



CLASSICAUTO CUP 2012

REGULAMIN

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 (homologacja "E") kaskach używanych w sportach motorowych (także motocyklowych) LUB w kaskach z dowolną homologacją FIA oraz w zapiętych pasach bezpieczeństwa (tu za wyjątkiem patrz pkt. 7.11).

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 4.10. 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 (za wyjątkiem patrz pkt. 7.11).

4.8 Samochód biorący udział w próbach sprawnościowych musi, w ramach czasowych podanych w regulaminie uzupełniającym imprezy, odbyć Badanie Kontrolne (BK), co organizator potwierdza adnotacją na liście startowej lub stosowną naklejką na aucie.

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

4.10 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 mogą mieć do dyspozycji odpowiednio mniej przejazdów zapoznawczych z trasami prób. Samochód może, pod warunkiem spełniania stosownych przepisów Grup I do 4, być zgłoszony do startu w dwóch różnych Grupach i klasach pojemnościowych (we właściwej dla siebie oraz w wyższej).

4.11 Uczestnictwo załóg w odprawie na początku każdej z imprez JEST OBOWIĄZKOWE.

4.12 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, załozde grozi wykluczenie z imprezy bieżącej, kolejnej lub nawet z całego cyklu. Decyzje takie podejmuje właściciel cyklu po przeanalizowaniu wszystkich dostępnych informacji.

4.13 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.

4.14 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%. W uzasadnionych przypadkach Organizator rozważy inną formę rozliczenia.

W przypadku rezygnacji z udziału w dniu imprezy zapłacone wcześniej wpisowe nie zostanie zwrócone. W uzasadnionych przypadkach Organizator rozważy inną formę rozliczenia.

5. SAMOCHODY DOPUSZCZONE DO UDZIAŁU W IMPREZACH

5.1 Do udziału w imprezie zostaną dopuszczone samochody osobowe spełniające wymogi poszczególnych Grup, określone w pkt. od 7 do 11.

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 i polisę OC oraz na wyposażeniu sprawną gaśnicę. Numer VIN widniejący w dowodzie rejestracyjnym musi zgadzać się z nr VIN nadwozia.

5.5 Zaleca się wykupienie sportowego ubezpieczenia NNW i OC.

5.6 Opony przeznaczone do użytku sportowego/zawodniczego, bez homologacji drogowej E (czyli opony typu „competition only”, „for sport” i wszystkie typu gładki slick) są ZABRONIONE w Grupach: 1. Oldtimer Classic i 3. Youngtimer Classic.

6. GRUPY I KLASY

6.1 Samochody zostały podzielone na 4 GRUPY dla których jest prowadzona oddzielna klasyfikacja na poszczególnych imprezach (generalna i w klasach pojemnościowych) oraz klasyfikacja sezonu. Opcjonalna 5. 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 1. – OLDTIMER CLASSIC

7.1 **Auta wyprodukowane do 31/12/1983 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 1,6, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu. Auta z doładowaniem i silnikiem Wankla - współczynnik przeliczeniowy wynosi 2,5.

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 31/12/1983	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:** klatek bezpieczeństwa, foteli kubełkowych, szelkowych pasów bezpieczeństwa (za wyjątkiem patrz p. 7.11), współczesnych i nieoryginalnych sportowych kierownic, poszerzeń nadwozia, sportowych nakładek na pedały, sportowych wydechów, zawiesznień 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. Autem takim można wystartować także bez pasów, ale odradzamy takie rozwiązanie jako mniej bezpieczne.

7.12 **Dopuszcza się następujące odstępstwa od oryginalności:**

nieoryginalne wzory felg

opony o współczesnym bieżniku

opony odbiegające od rozmiarów przewidzianych przez producenta: szerokością o +/- 10 mm

(np. 185 zamiast 175 itd.) oraz wysokością profilu o 5 jednostek (np. 65 zamiast 70 itd.)

dotatkowe oświetlenie

chłodnice z innego materiału niż oryginalny

nieoryginalne dodatkowe elektryczne wentylatory chłodnicy
zapinki masek
pałąki przeciwkapotażowe bez zastrzałów (bez usztywnień nadwozia) w kabrioletach
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 2. – 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, 1986 i 1987 (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:

- GR11 – 1300: samochody o pojemności do 1300 cc
- GR11 – 1600: samochody o pojemności od 1301 cc do 1600 cc
- GR11 – 2000: samochody o pojemności od 1601 cc do 2000 cc
- GR11 – 3000: samochody o pojemności od 2001 cc do 3000 cc
- GR11 – 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 1,6, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu. Auta z doładowaniem i silnikiem Wankla - współczynnik przeliczeniowy wynosi 2,5.

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 (nie dotyczy aut polskiej produkcji)

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 (rozwiązania fabryczne). Dopuszcza się inne modyfikacje jednostki napędowej, które miały miejsce w historii (rozwiązania fabryczne). **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 Modele aut, których produkcja została definitywnie zakończona do 31.12.1984 r. (nie występujące już z rokiem produkcyjnym 1985) wyposażone w jednostkę napędową montowaną w kolejnej (jednej wyżej) generacji danego modelu w latach 1985-1997 (spełniająca wymagania dotyczące silników w Grupach 3. i 4.) mogą wystartować w Grupie 3. lub 4. za zgodą Organizatora.

*** Komentarz do pkt. 8.7 - patrz na końcu regulaminu.**

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 3. – YOUNGTIMER CLASSIC

9.1 **Auta wyprodukowane od 1/1/1985 do 31/12/1997 roku** spełniające wymogi techniczne określone w punktach 9.7 do 9.11 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 Grupy 1. oraz auta z Grupy 2. spełniające wymogi techniczne Grupy 3., 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 1,6, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu. Auta z doładowaniem i silnikiem Wankla - współczynnik przeliczeniowy wynosi 2,5.

9.5 W przypadku samochodów wyposażonych w doładowany silnik diesla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1.4, 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 0,98
B.	od 1/1/1991	do 31/12/1995	x 0,99
C.	od 1/1/1996	do 31/12/1997	x 1,00

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.

9.8 **W szczególności wyklucza się użycie następujących elementów**: klatek bezpieczeństwa, sportowych wydechów przelotowych, zawieszek gwintowanych, elementów nadwozia z materiałów innych niż oryginalne, poszerzeń nadwozia, szyb innych niż szklane, **opon wyczynowych bez homologacji drogowej**.

9.9 **Nie dopuszcza się usuwania istotnych seryjnych elementów nadwozia i wnętrza, takich jak**: zderzaki, atrapy, szyby, klamki, pokrywy masek, reflektory, tapicerka wnętrza, deska rozdzielcza itd.

9.10 **Dopuszcza się następujące odstępstwa od oryginalności**:

dowolne rozmiary kół i opon z zastrzeżeniem punktu 9.11.

dowolne fotele przednie i pasy bezpieczeństwa

dotychczasowe oświetlenie

dowolne kierownice

dowolne chłodnice

dotychczasowe elektryczne wentylatory chłodnicy

rozpórki zawieszania

zapinki masek

nieoryginalne skrzynie biegów ale o ilości mechanicznych przełożeń zgodnej z fabryczną specyfikacją

nieoryginalne materiały tapicerki

brak tapicerki w bagażniku

dotychczasowe zegary

9.11 Felga z oponą nie może wystawać poza obrys samochodu.

W przypadku wątpliwości prosimy o kontakt na adres e-mail: tomasz.wazynski@classicauto.pl

10. GRUPA 4. – YOUNGTIMER SPORT

10.1 **Auta wyprodukowane od 1/1/1985 do 31/12/1997 roku** spełniające wymogi techniczne określone w punktach 10.6 do 10.11 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 wymienione w punkcie 8.7.

10.2 Auta z GRUP 1., 2. i 3. spełniające wymogi tych grup, w przypadku gdy uczestnik wyrazi taką wolę, a przedstawiciel miesięcznika Classicauto wyrazi na to zgodę.

10.3 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 (wcześniejsze zgłoszenie) rozważone zostanie powołanie dodatkowej, niższej klasy pojemnościowej, np. 1300 cc (zgłoszone auta muszą widnieć na liście z Załącznika nr 2).

10.4 W przypadku samochodów z zapłonem iskrowym wyposażonych w doładowanie lub w silnik Wankla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1,6, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu. Auta z doładowaniem i silnikiem Wankla - współczynnik przeliczeniowy wynosi 2,5.

10.5 W przypadku samochodów wyposażonych w doładowany silnik diesla, pierwotna pojemność silnika będzie mnożona przez współczynnik 1,4, a auto zostanie zakwalifikowane do odpowiedniej klasy wynikającej z pojemności po przemnożeniu.

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

A.		do 31/12/1990	x 0,98
B.	od 1/1/1991	do 31/12/1995	x 0,99
C.	od 1/1/1996	do 31/12/1997	x 1,00

10.7 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 (rozwiązania fabryczne). Dopuszcza się inne modyfikacje jednostki napędowej, które miały miejsce w historii (rozwiązania fabryczne). **W przypadku zaistnienia takich modyfikacji zawodnik jest zobowiązany do przedstawienia stosownej dokumentacji lub materiałów archiwalnych przed imprezą lub podczas badania tech. w dniu imprezy.**

10.8 Auta wyprodukowane do 31.12.1997 r. nie spełniające wymagań zawartych w powyższym punkcie mogą wystartować w Grupie Open, w miarę wolnych miejsc, za zgodą Organizatora.

10.9 Felga z oponą nie może wystawać poza obrys samochodu.

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

10.11 Ilość drzwi musi być zgodna z fabryczną specyfikacją.

10.12 Dopuszcza się inne modyfikacje auta nie wykraczające zakresem poza jego naturalną konstrukcję.

11. GRUPA 5. – OPEN

11.1 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.

12. KLASYFIKACJA ZESPOŁOWA

12.1 Klasyfikacja zostanie rozegrana w sezonie 2012 jeśli przed pierwszą lub ostatecznie przed drugą eliminacją u właściciela cyklu zarejestrują się minimum 3 zespoły. Rywalizacja toczyć się będzie przez wszystkie eliminacje (liczą się 4 najlepsze wyniki), po każdej podawana będzie punktacja, jaką osiągnął dany team, a podczas rozdania nagród za sezon wręczony zostanie Puchar Przechodni (zespół przechowuje go do ostatniej imprezy kolejnego sezonu) i nagrody/dyplomy dla trzech najlepszych zespołów.

12.2 Każdy zespół składa się z 3 lub 4 kierowców. Do rejestracji zespołu wystarczy zgłoszenie trzech członków, czwartego można dobrać w trakcie sezonu. **W imprezie punktuje maksimum trzech członków zespołu.** Dobór zawodników do zespołu jest dowolny, leży wyłącznie w gestii zawodników, zależy tylko od ich inwencji i zdolności działania na „rynku transferowym”.

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

12.4 Przed każdą eliminacją zespół musi zadeklarować, którzy **(maksimum trzech)** zawodnicy są nominowani do punktowania dla zespołu na danej imprezie.

12.5 Zespół musi wziąć udział **w co najmniej trzech eliminacjach.** Przynajmniej **w jednej** musi uczestniczyć w 3-osobowym składzie. Obecność tylko jednego członka na imprezie **nie będzie** zaliczona jako start zespołu.

12.6 Zgłoszenie zespołu wymaga wniesienia jednorazowej opłaty za cały sezon.

12.7 Każdy zgłoszony zespół może 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.

13. OPCJONALNE KLASYFIKACJE NA IMPREZACH CLASSICAUTO CUP 2012

13.1 Na poszczególnych eliminacjach Classicauto Cup 2012 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.

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

13.3 Kolejność w nieformalnych klasyfikacjach musi wynikać wprost z czasów uzyskanych na próbach sportowych podczas danej imprezy z cyklu Classicauto Cup 2012.

14. KLASYFIKACJA KOŃCOWA CLASSICAUTO CUP 2012

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

14.2 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.

W końcowej klasyfikacji sezonu nie obowiązuje minimalna frekwencja w Klasie.

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

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

14.5 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

14.6 W klasach pojemnościowych stosowana będzie następująca punktacja zależna od frekwencji w klasie (na starcie danej imprezy, czyli po dokonaniu Badania Kontrolnego):

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						

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

14.8 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 2012 w każdej z GRUP z wyłączeniem Grupy 5. – OPEN.

14.9 Na koniec sezonu zostanie wyłoniony Mistrz, Pierwszy V-ce Mistrz oraz Drugi V-ce Mistrz Classicauto Cup 2012 w każdej z klas pojemnościowych.

14.10 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

14.11 Do klasyfikacji końcowej sezonu liczą się 4 najlepsze wyniki uzyskane przez zawodnika w maksimum 5 startach w imprezach Classicauto Track Day w 2012 roku.

14.12 Klasyfikacją końcową sezonu zostaną objęci uczestnicy, którzy wezmą udział w minimum

2 eliminacjach Classicauto Cup 2012 (nie mogą to być jednak dwa udziały na tym samym obiekcie).

14.13 Uczestnicy, którzy wezmą udział w pięciu eliminacjach Classicauto Cup 2012 będą premiowani dodatkowymi 2 punktami w klasyfikacji końcowej generalnej jak i pojemnościowej, a ci, którzy wezmą udział w czterech eliminacjach Classicauto Cup 2012 będą premiowani dodatkowym 1 punktem w klasyfikacji końcowej generalnej jak i pojemnościowej.

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

15. UWAGI I PYTANIA DO REGULAMINU

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

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

16. PRZEPISY KOŃCOWE

16.1 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.

16.2 Podczas imprez Classicauto Track Day wszelkie orzeczenia sędziów i organizatora, w tym dotyczące prawidłowości pokonania trasy i innych zdarzeń skutkujących karami punktowymi lub taryfami, są ostateczne. Uczestnik ma prawo złożyć odwołanie w przypadku innego zdania na temat swojej kary, ale jedynym dowodem w takiej sytuacji może być nagranie video możliwe do odtworzenia podczas trwania imprezy (o co musi zadbać sam zawodnik). Z nagrania musi jednoznacznie wynikać którego przejazdu danej próby ono dotyczy. Także zalecamy montowanie kamer on-board.

16.3 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.

* Komentarz do pkt. 8.7 dotyczącego silników w Grupie 2. Oldtimer Sport:

“Modele aut, których produkcja została definitywnie zakończona do 31.12.1984 r. (nie występujące już z rokiem produkcyjnym 1985) wyposażone w jednostkę napędową montowaną w kolejnej (jednej wyżej) generacji danego modelu w latach 1985-1997 (spełniająca wymagania dotyczące silników w Grupach 3. i 4.) mogą wystartować w Grupie 3. lub 4. za zgodą Organizatora.”

Najłatwiej pokazać to na przykładzie:

BMW E21 tzw. rekin produkowane do 1983 roku nie było wyposażane w silnik 2,5-litra, który wprowadzono w następcy czyli BMW E30 (ta sama linia modelowa, kolejna generacja). Zastosowanie takiego silnika w E21 przesunęło zawodnika do Gr. 3. lub 4 (youngtimery).

Jednocześnie BMW E30, którego pierwsze roczniki (1983 i 1984) mogły startować w Gr. 2. Oldtimer Sport ale jego produkcja zakończyła się dopiero w 1992 roku, może w Classicauto Cup mieć tylko silnik z BMW E30.

Gdyby dopuścić w BMW E30 z lat 1983-1984 zmianę silnika na jednostkę z kolejnej generacji “trójki” czyli z E36 (np na 2,5 24V) przesuwającą auto z Gr. 2 do youngtimerów, mogłoby się tak zdarzyć, że w Grupach 3. i 4. (youngtimery) rywalizowałyby E30-ki z lat 1985-1992 z oryginalnymi silnikami z tymi z lat 1983-1984 przesuniętymi z “zabytków”, wyposażonymi w silniki z E36.

Zatem zapis: “Modele aut, których produkcja została definitywnie zakończona do 31.12.1984 r. (nie występujące już z rokiem produkcyjnym 1985)” w powyższym punkcie regulaminu jest istotny.

Życzymy udanej zabawy połączonej ze zdrową rywalizacją!

Załącznik nr I do Regulaminu Classicauto Cup 2012
Daty i miejsca imprez Classicauto Cup 2012

1. Classicauto Track Day Tor Kielce
Miedziana Góra k. Kielc - 12 maja 2012
2. Classicauto Track Day Biała Podlaska
Lotnisko w Białej Podlaskiej - 30 czerwca 2012
3. Classicauto Track Day Nowe Miasto
Lotnisko w Nowym Mieście nad Pilicą - 28 lipca 2012
4. Classicauto Track Day Ułęż
Lotnisko Ułęż k. Ryków - 25 sierpnia 2012
5. Classicauto Track Day Tor Kielce
Miedziana Góra k. Kielc - 22 września 2012