

Informationen und Reglement

Allgemeines

Classic Racing ist ein loser Zusammenschluss von Freunden und Förderern des Motorsports mit klassischen Motorrädern. Ziel ist, die Pflege, die Erhaltung der Motorräder und der Einsatz dieser Rennmaschinen auf der Rennstrecke bei sportlichen Wettbewerben.

Der Klassik Viertakt Cup ist eine Rennserie für klassische Viertakt Grand-Prix-, Clubsport-, Supersport- und Superbike-Motorräder der Bauepochen ab 1960 bis 1990 für historische Eigenbauten, Produktions- und Werksrennmaschinen. Das Reglement, die sportlichen Regeln und die Durchführung werden gemeinsam mit den beteiligten Fahrern erarbeitet und rechtzeitig vor der Saison festgelegt. Auf Grund von besonderen Gegebenheiten kann das Reglement und die Durchführung während der Saison geändert und der aktuellen Situation angepasst werden.

Veranstaltungen

Die einzelnen Rennen finden im Rahmen der im Anhang aufgeführten und ggf. noch zu benennenden Veranstaltungen statt. Bei den einzelnen Veranstaltungen und Rennen gelten die Ausschreibungen des jeweiligen Veranstalters mit den entsprechenden allgemeinen Bestimmungen. Eventuell werden für die Serie noch Ausführungsbestimmungen der Organisatoren erlassen und den Teilnehmern mitgeteilt. Die Rennen werden auf Rundstrecken durchgeführt.

Veranstaltungen 2011 (Änderungen möglich)

3.-5. Juni	Odenwaldring Klassik, Flugplatz Walldürn (D)
2.-3. Juli	Klassik, Flugplatz Dahlemer Binz (D)
30.-31. Juli	Klassik Berlin, Driving Center Berlin-Dölln (D)
6.-7. August	Prinzenpark Revival, Oschersleben (D)

Teilnahme

Teilnehmen können Fahrer aller Nationalitäten mit einer entsprechenden Lizenz der nationalen Motorradsport Föderation, falls es sich um DMSB-Veranstaltungen handelt. In Deutschland ist eine Lizenz mindestens der Kategorie C oder B für Auslandsstarts vorgeschrieben (siehe DMSB-Bestimmungen). Für einzelne Veranstaltungen kann vor Ort eine Tageslizenz gelöst werden.

Einschreibebegehr

Für die Saison 2011 beträgt die Einschreibebegehr € 150 zzgl. MwSt. , die für die organisatorische Durchführung verwendet wird.

Die Einschreibung zur Serie endet am 30. April 2011.

Nennngeld

Das Nennngeld variiert je nach Veranstaltung und richtet sich nach den Veranstaltergebühren. Es ist bis spätestens 4 Wochen vor der jeweiligen Veranstaltung zu überweisen bzw. wird per Bankeinzug eingezogen.

Das Nennngeld für eingeschriebene Fahrer und Gastfahrer ist 5 Wochen vor der Veranstaltung zu überweisen und wird den Fahrern rechtzeitig mitgeteilt. Nach dem Nennungsschluss können weitere € 30 erhoben werden.

Bei Absage oder Ablehnung der Nennung erfolgt die Rückzahlung des Nennngeldes.

Eventuelle veranstaltungsbezogene Gebühren (Transponder, etc.) sind gesondert direkt beim Veranstalter zu begleichen.

Wertung

Nach Eingang der Nennungen können bei den einzelnen Veranstaltungen Klassen sinnvoll zusammengelegt und die Rennen gemeinsam gestartet werden. Die Wertung aber erfolgt getrennt je Klasse.

An einem Wochenende werden 2 Rennen gefahren plus das dazugehörige Training. Die Punktevergabe erfolgt analog den gängigen nationalen / internationalen Meisterschaftssystem:

Platz/Punkte: 1/25; 2/20; 3/16; 4/13; 5/11; 6/10; 7/9; 8/8; 9/7; 10/6; 11/5; 12/4; 13/3; 14/2; 15/1

Für die Gesamtwertung werden die 8 besten Läufe gewertet. Gesamtsieger ist der Fahrer in der jeweiligen Klasse mit der höchsten Punktzahl. Bei Punktgleichheit entscheidet die Anzahl der besseren Platzierungen.

Informationen und Reglement in Kurzform

Klasseneinteilung 2011

Die Einteilung der Klassen erfolgt in Anlehnung an das Reglement für Klassik-Motorräder:

Classic 500 (gelber Grund, schwarze Ziffern)

(max. 500 cm³ Hubraum, Zylinderanzahl frei, bis 1978, z. B. für die Klassen J, K, U, V, W)

Classic Open (weißer Grund, schwarze Ziffern)

(über 500 cm³ Hubraum, Zylinderanzahl frei, bis 1983, z. B. für die Klassen W, X, O)

Classic Supersport/Superbike (weißer Grund, schwarze Ziffern)

bis 600 cm³ bzw. 750 cm³ Hubraum / 750 cm³ bzw. 1000 cm³ Hubraum bis Baujahr 1990

Toptwins (weißer Grund, schwarze Ziffern)

Zweizylinder Zweiventiler ohne Baujahr- und Hubraumbeschränkung

Technisches Basis-Reglement

Grundsätzlich muss die Optik der eingesetzten Motorräder der einer Rennmaschine entsprechen. Motorräder, an denen abgeklebte Leuchten, Hinterradschutzblech, etc. noch vorhanden sind, werden nicht zum Start zugelassen. Alle diese Anbauteile für den Serienbetrieb sind komplett zu entfernen.

Es gilt das technische Reglement, wie für die einzelnen Klassen beschrieben bzw. damals gültig war. Weicht eine Rennmaschine von den genannten Punkten ab, entscheidet die Kommission über die Zulassung. Entscheidend für die Einstufung hinsichtlich der Baujahr-Generation ist, an dem das Modell erstmals auf den Markt kam, und nicht das Jahr, in denen das Modell eventuell mit kleinen Verbesserungen weiter produziert wurde.

Verboten sind:

- Verwendung von Kohlefaser-Werkstoffen (wenn nicht im Original verwendet wurde)
- Titan-Material (wenn nicht im Original verwendet wurde)
- Data-Recording und Aufzeichnung

Da bei mehreren Rennstrecken eine Lärmbeschränkung besteht, werden einheitlich 102 dB/A als Geräuschlimit nach der FIM/DMSB-Messmethode und Vorschrift für alle Veranstaltungen festgelegt.

Der Grundgedanke ist, die Kosten in dieser Rennserie in Grenzen zu halten. Daher behält sich das Organisationsteam vor, in diesem Sinne auch kurzfristige Änderungen des Reglements zu erlassen, den aktuellen Gegebenheiten anzupassen, falls Teilnehmer den Grundgedanken des Reglements verlassen.

Kontakt

Fragen und Auskünfte bei: Klassik Motorsport,

Allgemeine Fragen: Manfred John, info@klassik-motorsport.com, Fax: 03212 1011889

Technik und Motorräder: Stephan Hochlenert, stoppercorse@freenet.de