

**Classic Super Cup**



# Reglement und Rahmenausschreibung 2010



**EBI**  
RACING



**YOUNGTIMER**



## Rahmenausschreibung 2010

Die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e. V. im ADAC (nachfolgend FHR genannt) schreibt eine Rennserie für historische und klassische Tourenwagen und Grand Tourismo Fahrzeuge aus. Die Serie trägt die Bezeichnung

### **FHR Classic Super Cup**

(nachfolgend Cup genannt) und wird als Clubmeisterschaft ausgeschrieben und durchgeführt.

### **§ 1 Organisation**

- 1.1 Ausrichter ist die FHR e.V. im ADAC
- 1.2 Die organisatorische Durchführung und finanzielle Abwicklung wird an die Firma Historic Race Events UG (haftungsbeschränkt) übertragen. Diese handelt auf eigene Rechnung. Dies gilt auch wenn die FHR selbst als Veranstalter eines Wertungslaufs auftritt.

### **§ 2 Reglement**

Ausgeschrieben wird nach dem DMSB-Reglement für klassische Fahrzeuge Gruppe CTC (Classic-Touring-Cars) und GGT (Classic GT).

- 2.1 Fahrzeuge müssen einen gültigen DMSB-Wagenpass haben. Alternativ zum Wagenpass ist es ausreichend, wenn das Fahrzeug eine gültige Straßenzulassung hat. Für ausländische Teilnehmer wird auch der Wagenpass des betreffenden ASN akzeptiert.
- 2.2 Die Fahrzeuge müssen dem technischen Reglements gemäß Anhang J zum ISG des zutreffenden Jahres entsprechen (siehe CGT/CTC-Reglement Artikel 3), jedoch gelten für Fahrzeuge der Division 7.1 die im Anhang 1 bezeichneten Ergänzungen.
- 2.3 Die Fahrzeuge müssen in einem technisch und optisch einwandfreien Zustand sein.
- 2.4 Das ISG der FIA und Anhänge, das Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB, die Antidopingbestimmung der NADA, die DMSB Umweltrichtlinien, die vorliegende Ausschreibung in der jeweiligen Fassung, alle Ausschreibungen der jeweiligen Veranstalter und evtl. Änderungen sowie Ergänzungen der Ausschreibung sind Bestandteil des Reglements der Serie, dem sich alle Bewerber und Fahrer mit Abgabe der Einschreibung unterwerfen.
- 2.5 Änderungen während der laufenden Saison können mit Genehmigung des DMSB erfolgen. Diese werden den Teilnehmern durch Internetveröffentlichungen mitgeteilt.
- 2.6 Pro Wertungslauf ist ein Boxenstop vorgeschrieben. Jeder Fahrer muss dazu das Fahrzeug verlassen. Ein Fahrerwechsel bleibt freigestellt.
- 2.7 Wird ein freies Rennen in zwei Läufen (z. B. 2 x 30 Minuten) als Wertungslauf ausgewählt, so entfällt der Pflichtboxenstop pro Lauf. Es können jedoch zwei Fahrer genannt werden, die jeweils eines der Läufe bestreiten.

### **§ 3 Teilnehmer**

- 3.1 Teilnahmeberechtigt sind Fahrer/innen mit mindestens gültiger DMSB-Fahrerlizenz der Stufe A oder entsprechender Lizenz eines anderen, der FIA angeschlossenen ASN, die im Cup eingeschrieben oder als Gastfahrer für den jeweiligen Lauf bestätigt worden sind.
- 3.2 Die Einschreibung zum Cup muss von der Historic Race Events schriftlich bestätigt sein.
- 3.3 Es werden grundsätzlich nur eingeschriebene Teams in der Serie gewertet. Gastteams werden nicht gewertet, die eingeschriebenen Teams rücken auf. Pro Team muss mindestens ein eingeschriebener Fahrer Mitglied der FHR sein.
- 3.4 Gastteams können zugelassen werden. Voraussetzung ist, dass durch den Einsatz dieser Teams die höchstzulässige Starterzahl nicht überschritten wird und die nachfolgenden Regelungen ohne Einschränkung anerkannt werden.
- 3.5 Eine eventuelle Bewerber oder Sponsorlizenz muss der FHR in Kopie vorliegen.

- 3.6 Vorgeschrieben nach der aktuellen FIA-Norm 8856-2000 entsprechende Fahrerausrüstung (Overall, Unterwäsche, Socken, Handschuhe und Kopfhäube). Der Helm muss den DMSB-Bestimmungen entsprechen.
- 3.7 Ein FIA-homologiertes Kopfrückhaltesystem (z.B. HANS) ist vorgeschrieben.
- 3.8 Die FHR und/oder die Historic Race Events hat das Recht, Nennungen und/oder Einschreibungen mit Bekanntgabe von Gründen zurückzuweisen.
- 3.8 Mindestens ein Fahrer pro eingeschriebenen Team muss Mitglied der FHR sein.
- 3.9 Um bei der Jahreswertung berücksichtigt zu werden, muss jedes Team mindestens an 3 Rennen der Serie teilgenommen haben.

### **§ 4 Wertungsausschluss**

Bei Wertungsausschluss aufgrund von technischen Kontrollen gibt es keinen Anspruch auf Erstattung von Serien- oder Nenngeldern. Ebenfalls erfolgt keine Zuteilung von Wertungspunkten

### **§ 5 Startnummern / Werberechte**

- 5.1 Jedes eingeschriebene Team erhält eine feste Startnummer für die gesamte Saison zugeteilt. Diese Startnummer wird mit der Einschreibungsbestätigung mitgeteilt und in zwei Sätzen vor der ersten Veranstaltung ausgehändigt.
- 5.2 Die Startnummern sind während der gesamten Saison unverändert am Fahrzeug anzubringen, sofern dies nicht durch Bestimmungen eines Veranstalters abweichend geregelt wird. Zusätzlich benötigte Startnummern können während der laufenden Saison zum Preis von EUR 15,- pro Satz erworben werden.
- 5.3 Sponsoraufkleber und Name der Serie müssen laut Anweisung am Fahrzeug angebracht werden. Ferner sind an den Fahrer-Overalls Sponsor-Aufnäher anzubringen. (Der Seriensponsor kann auch während der laufenden Serie festgelegt werden).
- 5.4 Die Historic Race Events legt Wert darauf, dass die Fahrzeuge in ihrem äußeren Erscheinungsbild den klassischen Motorsport nicht abwerten und behält sich vor, Fahrzeuge die den Vorgaben nicht entsprechen, bei der technischen Abnahme zurückzuweisen.
- 5.5 Mit Abgabe der Nennung / Einschreibung erkennt der Teilnehmer an, dass die FHR und die Historic Race Events alle Rechte zur werblichen Nutzung der Rennen und der Sporterfolge uneingeschränkt in Form von Wort und Bild, ohne gesonderte Honorarzählung, erhält.

### **§ 6 Klasseneinteilungen (Divisionen)**

- Div. 1.1: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971  
 Div. 1.2: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975  
 Div. 1.3: Gruppe 1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981  
 Div. 2.1: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971  
 Div. 2.2: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975  
 Div. 2.3: Gruppe 2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981  
 Div. 3.1: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971  
 Div. 3.2: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975  
 Div. 3.3: Gruppe 3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981  
 Div. 4.1: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971  
 Div. 4.2: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975  
 Div. 4.3: Gruppe 4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981  
 Div. 5: Gr. 5-Spezial-Produktionswagen der Homologationsjahre 76 bis inkl. 1981  
 Auf Einladung:  
 Div. 6: Gruppe N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988  
 Div. 7: Gruppe A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988  
 Div. 7.1: Gruppe A BMW 325i der Homologation A-5292 (siehe Anhang 1)  
 Div. 8: Gruppe B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988  
 Die Historic Race Events behält sich vor, bei nicht genügenden Nennungen in den Divisionen und einzelnen Klassen, diese mit anderen Divisionen bzw. Klassen zusammenzulegen.





## § 7 Wertung / Punktsystem

- 7.1 Es werden nur eingeschriebene Teams zum Cup gewertet.
- 7.2 Gewertet wird jedes Fahrzeug, das mindestens 60 % der Renndistanz des führenden in der Klasse (unabhängig von der Wertung des Veranstalters) zurückgelegt hat.
- 7.3 Es erfolgt eine Teamwertung. Ein Team besteht aus mindestens einem bis zu höchstens zwei Fahrern bei Rennen bis zu drei Stunden. Bei Rennen mit einer Dauer von über drei Stunden darf ein Team aus bis zu drei Fahrern bestehen. Die Fahrer müssen mit der Einschreibung namentlich bekannt gegeben werden. Gastfahrer sind zugelassen erhalten jedoch keine Punkte. Wertungspunkte werden ausschließlich an die Teams vergeben.
- 7.4 Für die Wertung gelten bis zu sechs Rennen laut Saisonplanung, ohne Streichresultat.
- 7.5 In der Reihenfolge ihrer Platzierung erhalten die Teams pro Klasse:
- |          |           |           |           |
|----------|-----------|-----------|-----------|
| 1. Platz | 20 Punkte | 6. Platz  | 10 Punkte |
| 2. Platz | 18 Punkte | 7. Platz  | 8 Punkte  |
| 3. Platz | 16 Punkte | 8. Platz  | 6 Punkte  |
| 4. Platz | 14 Punkte | 9. Platz  | 4 Punkte  |
| 5. Platz | 12 Punkte | 10. Platz | 2 Punkte  |

Mindestens vier Fahrzeuge je Klasse = volle Punkte

Weniger als vier Fahrzeuge je Klasse = volle Punkte, abzüglich 2 Punkte

Ferner erhält jedes Team, das mindestens eine offizielle gezeitete Runde im Training oder Rennen gefahren ist, folgende, zusätzliche Teilnahmepunkte:

Rennen bis 3 Stunden: + 2 Teilnahmepunkte

Rennen bis 4 Stunden: + 3 Teilnahmepunkte

Rennen über 4 Stunden: + 5 Teilnahmepunkte

Rennen in Belgien oder Hockenheimring: + 1 Teilnahmepunkt

Rennen in Frankreich, Österreich oder Oschersleben, Sachsenring und Lausitzring: + 3 Teilnahmepunkte

- 7.6 Aus der Gesamtpunktzahl ergeben sich am Ende der Saison die Klassensieger, die Platzierten und die Gesamtsieger. Das Team mit der höchsten Punktzahl ist der Gesamtsieger. Es erfolgt eine Gesamtwertung bis zum 5. Platz. Ferner werden die Klassensieger ebenfalls geehrt.  
Bei Punktgleichheit entscheiden am Ende der Saison die besseren Platzierungen. Falls dann immer noch Gleichstand herrscht, liegt der Teilnehmer aus der kleineren Hubraumklasse vorne.
- 7.7 Bei Punktgleichheit am Saisonende entscheidet die höhere Anzahl der ersten oder analog zweiten Plätze.
- 7.8 Neben der Teamwertung erfolgt eine Klassenwertung.

## § 8 Nennungsregularien

- 8.1 Jedes Team (1. Fahrer oder Bewerber) erhält automatisch vom jeweiligen Veranstalter, bei den der Cup durchgeführt wird oder von der Historic Race Events die entsprechende Ausschreibung für ein Rennen.
- 8.2 Die Nennung muss jeder Teilnehmer selbst unter Beachtung des jeweiligen Nennungsschluss und Beifügung des festgesetzten Nenngeldes ausfüllen und an den Veranstalter oder die Historic Race Events zurücksenden. Die Cup-Startnummer sollte deutlich vermerkt werden.
- 8.3 Alternativ kann die Nennungsabgabe und die Zahlung des Nenngeldes auch an die Historic Race Events vorgeschrieben werden.

## § 9 Haftungsausschluss

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

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Promoter/Serienorganisator

- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- die FHR e.V., deren Vorstand und Vertreter
- die Historic Race Events, deren Geschäftsführer, Angestellte und Helfer
- Behörden, Renddienste 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, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende 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, Warm-Up, 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.

## § 10 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

- 10.1 Sofern Bewerber oder Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.
- 10.2 Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer alle in §9 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, 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.
- 10.2 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 (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, 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 der Veranstaltung insgesamt entstehen. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.



## § 11 Rechtswegausschluss

- 11.1 Bei Entscheidungen der FIA, des DMSB, deren Gerichtsbarkeiten, der Sportkommissare, der FHR oder der Veranstalter als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- 11.2 Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB, der FHR und der Historic Race Events können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, ausser bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.
- 11.3 Gerichtsstand: Falls einer der Teilnehmer, trotz des vereinbarten generellen Haftungsausschlusses, Ansprüche gerichtlich geltend zu machen, ist hierfür, soweit es gegen die FHR oder seinen Sportleiter oder gegen die Historic Race Events gerichtet sein sollte, ausschließlich Gerichtsstand Frankfurt/Main.

## § 11 Anerkennung / Einschreibung

- 11.1 Jeder Bewerber und Teilnehmer des FHR Classic Super Cup bestätigt durch seine Nennung die Anerkennung dieses Reglements sowie die Bestimmungen des internationalen Sportgesetzes und die des DMSB.
- 11.2 Einschreibungen / Nennungen sind nur schriftlich mittels beiliegendem Nennformular (per Post – kein Fax) unter Beifügung eines Verrechnungsschecks oder Zahlungsnachweises zu richten an (Nennungen ohne Scheck oder Überweisungsnachweis werden nicht bearbeitet):  
Historic Race Events UG (haftungsbeschränkt)  
Hugenottenstraße 100  
61381 Friedrichsdorf
- 11.3 Nennschluss der Serieneinschreibung ist der 26. Februar 2010.

## 2.2 Räder (Felge und Radschüssel)

Die Dimension der Felge darf maximal 8x15 Zoll betragen. Das Felgendesign sollte einer Felge der Baujahre bis 1988 entsprechen. Darüber hinaus sind die Räder freigestellt.

## 2.3 Abgasanlage

Die Abgasanlage inkl. des Auslasskrümmers ist freigestellt. Ein Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ist vorgeschrieben. Die DMSB Geräuschvorschriften müssen eingehalten werden.

## 2.4 Karosserie:

2.4.1 Motorhaube und Kofferraumdeckel dürfen aus GFK gefertigt sein, unter Beibehaltung der äußeren Originalform.

2.4.2 Zierleisten dürfen entfernt werden.

2.4.3 BMW M-Technik Pakete 1 (Teile-Nr. 51111929559 und 51121932211) und Pakete 2 (Teile-Nr. 51712239865 und 51712239866) sind erlaubt, ebenso der erste M3 Heckspoiler, nicht verstellbar und ohne Zusatzlippe.

2.4.4 Der Front- und Heckspoiler darf aus GFK gefertigt sein, muss aber die Form des original BMW-Serienteils haben. Zusätzliche Spoiler und aerodynamische Hilfsmittel sind verboten.

## 2.5 Käfige

Bei sogenannten Eigenbaukäfigen müssen die DMSB Regelungen hinsichtlich Flankenschutz, Diagonalstrebe am Hauptbügel und Stützstrebe am vorderen Bügel eingehalten werden.

Friedrichsdorf, 26. Januar 2010

Vorbehaltlich der Genehmigung des DMSB

## Anhang 1 zur Serienausschreibung des FHR Classic Super Cup

Technisches Reglement für Div. 7.1 Gruppe A-Tourenwagen BMW 325i der Homologation A-5292

- 1. Basis ist das mit der FIA-Homologation A-5292 homologierte Modell BMW 325i, Typ E30 und des Gruppe-A-Reglement des Jahres 1986 und aller Homologationsnachträge (Ausnahme Alukäfige).
- 2. **Über die Gruppe-A-Bestimmungen hinaus gelten folgende Regelungen:**
  - 2.1 Motor
    - 2.1.1 Die Maximalleistung wird auf 220PS festgesetzt, die nicht überschritten werden darf. Die Teile der Einspritzeinrichtung, die die Menge des Kraftstoffes regeln, die dem Motor zugeführt wird, dürfen verändert werden, vorausgesetzt, dass sie auf die Luftzufuhr keinen Einfluss haben.
    - 2.1.2 Das original Seriensteuergerät muss beibehalten werden. Das Steuergerät muss wie vom Werk ausgeliefert im Originalzustand sein. Das Steuergerät darf nicht geöffnet werden und/oder schon einmal geöffnet worden sein.  
Es ist der Luftmassenmesser inkl. Luftfilterkasten als Original BMW-Teil (Teile-Nr. 13621268615, 13627545977, 13621710543) vorgeschrieben.
    - 2.1.3 Vor Beginn der Saison muss jedes eingeschriebene Fahrzeug auf einem gemäß Gruppe-G-Reglement zugelassenen Prüfstand gemessen werden. Während der Saison kann jedes eingeschriebene Fahrzeug einer erneuten Prüfung unterzogen werden. Die Kosten für diese beiden Prüfungen übernimmt das jeweilige Team. Auch alle weiteren Messungen erfolgen auf einem gemäß Gruppe-G-Reglement zugelassenen Prüfstand.

