



CLASSICAUTO CUP 2011

REGULAMIN

KOLOR ZIELONY - NOWE ZAPISY

KOLOR CZERWONY - UWAGA, WAŻNE

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 Uczestnictwo załóg w odprawie na początku każdej z imprez **JEST OBOWIĄZKOWE**, podlega rejestracji przez organizatora i jest warunkiem dopuszczenia do startu.

4.11 Kierowca, pilot oraz osoby im towarzyszące zobowiązane są podczas trwania imprezy do sportowego i kulturalnego zachowania w szerokim rozumieniu tych określeń. W szczególności zabrania się zachowań niebezpiecznych oraz wpływających na komfort przebywania na terenie imprezy innych uczestników. W związku z tym zabrania się jazdy z szybkościami powyżej 40 km/h na terenie parku maszyn, serwisu, pikniku itp. W miejscach poza terenami prób sportowych oraz odcinkami testowymi wykluczone są wszelkie działania powodujące nadmierny hałas, jak piszczenie oponami czy nieuzasadnione zwiększanie obrotów silnika.

W przypadku uporczywego lekceważenia w/w zaleceń i innych zachowań łamiących regulamin Pucharu oraz regulamin imprezy, a zwłaszcza w przypadku powtarzających się skarg innych uczestników, załódze grozi wykluczenie z imprezy bieżącej, kolejnej lub nawet z całego cyklu. Decyzje takie podejmuje właściciel cyklu po przeanalizowaniu wszystkich dostępnych informacji.

4.12 Załoga zgłaszająca się do zawodów z cyklu **Classicauto Cup** deklaruje prawdziwość podawanych danych dotyczących samochodu, a właściciel cyklu zakłada dobrą wolę załogi w tej kwestii. Załoga przyjmuje do wiadomości, że rozbieżności między w/w deklaracją a stanem faktycznym stwierdzonym na Badaniu Kontrolnym przed imprezą lub podczas imprezy, np po wiarygodnych i zweryfikowanych przez właściciela cyklu informacjach dostarczonych przez innych uczestników imprezy, może skutkować: odsunięciem załogi od uczestnictwa w bieżącej imprezie bez zwrotu wpisowego, odsunięciem od uczestnictwa w kolejnej imprezie, przesunięciem do innej Grupy jeśli regulamin na to pozwala, dodaniem karnego współczynnika korygującego czasu w przypadku braku sprzeciwu innych uczestników.

4.13 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 7.11.

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 od 2001 cc do 3000 cc

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 31/12/1955	x 0,90
B.	od 1/1/1956	do 31/12/1960	x 0,92
C.	od 1/1/1961	do 31/12/1965	x 0,94
D.	od 1/1/1966	do 31/12/1970	x 0,96
E.	od 1/1/1971	do 31/12/1975	x 0,98
F.	od 1/1/1976	do 31/12/1980	x 0,99
G.	od 1/1/1981	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). *** Komentarz do pkt. 7.7 - patrz na końcu regulaminu.**

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:** klasek i pałaków bezpieczeństwa, foteli kubelkowych, szelkowych pasów bezpieczeństwa (za wyjątkiem patrz p. 7.11), współczesnych i nieoryginalnych sportowych kierownic, sportowych nakładek na pedały, sportowych wydechów, **zawieszek gwintowanych i innych elementów w jakikolwiek sposób zwiększających możliwości auta, a nie będących jego wyposażeniem seryjnym.**

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.)

dodatkowe 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
dodatkowe 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

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 (na wniosek zgłaszającego) 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 (na wniosek zgłaszającego) 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

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 31/12/1955	x 0,94
B.	od 1/1/1956	do 31/12/1960	x 0,95
C.	od 1/1/1961	do 31/12/1965	x 0,96
D.	od 1/1/1966	do 31/12/1970	x 0,97
E.	od 1/1/1971	do 31/12/1975	x 0,98
F.	od 1/1/1976	do 31/12/1980	x 0,99
G.	od 1/1/1981	do 31/12/1984	x 1,00
H.	warunkowe roczniki po 1984		x 1.01

8.6 Jednostka napędowa (blok) musi pochodzić z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji danej wersji, generacji nadwozia. Poza tym **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 inne modyfikacje auta nie wykraczające zakresem poza jego naturalną konstrukcję.

W przypadku wątpliwości prosimy o kontakt na adres e-mail: 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:

GR III – 1600: samochody o pojemności do 1600 cc

GR III – 2000: samochody o pojemności do 2000 cc

GR III – 3000: samochody o pojemności od 2001 cc do 3000 cc

GR III – 3000+: samochody o pojemności powyżej 3000 cc

W przypadku satysfakcjonującej frekwencji aut z mniejszymi silnikami (wcześniejsze zgłoszenie) rozważone zostanie powołanie dodatkowej, niższej klasy pojemnościowej, np. 1300 cc (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 (blok) musi pochodzić z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji danej wersji, generacji nadwozia. Poza tym **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.**

9.8auta 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 inne modyfikacje auta nie wykraczające zakresem poza jego naturalną konstrukcję.

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.

II. KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

11.1 Klasyfikacja zostanie rozegrana w sezonie 2011 jeśli przed pierwszą eliminacją u właściciela cyklu zarejestrują się minimum 4 zespoły. Rywalizacja toczyć się będzie przez wszystkie eliminacje, po każdej podawana będzie punktacja, jaką osiągnął dany team, a po ostatniej imprezie rozdane zostaną nagrody za sezon, w tym Puchar Przechodni.

11.2 Każdy zespół składać się musi z 3 aut i z 3 kierowców. Dobór jest dowolny, leży wyłącznie w gestii zawodników, zależy tylko od ich inwencji i zdolności działania na „rynku transferowym”.

11.3 Punktacja jaką otrzyma zespół za start w danej eliminacji wynikać będzie wprost z wyników członków teamu w swojej klasie pojemnościowej danej Grupy.

11.4 Skład zespołu może się zmienić tylko raz w ciągu sezonu, a zmiana dotyczyć może tylko jednego zawodnika/samochodu.

11.5 Zespół musi wziąć udział w co najmniej trzech eliminacjach. Przynajmniej w dwóch musi uczestniczyć w pełnym składzie. Obecność tylko jednego członka na imprezie nie będzie zaliczona jako start zespołu.

11.6 Start w klasyfikacji zespołowej będzie wymagał wniesienia niewielkiej dodatkowej opłaty startowej.

11.7 Każdy zgłoszony zespół winien posiadać własną identyfikację wizualną w postaci elementów wyróżniających auta oraz dla chętnych także wyróżniających załogi. Chodzi o pomysłowe akcenty, jakie pozwolą powiązać ze sobą członków zespołu. Dla najbardziej kreatywnego teamu przewiduje się nagrodę za tzw. look.

12. OPCJONALNE KLASYFIKACJE NA IMPREZACH CLASSICAUTO CUP 2011

12.1 Na poszczególnych eliminacjach Classicauto Cup 2011 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.

12.2 Przewiduje się rozegranie Pucharu Pań na zasadach zależnych od frekwencji wśród zawodniczek.

12.3 Kolejność w nieformalnych klasyfikacjach musi wynikać wprost z czasów uzyskanych na próbach sportowych podczas danej imprezy z cyklu Classicauto Cup 2011.

13. KLASYFIKACJA KOŃCOWA CLASSICAUTO CUP 2011

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

13.2 Klasę pojemnościową stanowią minimum 4 samochody, chyba, że regulamin uzupełniający danej imprezy przewiduje inaczej. 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.

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

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

13.5 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

13.6 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						
	>= 10	9	8	7	6	5	4
1	12	11	10	9	8	7	6
2	10	9	8	7	6	5	4
3	8	7	6	5	4	3	2
4	7	6	5	4	3	2	1
5	6	5	4	3	2	1	
6	5	4	3	2	1		
7	4	3	2	1			
8	3	2	1				
9	2	1					
10	1						

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

13.8 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 2011 w każdej z GRUP z wyłączeniem Grupy IV – OPEN.

13.9 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 2011 w każdej z klas pojemnościowych z zastrzeżeniem punktu 13.2.

13.10 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

13.11 Klasyfikacją końcową sezonu zostaną objęci uczestnicy, którzy wezmą udział w minimum 2 eliminacjach Classicauto Cup 2011 (nie mogą to być jednak dwa udziały na tym samym obiekcie).

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

13.13 Poprzez udział rozumie się obecność na oficjalnej liście startowej opublikowanej w dniu imprezy i przejście przez Badanie Kontrolne.

14. UWAGI I PYTANIA DO REGULAMINU

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

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

15. PRZEPISY KOŃCOWE

15.1 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.

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

* Komentarz do pkt. 7.7 dotyczącego kół stosowanych w Grupie I Oldtimer Classic:

“Rozmiary felg i opon muszą odpowiadać wartościom przewidzianym przez producenta dla danego auta” - chodzi o rozmiary fabryczne dla danego modelu i jego generacji, czyli takie, jakie figurują w instrukcji obsługi, książce serwisowej, oficjalnym prospekcie sprzedażowym.

Rozmiarami fabrycznymi NIE SĄ:

- koła i opony oferowane jako opcja przez dealerów i tunerów, a nie ujęte w w/w publikacjach.
- koła i opony wymienione jako zamienniki w późniejszych publikacjach typu “Sam naprawiam” itp.
- koła i opony wymienione jako zamienniki przez sprzedawców kół i opon.
- koła i opony stosowane w danym modelu przez fabryczny team w sporcie.

Weryfikując rozmiary kół i opon kierujemy się informacjami z w/w oficjalnych publikacji.

Jeśli zawodnik chce zastosować inny rozmiar nie dopuszczony przez nas w oparciu o naszą wiedzę, MUSI UDOWODNIĆ za pomocą wiarygodnych publikacji swoją rację.

Życzymy udanej zabawy połączonej ze zdrową rywalizacją!

Załącznik nr I do Regulaminu Classicauto Cup 2011
Daty i miejsca imprez Classicauto Cup 2011

1. Classicauto Track Day Biała Podlaska
Lotnisko w Białej Podlaskiej - 4 czerwca 2011
2. Classicauto Track Day Tor Kielce
Miedziana Góra k. Kielc - 2 lipca 2011
3. Classicauto Track Day NMnP
Lotnisko w Nowym Mieście nad Pilicą - 30 lipca 2011
4. Classicauto Track Day Tor Kielce
Miedziana Góra k. Kielc - 10 września 2011

Załącznik nr 2 do Regulaminu Classicauto Cup 2011
Auta dopuszczone do startu w Grupie Youngtimer (lata 1985-1996)

Alfa Romeo

75

164 Turbo / 3.0 V6

SZ

155 2.0 Turbo Q4/2.5 V6

Alfetta

GTV/GTV6/GTV Turbo/GTV V8

Giulietta

Alpine

Alpine Renault

Aston Martin

Audi

Ur-quattro

Coupe quattro

Sport quattro

200 quattro

S (wszystkie modele)

RS (wszystkie modele)

V8

Bentley

Bristol

BMW

M Power

E30: 318 iS, 325 i, Alpina

E23

E24

E28: 525/528 i/535 i

Bugatti

Caterham

Datsun

280 ZX

Ferrari

Fiat

X1/9

124 Spider (PININFARINA SPIDER AZURRA / SPIDEREUROPA / VOLUMEX),

125p: 1500, 1600, 1800, 2000 (wyłącznie stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki),

Uno Turbo

Ritmo Abarth

126: profesjonalnie przygotowany do sportu wg przepisów homologacyjnych Grupy 2
i oryginalne rajdówki z epoki

Ford

Sierra: XR4i 2.8, XR 4x4 2.8 / 2.9, Cosworth

Escort: Cosworth, RS Turbo, RS 2000, XR3i

Fiesta: XR2/XR2i, RS Turbo

Honda

CRX

Prelude

Jaguar

Lamborghini

Lancia

Delta Turbo Integrale

Thema 8.32

Lotus

Maserati

Mazda

MX-5

RX-7

323 4WD, GTX/GTR

Mercedes-Benz

190: 2.3 16V / 2.5 16V

W107

W126 SEC

W126

W124 500E

W129

W140

AMG

Mini

Mitsubishi

Galant VR4

Starion Turbo

Lancer: EX 1.8 Turbo, Evolution

Morgan

Nissan

200 SX

300 ZX

Skyline

Sunny: GTi, GTi-R

Opel

Kadett GSi (stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki)

Lotus-Omega

Peugeot

106: XSi, Si6, Rallye

205: GTi, Rallye

405: Mi16, Ti16

Polonez

1500, 1600, 1800, 2000 (wyłącznie „Borewicz“ lub model „przejściowy“, stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki),

Porsche

Renault

21 Turbo 4x4

25: V6 / V6 Turbo

5: GT Turbo, Alpine, Turbo I i 2

Clio: 1.8 RSI, Williams

Safrane Biturbo

Rolls-Royce

Rover

SDI

200 Coupe Turbo

SAAB

900 Turbo

Subaru

SVX

RX Turbo

XT Turbo

Legacy Turbo

Impreza Turbo (bez kombi)

Trabant (stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki)

Toyota

Corolla: AE86, AE82 GT

Celica Supra

Celica GT Four

Supra

MR2

TVR

Wartburg (stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki)

Volvo

850: T5 / T5R / R

480

VW

Golf II: GTi / G60 (stan kolekcjonerski lub profesjonalne rajdówki), Rallye