIC CUP stattfinden, macht der Serienausschreiber nachstehende Bestimmungen – gültig für die Bewerber, Fahrer, Betreuer und sonstige Teammitglieder der Teilnehmer - geltend:

- Der Bewerber/Fahrer und seine Begleitung, für die der Bewerber verantwortlich ist, verhalten sich während der gesamten Veranstaltung diszipliniert, sportlich fair und loyal gegenüber allen anderen Teilnehmern, den Sportwarten des Veranstalters und allen anderen Offiziellen.
- Jedes Team ist verpflichtet, geeignetes und zugelassenes Feuerlöschgerät (von mind. 4,0 kg) für seinen Bereich im Fahrerlager bereitzuhalten.
- Wettbewerbsfahrzeuge müssen im Fahrerlager mit einer ausreichend dimensionierten Auffangwanne oder Plane unter Motor und Getriebe abgestellt werden.
- Der Reservekraftstoff für das Wettbewerbsfahrzeug, welcher ausschließlich in dafür zugelassenen Behältern gelagert werden darf, ist auf 40 l begrenzt. Zur Veranstaltung darf nur handelsüblicher Kraftstoff laut DMSB-Handbuch verwendet werden.
- Alle anfallenden Abfälle und Reste sind fachgerecht zu entsorgen. Ersatzteile, Altteile, Reifen u.ä. muss wieder mitgenommen werden.
- Die vom Veranstalter vorgegebene Fahrerlagerordnung ist einzuhalten. Ggf. müssen PKW, Transporter, Trailer u.ä. auf einem zugewiesenen separaten Platz abgestellt werden.
- Jegliche nicht autorisierten Versuchsfahrten sind nicht zulässig. Im Fahrerlager darf nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.
- Das Konsumieren alkoholischer Getränke ist für Fahrer und Mechaniker während der Veranstaltungszeiten untersagt.
- Das jeweilige Ticket-System (Personen und Fahrzeuge) des Veranstalters ist zu akzeptieren. Die Ausgabe der Personen- und Fahrzeugberechtigungen erfolgt ausschließlich durch den Serienausschreiber.

3.18 Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufungen gilt die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie ggf. das Internationale Sportgesetz der FIA.

Gegen die Punktwertung des ADAC Sachsen Historic Cup kann bis 8 Tage 24.00 Uhr nach Veröffentlichung im Internet Berufung in schriftlicher Form eingelegt werden.

3.19 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- I. Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- II. Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

3.20 Haftungsausschluss

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe dieser Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisatoren des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Promotor/Serienorganisator,
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer, Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden, und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen;

gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, den eigenen Bewerber,
- den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Rennen) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam.

Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

3.21 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- I. Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Einschreibungsformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- II. Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in Art. 3.20 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.
- III. Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer, Mitfahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, warm-up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen insgesamt entstehen.

3.22 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

- I. Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- II. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen, falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzpflichten zu übernehmen, Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit ausgenommen. Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

3.23 Anerkennung des Reglements

Jeder Bewerber und Fahrer des ADAC Sachsen *HISTORIC CUP* bestätigt durch seine Unterschrift im „Antrag auf Einschreibung“ die Anerkennung des vorliegenden Reglements insgesamt mit den Bestimmungen des DMSB und des Internationalen Sportgesetzes der FIA mit Anhängen.

3.24 Gerichtsstand

Soweit kein Rechtswegausschluss besteht und Ansprüche gegen HAIGO geltend gemacht werden und eine Gerichtsstandsvereinbarung gem. § 38 ZPO zulässig ist, wird hiermit als Gerichtsstand Meißen vereinbart.

3.25 TV-Rechte / Werbe- und Fernsehrechte

Alle Copyright und Bildrechte liegen bei HAIGO, sofern die diesbezügliche Rechtevergabe zu den jeweiligen Veranstaltungen nicht anders geregelt ist.

3.26 Maßgeblicher Reglementstext

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte, Text ist verbindlich.

4. TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

4.1 Übersicht der ausgeschriebenen Klassen

HAIGO-Division 1: (nach Anhang K, Periode JR)

Klasse FR 11: Formelfahrzeuge bis 1300 ccm (inkl. Formel Easter)
Klasse FR 12: Formelfahrzeuge bis 1600 ccm (inkl. Formel Mondial)

HAIGO-Division 2: (nach Gruppe H)

Klasse TW 21: Tourenwagen bis 600 ccm (mit zusätzl. Bestimmungen)
Klasse TW 22: Tourenwagen bis 1300 ccm (mit zusätzl. Bestimmungen)

4.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen

- Anhang K (ISG der FIA) für Fahrzeuge der Division 1
- Technische DMSB-Bestimmungen der Gruppe H für die Klassen TW gem. Sonderbestimmungen lt. Anhang 1
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes Technisches Reglement
- Änderungen/Ergänzungen/Klarstellungen zu diesem Reglement, die in einem vom DMSB genehmigten Bulletin bekannt gegeben werden

4.4 Allgemeines

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten.
Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

4.5 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls, Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Norm 8856-2000 Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß DMSB- oder FIA-Bestimmungen getragen werden. In den Klassen TW 21 und TW 22 ist ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem (z.B. HANS) vorgeschrieben.

4.6 Technische Bestimmungen der einzelnen Klassen

4.6.1 Allgemein

Die in den Klassen FR 11 und FR 12 eingesetzten Fahrzeuge müssen den technischen Bestimmungen des Anhang K (ISG) entsprechen.

Im Jahr 2012 eingesetzte Fahrzeuge Klassen TW 21 und TW 22 müssen gemäß Anhang 1 (Gruppe H mit Einschränkungen) dieser Ausschreibung eingesetzt werden.

Es müssen Fahrzeuge sein, die tatsächlich in den entsprechenden Perioden zu int. Rennen eingesetzt wurden oder die Replica der Original-Fahrzeuge darstellen.

Vorrangig wird es sich um Fahrzeuge handeln, die in ihrer aktiven Zeit in den osteuropäischen Ländern in internationalen Serien / Veranstaltungen eingesetzt waren.

Gängige Praxis war es, dass das jeweilige gültige technische Reglement in der Regel im Zweijahres-Rhythmus unter den teilnehmenden ASN vereinbart wurde. Das Fahrzeug als Ganzes

war nicht FIA-homologiert, lediglich einige Baugruppen (z.B. Motor) mussten einem homologierten Fahrzeug entstammen.

Der technische Zustand eines Fahrzeuges war also nicht allein davon abhängig, in welchem Jahr es entwickelt oder hergestellt wurde, sondern, weil zumeist eine relativ lange Lebens- und Einsatzdauer realistisch war, vielmehr auch davon, ob es währenddessen an das unter Umständen geänderte technische Reglement immer wieder angepasst wurde.

Dieser Umstand ist insofern bei der Einstufung in eine Periode gem. Anhang K zu berücksichtigen, als dass das Wettbewerbsfahrzeug der Periode zuzuordnen ist, in dessen technischen Zustand es sich bei seinem damaligen Renneinsatz befunden hat.

Eine Rückrüstung von Fahrzeugen bis hin zum ursprünglichen Stand der Herstellung ist zulässig bzw. teilweise erforderlich.

4.6.2 Division 1 (Klassen FR 11 und FR 12)

4.6.2.1	Klasse FR 11	(Formelfahrzeuge bis 1300 ccm)
----------------	---------------------	---------------------------------------

Startberechtigt sind Fahrzeuge der Formel Easter bis 1300 ccm. Über die Teilnahme von [Fahrzeugen](#) anderer historischer Formeln bis 1300 ccm entscheidet der Serienausschreiber.

4.6.2.2	Klasse FR 12	(Formelfahrzeuge bis 1600 ccm)
----------------	---------------------	---------------------------------------

Startberechtigt sind Fahrzeuge der Formel Mondial bis 1600 ccm. Über die Teilnahme von [Fahrzeugen](#) anderer historischer Formeln bis 1600 ccm entscheidet der Serienausschreiber.

4.6.3 Division 2 (Klassen TW 21 und TW 22)

4.6.3.1	Allgemein
----------------	------------------

Die in der Division 2 eingesetzten Fahrzeuge müssen Fahrzeuge sein, die grundsätzlich den [technischen DMSB-Bestimmungen für die Gruppe H](#) und den nachfolgend aufgeführten Restriktionen entsprechen.

4.6.3.2	Klasse TW 21	(Tourenwagen bis 600 ccm)
----------------	---------------------	----------------------------------

Startberechtigt sind grundsätzlich Fahrzeuge der Marke Trabant, Typ P 601 L Baujahr 31.12.1965 bis 03.10.1990.

Über die Teilnahme von Fahrzeugen anderer Marken entscheidet der Serienausschreiber.

4.6.3.3	Klasse TW 22	(Tourenwagen bis 1300 ccm)
----------------	---------------------	-----------------------------------

Startberechtigt in der Klasse TW 22 sind grundsätzlich Fahrzeuge der Marke Lada, Skoda, Zastava, Wartburg und Dacia der Baujahre 31.12.1965 bis 03.10.1990.

Über die Teilnahme von Fahrzeugen anderer Marken entscheidet der Serienausschreiber.

4.7 Geräuschbegrenzung

Gemessen nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) gelten folgende Grenzwerte:

Formelwagen, Division 1:

max. 132 db(A) nach L_{WA} -Verfahren, 100 db(A) nach L_P -Verfahren

Tourenwagen, Division 2:

max. 132 db(A) nach L_{WA} -Verfahren, 100 db(A) nach L_P -Verfahren

4.8 Abgasvorschriften

Für Fahrzeuge der Gruppe H (Klasse TW 21 und TW 22) **ist ein** Katalysator gem. Artikel 15 der DMSB-Abgasvorschriften (siehe DMSB-Handbuch blauer Teil) vorgeschrieben.

Oktober 2011

A1 ANHANG 1 Sonderbestimmungen für Fahrzeuge der HAIGO Division 2

zur Ausschreibung ADAC Sachsen Historic Cup 2012

Die für 2012 geltende Ausnahmeregelung für Tourenwagen (HAIGO-Division 2 des ADAC Sachsen Historic Cup) **gemäß** sind die Bestimmungen in diesem Anhang 1 (Gruppe H mit Einschränkungen) **maßgebend**.

Diese Ausnahmeregelung gilt aber nur für Fahrzeuge, die bereits in dieser Konfiguration in Rennserien eingesetzt waren.

Zusätzlich zur Ausschreibung ADAC Sachsen Historic Cup 2012 gilt:

A1.1 Grundlagen der Technischen Bestimmungen

- Technische DMSB-Bestimmungen der Gruppe H für die Klassen TW 21 und TW 22
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Nachfolgende Technische Bestimmungen
- Änderungen/Ergänzungen/Klarstellungen zu diesem Reglement, die in einem vom DMSB genehmigten Bulletin bekannt gegeben werden

A1.2 Technische Bestimmungen der einzelnen Klassen (TW 21 und TW 22)

A1.2.1 Allgemein

Es müssen Fahrzeuge sein, die tatsächlich in den entsprechenden Perioden zu nationalen oder internationalen Rennen eingesetzt wurden oder die Replica der Original-Fahrzeuge darstellen. **Es liegt in der Verantwortung des Teilnehmers die Zulässigkeit der Bauteile gemäß diesen Bestimmungen nachzuweisen.**

A1.2.2 Klasse TW 21 (Tourenwagen bis 600 ccm)

Zugelassen in der Klasse TW 21 sind grundsätzlich Fahrzeuge der Marke Trabant, Typ P 601L der Baujahre 31.12.1965 bis 03.10.1990.

Über die gültigen Bestimmungen der Gruppe H hinausgehend, gilt:

A1.2.2.1 – Motor (Art. 7 Gruppe H):

- Der Vergaserdurchlass ist auf 38,0 mm begrenzt. Der Ansaugkanal kann auf den o.g. Durchmesser erweitert werden, die originale Länge muss aber dabei eingehalten werden. Es ist nur **ein** Ansaugkanal für beide Zylinder erlaubt. Der verwendete Vergaser, muss ein Einfachvergaser sein.
- ein variables Ansaugrohr, eine Membransteuerung, eine Kraftstoffeinspritzung oder jegliche andere Art der Aufladung, ist grundsätzlich untersagt. Die Motorkühlung ist nur serienmäßig und nur durch Luft gestattet.
- die Herkunft des Motorgehäuses, des Getriebegehäuses und der Zylinder, muss eindeutig serienmäßiger Herkunft sein.
- Die Zündanlage muss dem technischen Stand bis 1990 entsprechen und darf nicht programmierbar sein.

A1.2.2.2 – Kraftübertragung (Art. 9 Gruppe H):

- es muss das originale Getriebegehäuse des Trabant verwendet werden. Der Einbau einer sequentiellen Schaltung oder der Einbau eines Sperrdifferenzial ist untersagt. Die Antriebswellen des Trabant P 63 sind vorgeschrieben.

A1.2.2.3 – Bremsanlage (Art. 10 Gruppe H):

- die serienmäßige Vorderachse, darf durch den Einbau der serienmäßigen Duplexbremse des Wartburg 353, verändert werden. Die Hinterachse darf nur im Bereich der Stoßdämpferaufhängung verändert werden. Die Verwendung von „alferierten“ Bremstrommeln ist sowohl an der Vorderachse als auch an der Hinterachse erlaubt. Eine von Hand zu betätigende „Feststellbremse“ ist vorgeschrieben.

A1.2.2.4 – Radaufhängung (Art. 12 Gruppe H):

- die Befestigung der Stoßdämpfer der Vorderachse, ist nur auf der Fanglage der Vorderfeder gestattet. Die Verwendung von „Uniballgelenken“ am gesamten Fahrzeug ist nicht gestattet.

A1.2.2.5 – Räder und Reifen (Art. 13 Gruppe H):

- die vorgeschriebene Felgengröße für alle vier Räder ist max. 13 x 6,5 Zoll.

A1.2.2.4 – Karosserie und Fahrgestell (Art. 16 Gruppe H):

- Fest am Fahrzeug installierte pneumatische Wagenheber sind nicht erlaubt.

A1.2.2.5 – Türen, Motorhaube und Kofferraumklappe (Art. 17 Gruppe H):

- Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind grundsätzlich untersagt.

A1.2.2.6 – Aerodynamische Hilfsmittel (Art. 19 Gruppe H):

- Aerodynamische Hilfsmittel am Heck des Fahrzeuges sind nicht gestattet. Es dürfen nur die an der Front des Fahrzeuges, wie sie bis 03.10.1990 verwendet wurden, wieder verwendet werden.

A1.2.2.7 – Glasflächen und ihre Beschaffenheit (Art. 20 Gruppe H):

- ein Schiebefenster an der Fahrerseite ist nicht gestattet. Die Anbringung zusätzlicher Lufthutzen ist nicht erlaubt. Alle Originalflächen der Scheiben, müssen beibehalten werden. Die Befestigung der Scheiben und der Betätigungsmechanismus, ist im Original Zustand zu belassen

A1.2.2.8 – Belüftung des Fahrgastraumes (Art. 22 Gruppe H):

- Der nachträgliche Einbau einer Lufthutze oder einer Dachklappe zur Belüftung, ist nicht erlaubt.

A1.2.2.9 – Fahrgastraum / Innenraum (Art. 23 Gruppe H):

- Das Armaturenbrett ist im originalen Zustand zu belassen, ausgenommen davon ist das Handschuhfach.
- Des Weiteren dürfen sich im Fahrgastraum keinerlei Tunnel befinden.

A1.2.2.9 – Unterbringung des Kraftstoffbehälters (Art. 26.1 Gruppe H):

- Die Unterbringung des Kraftstoffbehälters im Fahrgastraum ist grundsätzlich untersagt.

A1.2.2.10 - Fahrzeuggewicht

- Das Gewicht für das rennfertige Fahrzeug darf 530 kg nicht unterschreiten.

A1.2.3 Klasse TW 22 (Tourenwagen bis 1300 ccm)

Zugelassen in der Klasse TW 22 sind grundsätzlich Fahrzeuge der Marke Lada, Skoda, Zastava, Wartburg und Dacia der Baujahre 31.12.1965 bis 03.10.1990. Das Grundmodell des Fahrzeuges oder das Lizenzprodukt muss in einem osteuropäischen Land hergestellt und von diesem bei der FIA in der Gruppe A homologiert gewesen sein.

Über die gültigen Bestimmungen der Gruppe H hinausgehend, gilt:

A1.2.3.1 – Hubraum (Art. 5 [Gruppe H](#)):

- Die Einteilung der HAIGO – Fahrzeuge erfolgt nur in den Hubraumklassen –
- Abs. 2 – über 500 ccm und bis 600 ccm
- Abs. 7 - über 1150 ccm bis 1300 ccm

A1.2.3.2 – Motor (Art. 7 [Gruppe H](#)):

- der Hubraum der HAIGO – Tourenwagen ist auf 1300 ccm begrenzt. Das verändern von Hub und Bohrung, ist grundsätzlich untersagt. Die Verwendung der Vergaseranlage ist freigestellt. Es dürfen aber nur Vergaser und deren Bauteile von vor dem 03.10.1990 Verwendung finden. Die Auspuffanlage ist freigestellt, es muss aber ein von DMSB genehmigter Katalysator eingebaut sein.
- Die Zündanlage muss dem technischen Stand bis 1990 entsprechen und darf nicht programmierbar sein.

A1.2.3.3 – Bremsanlage (Art. 10 [Gruppe H](#)):

- die Bremsanlage muss dem technischen Stand des Fahrzeuges vor dem 03.10.1990 entsprechen.

A1.2.3.4 – Karosserie und Fahrgestell (Art. 16 [Gruppe H](#)):

- Fest am Fahrzeug installierte pneumatische Wagenheber
- sind nicht erlaubt.
- Ölkühler dürfen nur dann installiert sein, wenn sie bis zum 03.10.1990 am Fahrzeug installiert waren.

A1.2.3.5 – Türen, Motorhaube und Kofferraumklappe (Art. 17 [Gruppe H](#)):

- Luftöffnungen (Ausschnitte) in der Motorhaube sind grundsätzlich untersagt.

A1.2.3.6 – Aerodynamische Hilfsmittel (Art. 19 [Gruppe H](#)):

- Aerodynamische Hilfsmittel am Heck des Fahrzeuges sind nicht gestattet. Es dürfen nur die an der Front des Fahrzeuges, wie sie bis 03.10.1990 verwendet wurden, wieder verwendet werden.

A1.2.3.7 – Glasflächen und ihre Beschaffenheit (Art. 20 [Gruppe H](#)):

- ein Schiebefenster an der Fahrerseite, ist nur am Skoda RS 130 gestattet. Die Anbringung zusätzlicher Lufthutzen ist nicht erlaubt. Alle Originalflächen der Scheiben, müssen beibehalten werden. Die Befestigung der Scheiben und der Betätigungsmechanismus, ist im original Zustand zu belassen

A1.2.3.8 – Belüftung des Fahrgestraumes (Art. 22 [Gruppe H](#)):

- Der nachträgliche Einbau einer Lufthutze oder einer Dachklappe zur Belüftung, ist nicht erlaubt.

A1.2.3.9 – Fahrgastraum / Innenraum (Art. 23 [Gruppe H](#)):

- Das Armaturenbrett ist im originalen Zustand zu belassen, ausgenommen davon ist das Handschuhfach.

A1.2.3.9 – Unterbringung des Kraftstoffbehälters (Art. 26.1 [Gruppe H](#)):

- Die Unterbringung des Kraftstoffbehälters im Fahrgastraum ist grundsätzlich untersagt.

A1.2.3.10 Fahrzeuggewicht

- Das Gewicht für das rennfertige Fahrzeug darf 730 kg nicht unterschreiten

Oktober 2011