

DTM CLASSIC '22 **REGLEMENT**

DTM Classic Cup

DTM | ***ITR*** GMBH

DTM ***CLASSIC***

DTM Classic Cup Reglement 2022

(Stand: 28/04/2022)

DMSB Visa Number:

424/22

Status der Serie: National A Plus

Promoter/Organisation: ITR GmbH
Dingolfinger Str. 4
81673 Munich, Germany

Contact: Peter Oberndorfer
Serienmanagement DTM Classic
Mobile: +49 (0) 171 333 36 36
E-Mail: p.oberndorfer.partner@dtm.com

Inhaltsverzeichnis

Sportliches Reglement	4
1. Präambel	4
2. Organisation	4
3. Grundlagen des DTM Classic Cups	5
4. Einschreibungen und Nennungen	6
5. Lizenzen	7
6. Veranstaltungen.....	8
7. Wertung	8
8. Dokumentenabnahme und Briefings	10
9. Anweisungen und Mitteilungen an die Wettbewerber	11
10. Protest und Berufung.....	11
11. Boxengasse	11
12. Safety Car	12
13. Freie Trainings	12
14. Qualifying	12
15. Startaufstellung	13
16. Startart	13
17. Boxenstopp.....	13
18. Unterbrechung eines Rennens	13
19. Wiederaufnahme eines Rennens	14
20. Beendigung des Rennens	14
Technisches Reglement	15
21. Fahrzeuge.....	15
22. Grundlagen der Technischen Bestimmungen	15
23. Sicherheitsausrüstung	15
24. Klasseneinteilung.....	16
25. Erlaubte Änderungen, Einbauten und Fahrzeugwechsel	17
26. Fahrerausrüstung	17
27. Technische Abnahme	17
28. Fahrzeugmindestgewichte und Ballast.....	17
29. Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren	19
30. Abgasvorschriften	19
31. Geräuschbestimmungen	19
32. Kraftstoff und Tanken	19
33. Motor.....	19
34. Kraftübertragung.....	20
35. Bremsen	20
36. Lenkung	20
37. Räder und Reifen.....	20
38. Es sind keine Vorgaben hinsichtlich Markenbindung vorgesehen. Karosserie und Aerodynamik	20

39. Elektrische Ausrüstung	20
40. Fahrzeugbeklebung	20
Sonstige Regularien	22
41. TV- und Übertragungsrechte/ Werbe- und sonstige Medienrechte.....	22
42. Fahrerlager	22
43. Medienarbeitsplätze	23
Anhänge	24

Sportliches Reglement

1. Präambel

Die ITR GmbH (Serienausschreiber/Promoter) schreibt für das Jahr 2022 den DTM Classic Cup aus. Sportliche und Technische Reglements zur Durchführung des DTM Classic Cup werden von der ITR herausgegeben.

In der Saison 2022 werden 5 Rennwochenenden ausgetragen. Die Rennen werden samstags und sonntags über jeweils 25 Minuten zuzüglich einer (1) weiteren Runde durchgeführt.

Der DTM Classic Cup wird ausgeschrieben für die historischen DPM und DTM Rennfahrzeuge der Jahrgänge 1984 bis 1986, 1987 bis 1997 und 2000 bis 2007.

Es werden die Titel DTM Classic Cup Champion 2022 und DTM Classic Pro Champion 2022 ausgeschrieben.

Nur der deutsche Text des Reglements ist bindend. Ausgenommen hiervon sind die Dokumente, die im Anhang zu dem Reglement beigefügt oder bei jeder Veranstaltung abgeändert werden (z.B. Sticker Regulations). Überschriften und Schriftbild dieser Bestimmungen dienen nur der Verdeutlichung und sind kein Bestandteil der vorliegenden Bestimmungen.

2. Organisation

2.1. Zuständiger ASN/ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt-Germany
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: info@dmsb.de

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 28.04.2022 unter Reg.-Nr.: 424/22genehmigt.

2.2. Serienausschreiber/Promoter und Organisationskomitee

ITR GmbH
Dingolfinger Str.4
81673 Munich, Germany

Organisationskomitee: Benedikt Böhme, Layla Wagener, Michael Resl, Frederic Elsner, Peter Oberndorfer

Hauptkontakte:

Peter Oberndorfer, Event & Operations, p.oberndorfer.partner@dtm.com, +49 (0) 171 333 3636
Layla Wagener, Competition & Technology, l.wagener@dtm.com, +49 (0) 173 39 444 55

2.3. Officials

Folgende permanente Sportwarte werden vom Serienausschreiber/Promoter benannt:

- Zwei Sportkommissare, von denen einer zum Vorsitzenden bestimmt wird
- Renndirektor
- Starter
- Zeitnahme-Obmann
- TK-Obmann
- Technische Kommissare
- Medizinischer Delegierter

Folgende Sportwarte werden vom Veranstalter benannt:

- Dritter Sportkommissar

- Rennleiter und Stellvertreter
- Leiter der Streckensicherung und Stellvertreter
- Rennsekretär und Stellvertreter
- Medizinischer Einsatzleiter
- TK-Helfer

Siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung.

Die Sportkommissare handeln als unabhängiges Kollegium unter der Leitung des Vorsitzenden. Die Auslegung der in Artikel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** aufgeführten Bestimmungen ist den Sportkommissaren und der DMSB-Sportgerichtsbarkeit vorbehalten.

2.4. Versicherung

Der Veranstalter ist verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, deren Umfang mindestens den gesetzlichen Bestimmungen und den Vorschriften des jeweiligen ASN entspricht. Die Versicherung muss die Fahrer, Bewerber, das Personal der Bewerber und Marke, alle Personen mit Boxen/Boxengassen-Berechtigung, die Offiziellen, die Fahrer und die Gäste eventueller Taxifahrten (Fahrten auf der Rennstrecke mit mehr als einer Person im Fahrzeug) und das für eine Versicherung relevante Rahmenprogramm (z.B. Stuntfahrer) einschließen. Im Weiteren müssen die Bestimmungen des DMSB Veranstaltungsreglements eingehalten werden.

Die Versicherungsbestätigung muss dem DMSB spätestens 7 Tage vor Veranstaltungsbeginn vorgelegt werden.

3. Grundlagen des DTM Classic Cups

Die Veranstaltungen werden nach den folgenden Sportgesetzen, Bestimmungen und Regeln durchgeführt:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement, Artikel 28 bis 39
- DMSB Rundstreckenreglement
- DMSB Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (NADA/WADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- Sonstige Bestimmungen der FIA und des DMSB

Die Meisterschaft unterliegt dem Internationalen Sportgesetz der FIA und seinen Anhängen sowie den Regularien des DMSB die nicht im Widerspruch zum vorliegenden DTM Classic Cup Reglement sowie der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bzw. spezifischen Bestimmungen für die Wettbewerbe stehen.

Die Fahrer, Bewerber und Offiziellen unterwerfen sich den vorstehenden Bestimmungen und haften insoweit auch für ihre Mitarbeiter, Teammitglieder und Hilfspersonal. Die Bewerber sind dafür verantwortlich, dass alle im Zusammenhang mit ihrer Nennung stehenden Personen die oben aufgeführten Bestimmungen beachten und befolgen.

Wenn der gesetzliche Vertreter eines Bewerbers nicht persönlich bei einer Veranstaltung anwesend sein kann, muss er schriftlich eine Vertretung benennen und diese Nominierung den Sportkommissaren vor Beginn der Veranstaltung schriftlich mitteilen.

Jede Handlung, die geeignet ist, den sportlich fairen Verlauf einer Veranstaltung zu beeinträchtigen oder in unsportlicher Weise zu beeinflussen, wird von den Sportkommissaren bzw. der Sportgerichtsbarkeit des DMSB geahndet.

Die Bewerber sind dafür verantwortlich, dass ihre Fahrzeuge zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung mit diesem Reglement übereinstimmen. Die Nachweispflicht hierfür liegt ausschließlich bei den Bewerbern.

4. Einschreibungen und Nennungen

4.1. Einschreibung und Teilnahmeverpflichtung

Die Bewerber und Fahrer können sich mit dem herausgegebenen Einschreibformular zur Teilnahme am DTM Classic Cup einschreiben. Das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Einschreibformular ist bis zum 07.04.2022 an den Serienausschreiber/Promoter zu senden.

Das Einschreibformular ist auch online unter folgendem Link abrufbar: www.dtm.com/de/dtm-classic

Mit der Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer den Serienausschreiber/Promoter, in seinem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen bei denen Wertungsläufe zur DTM Classic Cup durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung). Das entsprechende Nennformular wird zu einem späteren Zeitpunkt an die durch den Serienausschreiber/Promoter zugelassenen Bewerber gesendet.

Die in Artikel 5 festgelegten Lizenzanforderungen müssen eingehalten werden. Werden diese nicht beachtet, kann der Serienausschreiber/Promoter die Zulassung des betreffenden Bewerbers/Fahrers zur Teilnahme verweigern. In diesem Fall wird die gezahlte Einschreibegebühr nicht zurückerstattet.

Die angenommenen Bewerber erhalten eine schriftliche Bestätigung und eine vom Serienausschreiber/Promoter gegengezeichnete Einschreibung.

Die Bewerber erhalten vom Serienausschreiber/Promoter permanente Startnummern für die komplette Saison.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, einzelne Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen und/oder die gesamte Serie bei weniger als 15 eingeschriebenen Bewerbern nicht durchzuführen.

4.2. Einschreibegebühren

Reguläre Einschreibegebühr pro Fahrzeug: 2.600 € inkl. 19% USt.

Bewerber, die sich bis zum 15.01.2022 einschreiben, erhalten einen Early-Bird-Tarif.

Early-Bird Einschreibegebühr pro Fahrzeug: 1.980 € inkl. 19% USt.

Sollten später eingehende Einschreibungen, nach Ende der Einschreibefrist, durch Serienausschreiber/Promoter angenommen werden, erhöht sich die zu entrichtende Einschreibegebühr automatisch auf 2.950 € inkl. 19% USt.

In der Einschreibegebühr enthalten ist:

- Die Berechtigung zur Meisterschaftswertung
- Eine reduzierte Nenngebühr pro Veranstaltung
- Professionelle Bild- und Videoproduktion bei der ersten Veranstaltung
- Subventionierte Einheitszelte im Fahrerlager
- Zwei Polos und eine Cap zur DTM Classic
- Die Teilnahme an der Jahres-Siegerehrung

Mit Einschreibung ist die Einschreibegebühr nach Rechnungsstellung durch den Serienausschreiber/Promoter sofort fällig und auf das unten genannte Konto zu überweisen.

Entscheidend ist neben der vorliegenden Einschreibung die entsprechende Bestätigung der Early-Bird-Einschreibung oder der regulären Einschreibung durch den Serienausschreiber/Promoter sowie der Zahlungseingang.

ITR GmbH
IBAN: DE39 6005 0101 0001 1151 45 BIC: SOLADEST600
LBBW / BW-Bank Stuttgart
Kennwort: DTM CLASSIC 2022

4.3. Nenngebühren und Einzelnennungen (Gaststarter)

Nenngebühr je Veranstaltung pro eingeschriebenem Fahrzeug: 840 € inkl. 19% USt

Die Nenngebühr entfällt für Bewerber, die mindestens einen Ex-DTM-Profi als Fahrer nennen.

Der Serienausschreiber/Promoter kann darüber hinaus Einzelnennungen (Gaststarter) annehmen.

Gaststarter sind nicht punkteberechtigt.

Gaststarter-Nenngebühr je Veranstaltung pro Fahrzeug: 1.520 € inkl. 19% USt.

In der Nenngebühr enthalten ist:

- Die Teilnahme an der entsprechenden Veranstaltung
- 120 Minuten Track Time
- Ein hochwertiger Livestream und Video on demand
- Social Media Aktivitäten auf den DTM-Kanälen
- Ein Grillabend
- 2 Catering-Tickets

5. Lizenzen

5.1. Fahrer

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht < 3,00 kg/PS

Fahrer mit einer für das Jahr 2022 gültigen internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufen A (ITA), B (ITB) oder C (ITC-C) die eingeschrieben sind und die Einschreibgebühren entrichtet haben, sind teilnahmeberechtigt.

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht > 3,00 kg/PS

Fahrer mit einer für das Jahr 2022 gültigen internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufen A (ITA), B (ITB), C (ITC-C) oder D (ITD-C) die eingeschrieben sind und die Einschreibgebühren entrichtet haben, sind teilnahmeberechtigt.

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen gemäß Anhang K der FIA

Fahrer mit einer für das Jahr 2022 gültigen internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufen C/D-historisch die eingeschrieben sind und die Einschreibgebühren entrichtet haben, sind teilnahmeberechtigt.

5.2. Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2022 besitzen und die Einschreibgebühr entrichtet haben.

5.3. DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen.

5.4. Bewerber/Fahrer außerhalb ihres nationalen Gebietes

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN.

Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

6. Veranstaltungen

6.1. Serien Kalender

In der Saison 2022 werden insgesamt 5 Rennwochenenden ausgetragen (Änderungen vorbehalten).

Runde	Datum (2022)	Veranstaltung/Strecke
Runde 1 & 2	20.05. – 22.05.	DTM Lausitzring, Turn 1 (GER)
Runde 3 & 4	01.07. – 03.07.	DTM Norisring (GER)
Runde 5 & 6	12.08. – 14.08.	AvD Oldtimer Grand Prix, Nürburgring (GER)
Runde 7 & 8	09.09. – 11.09.	DTM Circuit de Spa-Francorchamps (BEL)
Runde 9 & 10	07.10. – 09.10.	DTM Hockenheimring (GER)

Für jede Veranstaltung wird ein verbindlicher Veranstaltungszeitplan erstellt. Änderungen des Veranstaltungszeitplans werden ausschließlich durch den Serienausschreiber/Promoter vorgenommen. Änderungen im Veranstaltungszeitplan während einer Veranstaltung werden von den Sportkommissaren genehmigt und per Bulletin kommuniziert.

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

6.2. Durchführung der Wettbewerbe

Eine Veranstaltung besteht grundsätzlich aus folgenden Veranstaltungsteilen:

- Ein Freies Training von 30 Minuten
- zwei Qualifyings von jeweils 25 Minuten
- zwei Rennen von jeweils 25 Minuten plus jeweils einer (1) weiteren Runde

7. Wertung

7.1. Punkte

a) Punkte für das Qualifying

Der jeweils Klassenschnellste Fahrer erhält einen (1) Punkt.

Basis für die Punktevergabe ist das Ergebnis des Qualifyings. Wertungsstrafen, die für das relevante Qualifying bzw. für die sich daraus ergebende Startaufstellung ausgesprochen werden, haben Einfluss auf die Punktevergabe. Wertungsstrafen aus vorangegangenen Wettbewerbssteilen, die Auswirkungen auf das Ergebnis des Qualifyings bzw. die sich daraus ermittelte Startaufstellung haben, werden bei der Punktevergabe nicht berücksichtigt.

Konnte kein Qualifying stattfinden, werden keine Punkte vergeben.

b) Punkte für das Rennen

Für jedes Rennen erfolgt die Punktevergabe der Fahrerwertung gemäß nachstehender Tabelle:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15*	Anzahl Fahrzeuge / Klasse beim Start
1.	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0	10,5	11,0	11,5	12,0	1.
2.		4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0	10,5	11,0	2.
3.			4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	8,5	9,0	9,5	10,0	3.
4.				3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	8,5	9,0	4.
5.					3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	7,5	8,0	5.
6.						2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	6,5	7,0	6.
7.							2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,0	7.
8.								1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	8.
9.									1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	9.
10.										0,5	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	10.
11.											0,0	0,5	1,0	1,5	2,0	11.
12.												0,0	0,0	0,5	1,0	12.
13.													0,0	0,0	0,0	13.
14.														0,0	0,0	14.
15.															0,0	15.

1 Zusatzpunkt für die schnellste Zeit / Klasse im Qualifyingenergebnis.
 *15 oder mehr Fahrzeuge.

Die Punkte, die eine Fahrer-Paarung auf demselben Fahrzeug an einer Veranstaltung erreicht hat, werden addiert und diese Summe wird jeweils beiden Fahrern gutgeschrieben.

Die erreichten Punkte der Premieren-Veranstaltung am Lausitzring (Runde 1 & 2) werden mit dem Faktor 1,5 multipliziert.

Bis zu sechs Rennen gibt es am Ende der Saison kein Streichresultat. Bei sieben bis zehn Rennen gibt es zwei Streichresultate. Eine Disqualifikation kann nicht als Streichresultat herangezogen werden.

c) Punkte im Falle eines Rennabbruchs

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, werden folgende Punkte vergeben:

- mind. 75% der vorgesehenen Distanz = volle Punkte
- mind. 50% der vorgesehenen Distanz = halbe Punkte
- unter 50% der vorgesehenen Distanz = keine Punkte

d) Punktegleichheit

Besteht bei der Endauswertung Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller durchgeführten Läufe.

7.2. Titel

a) DTM Classic Cup Champion

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen des DTM Classic Cups erhält den Titel:

DTM Classic Cup Champion 2022

Es werden alle offiziellen Ergebnisse der Veranstaltungen des Jahres 2022 unter Einbezug der Streichresultate berücksichtigt.

b) DTM Classic Pro Champion

Der Profi-Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen des DTM Classic Cups sowie DTM Classic DRM Cups erhält den Titel:

DTM Classic Pro Champion 2022

Es werden alle offiziellen Ergebnisse der Veranstaltungen des Jahres 2022 unter Einbezug der Streichresultate berücksichtigt.

c) Berichtigung aufgrund eines Fehlers

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber/Promoter eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber/Promoter vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber/Promoter zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers/Promoters ist kein Rechtsmittel möglich.

7.3. Pokale und Preise

Die drei bestplatzierten Fahrer im Gesamtklassement eines Rennens erhalten im Rahmen einer offiziellen DTM-Siegerehrung nach jedem Wertungslauf Pokale. Darüber hinaus gibt es in den einzelnen Klassen folgende Anzahl an Pokalen:

- Ein (1) Pokal bei bis zu drei Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse
- Zwei (2) Pokale bei vier oder fünf Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse
- Drei (3) Pokale bei mehr als fünf Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse

Die drei bestplatzierten Fahrer der Gesamtwertung sowie die Meister der einzelnen Klassen erhalten im Rahmen einer Siegerehrung am Ende der Saison jeweils Pokale. Darüber hinaus gibt es in den einzelnen Klassen folgende Anzahl an Pokalen:

- Ein (1) Pokal bei bis zu drei Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse
- Zwei (2) Pokale bei vier oder fünf Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse
- Drei (3) Pokale bei mehr als fünf Fahrzeugen in der entsprechenden Klasse

Der DTM Classic Cup Champion (siehe 7.2.a)) zahlt keine Einschreibgebühr für die Saison 2023. Darüber hinaus erhalten der zweit- sowie der drittplatzierte Fahrer des Gesamtklassements Sachpreise.

8. Dokumentenabnahme und Briefings

8.1. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Bewerber/Fahrer vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN

Der Zeitpunkt der Dokumentenabnahme wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bekanntgegeben.

8.2. Fahrerbesprechung

Der genaue Ort (ggfs. Online) und Zeitpunkt der Fahrerbesprechung wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben.

Jeder Fahrer und jeder Bewerber (oder sein Repräsentant), dessen Fahrzeug zur Teilnahme an der Veranstaltung berechtigt ist, muss an der gesamten Fahrerbesprechung teilnehmen.

Die Nichtteilnahme, verspätetes Erscheinen oder vorzeitiges Verlassen werden mit einer 100 Euro Geldbuße durch den Renndirektor geahndet. Diese ersetzt jedoch nicht die Aneignung der Inhalte des Briefings. Diese müssen in jedem Fall vor dem Freien Training jedem teilnehmenden Fahrer bekannt sein.

9. Anweisungen und Mitteilungen an die Wettbewerber

Verbindliche Auskünfte zu organisatorischen Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung erteilen ausschließlich der Renndirektor bzw. der Rennleiter (bei dessen Abwesenheit sein Stellvertreter) in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich sowie der Serienausschreiber/Promoter.

Es wird ein offizieller virtueller Aushang (Virtual Notice Board) verwendet. Die entsprechenden Entscheidungen werden durch das Virtual Notice Board bekanntgegeben.

Verbindliche Mitteilungen, Entscheidungen und Anweisungen, die während der Veranstaltung erlassen werden, werden auf den offiziellen Zeitnahme-Monitoren angezeigt und gelten als bekannt gegeben. Es liegt in der Verantwortung der Bewerber, die betroffenen Fahrer rechtzeitig zu informieren.

Der Zeitpunkt der schriftlichen Mitteilung hat keinen Einfluss auf den in diesem Artikel definierten Zeitpunkt der Verkündung und/oder auf den Zeitpunkt zum Antreten einer Strafe.

Die gesamte Kommunikation mit den Offiziellen erfolgt auf elektronischem Wege. Die Bewerber müssen den Empfang mit dem entsprechenden System bestätigen.

Die Ergebnisse aller Sessions und die von den Offiziellen getroffenen Entscheidungen werden veröffentlicht.

10. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution - zahlbar an den zu genehmigten ASN der Veranstaltung:

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautions - zahlbar an den DMSB: 1.000 €

Berufungskautions - zahlbar an die FIA: 6.000 €

(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)

(Protest- und Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei)

11. Boxengasse

11.1. Geschwindigkeit in der Boxengasse

Während der gesamten Veranstaltung beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse zwischen den beiden Markierungen (Boxeneingang/Boxenausgang) 60 km/h.

Die Änderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse aus Sicherheitsgründen obliegt allein dem Renndirektor.

Das Überschreiten der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Boxengasse wird durch den Renndirektor unter anderem wie folgt geahndet:

während Training und Qualifying: 100 € plus pro km/h-Überschreitung 10 €

während eines Wertungslaufs: Entscheidung des Renndirektors

Eine weitere Bestrafung, insbesondere bei gefährlichem oder mehrfachem Verstoß während der Saison, bleibt den Sportkommissaren vorbehalten.

11.2. Wiedereinfahrt auf die Strecke aus der Boxengasse

Der Fahrer kann am Ende der Boxengasse auf die Strecke zurückkehren und ist dafür verantwortlich, die anderen Fahrer nicht zu gefährden oder zu behindern. Ein Marshall mit einer blauen Flagge und/oder

einem blauen Blinklicht wird die Fahrer warnen, wenn sich ein Fahrzeug der Boxenausfahrt auf der Strecke nähert.

Es ist strengstens verboten, die Linie am Ende der Boxengasse zu überfahren. Wenn dies geschieht, liegt es im Ermessen des Renndirektors, eine Strafe auszusprechen.

11.3. Personen in der Boxengasse

In der Boxengasse dürfen sich nur Personen aufhalten, die einen entsprechenden Ausweis besitzen. Kinder (unter 16 Jahren) dürfen sich nicht in der Boxengasse aufhalten, auch wenn sie von einem Erwachsenen begleitet werden. Dies gilt auch, wenn sie im Besitz eines gültigen Ausweises sind.

11.4. Allgemeine Sicherheitsbestimmungen in der Boxengasse

Die Bewerber sind verpflichtet, die Boxengasse außerhalb ihrer geplanten Sessions zu räumen. Aus Sicherheitsgründen ist es nicht gestattet, die Fahrzeuge in der Boxengasse während einer Session einer anderen Serie zu bewegen.

Alle elektronischen Geräte müssen den geltenden Sicherheitsnormen entsprechen. Im Boxenbereich und in der Startaufstellung ist das Rauchen strengstens verboten.

Tiere sind auf der Strecke, in den Fahrerlagern, in den Boxen und in der Boxengasse verboten, es sei denn, sie wurden vom Serienorganisator/Promoter ausdrücklich und schriftlich zugelassen.

12. Safety Car

Ein Safety Car kann in Übereinstimmung mit Anhang H des Internationalen Sportgesetzes der FIA eingesetzt werden.

13. Freie Trainings

Im Freien Training kann die Full Course Yellow (FCY) Prozedur analog Artikel 12 des DMSB Rundstreckenreglements durchgeführt werden.

14. Qualifying

Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich in jeder Klasse aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit im Freien Training plus 20%.

Sollte das Qualifikationsminimum nicht erreicht werden, wird der betreffende Bewerber beim nachfolgenden Rennen ans Ende des Starterfeldes rückversetzt. Die finale Entscheidung obliegt den Sportkommissaren.

Die schnellste gefahrene Rundenzeit in Qualifying 1 bestimmt die Startaufstellung für Rennen 1.

Die schnellste gefahrene Rundenzeit in Qualifying 2 bestimmt die Startaufstellung für Rennen 2

Konnte kein Qualifying stattfinden, wird die Startaufstellung nach dem aktuellen Tabellenstand der Fahrerwertung gebildet. Bei der ersten Veranstaltung der Saison wird im Falle der Nichtdurchführung des Qualifyings die Startaufstellung für den ersten Wertungslauf nach den Zeiten des letzten Freien Trainings, das vor dem ersten Rennen stattgefunden hat, gebildet.

Sollte durch außergewöhnliche Umstände das Qualifying 2 nicht stattfinden, so wird das Ergebnis vom Qualifying 1 für die Startaufstellung im Rennen 2 herangezogen.

Im Qualifying kann die Full Course Yellow (FCY) Prozedur analog Artikel 12 des DMSB Rundstreckenreglements durchgeführt werden.

15. Startaufstellung

Die Startaufstellung für das jeweilige Rennen wird durch die Rundenzeiten bestimmt, die in den jeweiligen Qualifyings erzielt werden. Die schnellste Rundenzeit bestimmt die Pole-Position, die zweitschnellste Zeit die zweite Position und so weiter.

Wurden zwei Fahrer auf einem Fahrzeug genannt, muss den Sportkommissaren bis spätestens sechzig (60) Minuten nach dem Qualifying 1 zwingend mitgeteilt werden, welcher Fahrer jeweils Rennen 1 und Rennen 2 bestreitet.

Sollte dies nicht erfolgen, wird der betreffende Bewerber beim nachfolgenden Rennen um drei (3) Plätze im Starterfeld rückversetzt. Die finale Entscheidung obliegt den Sportkommissaren.

Die Pole-Position wird in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung bekanntgegeben.

Etwaige Startplatzstrafen werden nach der Festlegung der Startaufstellung in der Reihenfolge der Vergehen verhängt.

Die Startaufstellung wird spätestens sechzig (60) Minuten vor dem Start der Einführungsrunde veröffentlicht. Jeder Fahrer, der nicht am Rennen teilnehmen kann, muss die Sportkommissare vor diesem Zeitpunkt schriftlich (per E-Mail) informieren.

16. Startart

Die Rennen werden rollend gestartet (Indianapolis-Start).

17. Boxenstopp

Es liegt in der Verantwortung der Bewerber, sicherzustellen, dass ein Boxenstopp in der Boxengasse (Working Lane) durchgeführt wird und dass auf andere Bewerber Rücksicht genommen wird, um diese nicht zu gefährden oder zu behindern.

18. Unterbrechung eines Rennens

Sollte es notwendig sein, das Rennen zu unterbrechen, ordnet der Renndirektor an, dass an allen Marshall-Posten rote Flaggen gezeigt werden und die Abbruchleuchten an der Linie aufleuchten. Wenn das Signal gegeben wird, ist das Überholen verboten, die Boxenausfahrt wird geschlossen, und alle Fahrzeuge müssen langsam in die Boxengasse fahren. Alle Fahrzeuge müssen in der Working Lane parken und auf weitere Anweisungen des Rennleiters bezüglich der Reihenfolge und des Re-Starts warten.

Alle Fahrzeuge, die aufgrund einer Streckenblockade nicht in die Boxengasse zurückkehren können, werden zurückgebracht, sobald die Strecke wieder frei ist, und werden in der Reihenfolge angeordnet, in der sie sich vor der Unterbrechung des Rennens befanden. Darüber hinaus werden alle Fahrzeuge, die sich zum Zeitpunkt der Unterbrechung des Rennens in der Boxengasse oder in der Boxeneinfahrt befanden, in der Reihenfolge angeordnet, in der sie sich vor der Unterbrechung des Rennens befanden. Diese Fahrzeuge dürfen bei der Wiederaufnahme des Rennens die Boxengasse verlassen, müssen aber wieder in die Boxengasse einfahren, wenn das Safety Car zurückkehrt, und können das Rennen wieder aufnehmen, wenn das letzte Fahrzeug nach dem Re-Start die Boxenausfahrt passiert hat.

In allen Fällen wird die Reihenfolge am letzten Punkt, an dem die Position aller Fahrzeuge ermittelt werden konnte, festgelegt. Alle diese Fahrzeuge dürfen dann das Rennen wieder aufnehmen. Das Safety Car wird dann an die Spitze der Fahrzeugreihe auf der Fast Lane fahren.

Solange das Rennen unterbrochen ist gilt folgendes:

- i. Das Rennen und die Zeitmessung werden gestoppt, jedoch können die Sportkommissare in Abstimmung mit dem Rennleiter die Gesamtzeit des Rennens verlängern.
- ii. An den Fahrzeugen darf gearbeitet werden, sobald sie in der Working Lane stehen. Es ist verboten, zu tanken und/oder Kraftstoff aus dem Fahrzeug zu entfernen.
- iii. Nur Bewerber mit entsprechendem Ausweis und Offizielle sind in der Boxengasse zugelassen.

Wenn ein Rennen nicht fortgesetzt werden kann, werden die Ergebnisse am Ende der vorletzten Runde vor der Runde, in der das Signal zum Abbruch des Rennens gegeben wurde, genommen.

19. Wiederaufnahme eines Rennens

Die Verzögerung wird so kurz wie möglich gehalten, und sobald eine Zeit für die Wiederaufnahme des Rennens bekannt ist, werden die Bewerber über die offiziellen Zeitnahme-Monitore informiert, wobei in jedem Fall eine Warnung von mindestens fünf (5) Minuten gegeben wird.

Sollte aufgrund besonderer Umstände eine längere Unterbrechung notwendig sein, kann der Renndirektor in Absprache mit den Stewards die entsprechenden Maßnahmen ergreifen und den Zeitplan ändern. Der Renndirektor kann in Absprache mit den Sportkommissaren festlegen, ob die Fahrzeuge bis zur Wiederaufnahme des Rennens unter Parc Fermé-Regelung stehen. Die Bewerber werden über die offiziellen Zeitnahme-Monitore darüber informiert. In diesem Fall muss den Bewerbern/Fahrern jedoch eine Frist von mindestens 30 Minuten vor der geplanten Wiederaufnahme des Rennens eingeräumt werden, um die Fahrzeuge vorzubereiten.

Der Countdown für die Wiederaufnahme des Rennens beginnt mit dem 5-Minuten-Signal.

Nach dem 5-Minuten-Signal teilt die Race Control den Wettbewerbern die Reihenfolge mit. Die Reihenfolge der Wiederaufnahme des Rennens wird auf den Zeitnahme-Monitoren angezeigt und kann auch über Funk durchgegeben werden. Alle Fahrzeuge, die sich vor dem Führenden befinden, werden zusammen mit allen anderen Fahrzeugen über die Einzelheiten des Neuordnungsprozesses instruiert.

Beim 1-Minuten-Signal müssen die Motoren gestartet werden und die Fahrzeuge müssen sich in der von der Race Control vorgegebenen Reihenfolge auf die Fast Lane begeben. Es liegt in der Verantwortung des Bewerbers, die richtige Position in der vorgegebenen Reihenfolge einzunehmen.

Das Rennen wird hinter dem Safety Car wieder aufgenommen, wenn die Boxenausfahrts-Ampel grün leuchtet und das Safety Car die Boxengasse verlässt. Die Fahrer müssen dem Safety Car und dem Fahrer vor ihnen folgen, wobei sie nicht mehr als zehn Fahrzeuglängen voneinander entfernt sein dürfen.

Das Safety Car fährt nach einer Runde in die Box, es sei denn:

- i. Der Renndirektor entscheidet, dass mehr als eine Runde notwendig ist.
- ii. Alle Fahrzeuge befinden sich noch nicht in einer Linie hinter dem Safety Car.
- iii. Es kommt zu einem weiteren Zwischenfall, der einen weiteren Eingriff erforderlich macht.

20. Beendigung des Rennens

Das Signal für das Ende des Rennens (Chequered Flag) wird allen Fahrern an der Ziellinie gegeben.

Technisches Reglement

21. Fahrzeuge

Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge:

- Produktionswagen-Meisterschaft 1984 – 1986
- DTM/ITC 1987 bis 1996
- DTM 2000 – 2007
- STW und Class 2 (BTCC) 1993 – 2002
- Gruppe A-Fahrzeuge aus der Tourenwagen-WM 1987
- Gruppe A-Fahrzeuge aus der Tourenwagen-EM 1983 - 1988

Alle Fahrzeuge müssen einen nationalen, gültigen Wagenpass vorweisen oder nach Anhang K zugelassen sein.

Es sind ausschließlich originale Autos und authentische Replikas zugelassen.

22. Grundlagen der Technischen Bestimmungen

Teilnehmende Fahrzeuge müssen den folgenden technischen Bestimmungen und Regeln entsprechen:

- Technische Bestimmungen der DMSB-Gruppen: CTC, H.
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes Technisches Reglement
- Jeweilige zeitgenössische DTM Bestimmungen
- Jeweilige zeitgenössische ITC Bestimmungen
- Anhang K (ISG der FIA)

23. Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen:

Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K.

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2 bzw. Art. 259.6.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6 bzw. Art. 259.14.2.1
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993)
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3. Jahr 2018
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10 bzw. Art. 259.14.6
- Sicherheitsfolie an Fensterscheiben gemäß DMSB-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3, Jahr 2018
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Gemäß Anhang K zum ISG

24. Klasseneinteilung

Klasse 1 Class 1 1993 bis 1997 und 2000 bis 2007

(Gruppe ITC, DTM, CTC und H der Modelljahre 1993-2007)
ITC (Modelljahre 1995 und 1996 gemäß ITC-Reglement 1996)
DTM (Modelljahre 1993-1996 und 2000-2007 gemäß DTM-Reglement)

Der Serienausschreiber/Promoter behält sich vor, Fahrzeugmodelle aus jüngeren Jahrgängen auf Anfrage zuzulassen.

Klasse 2 Gruppe H und Turbos ohne homologierten Restriktor 1987 bis 1992

(Gruppe DTM, CTC und H der Modelljahre 1987-1992)
CTC (Division 7, 7.1 Homologationsjahre 1987-1992 gemäß Gruppe A Homologation und Anhang J 1996)
DTM-Fahrzeuge der Gruppe H, Modelljahre 1987 bis 1992

Klasse 3 DTM und Gruppe A 1989 bis 1992

(Gruppe DTM, CTC 1989-1992)
DTM (Modelljahre 1989-1992 gemäß DTM-Reglement)
CTC (Division 7, 7.1 Homologationsjahre 1989-1992 gemäß Gruppe A Homologation und Anhang J 1996)

Klasse 4 DTM und Gruppe A 1987 bis 1988

(Gruppe DTM, CTC 1987-1988)
DTM (Modelljahre 1987-1988 gemäß DTM-Reglement)
CTC (Division 7, 7.1 Homologationsjahre 1987-1988 gemäß Gruppe A Homologation und Anhang J 1996)

Klasse 5 DPM 1984 bis 1986

(Gruppe DTM, CTC 1984-1986)
DTM / DPM (Modelljahre 1984-1986 gemäß DTM-Reglement)
CTC (Division 7, 7.1 Homologationsjahre 1984-1986 gemäß Gruppe A Homologation und Anhang J 1996)

Klasse 6 STW und Class 2 (BTCC) 1993 bis 2002

STW und Class 2 (BTCC) der Homologationsjahre 1993-2002 gemäß DMSB-Gruppe CTC-Reglement, STW-Reglement und Anhang J Artikel 262, 1999

Der Bewerber muss gegebenenfalls über Presseveröffentlichungen, Wagenpass oder Starterlisten nachweisen, dass sein Fahrzeugtyp in den betreffenden Serien gestartet ist.

Der Serienausschreiber/Promoter behält sich das Recht vor, weitere Fahrzeuge von besonderem historischen Wert, die in das Starterfeld passen auf Anfrage zuzulassen.

Der Serienausschreiber/Promoter behält sich das Recht vor, Fahrzeuge, die vom Homologationsblatt und/oder der zeitgenössischen Technik in einzelnen, performance-relevanten Punkten abweichen (z.B. 3-Wege-Fahrwerk, Dimension der Bremse, ABS, Traktionshilfe, Getriebe etc.) eine Klasse hochzustufen oder ein angemessenes Handicap-Gewicht zu beschließen.

Abweichungen vom Homologationsblatt sind dem Serienausschreiber/Promoter und dem Technischen Kommissar im eigenen Interesse rechtzeitig vor der Veranstaltung mitzuteilen.

Der Serienausschreiber/Promoter führt die Klasseneinteilung anhand des technischen Datenblatts des Fahrzeuges durch. Prototypen werden in die Klassen eingeteilt, für die sie ursprünglich vorgesehen waren.

Als Prototypen gelten Versuchsmodelle für einen geplanten Einsatz in einer beim DTM Classic Cup zugelassenen Klasse. Es kann dabei nur rein äußerlich oder auch technisch dem Endprodukt entsprechen.

25. Erlaubte Änderungen, Einbauten und Fahrzeugwechsel

25.1. Änderungen und Einbauten

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

25.2. Fahrzeugwechsel

Wenn ein Fahrzeug bei den Freien Trainings, Qualifyings oder Rennen 1 einen technischen Defekt, Ausfall oder Unfall erleidet und eine Reparatur oder Instandsetzung des Fahrzeugs auf Grund des Schadens bis zum Rennen 2 nicht möglich ist, kann der Bewerber nach Genehmigung der Sportkommissare ein neues/anderes Fahrzeug bei der Veranstaltung einsetzen.

Voraussetzung ist eine vorherige Technische Abnahme des neuen/anderen Fahrzeugs. Des Weiteren muss der Serienausschreiber/Promoter über einen Fahrzeugwechsel schriftlich informiert werden.

26. Fahrerausrüstung

Während des Fahrens müssen alle Fahrer stets ihre komplette Fahrerausrüstung gemäß Anhang L des ISC, Kapitel III, einschließlich des von der FIA zugelassenen Frontal Head Restraint System (FHR) tragen und ihre Sicherheitsgurte anlegen. Als Fahren gilt jede Bewegung des Fahrzeugs mit eigener Motorkraft.

27. Technische Abnahme

Die Bewerber müssen ihr Fahrzeug und die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung des Fahrers bei der Technischen Abnahme vorführen. Das Fahrzeug muss in der Konfiguration präsentiert werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen. Alle Fahrzeuge müssen einen Wagenpass vorweisen oder nach Anhang K zugelassen sein.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass oder HTP (Historical Technical Passport)
- Homologationsblatt
- Zertifikat für Überrollvorrichtung

28. Fahrzeugmindestgewichte und Ballast

Mindestgewicht ist das tatsächliche Mindestgewicht des Fahrzeugs ohne Fahrer, Beifahrer und deren Ausrüstung. Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf das Fahrzeug weniger als das in diesem Artikel festgelegte Mindestgewicht wiegen. Im Zweifelsfall dürfen die Technischen Kommissare die Tanks leeren lassen, um das Gewicht zu überprüfen.

Es ist statthaft, im Rahmen der Artikel 252.2.2 der Allgemeinen Bestimmungen für die Gruppen N, A und B vorgesehenen Bedingungen das Gewicht des Fahrzeugs mit Ballast zu ergänzen.

Zur schnellen Überprüfung können die Fahrzeuge mit Fahrer nach dem Zieldurchlauf gewogen werden. Das sogenannte Zielgewicht beträgt dann Mindestgewicht + 90 kg für Fahrer und Kraftstoff.

Eine genauere Überprüfung (Nachuntersuchung bzw. Protest) wird ohne Fahrer mit leerem Kraftstofftank nach dem DMSB-Wiegeprotokoll vorgenommen.

Die Bewerber haben die Möglichkeit, das Gewicht ihrer Fahrzeuge während der Veranstaltung auf der Referenzwaage zu überprüfen.

Mindestgewichte Klasse 1:

Für DTM-Fahrzeuge nach Reglement 1993-1996 und 2000-2007.

Mindestgewichte Klasse 2:

DTM-Fahrzeuge nach Reglement 1992 gemäß Artikel 5.1 DMSB-Gruppe H-Reglement.

Mindestgewichte Gruppe H Fahrzeuge in der Klasse 2 und der CTC Div. 7,7.1:

Hubraum	Mindestgewicht
bis 1.600 cm ³	780 kg
bis 2.000 cm ³	860 kg
bis 2.500 cm ³	940 kg
bis 3.000 cm ³	1020 kg
bis 3.500 cm ³	1100 kg
bis 4.000 cm ³	1180 kg
bis 4.500 cm ³	1260 kg
bis 5.000 cm ³	1340 kg
bis 5.500 cm ³	1420 kg
über 5.500 cm ³	1500 kg

Mindestgewicht Klasse 3:

Fahrzeug	Mindestgewicht	Hubraum/Motor	Air-Restriktor
Audi V8 quattro Evo	1280 kg	3,6l Sauger	-
BMW M3 E 30 Sport Evo	980 kg	2,5l Sauger	-
Ford Mustang GT	1160 kg	5,0l Sauger	-
Mercedes 190E 2,5-16 Evo 2	980 kg	2,5l Sauger	-
Opel Omega 24V Evo 500	1080 kg	3,0l Sauger	-

Mindestgewichte Klasse 4:

Fahrzeug	Mindestgewicht	Hubraum/Motor	Air-Restriktor
BMW M3 E 30	1040 kg	2,3l Sauger	-
Chevrolet Camaro	1440 kg	5,0l Sauger	-
Ford Sierra Cosworth	1200 kg	2,0l Turbo	38,0 mm
Mercedes 190E 2,3-16	1040 kg	2,3l Sauger	-
Opel Kadett GSi 16V	850 kg	2,0l Sauger	-
Toyota Supra 3,0i	1120 kg	3,0l Sauger	-

Mindestgewichte Klasse 5:

Fahrzeug	Mindestgewicht	Hubraum/Motor	Air-Restriktor
Alfa Romeo Alfetta GTV	960 kg	2,5l Sauger	-
BMW 323i/325i	960 kg	2,3/2,5l Sauger	-
BMW 635i	1185 kg	3,5l Sauger	-
Chevrolet Camaro Z28	1425 kg	5,7l Sauger	-
Ford Sierra XR4 Ti	1185 kg	2,3l Turbo	-
Ford Mustang	1425 kg	5,0l Sauger	-
Opel Kadett GTE 2V/4V	880/950kg	2,0l Sauger	-
Mercedes 190 2.3-16	1030 kg	2,3l-Sauger	-
Rover Vitesse	1185 kg	3,5l Sauger	-
Volvo 240 Turbo	1185 kg	2,1l Turbo	-

Mindestgewichte für Klasse 6:

Antrieb	Mindestgewicht
---------	----------------

Frontangetriebene Fahrzeuge	975 kg
Heckangetriebene Fahrzeuge	1.000 kg
Allradangetriebene Fahrzeuge	1.040 kg

29. Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Der Hubraumfaktor beträgt:

Fahrzeuge mit Turbo-Lader (Otto-Motoren) ab 1986: 1,7

Fahrzeuge mit Turbo-Lader (Otto-Motoren) vor 1986: 1,4

Fahrzeuge mit mechanisch angetriebenem Lader (z.B. G-Lader): 1,4

Eine Nachjustierung von Luftmengenbegrenzern in den Klassen 3 bis 5 bei aufgeladenen Fahrzeugen zur Wahrung oder Herstellung der Chancengleichheit bleibt dem Serienausschreiber/Promoter analog zur ursprünglichen DTM vorbehalten.

30. Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeuge gemäß Anhang K.

31. Geräuschbestimmungen

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 140 dB(A) nach LWA-Verfahren und 110 dB(A) nach LP-Verfahren. Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahr-Messmethode ermittelt.

32. Kraftstoff und Tanken

32.1. Zulässiger Kraftstoff

Es darf ausschließlich handelsüblicher unverbleiter Kraftstoff gemäß Art. 252.9 Anhang J (ISG) verwendet werden, welcher der DIN EN 228 entspricht oder Diesel-Kraftstoff gemäß Art. 252.9 und DIN EN 590.

Jegliche Zusätze, mit Ausnahme von Luft oder Schmieröl bei 2-Taktmotoren, sind verboten.

Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 103 ROZ anstelle von 102 ROZ.

32.2. Tanken

Das Be- und Entanken der Fahrzeuge ist nur im Fahrerlager erlaubt und während des Freien Trainings, des Qualifyings oder Rennens verboten.

32.3. Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen inklusive Kraftstoff-Restmengen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

33. Motor

Die Teilnahme mit einem nicht homologierten bzw. im entsprechenden Reglement definierten Motor ist auf Antrag möglich (z. B. bei Prototypen). Es muss allerdings ein modell- und baureihenspezifischer Motor mit vergleichbarer Gemischaufbereitung, Zündung und Leistung eingebaut werden. Eine Leistungsmessung muss vorgelegt werden.

34. Kraftübertragung

Ist ein 6-Gang-Getriebe homologiert, so sind der Hersteller und der Getriebeaufbau freigestellt.

Eine nicht im Original homologierte Umrüstung zu einem sequentiellen Getriebe ist verboten.

Die Getriebeübersetzung(en) müssen homologiert sein.

Ausnahmen in Verbindung mit einer Hochstufung in eine andere Klasse können durch den Serienausschreiber/Promoter ausgesprochen werden.

35. Bremsen

Sollten homologierte Bremsanlagen nicht mehr verfügbar sein so können auch Bremsanlagen anderer Hersteller mit folgenden Vorgaben verwendet werden: Kolbenanzahl und die Größen der Bremskolben sowie die Größe der Bremsbelagsfläche und die Größe der Bremsbacken müssen dem Homologationsjahr entsprechen.

Bremsscheiben aus Stahl aller Art (gelocht, geschlitzt) sind erlaubt, sofern diese in den Dimensionen der homologierten Bremsscheibe entspricht.

In den Klassen 2 und 3 ist das ABS freigestellt. Jede dynamische Fahrregelung ist verboten.

36. Lenkung

Lage und Anordnung muss der Serienlenkung entsprechen.

37. Räder und Reifen

Es sind keine Vorgaben hinsichtlich Markenbindung vorgesehen.

38. Karosserie und Aerodynamik

Karosserie und Aerodynamik müssen dem Erscheinungsbild und der Materialauswahl dem jeweiligen Jahrgang und dem jeweiligen zeitgenössischen Reglement entsprechen.

39. Elektrische Ausrüstung

Ein „Rainlight“ (Nebelschlussleuchte) ist vorgeschrieben.

Eine Rückleuchte des Typs LED ist zulässig.

Eine FIA- homologierte Diodenrückleuchte (siehe Technische Liste Nr. 19) wird empfohlen.

40. Fahrzeugbeklebung

40.1. Startnummern

Die permanenten Startnummern für die Fahrer werden vom Serienausschreiber/Promoter zugeteilt.

Größe, Gestaltung und Anzahl der Startnummern werden vom Serienausschreiber/Promoter festgelegt. Die in den "DTM Classic Sticker Regulations 2022" (Anhang 1) definierten Positionen und Formate sind verbindlich und sind entsprechend freizuhalten.

40.2. Fahrername

Es ist der Fahrername des Fahrers, und ausschließlich dieser, sichtbar in einer angemessenen Schriftgröße in der hinteren Seitenscheibe im oberen Drittel zu führen.

40.3. Werbung und Werbeflächen

Die für die Serienpartner reservierten Flächen werden durch den Serienausschreiber/Promoter festgelegt. Die in den "DTM Classic Sticker Regulations 2022" (Anhang 1) definierten Positionen und Formate sind verbindlich und sind entsprechend freizuhalten.

Aufkleber dürfen nicht verändert werden.

Der Bewerber hat das Recht, persönliche Sponsorenverträge abzuschließen und den Namen dieser Sponsoren auf Fahrzeugen, den Fahrer-Overalls und allen anderen Ausstellungsmaterialien oder anderen identifizierenden Gegenständen des Bewerbers anzubringen.

Zu den Serienpartnern konkurrierende Marken sind nicht erlaubt, es sei denn, sie gehören zum historisch korrekten Design. Die Entscheidung zur Zulassung obliegt dem Serienausschreiber/Promoter.

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung und Fahrzeugen sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil). Ausgenommen sind Fahrzeuge, die in Original-Livery nach historischem Vorbild gestaltet sind.

ACHTUNG: Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Sonstige Regularien

41. TV- und Übertragungsrechte/ Werbe- und sonstige Medienrechte

Der Serienausschreiber/Promoter und von ihm autorisierte Personen bzw. Unternehmen sind berechtigt, für die Produktion von audiovisuellen Inhalten über die Serie, für die Vermarktung der Serie oder einzelner Elemente (einschließlich Verwendung in Fahrzeugmodellen und in allen Arten von elektronischen Spielen/Wettbewerben) sämtliche Bilder und Darstellungen der teilnehmenden Fahrzeuge, den Fahrer- und Bewerbernamen, sowie sämtliche Bilder und Darstellungen des Fahrers, des Bewerbers und deren Ausrüstung sowie Bewerber- und Fahrerbekleidung, jeweils inklusive der darauf abgebildeten Logos und Aufkleber der Sponsoren des Fahrers und/oder des Bewerbers in allen Arten von Medien zu verwenden. Alle Copyright- und Bildrechte liegen beim Serienausschreiber/Promoter einschließlich der Bilder, die zur audiovisuellen Verwertung produziert werden.

Alle Aufnahme- und Ausstrahlungsrechte über alle Verbreitungswege liegen beim Serienausschreiber/Promoter.

Diese umfassen alle derzeit bekannten oder nachfolgend entwickelten Mittel zur Verbreitung von audiovisuellen Inhalten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf alle Formen des Fernsehens (einschließlich terrestrischer, digitaler terrestrischer, Satelliten-, Kabel-, Funkaufnahmen, IPTV-, analoger und digitaler) Online-Systeme oder interaktiver Dienste und des Internets (einschließlich DSL, IP, xDSL, Breitband und OTT); Mobile drahtlose Kommunikation mit mobilen Geräten (einschließlich DVB-H, drahtlose Wiedergabetreue (Wi-Fi), drahtloses Anwendungsprotokoll (WAP) und 3G-, 4G- und 5G-Technologien).

Jede Art von Aufnahme, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des Serienausschreibers/Promoters verboten.

Bewerber erhalten auf Anfrage das Recht, durch den Serienausschreiber/ Promoter produzierte audiovisuelle Inhalte, für Messen und interne Zwecke ohne Rechtegebühren zu nutzen. Entstehende technische Kosten sind vom Bewerber zu übernehmen. Rechtenutzung durch Sponsoren, Werbetreibende oder für jegliche andere Art der kommerziellen Verwertung müssen schriftlich beim Serienausschreiber/Promoter beantragt werden und können mit einer Rechtegebühr belegt werden.

Mit der Nennung erklären sich alle Fahrer und Bewerber damit einverstanden, dass alle ihre Bild- und Werberechte, die im Zusammenhang mit ihrem Engagement entstehen, von dem Serienausschreiber/Promoter für die Vermarktung örtlich und zeitlich unbeschränkt (das heißt über das Jahr 2022 hinaus) kostenfrei genutzt werden können. Dies beinhaltet u.a., jedoch nicht abschließend Folgendes:

- jede Form von Merchandising, Lizenzen
- Spielwaren, Kleidung, Schuhe, sonstige "Hardware"
- Printprodukte, wie z.B. Kalender, Bücher, Zeitschriften, Plakate, Flyer, Sammelalben etc.
- "Neue/digitale Medien" wie z.B. Apps, Download-Inhalte, Pay-Plattformen, Computer-Spiele, Software-Lizenzen, Podcasts, Esport-Serien etc.
- FTs ("fungible Token"), NFTs ("non-fungible-Token"), "Cryptowährungen" und damit zusammenhängende Dienstleistungen und Produkte

Der Serienausschreiber/Promoter wird diese Rechte, Inhalte und Lizenzen jeweils unter Einbeziehung des Namens/des Logos/der Marke "DTM und DTM Classic" verwerten.

42. Fahrerlager

42.1. Auf- und Abbau

Jedem eingeschriebenen Bewerber mit einem Rennfahrzeug steht eine Stellfläche im Fahrerlager für den eigenen Aufbau zur Verfügung.

Aufbaubeginn und Einfahrt des Bewerbers ist Donnerstag vor der Veranstaltung ab ca. 09:00 Uhr.

Abbaubeginn ist Sonntag nach den Rennen bis grundsätzlich Montag ca. 12:00 Uhr.

Im Allgemeinen gelten immer die Aufbaurichtlinien des Serienausschreibers/Promoters.

42.2. Zelte

Der Serienausschreiber/Promoter bietet subventionierte Zelte für die Rennautos an (Kosten für Bewerber: 300 € zzgl. USt pro Standplatz)

Eigene Zelte von Aufliegern oder alleinstehend von optisch und zulassungstechnisch korrekter Machart können ebenfalls genutzt werden.

Vor jeder Veranstaltung wird ein Fahrerlagerplan zur Verfügung gestellt, um allen Bewerbern einen unkomplizierten Aufbau mit ausreichend Raum für Fahrzeuge und Zelte zu ermöglichen.

Die Abfrage zum Bedarf an Rüstfahrzeugen, Anhängern, Campern, Zelten und deren Maßen sowie Catering erfolgt bis spätestens 14 Tage vor der Veranstaltung.

42.3. Zugang und Tickets

Der Serienausschreiber/Promoter stellt jedem Bewerber ausreichend Arbeitstickets (mindestens 6 je Nennung) sowie Parkausweise für die jeweiligen DTM Classic-Veranstaltungen aus.

Jeder Bewerber erhält die Möglichkeit, bei jeder Veranstaltung, bei dem ein VIP Bereich durch den Serienausschreiber/Promoter errichtet wird, je nach Verfügbarkeit VIP-Tickets der DTM Power Lounge vom Serienausschreiber/Promoter kostenpflichtig zu erwerben. Analog der regulären Zuschauer-Tickets erhalten Bewerber einen Rabatt von 18 % auf VIP-Tickets der DTM Power Lounge.

42.4. Catering

Es wird ein DTM Classic - Zelt im Classic-Fahrerlager geben, welches einen Getränkeservice beinhaltet.

Bei jeder Veranstaltung findet samstags ein Grillabend für alle Bewerber statt.

Die Nenngebühr beinhaltet zwei Catering-Tickets im Team Catering-Bereich der DTM Power Lounge, die von Freitagabend bis Sonntagmittag der jeweiligen Veranstaltung gelten.

Es besteht die Möglichkeit zum Kauf von weiteren Catering-Paketen und/oder VIP Lounge-Tickets in der DTM Power Lounge.

43. Medienarbeitsplätze

Der Serienausschreiber/Promoter stellt jedem Bewerber auf Wunsch pro Veranstaltung zwei Medienakkreditierungen für Medienarbeitende der Bewerber zur Verfügung. Auf Anfrage können auch zusätzliche Akkreditierungen ausgegeben werden. Ein Anspruch auf einen Medienarbeitsplatz im Medienzentrum besteht für die Bewerber nicht. Der Serienausschreiber/Promoter wird aber versuchen, entsprechende Anfragen zu berücksichtigen und zu erfüllen.

Anhänge

Anhang 1: DTM Classic Sticker Regulations 2022