

# CLASSICAUTO CUP 2011

## REGULAMIN (PROJEKT)

### 1. ORGANIZATOR I PATRONAT

1.1 Właściciel znaku Classicauto Cup oraz wyłączny dysponent wszelkich praw do cyklu Classicauto Cup: Stratos Concept Sp. z o.o., wydawca Classicauto – Magazynu Prawdziwych Samochodów.

1.2 Patron medialny: Classicauto – Magazyn Prawdziwych Samochodów

1.3 Organizatorzy imprez: osoby prawne, osoby fizyczne i Automobilkluby specjalizujące się w organizacji imprez samochodowych, ponoszące pełną odpowiedzialność za przebieg imprez oraz za zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa podczas imprez.

### 2. ELIMINACJE I TERMINY (PRZEWIDYWANE)

2.1 Terminy i miejsca eliminacji zostaną określone w załączniku nr I do niniejszego regulaminu.

### 3. CEL I CHARAKTER IMPREZ CLASSICAUTO TRACK DAY

3.1 Imprezy mają charakter pikników rajdowo-wyścigowych.

3.2 W trakcie imprez odbywają się zapoznania z trasą, przejazdy prób sprawnościowych z pomiarem czasu zaliczane do punktowanej klasyfikacji oraz przejazdy dowolne – niepunktowane. Jest to forma aktywnego wypoczynku w piknikowej atmosferze połączonej z rywalizacją na torach wyścigowych lub obiektach zamkniętych (poza drogami publicznymi, poza normalnym ruchem drogowym) z naciskiem położonym na doskonalenie techniki jazdy oraz propagowanie bezpieczeństwa jazdy.

3.3 Regulamin uzupełniający każdej z eliminacji określa maksymalną ilość samochodów dopuszczonych do startu.

### 4. WYMAGANIA WOBEC ZAŁÓG/UCZESTNIKÓW ORAZ ICH PRAWA

4.1 Załoga składa się z Kierowcy i ewentualnie Pilota.

4.2 Pilot jest **ZALECANY**, nie obowiązkowy, chyba że w regulaminie uzupełniającym danej imprezy określono inaczej.

4.3 Kierowca musi posiadać ważne prawo jazdy kategorii B, chyba że w regulaminie uzupełniającym danej imprezy określono inaczej.

4.4 Kierowca i Pilot biorący udział w próbach sprawnościowych zobowiązani są do jazdy w atestowanych kaskach używanych w sportach motorowych oraz w zapiętych pasach bezpieczeństwa.

4.5 Kierowca i Pilot biorący udział w próbach sprawnościowych nie mogą zamieniać się miejscami. Mogą jednak, za zgodą przedstawiciela miesięcznika **Classicauto**, wystartować jednym samochodem jako dwie załogi na warunkach zawartych w punkcie 4.9. Wtedy wszystkie próby jako kierowca pokonują obaj członkowie załogi (samochód pokonuje trasę imprezy dwukrotnie).

4.6 Samochód biorący udział w próbach sprawnościowych musi mieć zamknięte szyby. Szyberdach może być uchylony do góry, ale nie odsunięty.

4.7 Samochód biorący udział w próbach sprawnościowych musi być wyposażony w pasy bezpieczeństwa dla wszystkich członków załogi, a pasy te muszą być zapięte.

4.8 Podczas prób sprawnościowych w samochodzie mogą przebywać wyłącznie członkowie Załogi.

4.9 Dwóch kierowców może w imprezie **Classicauto Track Day** wystartować jednym samochodem z dwoma numerami startowymi pod warunkiem zapłacenia podwójnego wpisowego. W takim przypadku obaj kierowcy mają do dyspozycji tylko po jednym zapoznaniu z trasą prób. Samochód może, pod warunkiem spełniania stosownych przepisów Grup I do III, być zgłoszony do startu w dwóch różnych Grupach i klasach pojemnościowych (we właściwej dla siebie oraz w wyższej).

4.10 Wypełnienie przez potencjalnego uczestnika formularza zgłoszeniowego oraz przesłanie go Organizatorowi imprezy lub wskazanemu przedstawicielowi miesięcznika **Classicauto** stanowi jednoznaczne zobowiązanie do wzięcia udziału w imprezie oraz do zapłacenia sumy wpisowego w formie i terminie wskazanymi w materiałach informacyjnych dotyczących imprezy publikowanych przez miesięcznik **Classicauto** lub wskazanych przez przedstawiciela miesięcznika **Classicauto**.

W przypadku rezygnacji z udziału na więcej niż 7 dni przed imprezą zapłacone wcześniej wpisowe podlega zwrotowi, a żadne inne opłaty nie będą naliczone.

W przypadku rezygnacji z udziału w okresie 1-7 dni przed imprezą zapłacone wcześniej wpisowe zostanie zwrócone w 50%, a w przypadku wariantu z wpisowym płaconym na miejscu w dniu imprezy, rezygnująca osoba jest zobowiązana do zapłaty 150% wpisowego przy zgłoszeniu do kolejnej imprezy z cyklu **Classicauto Cup**. W uzasadnionych przypadkach Organizator rozważy inną formę rozliczenia.

W przypadku rezygnacji z udziału w dniu imprezy zapłacone wcześniej wpisowe zostanie zwrócone w 20%, a w przypadku wariantu z wpisowym płaconym na miejscu w dniu imprezy, rezygnująca osoba jest zobowiązana do zapłaty 180% wpisowego przy zgłoszeniu do kolejnej imprezy z cyklu **Classicauto Cup**. W uzasadnionych przypadkach Organizator rozważy inną formę rozliczenia.

Potencjalni uczestnicy, którzy nie zastosują się do powyższych zasad dotyczących rezygnacji z udziału oraz wpisowego do czasu uregulowania swych zobowiązań w stosunku do właściwych podmiotów będą podczas kompletowania uczestników kolejnych imprez brani pod uwagę w ostatniej kolejności. Organizatorzy kolejnych imprez w porozumieniu z miesięcznikiem **Classicauto** mogą także odmówić takiej osobie dopuszczenia do udziału w imprezach.

## 5. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO UDZIAŁU W IMPREZACH

5.1 Do udziału w imprezie zostaną dopuszczone samochody osobowe spełniające wymogi określone w pkt. od 7 do 10.

5.2 Zastrzega się możliwość nie dopuszczenia do udziału w imprezie samochodów nieestetycznych, zaniedbanych lub z innych istotnych względów bez podawania przyczyny.

5.3 Organizator może zażądać od uczestnika przesłania zdjęcia auta, którym załoga chce wystartować.

5.4 Samochody uczestników muszą być oznakowane materiałami reklamowymi dostarczonymi przez organizatora, posiadać ważne badanie techniczne, polisę OC i NNW oraz na wyposażeniu sprawną gaśnicę i kaski dla załogi.

5.5 Zaleca się wykupienie ubezpieczenia obejmującego szkody powstałe w trakcie imprez motorowych.

5.6 Opony przeznaczone do użytku sportowego/zawodniczego (typu „competition only”, „for sport” i slick) są dozwolone w Grupach Oldtimer Sport, Youngtimer i Open.

## 6. GRUPY I KLASY

6.1 Samochody zostały podzielone na 3 GRUPY dla których jest prowadzona oddzielna klasyfikacja na poszczególnych imprezach (generalna i w klasach pojemnościowych) oraz klasyfikacja sezonu. Opcjonalna 4. GRUPA OPEN może mieć po decyzji organizatora oraz przedstawiciela miesięcznika Classicauto prowadzoną klasyfikację na poszczególnych imprezach, ale nie prowadzi się dla niej klasyfikacji sezonu.

## 7. GRUPA I – OLDTIMER CLASSIC

7.1 **Auta wyprodukowane do 31/12/1982 w stanie ORYGINALNYM** z ewentualnymi odstępstwami określonymi w punkcie 7.1.1.

7.2 Klasy pojemnościowe:

GRI – 1300: samochody o pojemności do 1300 cc

GRI – 1600: samochody o pojemności od 1301 cc do 1600 cc

GRI – 2000: samochody o pojemności od 1601 cc do 2000 cc

GRI – 3000: samochody o pojemności powyżej od 2001 cc do 3000 cc (opcja)

GRI – 3000+: samochody o pojemności powyżej 3000 cc

7.3 W przypadku samochodów z zapłonem iskrowym wyposażonych w doładowanie lub w silnik Wankla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.7, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

7.4 W przypadku silników z zapłonem samoczynnym (diesel) wyposażonych w doładowanie nie stosuje się współczynnika.

7.5 Współczynniki wiekowe (czas przejazdu prób sprawnościowych zostanie przemnożony przez współczynnik):

A.		do 31/12/1949	x 0,90
B.	od 1/1/1950	do 31/12/1959	x 0,92
C.	od 1/1/1960	do 31/12/1965	x 0,94
D.	od 1/1/1966	do 31/12/1971	x 0,96
E.	od 1/1/1972	do 31/12/1976	x 0,98
F.	od 1/1/1977	do 31/12/1982	x 1,00

7.6 Jednostka napędowa musi pochodzić z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji

danej wersji, generacji nadwozia. Nie są dozwolone żadne modyfikacje silnika, ani zmiany jego systemu zasilania (np. gaźniki na wtrysk i odwrotnie). Modyfikacje gaźników po konsultacji z właścicielem cyklu.

7.7 Rozmiary felg i opon muszą odpowiadać wartościom przewidzianym przez producenta dla danego auta, za wyjątkiem dla opon (patrz punkt 7.12).

7.8 Dopuszcza się zamianę oryginalnych kół i opon o średnicy metrycznej (np. Michelin TRX) na najbardziej zbliżony, wyrażony w calach.

7.9 W szczególności wyklucza się użycie następujących elementów: klatek i pałąków bezpieczeństwa, foteli kubelkowych, szelkowych pasów bezpieczeństwa (za wyjątkiem patrz p. 7.11), współczesnych i nieoryginalnych sportowych kierownic, sportowych nakładek na pedały, sportowych wydechów, regulowanych zawiesznień, zawiesznień obniżonych o więcej niż 10 mm.

7.10 Nie dopuszcza się usuwania jakichkolwiek seryjnych elementów nadwozia (zderzaki, atrapy, szyby, klamki, pokrywy masek, reflektory, listwy itd.)

7.11 W starszych samochodach nie posiadających fabrycznych punktów mocowania pasów bezpieczeństwa dopuszcza się zastosowanie współczesnych szelkowych pasów bezpieczeństwa.

7.12 Dopuszcza się następujące odstępstwa od oryginalności:

- nieoryginalne wzory felg
- opony o współczesnym bieżniku
- opony odbiegające szerokością od rozmiarów przewidzianych przez producenta o +/- 10 mm (np. 185 zamiast 175 itd.)
- dotychczasowe oświetlenie
- chłodnice z innego materiału niż oryginalny
- nieoryginalne dodatkowe elektryczne wentylatory chłodnicy
- zapinki masek
- nieoryginalne skrzynie biegów ale o ilości mechanicznych przełożeń zgodnej z fabryczną specyfikacją
- nieoryginalne materiały tapicerki
- brak tapicerki w bagażniku
- haldy
- dotychczasowe zegary
- wszelkie dodatkowe elementy mocowane do nadwozia utrzymane w klimacie epoki i pasujące do danego modelu (bagażniki, siatki na reflektorach, itp.)

**W przypadku wątpliwości prosimy o kontakt na adres e-mail: [tomasz.wazynski@classicauto.pl](mailto:tomasz.wazynski@classicauto.pl)**

## 8. GRUPA II – OLDTIMER SPORT

8.1 **Auta wyprodukowane do 31/12/1984** modyfikowane do sportu oraz auta w stanie oryginalnym nie spełniające wiekowych wymogów Grupy Oldtimer Classic, spełniające wymogi techniczne określone w punktach 8.6 do 8.11.

Do startu w Grupie Oldtimer Sport dopuszczone są także auta z roczników 1985 i 1986 (co najmniej 25-letnie), jeśli model danego samochodu dostępny był już w sprzedaży w roku 1984 W CAŁKOWICIE IDENTYCZNEJ SPECYFIKACJI.

Do startu w Grupie Oldtimer Sport dopuszczone są auta polskiej produkcji (Fiat 125p, FSO 1500, Polonez do modelu MR'87 włącznie, Maluch) wyprodukowane do końca 1991 roku, pod warunkiem spełnienia wymagań technicznych z punktów 8.6 do 8.11.

8.2 Klasy pojemnościowe:

- GRII – 1300: samochody o pojemności do 1300 cc
- GRII – 1600: samochody o pojemności od 1301 cc do 1600 cc
- GRII – 2000: samochody o pojemności od 1601 cc do 2000 cc
- GRII – 3000: samochody o pojemności od 2001 cc do 3000 cc (opcja)
- GRII – 3000+: samochody o pojemności powyżej 3000 cc

8.3 W przypadku samochodów z zapłonem iskrowym wyposażonych w doładowanie lub w silnik Wankla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.7, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

8.4 W przypadku silników z zapłonem samoczynnym (diesel) wyposażonych w doładowanie pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.2, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

8.5 Współczynniki wiekowe (czas przejazdu prób sprawnościowych zostanie przemnożony przez współczynnik):

A.		do 31/12/1954	x 0,94
B.	od 1/1/1955	do 31/12/1964	x 0,96
C.	od 1/1/1965	do 31/12/1974	x 0,98
D.	od 1/1/1975	do 31/12/1984 (1986)	x 1,00

8.6 Jednostka napędowa musi pochodzić z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji danej wersji, generacji nadwozia. **Oryginałowi odpowiadać muszą:** ilość zaworów, ilość świec zapłonowych, ilość wałków rozrządu, brak lub obecność doładowania.

Ewentualne modyfikacje systemu zasilania po konsultacji z właścicielem cyklu.

Dopuszcza się stosowanie innych silników pod warunkiem, że miało to miejsce w historii. Dopuszcza się inne modyfikacje jednostki napędowej, które miały miejsce w historii. **W przypadku zaistnienia takich modyfikacji zawodnik jest zobowiązany do przedstawienia stosownej dokumentacji lub materiałów archiwalnych przed imprezą lub podczas badania tech. w dniu imprezy.**

8.7 Auta wyprodukowane do 31.12.1984 r. nie spełniające wymagań zawartych w punkcie 8.6, a wyposażone w jednostkę napędową montowaną w danym modelu samochodu (także w kolejnej generacji) w okresie do 31.12.1996 r. (spełniającą wymagania dotyczące silników w Grupie Youngtimer) mogą wystartować w Grupie Youngtimer za zgodą Organizatora.

8.8 Felga z oponą nie może wystawać poza obrys samochodu.

8.9 Przednia szyba musi być szklana, zgodna z fabryczną specyfikacją.

8.10 Ilość drzwi musi być zgodna z fabryczną specyfikacją.

8.11 Dopuszcza się wszelkie inne modyfikacje samochodu.

**W przypadku wątpliwości prosimy o kontakt na adres e-mail: [tomasz.wazynski@classicauto.pl](mailto:tomasz.wazynski@classicauto.pl)**

## 9. GRUPA III – YOUNGTIMER

9.1 **Auta wyprodukowane od 1/1/1985 do 31/12/1996 roku** spełniające wymogi techniczne określone w punktach 9.7 do 9.12 wymienione w załączniku nr 2 do niniejszego regulaminu, inne z tego okresu spoza listy zawartej w załączniku nr 2 za zgodą przedstawiciela miesięcznika Classicauto oraz auta starsze wymienione w punkcie 8.7.

9.2 Auta z GRUP I i II spełniające wymogi tych grup, w przypadku gdy uczestnik wyrazi taką wolę, a przedstawiciel miesięcznika Classicauto wyrazi na to zgodę.

### 9.3 Klasy pojemnościowe:

- GRIII – 1600: samochody o pojemności do 1600 cc
- GRIII – 2000: samochody o pojemności do 2000 cc
- GRIII – 3000: samochody o pojemności od 2001 cc do 3000 cc
- GRIII – 3000+: samochody o pojemności powyżej 3000 cc

W przypadku satysfakcjonującej frekwencji aut z mniejszymi silnikami rozważone zostanie powołanie dodatkowej, niższej klasy pojemnościowej (zgłoszone auta muszą widnieć na liście z Załącznika nr 2).

9.4 W przypadku samochodów z zapłonem iskrowym wyposażonych w doładowanie lub w silnik Wankla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.7, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

9.5 W przypadku samochodów wyposażonych w doładowany silnik diesla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.3, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

9.6 Współczynniki wiekowe dla aut (czas przejazdu prób sprawnościowych zostanie przemnożony przez współczynnik):

A.	do 31/12/1990	x 0,99
B.	od 1/1/1991 do 31/12/1996	x 1,0

9.7 Jednostka napędowa musi pochodzić z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji danej wersji, generacji nadwozia. **Oryginałowi odpowiadać muszą:** rodzaj systemu zasilania, ilość zaworów, ilość świec zapłonowych, ilość wałków rozrządu, brak lub obecność doładowania.

Dopuszcza się stosowanie innych silników pod warunkiem, że miało to miejsce w historii. Dopuszcza się inne modyfikacje jednostki napędowej, które miały miejsce w historii. **W przypadku zaistnienia takich modyfikacji zawodnik jest zobowiązany do przedstawienia stosownej dokumentacji lub materiałów archiwalnych przed imprezą lub podczas badania technicznego w dniu imprezy.**

9.8 Auta wyprodukowane do 31.12.1996 r. nie spełniające wymagań zawartych w powyższym punkcie mogą wystartować w Grupie Open, w miarę wolnych miejsc, za zgodą Organizatora.

9.9 Felga z oponą nie może wystawać poza obrys samochodu.

9.10 Przednia szyba musi być szklana, zgodna z fabryczną specyfikacją.

9.11 Ilość drzwi musi być zgodna z fabryczną specyfikacją.

9.12 Dopuszcza się wszelkie inne modyfikacje samochodu.

## 10. GRUPA IV – OPEN

10.1 Dowolne auta dopuszczone przez organizatora w porozumieniu z przedstawicielem miesięcznika Classicauto. Dla aut startujących w grupie Open prowadzony jest pomiar czasu, a kwestia prowadzenia klasyfikacji w grupie oraz przyznawania nagród każdorazowo podlega decyzji przedstawiciela miesięcznika Classicauto.

## 11. OPCJONALNE KLASYFIKACJE NA IMPREZACH CLASSICAUTO CUP 201 I

11.1 Na poszczególnych eliminacjach Classicauto Cup 201 I dopuszcza się za zgodą przedstawiciela miesięcznika Classicauto prowadzenie nieformalnych klasyfikacji (np. markowych), w których nagrody mogą być przyznawane zarówno przez Organizatora jak i samych uczestników.

11.2 Kolejność w nieformalnych klasyfikacjach musi wynikać wprost z czasów uzyskanych na próbach sportowych podczas danej imprezy z cyklu Classicauto Cup 201 I.

## 12. KLASYFIKACJA KOŃCOWA CLASSICAUTO CUP 201 I

12.1 Klasyfikacją końcową są objęte imprezy z cyklu Classicauto Track Day.

12.2 Klasę pojemnościową stanowią minimum 3 samochody. W przypadku braku odpowiedniej frekwencji uczestnicy zostaną włączeni do kolejnej, wyższej klasy pojemnościowej. W przypadku braku odpowiedniej frekwencji w najwyższej klasie pojemnościowej punkty ani nagrody nie zostaną w niej przyznane. **Powyższe zasady dotyczą także kolejności w klasach pojemnościowych w klasyfikacji sezonu.**

12.3 Grupę stanowi minimum 5 samochodów. W przypadku braku odpowiedniej frekwencji uczestnicy zostaną włączeni do Grupy wyższej.

12.4 Nie przewiduje się klasyfikacji generalnej łączącej GRUPY z uwagi na różny charakter pojazdów.

12.5 W klasyfikacji generalnej każdej z grup stosowana będzie następująca punktacja:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11 i dalsze
Punkty	12	10	8	7	6	5	4	3	2	1	0

12.6 W klasach pojemnościowych stosowana będzie następująca punktacja zależna od frekwencji w klasie (na starcie danej imprezy, czyli na starcie pierwszej próby sportowej):

Miejsce	Frekwencja w klasie								
	$\geq 10$	9	8	7	6	5	4	3	
1	12	10	8	6	5	4	3	2	
2	10	8	6	5	4	3	2	1	
3	8	6	5	4	3	2	1	0	
4	7	5	4	3	2	1	0		
5	6	4	3	2	1	0			
6	5	3	2	1	0				
7	4	2	1	0					
8	3	1	0						
9	2	0							
10	1 (0 - dla frekwencji 10 aut)								

12.7 Punkty z klasyfikacji generalnej nie łączą się z punktami z klasyfikacji pojemnościowej.

12.8 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 201 I w każdej z GRUP z wyłączeniem Grupy IV – OPEN.

12.9 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 2011 w każdej z klas pojemnościowych.

12.10 W przypadku równej ilości punktów o kolejności miejsc w klasyfikacji końcowej generalnej/pojemnościowej decydują następujące czynniki, w kolejności:

- liczba eliminacji, w których uczestnik wziął udział
- liczba pierwszych miejsc
- liczba drugich miejsc
- liczba trzecich miejsc

12.11 Klasyfikacją końcową sezonu zostaną objęci uczestnicy, którzy wezmą udział w minimum 2 eliminacjach Classicauto Cup 2011.

12.12 Uczestnicy, którzy wezmą udział we wszystkich eliminacjach Classicauto Cup 2011 będą premiowani dodatkowym 1 punktem w klasyfikacji końcowej generalnej jak i pojemnościowej.

12.13 Poprzez udział rozumie się obecność na oficjalnej liście startowej opublikowanej w dniu imprezy i obecność na starcie do pierwszej próby sportowej lub na PKC I.

### **13. UWAGI I PYTANIA DO REGULAMINU**

13.1 Uwagi i pytania związane z niniejszym regulaminem oraz z dopuszczeniem samochodów należy kierować do:

Tomasz Ważyński  
Menedżer ds. Classicauto Cup  
tomasz.wazynski@classicauto.pl

### **14. PRZEPISY KOŃCOWE**

14.1 Organizatorzy imprez jak i właściciel cyklu nie przyjmują na siebie odpowiedzialności za szkody wynikłe podczas trwania imprez, zarówno w stosunku do uczestników i ich sprzętu, jak i spowodowane przez nich szkody i straty w stosunku do osób trzecich i ich mienia. Uczestnicy są świadomi, że odpowiadają materialnie oraz w każdy inny sposób za w/w straty spowodowane przez siebie, co potwierdzają podpisując stosowne zobowiązanie przez rozpoczęciem imprezy.

14.2 Organizator jak i właściciel cyklu zastrzegają sobie prawo do ostatecznej interpretacji niniejszego regulaminu oraz wprowadzania zmian w regulaminie.

Życzymy udanej zabawy połączonej ze zdrową rywalizacją!