

Rahmenausschreibung 2009

Internet-Version ohne Titelblatt

Interessengemeinschaft



Gründungsgeschichte der IG

Im Jahr 2000 hatten Dark Mill und Wieland Herrmann vom Club für Motorsport Wunstorf e.V. ADAC den Eindruck, dass sie nicht die richtigen Veranstaltungen mit ihrem historischen Rallyewagen fahren.

Entweder es waren reine Touristik-Veranstaltungen, oder reine Orientierungsfahrten, bei denen die Beifahrer arge Probleme bekamen - oder Gleichmäßigkeitsrallyes mit geheimen Schnittkontrollen im öffentlichen Verkehr.

Als sportliche Alternative gab es zwar Bestzeit-Rallyes für Old- und Youngtimer - aber das war auch nicht richtig, weil man irgendwie schon über dieses Alter hinaus ist und auch die Wagen zu sehr liebt.....

Also wurde kurzerhand beschlossen, ein neues Konzept zu entwickeln: Gleichmäßigkeitsrallyes (aber auf Sollzeit und ohne geheime Zeitkontrollen) auf abgesperrter Strecke im Rahmen offizieller Bestzeitrallyes der aktuellen Szene.

Das war die Idee - und das ist sie noch immer.

Organisatorischer Träger wurde die **Fahrer-Interessengemeinschaft-Youngtimer-Gleichmäßigkeitsrallyes**



Der Youngtimer-Rallye-Pokal

wurde 2000 von der IG ins Leben gerufen und erstmals 2001 ausgefahren.

Die Namensänderung

Im Jahr 2003 stellten wir zunehmend fest, dass unsere Serie mit den Bestzeit-Fahrern der *Youngtimer-Rallye-Trophy* verwechselt wurde. Außerdem waren wir der Meinung, es sollten auch ältere Rallye-Traditionsfahrzeuge ab Bj. 1961 mitfahren können.

Aus diesem Grund wurde der Name der IG und der Serie geändert und das heute noch gültige Reglement geschaffen.

Seit 2003 wurden dann Rallyes in ganz Deutschland gefahren. Der HRC war und ist das erste bundesweit ausgetragene Championat für historische Rallyefahrzeuge.

Seit 2007 gibt es zusätzlich Regio-Cups.

Ziele der IG

und der Rallye-Serie

Die IG hat das Ziel, den Rallyesport mit historischen Rallye-Fahrzeugen der 60er und 70er Jahre (und 80er) zu fördern und einen entsprechenden Organisationsrahmen für die IG-Mitglieder und andere interessierte Besitzer solcher Fahrzeuge zu schaffen.

Die Rallyesportgeschichte dieser Epoche soll durch den Erhalt der Fahrzeuge und deren Präsentation und Einsatz im Rahmen von „artgerechten“ Rallye-Veranstaltungen lebendig gehalten werden.

Deshalb erfolgt die Präsentation der Wagen bei sportlichen Wettbewerben (Rallyes), die jedoch nicht auf das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten und Bestzeiten ausgerichtet sind, andererseits aber auch nicht im öffentlichen Verkehr stattfinden.

Wir fahren deshalb unsere Rallyes im Rahmen aktueller Bestzeitrallyes des DMSB.

Diese Veranstaltungen bieten den gewünschten Sicherheitsrahmen und erlauben individuellen Fahrspaß beim "artgerechten" Einsatz der historischen Rallyefahrzeuge auf abgesperrten Strecken.

Durch das Nebeneinander von alten und aktuellen Rallyewagen wird den Zuschauern und Fans ein Gesamtspektrum der Technikentwicklung des internationalen Rallyesports präsentiert, und die jungen Aktiven von heute können die Wurzeln ihres Sports hautnah erleben.

Der Historic-Rallye-Cup ist in Form des Bundes-Championats der offizielle Rahmen und Anlass für Freunde des historischen Rallyesports, sich regelmäßig aus allen Teilen Deutschlands zu treffen.

Es ist dabei aber nicht vordergründiges Ziel, Siege und/oder Titel zu erringen.

Vielmehr soll das kameradschaftliche Miteinander durch den Spaß im "sportlichen Wettstreit" gefördert werden.

Aus diesem Grund gibt es auch keinerlei Klasseneinteilung. Der Kleinwagen der 60er ist bei uns ebenso wettbewerbsfähig und gesucht, wie der Audi-Quattro von 1981, da ausschließlich auf Sollzeit gefahren wird.

Beide nebeneinander drücken ideal die Idee unserer Serie aus:

„20 Jahre Rallye-Tradition

....on Tour“

Anfänger ?? Waren wir alle mal.....

Es ist das ausdrückliche Ziel der IG, auch Menschen an diesen wunderbaren Sport heranzuführen, die vorher noch nie damit zu tun hatten, aber ein entsprechendes Fahrzeug lieben und besitzen.

Anfänger werden deshalb durch die erfahrenen Mitglieder beraten und betreut.

Die Art der Veranstaltungen erfordert lediglich geringe organisatorische Regel-Kenntnisse, die problemlos erlernbar sind.

Anfänger-Crash-Kurse

Für Beifahrer-Anfänger werden zu Beginn der Saison Crash-Kurse durchgeführt. Termine auf Anfrage.

NEWCOMER-CUP

Für Anfänger wird eine zusätzliche Sonder-Wertung durchgeführt.

Was wir nicht wollen

Unsere Rallyes sind kein Tummelplatz für spoiler-verbastelte Altwagen. Alle Fahrzeuge müssen in Ausstattung und Technik dem Stand der Epoche entsprechen und mit ihrem Auftritt die Idee der Serie fördern.

Unsportliches Verhalten gegenüber Kameraden führt zum Ausschluss aus der IG.

Das Solidar-Konzept

Wir sind stolz darauf, ein Konzept entwickelt zu haben, welches zumindest teilweise einen finanziellen Ausgleich in Abhängigkeit vom betriebenen Aufwand ermöglicht.

Eingeschriebene Teams, welche durch ihren Einsatz bei den Rallyes in ganz Deutschland den Bestand der Serie sichern und bei mindestens 6 Events starten, erhalten aus den am Jahresende vorhandenen Mitteln eine Aufwandsentschädigung, deren Höhe sich nach der Summe der zurückgelegten Anreiskilometer richtet.

Mehr Km = Mehr Erstattung

So werden Standortnachteile zumindest teilweise ausgeglichen.

Sponsoren

Die für diese Förderung verfügbaren Mittel werden in erster Linie von den Serien-Sponsoren zur Verfügung gestellt, die damit einen wesentlichen Beitrag zur Bewahrung der Idee des Historic-Rallye-Cup leisten.

Ohne Sponsoren-Unterstützung wäre die Teilnahme an unsere Serie sicher für viele enthusiastische Liebhaber alter Rallye-Wagen nicht finanzierbar.

Inhalt

1. Rückspiegel 2008	S. 4
2. Konzept der Serie	S. 5
Beschreibung der Rallyes	S. 5
3. Teilnahmebedingungen	S. 6
Einschreibung	S. 6
4. Leistungen der IG	S. 7
6. Wertungsmodus	
Wertungen / Ehrenpreise	S. 8
7. Fahrzeugbestimmungen	S. 9
8. Fahrerausrüstung /Papiere	S.12
9. Fahrzeugwerbung	S.12
10. Namensschilder	S.12
11. Fahrzeugpräsentation	S.12
12. HRC-INFO-BOARD offiziell	S.12
13. Reglements	S.13
Durchführungsbestimmungen	
Wertungstabelle	
14. Rallye-Termine /Orte	S.14
Übersichtsplan	S.15

Impressum, Ansprechpartner

Fahrer-IG Historic-Rallye-Cup e.V. IG

Orga-Büro

Presse /PR, Marketing:

Rolf Blaschke

Tel. **0160-5277985**

Postanschrift

Zeppelinstraße 3

D-38106 Braunschweig

eMail: rolf.blaschke@t-online.de

Fax 0531-240 9844

Technik-Referent

Björn Weiß

Tel. 05032-3944

Fax 05032-939 338

eMail weiss-automobile@t-online.de

Fahrerverbindungsman bei Rallyes:

Wird jeweils benannt

Vorstand (Stand 2008)

Björn Weiß (1.Vors.), Lothar Köhler (2.Vors.),

Hans Koske, Klaus Pauquet, Rolf Blaschke

Gestaltung/Text: Rolf Blaschke

Veröffentlichung auch auszugsweise nur mit Genehmigung zulässig

Auflage: 600 Stck, Januar 2009, Anz.PRL: 2009/01

Fotos zur Verfügung gestellt von:

ps-Sportfoto, Mill, Blaschke, Metz, Sascha smf, Raschig, graulmedia, Korbach, rallyefotos.com, rallyefotos.de, Hahn, Raschig, Weiß, Fahrer

1 – Rückspiegel 2008

CHAMPION

Harald Schöff
Nördlingen, BMW 2002

Team-Wertung

Pl	Team	Ort	Wagen
1.	Schöff	Nördlingen	BMW 2002
2.	Köhler	Laubach	Kadett 1200
3.	Schmidt	Hungen	BMW 2002tii
4.	Weiß	Neustadt	Mitsubishi L.
5.	Graul	Wetter	Fiat 124 SP
6.	Noll	Gütersloh	VOLVO 122S
7.	Schwämmle	Höxter	Fiat 127 HP70
8.	Amlacher	Jena	Polski Fiat125
9.	Aßmann	Garbsen	VW Passat
10.	Karbach	Stockach	Lancia Fulvia

Insgesamt 35 Teams in Wertung
43 Teams eingeschrieben

NEWCOMER-Cup

Jutta Graul
Wetter, Copilotin, Fiat 124 SP

REGIO-NORD	Schmidt / Hannes
REGIO SÜD	Schöff /Schöff
ALPEN-Cup	Andre Gerber
REGIO OST	Schöff /Schöff

Beste Dame / QUEEN HRC

Ursula Glöde, Laubach (Hessen)

Markenwertung: OPEL

Mit den Teams:
Lothar Köhler, Edwin Bingel

EHRENTAFEL CHAMPIONAT

2001 Herrmann / Mill	Alpine A110
2002 Amlacher /Lüdicke	Polski FIAT 125
2003 Pönisch /Pönisch	FIAT X1/9
2004 Tilo Schadrack	Ford Cortina GT
2005 Raschig / Rotzal	BMW 1802
2006 Björn Weiß	Mitsubishi Lancer
2007 Erlenbeck / Kopp	Lancia Fulvia
2008 Harald Schöff	BMW 2002

EWIGEN-LISTE

Jeweils Plätze 1-5 der Jahreswertungen

		dabei seit
1.	Jörg u. Silvia Pönisch	24 Pkt 2003
3.	Tom Amlacher	19 Pkt 2002
4.	Dagmar Köhler	16 Pkt 2004
	Björn Weiß	16 Pkt 2003
6.	Klaus Raschig	14 Pkt 2005
	Helmut Rotzal	14 Pkt 2005
8.	Rolf Droste	12 Pkt 2006
	Maik Brezina	12 Pkt 2006
10.	Frank Lüdicke	12 Pkt 2002
11.	Harald Schöff	10 Pkt 2008
	Karin Schöff	10 Pkt 2008
13.	Lothar Köhler	10 Pkt 2006
	Ursula Glöde	10 Pkt 2006
15.	Wieland Herrmann	10 Pkt 2001
	Dark Mill	10 Pkt 2001

Beste Veranstaltung

2004: Limes-Rallye
2005/06/07 Rallye Sulinger Land Historic
2008 n.n. entschieden

Saison-Stenogramm

Wieder keine Titelverteidigung.

Diesmal traten die Vorjahres-Sieger aber überhaupt nicht an.... Das Bedauern hielt ich in Grenzen.

Überhaupt erlebte der HRC einen totalen Umbruch. 43 eingeschriebene Teams = neuer Rekord.... aber immerhin 30% neue Kolleginnen.

Rein sportlich schien sich zunächst ein Zweikampf zwischen den Hessen Köhler /Glöde und Schmidt /Hannes anzubahnen, in den die Niedersachsen Weiß/Köhler noch eingreifen wollten.

Daraus wurde nichts. Die Nordlichter produzierten mit der neuen 75%-Sperrung im Mitsu zwar massenhaft Spaß... aber auch Lichtschranken-Pannen.

Das Hessen-Duell wurde dann schnell zum Alleingang des 1200er Köhler-Kadetts. Im August fielen dann mehrere Entscheidungen gleichzeitig.

Der Schmidt-BMW kollabierte zweimal hintereinander und war damit aus dem Rennen. Dafür trat aber mit Schöff /Schöff (Nördlingen) ein Team in den Ring, das ständig beteuert hatte, nur den REGIO-CUP SÜD fahren zu wollen. Über ihre Klasse hatte nie ein Zweifel bestanden. Der Sieg bei der Limes-Rallye brachte sie plötzlich im CHAMPIONAT an die Spitze. Und das brachte auch die Entscheidung, auch im Norden anzutreten. Zweifach-Sieg im Harz!

Im Finale reichte dann der Sieg im vorletzten Lauf zu einem wirklich überzeugenden Titelgewinn... und 2 Regio-Cups „nebenbei“....

2 – Das Konzept

Sollzeit-Rallyes..... ???

Wie geht das ???

Unsere Veranstaltungen werden im Rahmen aktueller Bestzeitrallyes durchgeführt. Dies sind nationale und/oder regionale Meisterschaftsläufe der heutigen Rallye-Szene. Wir fahren dieselben Wertungsprüfungen und nutzen den vorhandenen Organisationsrahmen und dabei insbesondere die Sicherheitsleistungen (Absperrung, Rettungsdienste usw.)

Im Unterschied zu den aktuellen Rallyesportlern fahren wir jedoch nicht auf Bestzeit, sondern nach den Bestimmungen für Gleichmäßigkeitsrallyes und erhalten deshalb für jede Wertungsprüfung eine vorgegebene Start-Ziel-Fahrzeit, die max. einem 50er Schnitt entspricht.

Zwischen WP-Start und WP-Ziel kann jeder (auf der abgesperrten Strecke, ohne Gegenverkehr) mit seinem alten Liebling so fahren, wie er es sich und dem Wagen zutraut. Den 50er Schnitt schaffen alle.

Da man also meist zu früh am Ziel der Wertungsprüfung eintrifft, darf die „Vorzeit“ am gelben Stellschild ca. 200 m vor der Zeitnahme abgewartet werden.

Anschließend fährt man möglichst auf die 1/10tel Sekunde exakt ohne Anzuhalten durch die Lichtschranke. Abweichungen (nach oben oder unten) werden mit Strafpunkten belegt.

Anforderungen Beifahrer

Zwischen den abgesperrten Wertungsprüfungen wird nach Road-Book (Chinesen-Zeichen) des Veranstalters gefahren. Es gibt keine Orientierungsprobleme.

Die Wertungsprüfungen können vor dem Start besichtigt (abgefahren) werden.

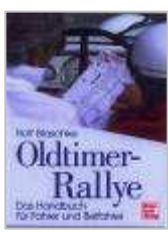
Lizenzen, Ausrüstung, Reglement

Der Historic-Rallye-Cup ist bemüht, die reglementierenden Einschränkungen für die Teilnahme auf ein Minimum zu begrenzen.

So werden z.B. keine Fahrerlizenzen benötigt und die Sicherheitsausrüstung der Wagen und Fahrer ist auf das Notwendigste reduziert.

Auch teure Spezialausrüstung für die Zeitnahme ist nicht erforderlich.

Ab 2008 steht eine preisgünstige DMSB-Lizenz zur Verfügung, deren Erwerb ausdrücklich empfohlen wird (Versicherung).



TIPP

Das Buch beschreibt und erklärt alle Spielarten und die verschiedenen Aufgabenstellungen im Oldtimer-Sport. Motorbuch Verlag, Stuttgart

Beschreibung der Rallyes

Es werden Veranstaltungen im Laufe des Jahres angeboten, die unterschiedliche Charakteristik und Anforderungen bieten.

200er Rallyes (Einzel-Läufe)

Nationale Veranstaltungen mit max. 200 Kilometern Gesamtlänge. Darin enthalten sind meist 5-7 Wertungsprüfungen mit max. 35 Km Gesamtstrecke.

1-Tages-Veranstaltungen (Samstag). Startgeld ca. EUR 100.-

200er Doppel-Veranstaltung

Nationale Rallye wie oben.

Es werden jedoch an einem Tag 2 Rallyes gefahren. Die WPs sind dabei häufig identisch.

Doppel-Läufe

International offene Rallyes der zweithöchsten deutschen Rallye-Kategorie.

Gesamtlänge zwischen 300 und 450 Kilometern mit darin enthaltenen 9 – 12 Wertungsprüfungen über ca. 120 WP-Kilometer.

Meist 2-Tages-Veranstaltungen (Fr./Sa.). Startgeld ca. EUR 250.-

Doppel-Lauf-Wertung siehe auch S.9 vgl. Termine S.14/15

3 – Teilnahmebedingungen

Die Teilnahme an den Wertungsläufen des Historic-Rallye-Cup ist offen für jedermann. Die Nennungen und das Startgeld gehen jeweils an den Veranstalter der Rallye.

Begrenzung der Starterzahlen

Da die Zahl der zugelassenen Starter mit historischen Wagen jedoch aus organisatorischen Gründen auf 20-30 begrenzt ist, haben nur eingeschriebene IG-Mitglieder eine

Startplatzgarantie bei allen Wertungsläufen bis zum 1. Nennschluss.

Über die Zulassung von Nennungen entscheidet der Veranstalter gemeinsam mit der IG. Gastfahrer können ohne Nennung von Gründen zurückgewiesen werden.

Zugelassene Gastfahrer werden in der Wertung der Rallye berücksichtigt, jedoch nicht in der Wertung für das Championat.

3 - Einschreibung

Im HRC werden max. 50 Einschreibungen zugelassen.

Weitere Einschreibungen können ggf. zugelassen werden, wenn dies den Interessen der

IG entspricht. Diese Teilnehmer erhalten dann allerdings nur eine eingeschränkte Startplatzgarantie, werden aber grundsätzlich vor Gastfahrern berücksichtigt.

Eine Wertung für den HISTORIC-RALLYE-CUP setzt grundsätzlich die offizielle Einschreibung (Nennung) für die Meisterschaft und die Zahlung der Einschreibgebühr voraus.

Die Einschreibung erfolgt mit dem offiziellen Einschreibformular (anfordern beim Orga-Büro 0160-527 7985 oder www.historic-rallye-cup.de)

Es wird unterschieden in:

3.1 Voll-Einschreibung Team

Einschreibgebühr EUR 100.-

Es werden alle ab Stichtag absolvierten Veranstaltungen im Championat gewertet.

3.2 vorläufige Einschreibung

(“Schnupper-Team”)

“Schnupper-Teams” erhalten die Möglichkeit, zunächst an max. 3 Wertungsläufen bei reduzierter Einschreibgebühr (EUR 50.-) teilzunehmen und erhalten alle Leistungen der IG. Die Ergebnisse der ersten 3 gefahrenen Cup-Läufe werden für die Meisterschaft gewertet. Für “Schnupper-Teams” gelten ggf. eingeschränkte Fahrzeugbestimmungen (vgl. Bügel-Pflicht) auf Antrag.

Als möglich “Schnupper-Teams” gelten solche, bei denen weder 1. oder 2. Fahrer jemals an einem Lauf der Serie teilgenommen haben. Eine Einschreibung als Schnupper-Team kann also nur einmalig erfolgen.

Das Team kann jederzeit die Einschreibung nach 3.1 nachholen.

Die Einschreibgebühr beträgt dann zusätzlich EUR 80.-

Stichtag ist Gutschrift der Zahlung auf dem IG-Konto.

3.4 Abgabe der Nennung

Es werden nur vollständig ausgefüllte, unterschriebene und mit allen Anlagen versehene Nennungen durch die IG akzeptiert.

Die Nennung kann auch während der bereits laufenden Meisterschaft zu jedem Zeitpunkt abgegeben werden.

Es werden jedoch rückwirkend keine Cup-Punkte angerechnet, falls der Fahrer oder das Team vorher an Cup-Läufen ohne Einschreibung teilgenommen hat.

3.6 Gültigkeit der Nennung

Die Nennung ist gültig und wirksam, sobald sie durch die IG bestätigt wurde und die Einschreibgebühr auf dem Konto der IG gutgeschrieben ist (=Stichtag).

3.7 Status der Einschreibung

Durch die gültige Einschreibung ist das betreffende Team mit den beiden an 1. und 2. genannten Fahrern automatisch stimmberechtigtes Mitglied der IG bis zur folgenden Jahres-Hauptversammlung.

„Schnupper-Teams“ und Ersatzfahrer sind nicht stimmberechtigt.

Die Satzung der IG wird auf Anforderung an die Mitglieder verschickt.

3.8 Ersatzfahrer

(Team-Definition)

Die beiden in der Nennung aufgeführten Fahrer und das genannte Fahrzeug stellen das Team dar.

1.Fahrer

2.Fahrer

1.Fahrzeug (2.Fahrzeug)

Dieses Team kann durch maximal 2 weitere Fahrer (Ersatzfahrer) ohne zusätzliche Einschreibgebühren ergänzt werden. Ersatzfahrer sollen schriftlich, formlos benannt werden. Dies kann jederzeit geschehen. Wenn Ersatzfahrer nicht ausdrücklich benannt worden sind, zählt ein gestarteter Ersatzfahrer als eingeschrieben, solange er nicht bereits in einem anderen Team genannt ist.

3.Fahrer (Ersatz)

4.Fahrer (Ersatz)

3.9 TEAM-Wertung

Sonderfall: “getrennter” Team-Start

Insgesamt können von einem Team max. 2 Fahrer gleichzeitig für die Cup-Wertung starten.

Für die Teamwertung zählt bei getrenntem Start der Team-Mitglieder das Ergebnis des 1./ 2. Fahrers in dieser Reihenfolge sofern dieser bei der betreffenden Veranstaltung als 1.Fahrer genannt hat. Dies ist unabhängig vom Fahrzeug.

Ersatzfahrer werden nur zusammen mit einem der beiden an 1. oder 2. eingeschriebenen Fahrer für den Cup gewertet.

Andernfalls gilt er/sie als Gastfahrer gestartet und erhält keine HRC-Championats-Punkte.

3.10 Fahrzeugwechsel

Das ursprünglich genannte Fahrzeug kann im Verlauf der Saison gewechselt werden. Dazu ist keine offizielle Nennung notwendig.

Es können auch vorab mehrere Fahrzeuge genannt werden.

3.11 Ablehnung einer Einschreibung

Eine Einschreibung kann ohne Angabe von Gründen abgelehnt werden, wenn dies durch den Vorstand mit mindestens 4/5 Mehrheit der Stimmen beschlossen wird.

Dies wird dem Nennenden ggf. schriftlich mitgeteilt.

Bereits eingezahlte Einschreibgebühr wird in diesem Fall zurückerstattet.

Gründe für eine Ablehnung können z.B. sein:

- Zu großes Teilnehmerfeld
- ungeeignetes Fahrzeug
- nachgewiesenes unsportliches Verhalten gegenüber Sportkameraden.

3.12 Ablehnung von Fahrzeug-Einschreibungen

Über die Annahme oder Ablehnung einer Fahrzeug-Nennung entscheidet im Zweifelsfall der Vorstand mit 4/5 Mehrheit.

Falls eine Fahrzeug-Nennung abgelehnt wird, steht es dem Nennenden frei, ein anderes Fahrzeug zu nennen.

Eine Teilnahme eines abgelehnten Fahrzeuges an den Cup-Läufen außerhalb der Cup-Wertung ist bei ausdrücklicher Ablehnung einer Nennung nicht zulässig.

Die jeweiligen Veranstalter werden informiert.

3.13

Verwendung der Einschreibgebühren

Die Einschreibgebühren werden zur Deckung der Organisationskosten sowie für Dienstleistungen an die Mitglieder und Werbemaßnahmen für den Cup verwendet.

Zusammen mit Einnahmen aus Sponsoring sollen eventuelle Überschüsse zur Senkung der Teilnehmerkosten verwendet werden.

Dazu ist eine Kostenerstattung für Teams geplant, die an mindestens 60% der durchgeführten Läufe zum Historic-Rallye-Cup gestartet sind.

Diese Erstattung kann nur realisiert werden, wenn entsprechende Mittel vorhanden sind. Der Vorstand entscheidet über die Höhe.

4 - Leistungen der IG

- Erstellung des Reglements u. allgem. Orga der Serie einschl. Auswertung.
- Präsentation der Serie u. Fahrer
- Presse-INFOs überregional und lokal
- Flyer, Mailings, Poster
- Fahrerverbindungsman** bei Rallyes
- Hotel-Nachweis am Rallye-Ort**
- Akquisition neuer Teilnehmer
- Organisation Siegerehrung
- Veranstalter-Koordination, Verträge, Orga- Ablauf usw.. Abrechnung, Buchführung
- Technische Beratung (Anfänger)
- Beifahrer-Schulung (Anfänger)

-Homepage

www.historic-rallye-cup.de

Die Homepage hat sich nicht nur als Forum für die Präsentation der Serie und zur Vermittlung der Idee bewährt, sie ist kontinuierlich zum "Treff" für Fans alter Rallye-Fahrzeuge werden. Keine Konkurrenz zur Presse. Aber eine sinnvolle Ergänzung!

PRESSE-/MEDIENARBEIT

Die IG sorgt mit intensiver Medienbetreuung dafür, dass regelmäßig Berichte über die Veranstaltungen und die Teilnehmer in den Print- und Internet-Medien erscheinen. Um die IG-Mitglieder bei der Sponsorensuche zu unterstützen, werden auch die jeweiligen lokalen Medien auf Wunsch bedient.

6 - Wertungsmodus Ehrenpreise

6.1 Punktevergabe

Die Punktevergabe nach folgender Formel:

**100 + tatsächlich gestartete Teams – Platz
aber: Mindestpunktzahl Sieger = 115**

nicht in Wertung	70
Disqualifikation	0
n. gestartet	0

Beispiel: 25 Teams gestartet, Platz 5
Punkte: 100 + 25 – 5 = 120 Punkte

Es zählt die offizielle Platzierung in der Veranstalter-Ergebnisliste bei der jeweiligen Rallye einschließlich Gastfahrer.

Bei nicht bis zum Abschluss der Auswertung festgestellten Fehlern in der Rangfolge (z.B. bei Punktgleichheit) wird für die Cup-Wertung innerhalb 7 Tagen ein korrigiertes Ergebnis durch die IG erstellt und auf der IG-Page veröffentlicht.

Teams gelten nach Absolvierung der Papierabnahme als gestartet.

6.1.1 Doppel-Läufe

Bei den DRS- bzw. Masters-Läufen wird die Veranstaltung in 2 Etappen "geteilt" und das Ergebnis der jeweiligen Etappe (nur intern) für die Punktevergabe berücksichtigt. Die Teilung wird ggf. der Veranstaltungs-Struktur (Etappen) entsprechen.

Beispiel: 12 WPs gesamt

1. Wertungslauf: WP 1-6

2. Wertungslauf WP 7-12

Maßgebend für dieses interne Klassement ist der offizielle Ergebnisausgang des Veranstalters. Die jeweils genaue Teilung wird per Aushang durch die IG (INFO-BOARD) mitgeteilt.

Diese Regelung berührt nicht das offizielle Ergebnis der Veranstaltung und die Vergabe der entsprechenden Ehrenpreise.

6.1.2 Re-Start

Ausfall im 1. Lauf eines Doppellaufes

Das Team kann nach Instandsetzung wieder in die Rallye einsteigen und den 2. Lauf bestreiten. Die ausgelassenen WPs und ZKs werden für die Gesamtrallye entsprechend Ausschreibung bewertet (dies bedeutet normalerweise „nicht in Wertung“).

Für das Championat wird der 2. Lauf jedoch ganz normal (intern) gewertet.

Kann ein Start zum 2. Lauf nicht erfolgen, gilt das Team auch im 2. Lauf als ausgefallen (70 Punkte).

6.2 Einzelwertung



CHAMPIONAT

Gesamtsieger der Einzelwertung

Sieger ist der Fahrer mit der höchsten Punktzahl nach Abzug aller Streichresultate.

Es werden die **6 besten** Ergebnisse jedes Fahrers unabhängig von der Zahl der tatsächlich durchgeführten Veranstaltungen gewertet. Es wird eine Gesamtwertung unter Berücksichtigung aller eingeschriebenen Fahrer erstellt.

Es gilt die Ex-Aequo-Wertung des HRC



Ehrenpreise:

HRC-Ständer Silber für mind. die 20 Erstplatzierten.

Gesamtsieger:

HRC-Ständer Gold

6.3 TEAM-Wertung

Neben der Einzelwertung findet eine Team-Wertung statt.

Dies hat das Ziel, neben der Einzelwertung auch die Gesamtleistung eines Teams dann zu belohnen, wenn die 1. oder 2. Fahrer einmal verhindert sein sollten und ein Ersatzpartner einspringt.

Für die TEAM-Wertung werden alle eingeschriebenen Team-Mitglieder – auch Ersatzfahrer – berücksichtigt.



Die Punkte werden nach Tab.6.1 vergeben. Es zählen die besten 6 Ergebnisse des Teams. Weitere Regelungen: vgl. 3.8 und 3.9

Ehrenpreise:

Mindestens die 10 erstplatzierten Teams erhalten Ehrenpreise (alle eingesetzten Mitglieder).

Plätze 1-3

Schwarz-Rot-Gold-Pokale für alle eingesetzten Team-Mitglieder

6.4 NEWCOMER-Cup

Für Neulinge erfolgt eine Sonder-Einzel-Wertung. Diese Wertung bezieht sich nur auf Teilnehmer, die:

- niemals eine ONS oder DMSB-Lizenz besessen haben und in der Newcomer-Wertung des Vorjahres nicht unter den ersten 5 platziert waren.

Eine Wertung kann maximal 2 Jahre lang erfolgen.

Entsprechende Angaben sind bei der Einschreibung /Nennung zu machen.

Die Wertung erfolgt wie bei 6.2



Ehrenpreise:

Mindestens die 5 Erstplatzierten erhalten Ehrenpreise.

Gesamtsieger

Schwarz-Röt-Gold-Pokal(e)

6.5 Markenwertung

Es wird eine gesonderte Markenwertung durchgeführt. Dabei erhält jede Marke unabhängig von der IG-Einschreibung die Punktzahl lt. 6.1 des bestplatzierten Wagens. Auch Gastfahrer werden berücksichtigt.

Achtung: Keine Streichresultate!

Alle beteiligten 1.Fahrer der Siegermarke erhalten Ehrenpreise.

Die IG bemüht sich um Preise und Übergabe durch die Industrie.

6.8 Ex-Aequo-Wertung

Bei Punktgleichheit entscheidet bei allen Wertungen das bessere Ergebnis des letzten, vorletzten Laufes usw.

Bei den einzelnen Veranstaltungen werden durch die jeweiligen Veranstalter normalerweise für 30% der gestarteten Teams Pokale ausgegeben.

Dies ist jedoch allein Sache des jeweiligen Veranstalters und wird in der jeweiligen Ausschreibung bekannt gegeben.

6.7 Regional-Cup-Wertungen



Neben den Championships-Wertungen werden gesonderte Regio-Cups ausgeschrieben, deren Wertungsläufe teilweise mit den Championships-Läufen identisch sind (vgl. Tabelle Termine).

Die Wertung erfolgt analog zum Championat (nur Einzelwertung) und setzt die allgemeine IG-Einschreibung voraus. Eine gesonderte Einschreibung ist nicht erforderlich.



Ehrenpreise Regio-Cups:

Mindestens die Plätze 1 - 6 (Einzelwertung) erhalten Ehrenpreise.

Die Läufe Süd- und Alpen-Cup sind identisch.

Im Alpen-Cup werden nur Fahrer mit Wohnsitz in Schweiz, Österreich, Italien oder Frankreich zusätzlich gewertet.



Ehrenpreis Alpen-Cup:

Für Platz 1 der Einzelwertung

gewertete Ergebnisse unabhängig von der Zahl der tatsächlich durchgeführten Rallyes:

Nord: Best 5

Süd: Best 5

Anmerkung:

Da die Veranstaltung noch nicht definitiv fixiert sind, kann sich der BEST..-MODUS noch ändern. Bitte Homepage beachten.

Fahrzeugliste

...natürlich unvollständig, Wir entschuldigen uns schon jetzt bei allen, die das fehlende Auto lieben und sind für Hinweise dankbar.

Unser besonderes Interesse liegt darin, die „verschollenen“ Rallye-Kleinwagen der 60er und 70er Jahre „zu finden“. Denn offensichtlich gibt es heute davon viel weniger, als von den Boliden. Das Nebeneinander liegt uns sehr am Herzen.

Alfa Romeo	Giulia, Giulietta, Alfasud, Alfetta, Zagato 60/75, 50, 80, 100, 200, Quattros
Audi	Healey 3000, Mini /Cooper 2, Maxi 1800
Austin	A112
Autobianchi	700, 1800/2000, 02er-Serie, 2800CS, 3er-, 5er- und 6er-Serie
BMW	Isabella TS, Arabella
Borgward	ID 19, DS 21, DS 23, GS, SM, 2CV
Citroen	1600 u. 1800SS, 240Z/260Z, 160 J, 510, Violet, Cherry
Datsun	44, 55, 56, Marathon
DAF	1000/1000S, Junior, F11, F12
DKW	500, 600, 770, 850, 127, 128, 125, 131, 132, 124 SP u. Spyder, -Abarth, X1/9
FIAT	Polonez 2000, Warszawa 223, Polski-Fiat
FSO	Anglia, Zephyr, Cortina, Mustang, 15M/TS, 20/26M, Escorts, Capri, Fiesta
FORD	1300 GT, 1600 GT; BMW 1800SA
GLAS	S800, Civic,
Honda	Fulvia, Beta, Stratos, Delta, Montecarlo, Zagato diverse
Lancia	1200-1600, MTX, VFTS
Lada	Hansa, Alexander TS
Lloyd	R100 Coupe, 818, RX2, RX7
Mazda	Lancer Turbo, Lancer 1,6, GSR, Galant
Mitsubishi	MGB GT
MG	Ponton, 220, Pagode, 280, 450/500 SLC
Mercedes	408, 412, 2140, 2140-1600
Moskwitsch	Prinz 4, TT/TTS, 110, K70, RO80
NSU	Rekord-/Sprint, Kadett A,B,C,D, Opel
Opel	GT, Ascona A, B, -400, Manta A, B, -Manta 400, Commodore A, B, C
Porsche	356, 912, 911, 914, 924, 928, 944
Peugeot	203, 403, 404, 504, 204, 304, 104
Renault	R4, Dauphine, R8, R12, R16, R17, R5 (-Turbo), Alpine A110 /-310
Rover	2000, 3500 P6
SAAB	96 (-V4), Sonett, 99 EMS /-Turbo
Simca	Arronde, 1301, 1501, 1000, 1100, 1000 Rallye 1-3
Steyr/Puch	650TR
Subaru	Leone
Skoda	Oktavia, 1000MB, 110, 130, MTX
Sunbeam	Imp, Hunter, Rapier, Tiger
Tatra	603
Talbot	Sunbeam-Lotus
Trabant	500, 600, 601, 800RS
Triumph	TR3, TR4, TR6, TR7, Dolomite
Toyota	Starlet, Celica, Corolla
Vauxhall	Chevette 2300 HS
Volvo	PV 544, Amazone, 142 S
VW	Käfer alle Typen, Karmann Ghia
Wartburg	Typ14/34, Typ3, Golf 1, Scirocco, Polo
Wolga	311, 353, 353WR
GAZ-24	

Rallyewagen vergangener Jahre



7 – Fahrzeugbestimmungen

7.1 Baujahr

1961 bis einschl. 1981

Andere Baujahre können auf Antrag zugelassen werden, wenn dazu ein rallyehistorischer Grund oder ein besonderes Interesse der IG vorliegt oder der Wagen in diesem Zeitraum homologiert war (Homologationsjahr*).

- Homologation = Zulassung u. techn. Definition für den Motorsport durch ONS/FIA
- Homologationen sind zeitlich begrenzt = Homologationsjahre

Beispiel: Ein Volvo PV 544 Bj. 1959 kann starten, weil der Wagen innerhalb der Periode homologiert war und nachweislich im Motorsport eingesetzt wurde.

Beispiel: Eine Alpine 310 Bj. 1984 kann starten, weil das Modell 1981 bereits homologiert war.

In diesen Fällen entscheidet der Vorstand ohne Mitgliederbefragung.

Ausnahme-Regelungen

Wenn der Vorstand begründet eine Fahrzeugnennung zulassen will, die nicht den Bestimmungen der Ausschreibung/7.1 entspricht, so sind die Mitglieder auf der Homepage darüber zu informieren.

Der schriftliche Einspruch eines einzigen eingeschriebenen Mitglieds ist ausreichend, diese Ausnahmeregelung zu verhindern.

Falls die Ausnahmeregelung in Kraft tritt, erhält der Fahrer eine entsprechende Bescheinigung der IG zur Vorlage bei den Veranstaltungen (z.B. Techn. Abnahme).

7.2 Rallye-Historie

Der jeweilige Fahrzeug-Typ muss in der Periode im Motorsport eingesetzt worden und homologiert oder nachweislich im Rallyesport eingesetzt gewesen sein. Es ist Sache des Teilnehmers, dies ggf. nachzuweisen.

7.3 Gruppe-B-Fahrzeuge

Fahrzeuge der ehemaligen Gr-B sind nur dann zugelassen, wenn sie nicht zur Gruppe der ehemals von der FIA verbotenen Fahrzeuge zählen (MG Metro, Audi S1 usw....).

7.4 Erscheinungsbild

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen als Rallyefahrzeuge erkennbar sein und mit entsprechendem, zeitgerechten Zubehör an den Start gebracht werden (z.B. Zusatzscheinwerfer, Spritzlappen, Instrumente usw.).

7.5 Sicherheits-Technik

Vorgeschriebene Sicherheitseinrichtungen der Fahrzeuge:

- 3- oder 4-Punkt Sicherheitsgurte
- in den Sitz integrierte Kopfstützen oder entsprechende Sportsitze
- 4 kg Feuerlöschmittel (2 x 2 kg zulässig)
- Die Löcher müssen geprüft u. zugelassen sein. Befestigung: Metallbänder!
- Überrollbügel oder –käf (Material frei)

Anmerkung:

Für eingeschriebene Teams ist dies auch dann vorgeschrieben, wenn die Veranstalter-Ausschreibung darauf verzichtet.

Eingeschriebene Schnupper-Teams dürfen nach Rücksprache max. 2 Wertungsläufe ohne Bügel fahren sofern der jeweilige Veranstalter zustimmt. Bei der Techn. Abnahme ist die schriftliche Genehmigung der IG vorzulegen.

7.5.1 Cabriolets

Für Cabriolets wird zusätzlich zum Überrollbügel ein Hardtop empfohlen.

7.6 Kennzeichen

Die Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen sein. 07er-Kennzeichen sind aber ebenfalls zulässig. Es gelten die unterschiedlichen Bestimmungen der jeweiligen Ausstellungsbehörde.

7.7 Fahrzeugveränderungen

Alle Fahrzeugveränderungen müssen in die KFZ-Papiere eingetragen sein.

Bei 07er-Kennzeichen muss eine Eintragung in den Brief (Kopie) oder eine gesonderte Umbaubescheinigung (TÜV oder DEKRA) nachgewiesen werden, wenn die ausstellende Behörde dies verlangt.

Fahrzeugveränderung müssen zeitgerecht sein. Dies nachzuweisen ist ggf. Sache des Teilnehmers.

Fahrzeuge mit Veränderungen, die nicht periodentypisch sind, werden nicht zugelassen. Ausnahme: Sicherheitszubehör.

Alle vorgenommenen Veränderungen müssen in der Fahrzeug-Einsatz-Periode durch das damalige Sportgesetz zugelassen gewesen sein (z.B. Gr-2-Bestimmung). Dies nachzuweisen ist Sache des Teilnehmers.

7.8 Reifen

Es dürfen nur straßenzugelassene Reifen und Reifen-/Felgen-Kombinationen gefahren werden.

Die eingesetzten Felgen müssen optisch dem zeitgerechten Vorbild entsprechen.

7.9 Katalysatoren

Katalysatoren sind nicht vorgeschrieben, solange die StVZO dies für das entsprechende Fahrzeug nicht zwingend verlangt.

7.10

Streckenmessgeräte

Art und Typ sind freigestellt. Jedoch sollte auch die Innen- und Geräteausstattung möglichst zeitgerecht sein.

8. Fahrer-Ausrüstung /Papiere

8.1 Helme

Abweichend vom DMSB-GL-Reglement ist auf den Wertungsprüfungen das Tragen von Helmen gemäß FIA/DMSB-Vorschrift mindestens Stand 2008 vorgeschrieben (download HRC-Page).

INFO: Björn Weiß 0172-510 6754

8.2 Kleidung

Es gibt keine gesonderten Bestimmungen bzgl. der Fahrer-Bekleidung.

8.3 Führerschein

Der genannte 1.Fahrer muss im Besitz eines gültigen Führerscheins sein.

Wenn der 2.Fahrer keinen Führerschein besitzt, ist ein Fahrerwechsel untersagt.

8.4 Versicherung

Das Fahrzeug muss entsprechend der StVZO versichert sein. Dies ist bei der Papierabnahme nachzuweisen (Kopie Vers-Schein).

9. Fahrzeug-Werbung

9.1 Cup-Werbung

Die eingeschriebenen Teams sind verpflichtet, bei allen Wertungsläufen zur Serie ihre Fahrzeuge mit ordentlich angebrachten Aufklebern des Cups und der Sponsoren an den Start zu bringen. Verstöße können auf Antrag zum Wertungsausschluss für die Cup-Wertung des jeweiligen Laufes führen. Wiederholte Verstöße werden mit Ausschluss aus der IG geahndet.

Für die Saison 2008 bestehen folgende Werbeverpflichtungen:

- 1) CUP-Aufkleber Kotflügel vorne



- 2) Serien-Sponsor (wird noch benannt)

Sofern weitere Cup-Sponsoren eingeworben werden können, erfolgt eine ergänzende Mitteilung.

9.2 Veranstalter-Werbung

Die jeweilige Veranstalter-Werbung ist für alle Teams dann verbindlich, wenn die Nennung entsprechend abgegeben wurde. HRC-Werbung hat Vorrang!

10. Namensschilder

Alle Fahrzeuge müssen Aufkleber mit Namen beider Fahrer und Nationalitätskennzeichen führen. Anbringung: Kotflügel vorne oder unterhalb der Seitenfester.

Die IG stellt auf Anfrage entsprechende Aufkleber kostenlos zur Verfügung

11. Fahrzeug-Präsentation

INFO-Stand der IG

Die IG bemüht sich intensiv, durch Öffentlichkeitsarbeit, Presse- und VIP-Einladungen die Idee des Historic-Rallye-Cup zu fördern.

Deshalb ist mit den Veranstaltern auch eine Sonderregelung bezüglich der Parc-Fermé-Bestimmungen getroffen worden

Innerhalb des Stellbereiches wird jeweils eine INFO-Tafel aufgebaut, die Presse, Zuschauern und Gästen Informationen zur Serie und den Fahrzeugen gibt.

Alle Cup-Fahrer sind deshalb verpflichtet, die in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc-Fermé-Zeiten einzuhalten und die Fahrzeuge "ordentlich" aufzustellen.

Die Wagen sollen präsentiert werden!

Deshalb ist auch die Anwesenheit der Fahrer spätestens 20 Minuten vor Start des 1. Fahrzeuges erwünscht.

11.2 INFOs zum Fahrzeug

Die Teilnehmer werden gebeten, im hinteren rechten Seitenfenster ein Kurz-Porträt ihres Fahrzeuges anzubringen.

Dies kann zusammen mit der Presse-Abteilung (R. Blaschke) kostenlos erstellt werden.

Informationen zur Rallye-Historie des Modells müssen aber die Fahrer beschaffen.

Diese INFOs werden auch an die Presse und Streckensprecher der Rallyes weitergegeben.

12 Startreihenfolge

Bei den ersten 2 Läufen sind die 5 Erstplatzierten Teams des Vorjahres gesetzt. Ab dem 3. Lauf sind die 5 Erstplatzierten des offiziellen Klassements des Cups in dieser Reihenfolge gesetzt.

Die folgenden Teams werden sinnvoll eingruppiert um Überholvorgänge zu vermeiden und den Zuschauern gleichzeitig ein unterhaltsames Programm zu bieten.

13 – Reglements

übergreifende Reglements

13.1 DMSB-Rallye-Reglement

Als Basis der Veranstalter-Ausschreibung und Durchführungsbestimmungen der jeweiligen Rallye sowie genereller Regelungen des Rallye-Ablaufs.

Das RR im DMSB-Handbuch kann angefordert werden: DMSB Frankf./M. Tel. 069-633 00 70 oder von www.historic-rallye-cup.de heruntergeladen werden.

13.2 und 13.3 regeln davon abweichende, übergreifende Bestimmungen für die Gleichmäßigkeitsrallye.

13.2 DMSB-Bestimmungen für GL-Rallyes

vgl. DMSB-Handbuch

13.3 Diese Rahmen-Ausschreibung des Historic-Rallye Cup einschließlich eventueller Ergänzungen und Nachträge, insbesondere Fahrzeug- und Sicherheitsbestimmungen.

Diese sind Bestandteil der Veranstalter-Ausschreibung auch dann, wenn sie dort nicht ausdrücklich so aufgeführt werden.

Die hier nachfolgend aufgeführten Regelungen (insbesondere Wertung) sind maßgebend.

WERTUNG

13.3.1 Zeitplan, Sollzeiten (WPs)

Der generelle Zeitplan der Bestzeit-Rallye gilt auch für die Historic-Rallye sofern der Veranstalter keine anderen Zeiten vorgibt.

13.3.2 ZK-Wertung

ZK /Min zu früh 2 Pkte

ZK /Min zu spät 1 Pkte

(nur wenn dies auch bei der Bestzeit-Rallye analog bestraft wird. Aushang beachten).

13.3.3 Karenz

Es gelten die Bestimmungen der Bestzeit-Rallye sofern nicht anders bekannt gegeben wurde.

13.3.4 WP-Wertung

Für die WPs werden durch den Veranstalter Sollzeiten in vollen Min:Sek vorgegeben, die einem Schnitt von max. 49,9 km/h entsprechen.

Die Wertung wird auf Basis der Abweichung von der Sollzeit im Ziel der WP erstellt:

1/10 Strafpunkt / 1/10 Sek Zeitabweichung.

Die Strafpunkte werden addiert.

13.3.4.1 Max-Zeit-Regelung in WPs

Bei Nichterfüllen einer WP (z.B. zu wenig Runden bei Rundkursen):

Max-Zeit = Ergebnis bestes Team + 5 Pkte

13.3.4.2 Auslassen einer Bremskurve

3 Punkte

13.3.4.3 Frühstart

1 Punkt

13.3.4.4 Behinderung o. eig. Verschulden Abbruch der WP

Wird ein Teilnehmer ohne eigenes Verschulden behindert oder eine WP für einen Teil der Starter abgebrochen, entscheidet der Rallyeleiter über eine ersatzweise anzurechnende Strafpunktsomme:

Durchschnitt der bis dahin gefahrenen Punkte (ohne beste u. schlechteste).

13.3.5 Punktgleichheit

Bei Punktgleichheit zählt das bessere Ergebnis der ersten, zweiten, dritten WP usw.....

13.3.6 Re-Start-Prinzip nach Ausfall

Bei National-A-Rallyes wird die Historic-Rallye in 2 Etappen unterteilt, die für die Cup-Wertung jeweils gesondert gewertet werden.

In der 1.Etappe ausgefallene Teams können zum Start der 2.Etappe den Wettbewerb ggf. wieder aufnehmen.

Das Ende der 1.Etappe /Start der 2.Etappe werden per Aushang bekannt gegeben.

Diese Regelung hat allein Auswirkungen auf die Cup-Wertung des HRC. Für die jeweilige Rallye gilt der Teilnehmer als ausgefallen.

13.3.6 Parc-Fermé-Bestimmungen für Startpark (ggf. auch Regrouping)

Für die HRC-Teams wird ein gesonderter Stellbereich außerhalb des Parc-Fermé eingerichtet. Dieser Stellbereich darf von Fahrern und Zuschauern betreten werden.

Die durch den Veranstalter für die Rallye angegebenen Parc-Fermé-Zeiten sind auch für die HRC-Teams verbindlich für den Stellbereich (Anwesenheitspflicht der Fahrzeuge).

Alle Arbeiten am Fahrzeug sind während des Aufenthaltes im Stellbereich nur mit Bordmitteln erlaubt.

Bei 2-tägigen Veranstaltungen dürfen die Fahrzeuge während der Übernachtungspause ggf. aus dem Parc-Fermé entfernt werden.

Kein Parc-Fermé nach Zielankunft.

Alle anderen Parc-Fermé Bestimmungen des RR (Kontrollzonen usw.) bleiben uneingeschränkt gültig.

Aktuelle Bulletins:

Offizieller Aushang des Veranstalters

Diese finden sich ggf. auch zeitnah auch auf der HRC-Page www.historic-rallye-cup.de / REGLEMENT

13.4 Einsprüche, Fahrer-Verbindungsmann

Einsprüche entsprechen nicht dem Geist unserer Serie und sind deshalb nicht zulässig. Insbesondere nicht gegen die Zeitnahme. Bei begründeten Zweifeln an der Richtigkeit einer Auswertung ist ausschließlich der jeweilige **IG-Fahrerverbindungsmann** (wird jeweils vorher benannt) anzusprechen, der sich um Klärung mit dem Veranstalter bemühen wird.

Es ist allen IG-Mitgliedern untersagt, ohne Rücksprache mit dem Fahrerverbindungsmann Einsicht in die Veranstalterunterlagen zu verlangen!

13.5 Nennungen zu den Rallyes

Alle Nennungen zu den Wertungsläufen und die Startgelder gehen an die jeweiligen Veranstalter, soweit nichts anderes bekannt gegeben wird.

14. RALLYE-TERMINE und WERTUNGEN Stand

Tabelle mit REGIO-WERTUNGEN

Siehe aktueller Stand:

www.historic-rallye-cup.de/termine

15. Orte /Lage

Wird ergänzt