

Vorläufiges Reglement

Vorbehaltlich DMSB Genehmigung

(Stand: 11.01.2022)

Name der Serie:

DTM Classic DRM Cup 2022

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

.....

Status der Serie/Veranstaltungen

- International
- National A Plus inkl. NSAFP
- National A inkl. NEAFP
- National A

Vorwort:

Die Rennserie DTM CLASSIC DRM CUP wird ausgeschrieben für die historischen DRM-Rennfahrzeuge der Jahrgänge 1972 bis 1976, und 1977 bis 1981. Im Rahmenprogramm der DTM sollen hier die historischen Fahrzeuge der Rennserie – im Idealfall mit zeitgenössischen Piloten – im Wettkampf in ihren Klassen gezeigt werden.

Ausschreiber / Organisation:

ITR GmbH

Dingolfinger Strasse 4
81637 München

Ansprechpartner: Peter Oberndorfer

Tel.-Nr.: +49.171.33333636

E-Mail: p.oberndorfer.partner@dtm.com

Homepage: www.dtm.com

Inhaltsverzeichnis:

Teil 1 Sportliches Reglement

1. **Einleitung**
2. **Organisation**
 - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
 - 2.2 Name des zuständigen ASN
 - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
 - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
 - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
 - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
3. **Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
 - 3.1 Offizielle Sprache
 - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
4. **Nennungen**
 - 4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung
 - 4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung
 - 4.3 Startnummern
5. **Lizenzen**
 - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
 - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
6. **Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
 - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
 - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
7. **Veranstaltungen**
 - 7.1 Serien-Terminkalender
 - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
 - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
 - a) Training
 - b) Qualifikation
 - c) Startarten
 - d) Wertungsläufe
8. **Wertung**
 - 8.1 Punktetabelle
 - 8.2 Punktegleichheit
9. **Private Trainings und Tests**
10. **Dokumentenabnahme**
 - 10.1 Zeitplan
 - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing
11. **Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
 - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
 - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

- 12. Rennen**
 - 12.1 Verwendung von Regenreifen
 - 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
 - 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
 - 13.1 Titel Gesamtsieger
 - 13.2 Pokale
 - 13.3 Preise Gesamtwertung

- 14. Protest und Berufung**

- 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**

- 16. TV- und Übertragungsrechte/ Werbe- und sonstige Medienrechte**

- 17. Besondere Bestimmungen**

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen
- 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
- 1.3 Allgemeines/Präambel
- 1.4 Fahrerausrüstung
- 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
- 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
- 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
- 1.8 Abgasvorschriften
- 1.9 Geräuschbestimmungen
- 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
- 1.11 Sicherheitsausrüstung
- 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff
 - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
 - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik

2. Besondere Technische Bestimmungen

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
 - 2.2.1 Abgasanlage
- 2.3 Kraftübertragung
- 2.4 Bremsen
- 2.5 Lenkung
- 2.6 Radaufhängung
- 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
 - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
 - b) Fahrgastraum/Cockpit
 - c) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Sonstiges

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

Diese Ausschreibung besteht aus 27 Seiten und 1 Anhang.

Teil 1 Sportliches Reglement

1. Einleitung

Die Serie DTM Classic DRM Cup wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253 bzw. 277) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird von folgenden Firmen unterstützt:

Tba.

2. Organisation

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die ITR GmbH nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2022 den DTM Classic DRM Cup aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

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

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

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

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

ITR GmbH

Dingolfinger Str. 4
81637 München

Mobil-Nr.: +49 171 333 3636
Homepage: www.dtm.com/de/dtm-classic

E-Mail: p.oberndorfer.partner@dtm.com

2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

tba

3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-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)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

3.1 Offizielle Sprache

Deutsch.

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

- (1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.
- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

4. Nennungen

4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung

Die Bewerber und Fahrer können sich mit dem herausgegebenen Einschreibeformular um die Zulassung zur Teilnahme am DTM CLASSIC DRM CUP bewerben.

Das vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Einschreibeformular ist bis zum 07.04.2022 an folgende Adresse zu senden:

Per Mail an:

p.oberndorfer.partner@dtm.com

Per Post an:

ITR GmbH
DTM Classic DRM Cup
Dingolfinger Str. 4
81637 München

Alternativ ist die Einschreibung auch online unter folgendem Link abrufbar:

<https://dtm.com/de/dtm-classic>

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen.

Mit der Einschreibung beauftragen und bevollmächtigen Bewerber und Fahrer den Serienausschreiber, in seinem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen bei denen Wertungsläufen zum DTM Classic DRM Cup durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Bewerber und/oder Fahrer an allen Wertungsläufen teilzunehmen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie DTM Classic DRM Cup bei weniger als 15 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen. In diesem Fall werden Einschreibungs- und Nenngebühren zurückerstattet.

Umnennung

Für den Fall, dass ein genanntes Fahrzeug beim freien Training, Zeittraining oder Rennen 1 einen technischen Defekt / Ausfall / Unfall erleidet und eine Reparatur oder Instandsetzung des Fahrzeugs auf Grund des Schadens bis zum Rennen 2 nicht möglich ist, hat der Bewerber / Fahrer das Recht auf ein neues / anderes Fahrzeug nach vorheriger Abnahme durch den Technischen Kommissar der Serie auch nach Nennschluss umzunennen.

Die endgültige Entscheidung über die Zulassung zu einer Umnennung obliegt dem Race Director.

Die Feststellung, ob eine Reparatur / Instandsetzung in der bis zum Rennstart verbleibenden Zeit möglich ist, trifft der Technische Kommissar der Rennserie in Abstimmung mit dem Race Director.

Die schriftliche Bestätigung muss von dem Bewerber / Fahrer dem Veranstalter der betreffenden Veranstaltung sowie dem Vorsitzenden Sportkommissar zur Information vorgelegt werden.

Haben zwei Fahrer auf einem Fahrzeug genannt, muss der DTM Classic-Organisation bis eine Stunde nach dem Qualifying 1 zwingend mitgeteilt werden, welcher Fahrer jeweils

Rennen 1 und 2 bestreitet. Geschieht das nicht, wird das entsprechende Fahrzeug um drei Plätze in der Staraufstellung für Rennen 1 zurückversetzt.

4.2 Einschreibe- und Nenngebühren für die Saison 2022

Die Einschreibegebühr ist gemäß dem Einschreibeformular fällig. Folgende Einschreibgebühren sind vom Teilnehmer zu entrichten:

- Einschreibegebühr DTM Classic DRM Cup: **€ 2.000**
- Early Bird-Gebühr bis 15.01.2022: **€ 1.480**

Diese Einschreibegebühr enthält:

- Berechtigung zur Wertung in der Cup-Meisterschaft
 - Reduzierte Nenngebühr
 - Professionelle Bild- und Videoproduktion beim jeweils ersten Rennen
 - Subventionierte Einheits-Zelte
 - Zwei Polos und ein Cap DTM Classic
 - Teilnahme an der Jahres-Siegerehrung
- Nenngebühr je Rennen DTM Classic DRM Cup für eingeschriebene Teilnehmer:
€ 840

Die Nenngebühren enthalten:

- Teilnahme am DTM-Weekend
 - 120 Minuten Tracktime
 - Hochwertiger Livestream und Video on demand
 - Social Media-Aktivitäten auf DTM-Kanälen
 - Einladung zum DTM-Grillabend für **alle** Karteninhaber am Samstag
 - **2 Tickets** für hochklassiges Catering Samstag/Sonntag
- Führt ein Ex-DTM-Profi auf einem Fahrzeug (mit), so **entfallen** in allen Fällen Nenngebühren in Höhe von € 840.
Die Profis erhalten überdies kostenlosen Zugang zum Catering.
 - Bis zum ersten Rennen nachgereichte Einschreibungen: Gebühr + € 350

Alle Summen inklusive 19% Mehrwertsteuer.

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

Bewerber, die sich bis zum 15.01.2022 einschreiben, erhalten den o.g. Early-Bird-Tarif.

Bis zum ersten Rennen nachgereichte Einschreibungen: Gebühr + € 350

Mit Einschreibung (Early-Bird-Fee oder Reguläre Fee) ist die Einschreibegebühr auf das unten genannte Konto bis zum 31.12.2021 zu überweisen. Sollte es sich um eine Early-Bird Einschreibung handeln und die Einschreibegebühr in dem oben benannten Zeitraum nicht pünktlich eingegangen sein, wird automatisch die Reguläre Fee fällig. Überweisungsbestätigungen gelten nicht als Zahlungseingang.

Entscheidend ist neben der vorliegenden Einschreibung die entsprechende Bestätigung der Early-Bird-Einschreibung respektive 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 DRM Cup 2022

(Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.)

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor Einschreibeformular mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Eingeschriebene Bewerber, welche durch den Serienausschreiber/Promoter schriftlich bestätigt wurden, erkennen die mögliche Kalendervariabilität an. Sollte eine Kalenderveränderung nach Veröffentlichung des offiziellen DTM CLASSIC Kalenders durch den Serienausschreiber/Promoter vollzogen werden, erkennt der Bewerber diese Änderung automatisch an. Sämtliche gegenseitige Verpflichtungen bleiben in diesem Fall bestehen.

Gaststarter

In der Serie sind auch Einzelnennungen (Gaststarts) erlaubt. Diese Gaststarter sind nicht punkteberechtigt.

Das Nenngeld beträgt **1.540 € inkl. USt.** pro Veranstaltung.

Erst nach Eingang der Gebühren auf dem oben ausgewiesenen Konto des Serienausschreibers/ Promoters wird der Gaststart bestätigt.

Gaststarter erhalten dieselben Leistungen wie eingeschriebene Teilnehmer.

4.3 Startnummern

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison. Wunschnummern werden, so noch frei, vergeben.

5. Lizenzen

5.1 Erforderliche Lizenzstufen

a) Fahrer

Fahrer mit einer für das Jahr 2022 gültigen Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufen

A, B, C, D, C/D-historisch,
die bei der DTM CLASSIC eingeschrieben sind und die Einschreibegebühren entrichtet haben, sind teilnahmeberechtigt.

Nur für Fahrer mit Fahrzeugen mit einem Leistungsgewicht > 3,00 kg/PS
(Siehe hierzu Teil 2, Artikel 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen):

Fahrer mit einer für das Jahr 2022 gültigen Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN der Stufe

A, der Nationalen Junior-Lizenz,
die bei dem DTM CLASSIC DRM CUP eingeschrieben sind und die Einschreibgebühren entrichtet haben, sind teilnahmeberechtigt.

b) 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.

c) 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 (nur für DMSB-genehmigte Veranstaltungen mit Ausnahme von Veranstaltungen mit FIA-Prädikat. Serienausschreiber von Internationalen Serien müssen eventuelle Einschränkungen zur Gültigkeit der DMSB-Sponsor-Card für Auslands-Veranstaltungen prüfen.

d) Gastfahrer

Der DTM Classic DRM Cup kann Gastfahrer mit einer gültigen

- Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1 bzw.
- Nationalen Lizenz der Stufe A
- Nationalen Junior-Lizenz

zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn die Gaststarter die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können sie außerhalb der Punkte- und Preisgeldwertung teilnehmen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung.

Die Lizenzvorgaben des DTM Classic DRM Cup-Reglements sind zu beachten. Sollte dies missachtet werden, kann der Serienausschreiber/Promoter den jeweiligen Bewerber/Fahrer den Start verweigern. Die bezahlte Einschreibgebühr wird in diesem Fall nicht erstattet.

Besondere Bestimmungen/Regelungen für Gaststarter

e) Altersregelung

gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen

5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status International sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A Plus (NSAFP) sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A (NEAFP) sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

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. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

Gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

7. Veranstaltungen

7.1 Serien-Terminkalender

DTM Classic DRM Cup:

17.-19. Juni	Imola (ITA)
26. – 28. August	Nürburgring (GER)
23. -25. September	Red Bull Ring (AUT)

7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge

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

7.3 Durchführung der Wettbewerbe

Eine DTM Classic DRM Cup-Veranstaltung besteht grundsätzlich aus den folgenden Veranstaltungsteilen:

Aufbau und Einfahrt: Donnerstag vor Beginn jeder Rennveranstaltung

Rennformat / Zeitplan:

- Alle Rennen mit einheitlichem Ablauf
- Ausreichend Tracktime auch für zwei Fahrer auf einem Auto
- Aufbau Donnerstag (Ende Freitag 07.00 Uhr)
- Abnahme für Fahrer bis Freitagmittag
- Fahrerbesprechung Freitagmittag

- 30 min Freies Training am Freitagnachmittag
- 20 min Qualifikation und 25 min Rennen am Samstag
- 20 min Qualifikation und 25 min Rennen am Sonntag

a) Training

Pro Veranstaltung sind ein freies Training von 30 Minuten und ein Zeittraining pro Renntag von je 20 Minuten vorgesehen.

Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Trainingsrunde zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, wird der Teilnehmer nach Rücksprache mit dem Race Director am Ende des Feldes eingereiht.

b) Qualifikation

Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit im offiziellen Zeittraining plus 20%.

Fahrer die diese Qualifikation nicht erreichen, werden grundsätzlich am Ende des Feldes eingereiht. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.

c) Startarten

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

- rollender Start (Indianapolis-Start)
- stehender Start mit versetzter Startaufstellung (GP-Start)

d) Wertungsläufe

Die Wertungsläufe gehen über eine Distanz von jeweils 25 Minuten.

Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse.

8. Wertung

8.1 Punktetabelle

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat.

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Rennens, soweit dieses nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

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

Eine Wertung erfolgt nur, wenn mindestens Teilnehmer in der jeweiligen Klasse zum Rennen gestartet sind.

Für die Wertungsläufe werden folgende Punkte vergeben:

- **Training**
Der jeweils Klassenschnellste erhält einen Punkt
- **Rennen**
Abhängigkeit von Teilnehmerzahl in der Klasse nach einem übersichtlichen System.
- **Zwei Piloten auf einem Fahrzeug:**
Um auch Piloten, die sich das Fahrzeug teilen, eine Chance auf die Meisterschaft in der Klasse oder im Gesamtklassement zu geben, gibt es folgende Regelung:
Die Punkte, die an einem Rennwochenende Fahrer A und Fahrer B am Samstag und am Sonntag erreicht haben, werden addiert und diese Summe wird jeweils beiden Fahrern gutgeschrieben.

Punktetabelle DTM Classic 2022.

	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.

Achtung:

Als Premierenrennen des DTM Classic DRM Cup werden die in Imola erreichten Punkte einmalig im Jahr 2022 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.

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

8.2 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.

9. Private Trainings und Tests

Freigestellt.

10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

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

10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Fahrerbesprechung/Briefing können sowohl als Präsenzveranstaltung als auch elektronisch oder schriftlich stattfinden. Die Art des Briefings sowie der Ort des physischen Briefings werden in der Nennungsbestätigung bekanntgegeben.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100 Euro nach sich. Diese ersetzt jedoch nicht die Aneignung der Inhalte des Briefings. **Diese müssen in jedem Fall vor dem Freien Training jedem teilnehmenden Fahrer bekannt sein.**

11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass **oder** HTP (Historical Technical Passport)
- Homologationsblatt
- Zertifikat für Überrollvorrichtung
- Alle Fahrzeuge müssen einen Wagenpass vorweisen oder nach Anhang K zugelassen sein.

11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen

N/A

11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

12. Rennen

12.1 Verwendung von Regenreifen

Der Bewerber / Fahrer ist für die Verwendung von Regenreifen verantwortlich. Reifenwechsel in der Startaufstellung ist verboten.

Markenbindung und Konditionen tbd

12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung

Gemäß Anhang H zum ISG.

12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich

Boxenstopps sind im Rennen, Zeittraining und im Training erlaubt. Reifen dürfen gewechselt werden.

Tanken ist während Training, Zeittraining und der Rennen verboten.

13. Titel, Preise und Pokale

13.1 Titel Gesamtsieger

Der Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in der Saison 2022 erhält den Titel:

DTM Classic DRM CHAMPION 2022

Dazu gibt es einen eigenen Profi-Cup:

DTM Classic PRO CHAMPION 2022

Der Ex-Profi, der, egal ob im DTM Classic Cup oder DTM Classic DRM Cup, die meisten Punkte gesammelt hat, ist hier Sieger. Jeder Profi kann also in allen sieben Rennen Punkte sammeln.

13.2 Pokale

Die ersten Drei im Gesamtklassament erhalten Pokale im Rahmen einer DTM-Siegerehrung. Pro Klasse gibt es folgende Pokale:

- 1 bei bis zu drei Teilnehmern
- 2 bei 4 oder fünf Teilnehmern
- 3 bei mehr als fünf Teilnehmern

13.3 Preise und Pokale Gesamtwertung

- Die ersten Drei der Gesamtwertung sowie die Meister der einzelnen Klassen erhalten jeweils Pokale. Dazu gibt es weitere Pokale in den Klassen nach dem unter 13.2 genannten Schema.
- Der Champion des DTM Classic Cup bzw. sein Team zahlen keine Einschreibgebühr für 2023
- Ein Satz Rennreifen für den Zweitplatzierten
- Wertvoller Sachpreis für den Dritten

14. 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 genehmigenden ASN der Veranstaltung:
Status International / National: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:

Status International	1.500,00 €
Status National A	1.000,00 €
Status National	500,00 €

Berufungskautions – zahlbar an die FIA 6,000.00 €

(gem. Rechts- und Verfahrensregeln der FIA)
zzgl. DMSB-Kostenpauschale für Internationale Berufung (FIA) 3.000,00 €

(Protest- und Berufungskautionen sind mehrwertsteuerfrei)

15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16. 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 des DTM Classic DRM Cup 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 Wiedergabebetreue (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, die im DTM Classic DRM Cup eingeschrieben sind, 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 dem Antrag auf Einschreibung erklären sich alle Fahrer und Bewerber damit

einverstanden, dass alle ihre Bild- und Werberechte, die im Zusammenhang mit ihrem Engagement im DTM Classic DRM Cup entstehen, von dem Serienausschreiber/Promoter

für die Vermarktung des DTM Classic DRM Cup 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

Die ITR wird diese Rechte, Inhalte und Lizenzen jeweils unter Einbeziehung des Namens/des Logos/der Marke "DTM" und „DTM Classic“ verwerten.

17. Besondere Bestimmungen

Auf- und Abbau

Jede DTM Classic-Veranstaltung beginnt grundsätzlich einen Tag vor dem ersten Wertungslauf (in der Regel Freitag) um 07.00 Uhr.

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 DTM Classic DRM Cup - Veranstaltung ab ca. 09:00 Uhr.

Abbaubeginn ist Sonntag nach den Rennen bis grundsätzlich Montag ca. 12:00 Uhr. Im Allgemeinen gelten immer die ITR Aufbaurichtlinien.

Fahrerlager und Zugang

Der Serienausschreiber/Promoter stellt jedem Bewerber ausreichend permanente Arbeitstickets sowie Parkausweise für die jeweiligen DTM Classic DRM Cup-Events aus.

Jeder Bewerber erhält die Möglichkeit, bei jedem Rennen, 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 DTM Classic DRM Cup-Teams einen Rabatt von 18 % auf VIP-Tickets der DTM Power Lounge.

Organisation:

- Zelte
 - Das DTM Classic - Zelt steht **allen** DTM Classic DRM Cup - Teilnehmern zur Nutzung zur Verfügung
 - Die ITR bietet **subventionierte** Zelte für die Rennautos an (€ 300 pro Standplatz)
 - Eigene Zelte von Aufliegern oder alleinstehend von optisch und zulassungstechnisch korrekter Machart können selbstverständlich gern genutzt werden.

- Vor jedem Event gibt es einen Fahrerlagerplan, um allen Teilnehmern 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 14 Tage vor dem Rennen.
- Catering
 - **DTM Classic - Zelt** im Classic-Fahrerlager mit Getränkeservice
 - DTM Classic - Grillabend am Samstag als ITR-**Einladung** für alle Karteninhaber
 - DTM Classic - Catering-Paket im Team Catering-Bereich der DTM Power Lounge für Samstag und Sonntag **2 x inklusive in der Nenngebühr**
 - Möglichkeit zum Kauf von weiteren Catering-Paketen und/oder VIP Lounge-Tickets in der DTM Power Lounge

Sponsoren und Werbeflächen

Der Bewerber hat das Recht, persönliche Sponsorenverträge abzuschließen und hat das Recht, den Namen dieser Sponsoren auf den Fahrzeugen, den Overalls und allen anderen Ausstellungsmaterialien oder anderen identifizierenden Gegenständen des Bewerbers anzubringen. **Auf dem Overall ist im Brustbereich Fläche für einen Aufnäher freizuhalten.**

Die für die Werbung von Serienpartnern reservierten Werbeflächen werden vom Serienausschreiber/Promoter mittels der „DTM Classic 2022 Beklebevorschrift“ festgelegt. Die dort festgelegten Positionen und Formate sind bindend und sind entsprechend freizuhalten.

Historische Designs der Rennfahrzeuge sind sehr willkommen. **Die Beklebevorschrift muss aber dessen ungeachtet jederzeit vollumfänglich eingehalten werden!**

Medienarbeitsplätze

Der Serienausschreiber/Promoter stellt jedem an der DTM Classic DRM Cup teilnehmenden Bewerber pro Veranstaltung zwei Medienakkreditierungen für Medienarbeitende der Bewerber zur Verfügung. Auf Anfrage können auch zusätzliche Akkreditierungen für an der DTM Classic Cup teilnehmende Bewerber 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.

Teil 2 Technisches Reglement

1. Technische Bestimmungen der Serie

1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/ Klassen

Der DTM Classic DRM Cup wird für Zuschauer und Teilnehmer noch attraktiver werden und eine starke Säule der gesamten DTM bilden. Die DNA der DTM spielt dabei für uns eine große Rolle – Deutsche Rennsportmeisterschaft, Produktionswagenmeisterschaft und DTM bis in die 2000er Jahre. Den faszinierenden Fahrzeugen dieser Epochen will die DTM die entsprechende, authentische Bühne bieten.

Der DTM Classic DRM Cup sieht sich nicht nur als Rennserie mit historischer Anlehnung, sondern als Organ zur Förderung und Erhaltung des technischen, motorsportlichen Kulturguts.

Ein authentisches Erscheinungsbild des Fahrzeugfeldes ist daher unbedingt erforderlich.

Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge beim DTM Classic DRM Cup:

Rennsport-Meisterschaft 1972 – 1981

Entsprechende Fahrzeuge der Gruppen 2, 4 und 5 aus der Tourenwagen-EM und der Marken-WM der in Frage kommenden Jahre sind ebenfalls erlaubt.

Klasseneinteilung DTM Classic DRM Cup:

Zulässige Fahrzeuge:

Alle Fahrzeuge müssen einen national gültigen Wagenpass vorweisen **oder** nach Anhang K zugelassen sein.

Originale Autos und authentische Replikas, keine nur optisch angenäherten Fahrzeuge!

Andere als unten aufgeführte Modelle auf Anfrage:

Division 1:

BMW 2800 CS, 3.0 CSL, M1; Chevrolet Camaro, De Tomaso Pantera, Ferrari 308 GTB, Daytona, 365 GTB; Ford Capri RS; Lancia Stratos; Opel Commodore; Porsche 911 Carrera, 934 Turbo, 935Turbo; Toyota Celica Turbo.

Division 2:

Abarth TCR; Audi 80 GT, Coupe; Alfa Romeo GTA; BMW 1602, 2002, 2002 Turbo, 320, 320 Turbo; Fiat X1/9; Ford Escort, Capri Turbo; Lancia Monte Carlo Turbo; Lotus Elan, Esprit; Opel GT, Kadett, Ascona; Porsche 914, 911; NSU TT, TTS; Renault Alpine; VW Scirocco.

Klasse 1 Division 1 über 2.0l 1972 bis 1976

GT/GTS/TW– Perioden H1, H2 + I
Klasse A2: Fahrzeuge über 2.000 cm³ einschließlich
Kategorie C (Gruppe 5)
Spezialproduktionswagen Gruppe 5 - Perioden H2 + I
Klasse C1: alle Hubräume
Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Klasse 2 Division 1 über 2.0l 1977 bis 1981

GT/GTS/TW– Perioden H1, H2 + I
Klasse A2: Fahrzeuge über 2.000 cm³ einschließlich
Kategorie C (Gruppe 5)
Spezialproduktionswagen Gruppe 5 - Perioden H2 + I
Klasse C1: alle Hubräume
Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Klasse 3 Division 2 bis 2.0l 1972 bis 1976

GT/GTS/TW– Perioden H1, H2 + I (1972-1981)
Klasse A1: Fahrzeuge bis 2.000 cm³
Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Klasse 4 Division 2 bis 2.0l ab 1977

GT/GTS/TW– Perioden H1, H2 + I (1972-1981)
Klasse A1: Fahrzeuge bis 2.000 cm³
Fahrzeuge gemäß Anhang K zum ISG

Weitere Klassen je nach Nennergebnis.

Der Teilnehmer muss bei der Nennung über Presseveröffentlichungen oder Starterlisten nachweisen, dass sein Fahrzeug als Typ in den betreffenden Serien gestartet ist.

Über Ausnahmen von besonderem historischen Wert entscheidet auf Anfrage der Serienveranstalter.

Der Veranstalter behält sich jedoch vor, Fahrzeuge, die vom Homologationsblatt und/oder der zeitgenössischen Technik in einzelnen Punkten abweichen, eine Klasse hochzustufen.

1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß

- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes Technisches Reglement
- Jeweilige zeitgenössische ONS Bestimmungen
- Jeweilige zeitgenössische FIA Bestimmungen
- Anhang K (ISG der FIA)

Von den FIA-Sicherheitsbestimmungen abweichende nationale Regelungen des DMSB haben bei Serien und Veranstaltungen mit dem Status International keine Gültigkeit. Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 1.11 dieser Bestimmungen.

1.3 Allgemeines/Präambel

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

1.4 Fahrerausrüstung

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Norm 8856-2000 oder FIA 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm:

gemäß DMSB-Bestimmungen

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®):

vorgeschrieben

DMSB-Hinweis: Seit **01.01.2010** ist die Verwendung einer Kopfrückhaltevorrichtung (z.B. HANS) für alle Fahrer bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen (nicht Anhang K) vorgeschrieben.

1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte 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 nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch identische Originalteile ausgetauscht werden.

Am kompletten Fahrzeug dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten.

1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast

(Gewichtswert, Ermittlung, ggf. Referenzwaage, Befestigung von Ballast)

Mindestgewichte für Gruppe 2-Fahrzeuge:

1972 bis 1981

Gesamthubraum

bis 1.000 ccm 655 kg
über 1.000 ccm bis 1.150 ccm 690 kg
über 1.150 ccm bis 1.300 ccm 720 kg
über 1.300 ccm bis 1.600 ccm 775 kg
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm 845 kg
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm 920 kg
über 2.500 ccm bis 3.000 ccm 990 kg
über 3.000 ccm bis 3.500 ccm 1.050 kg
über 3.500 ccm bis 4.000 ccm 1.115 kg
über 4.000 ccm bis 4.500 ccm 1.175 kg
über 4.500 ccm bis 5.000 ccm 1.225 kg
über 5.000 ccm bis 5.500 ccm 1.280 kg
über 5.500 ccm bis 6.000 ccm 1.330 kg
über 6.000 ccm bis 6.500 ccm 1.365 kg
über 6.500 ccm bis 7.000 ccm 1.405 kg
über 7.000 ccm bis 7.500 ccm 1.425 kg
über 7.500 ccm bis 8.000 ccm 1.445 kg
über 8.000 ccm 1.530 kg

Mindestgewichte für Gruppe 4-Fahrzeuge

1972 bis 1981

Gesamthubraum

bis 1.600 ccm 740 kg
über 1.600 ccm bis 2.000 ccm 810 kg
über 2.000 ccm bis 2.500 ccm 880 kg
über 2.500 ccm bis 3.000 ccm 945 kg
über 3.000 ccm bis 3.500 ccm 1.005 kg
über 3.500 ccm bis 4.000 ccm 1.075 kg
über 4.000 ccm bis 4.500 ccm 1.120 kg
über 4.500 ccm bis 5.000 ccm 1.170 kg
über 5.000 ccm bis 5.500 ccm 1.225 kg
über 5.500 ccm bis 6.000 ccm 1.270 kg
über 6.000 ccm bis 6.500 ccm 1.310 kg
über 6.500 ccm bis 7.000 ccm 1.340 kg
über 7.000 ccm bis 7.500 ccm 1.365 kg
über 7.500 ccm bis 8.000 ccm 1.380 kg
über 8.000 ccm 1.465 kg

Mindestgewichte für Gruppe 5 Fahrzeuge

Bis 2000 ccm

Anhang J im ONS- Handbuch 1981, Art. 255h):

bis 1000 ccm 595 kg
über 1000 ccm bis 1150 ccm 610 kg
über 1150 ccm bis 1300 ccm 635 kg
über 1300 ccm bis 1600 ccm 675 kg
über 1600 ccm bis 2000 ccm 735 kg

Über 2000 ccm

(Anhang J im ONS- Handbuch 1981, Art. 255h):

über 2000 ccm bis 2500 ccm 800 kg
über 2500 ccm bis 3000 ccm 860 kg
über 3000 ccm bis 3500 ccm 915 kg
über 3500 ccm bis 4000 ccm 970 kg
über 4000 ccm bis 4500 ccm 1025 kg
über 4500 ccm bis 5000 ccm 1065 kg
über 5000 ccm bis 5500 ccm 1115 kg
über 5500 ccm bis 6000 ccm 1155 kg
über 6000 ccm bis 6500 ccm 1190 kg
über 6500 ccm bis 7000 ccm 1220 kg
über 7000 ccm bis 7500 ccm 1240 kg
über 7500 ccm bis 8000 ccm 1255 kg
über 8000 ccm 1330 kg

Die vorstehenden Gewichte entsprechen den vorgeschriebenen Mindestgewichten nach Anhang J. 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.

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.

Sollte das Abtanken nicht problemlos möglich sein, wird ein FIA-Abtankventil vorgeschrieben. Die Teilnehmer haben die Möglichkeit, das Gewicht ihrer Fahrzeuge während der Veranstaltung auf der Referenzwaage zu überprüfen. Die Öffnungszeiten der Waage werden den Teilnehmern vor jeder Veranstaltung mitgeteilt.

DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden. In Ausnahmefällen ist auch eine Kalibrierung/Überprüfung von einem staatlichen Eichamt zulässig, jedoch muss die Waage mindestens alle 2 Jahre durch den Hersteller kalibriert werden.

1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Der Hubraumfaktor beträgt:

- Fahrzeuge mit Turbo-Lader (Otto-Motor): 1,7
- Fahrzeuge mit mechanisch angetriebenen Lader (z.B. G-Lader): 1,4

1.8 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 nach Anhang K.

1.9 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-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen)

ermittelt.

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

1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

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

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

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben. (siehe Anhang dieser Ausschreibung).

Die für die Werbung von Serienpartnern reservierten Werbeflächen werden vom Serienausschreiber/Promoter mittels der „DTM Classic 2022 Beklebevorschrift“ festgelegt. Die dort festgelegten Positionen und Formate sind bindend und sind entsprechend freizuhalten

1.11 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
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 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
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 (Anhang J 1993)
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 277
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3
- 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
- Zusätzliche Befestigung der Windschutzscheibe gemäß Art. 253.12
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Sicherheitskraftstoffbehälter nach FIA-Norm FT3/FT3-1999 bzw. FT5 gemäß Art. 253.14 bzw. 259.6.3
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rücklicht gemäß Art. 275.14.5
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17
- Artikel 277
- Gemäß Anhang K zum ISG

Achtung:

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Serienorganisator dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-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.

1.12.1 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).

1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

Das Tanken ist während Training, Qualifikations-Training und Rennen verboten.

1.13 Definitionen Technik

Neben den Definitionen in dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

2. Besondere Technische Bestimmungen

2.1 Allgemeines

Zusätzlich zum Technischen Reglement gemäß Teil 2 dieser Ausschreibung gelten darüber hinaus nachfolgende Besondere Technische Bestimmungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

2.2 Motor

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

2.2.1 Abgasanlage

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

2.3 Kraftübertragung

N/A

2.4 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.

2.5 Lenkung

N/A

2.6 Radaufhängung

N/A

2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

Markenbindung tba.

Die Verwendung von (Reifen-) Heizdecken ist für alle Klassen zulässig. In der Startaufstellung dürfen die Heizdecken nicht an eine Energiequelle angeschlossen sein.

2.8 Karosserie und Abmessungen

a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)

Karosserie und Aerodynamik müssen dem Erscheinungsbild und der Materialauswahl dem jeweiligen Jahrgang (ex DRM) und dem jeweiligen zeitgenössischen Reglement entsprechen. Ausnahmen hiervon können bei besonderer historischer Bedeutung gemacht werden.

b) Fahrgastraum/Cockpit

Eine Geschwindigkeitsanzeige im Cockpit ist verpflichtend. Eine GPS-basierte Geschwindigkeitsanzeige ist zugelassen.

c) Zusätzliches Zubehör

N/A

2.9 Aerodynamische Hilfsmittel

Karosserie und Aerodynamik müssen dem Erscheinungsbild und der Materialauswahl dem jeweiligen Jahrgang (ex DRM) und dem jeweiligen zeitgenössischen Reglement entsprechen. Ausnahmen hiervon können bei besonderer historischer Bedeutung gemacht werden.

2.10 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.

2.11 Kraftstoffkreislauf

N/A

2.12 Schmierungssystem

N/A

2.13 Datenübertragung

N/A

2.14 Sonstiges

Es ist der Fahrername des Fahrers, sichtbar in 100 mm Schriftgröße, zu führen.

Teil 3 Anlagen/Zeichnungen



GER_DTM
Classic_StickerRegula