

# Errata do strony 54

W niniejszym numerze Classicauto, z powodu pomyłki redakcyjnej, opublikowany został nieprawidłowy (próbny) tekst dotyczący Classicauto Cup. Poniżej zamieszczamy właściwe brzmienie artykułu.

Przepraszamy!

## NOWOŚCI W REGULAMINIE

TEKST: IGOR JURECKI  
ZDJĘCIE: RAFAŁ ANDRZEJEWSKI

W poprzednim numerze przedstawiliśmy kilka najważniejszych wniosków wynikających z ankiet nadesłanych przez uczestników Pucharu Classicauto. Ogłosiliśmy też, że tworzymy nową Grupę, czyli dzielimy youngtimery. Teraz zwrócimy uwagę na kilkanaście zmian regulaminowych planowanych na sezon 2012.

W projekcie regulaminu jaki można przeczytać na [classicauto.pl](http://classicauto.pl) i [classicautocup.pl](http://classicautocup.pl) jest sporo mniej lub bardziej istotnych zmian w stosunku do sezonu 2011. Polecamy wczytać się w stosowne paragrafy, a tu i teraz przybliżymy niektóre nowości.

- Zamiast trzech Grup mamy cztery (pomijam tu nieklasyfikowaną Open): **1. Oldtimer Classic, 2. Oldtimer Sport, 3. Youngtimer Classic i 4. Youngtimer Sport.**
- Górne roczniki graniczne zmieniają się dla Grup: 1. „OC” na 1983, 3. „YC” i 4. „YS” na 1997. W Grupie 2. rocznik pozostaje bez zmian – 1984.
- Podczas badania technicznego planujemy kontrolować zgodność numeru VIN auta wybitego na nadwoziu z tym w dowodzie rejestracyjnym.
- Opony bez homologacji drogowej są zabronione w Grupach: 1. „OC” i 3. „YC”.
- W Grupie 1. Oldtimer Classic, poza tolerancją dla fabrycznej szerokości opony (+/- 10 mm) wprowadzamy margines tolerancji dla profilu opony, +/- 5 procent, czyli np. auto z fabrycznym profilem 70 będzie mogło jechać na oponach o profilu od 65 do 75.

- We wszystkich Grupach wprowadzamy nowy przelicznik pojemności skokowej dla silników benzynowych z doładowaniem: 1,6 (zamiast 1,7).
- Polskie auta z roczników 1985-1991 startujące na wniosek uczestników w Grupie 2. Oldtimer Sport nie będą otrzymywać karnego współczynnika przeliczania czasu 1,01 (wynik będzie liczony ze współczynnikiem 1,0).
- Nowa Grupa 3. Youngtimer Classic będzie przeznaczona dla aut z lat 1985-1997 bez znaczących modyfikacji sportowych. Zabronione będzie posiadanie klatki bezpieczeństwa, opon wyczynowych, gwintowanych zawieszek, sportowych wydechów przelotowych, elementów nadwozia innych niż oryginalne. Będzie natomiast można założyć inną kierownicę, dowolne fotele przednie i pasy. Auto musi mieć tapicerkę we wnętrzu (poza bagażnikiem), tylne siedzenia (jeśli są w oryginale) i wszystkie fabryczne elementy nadwozia jak atrapy, zderzaki, światła, maski.
- W Grupach 3. Youngtimer Classic i 4. Youngtimer Sport wprowadzamy trzy współczynniki wiekowe przeliczania czasu: do 1990 roku – 0,98, lata 1991-1995 – 0,99 i lata 1996-1997 – 1,0.
- W klasyfikacji zespołowej opłata dla

teamu będzie wnoszona raz na sezon. O innych zasadach dotyczących klasyfikacji zespołowej (nastąpiło tu kilka korzystnych zmian) czytajcie w regulaminie.

- Na koniec sezonu nie będzie wymogu minimalnej frekwencji w klasie pojemnościowej. Nawet jeden klasyfikowany zawodnik stworzy klasę.
- Do końcowej klasyfikacji liczy się będą 4 najlepsze wyniki z 5 imprez.
- Przypominamy o obowiązującym we wszystkich Grupach (poza Open) generalnym obowiązku posiadania jednostki napędowej pochodzącej z gamy silników montowanych oryginalnie w okresie produkcji danej wersji, generacji nadwozia.
- W przypadku innego zdania na temat przyznanej przez sędziów kary czasowej (np. za nieprawidłowe pokonanie trasy próby sportowej) zawodnik ma prawo złożyć reklamację, ale jedynym dowodem w takiej sytuacji może być nagranie video możliwe do odtworzenia podczas trwania imprezy (o co musi zadbać zawodnik). Z filmu musi jednoznacznie wynikać, którego przejazdu danej próby dotyczy. Słowem, w dobie tanich kamer on-board warto zadbać o materiał dowodowy.