

# Durchführungsreglement Triumph & British GT Competition 2010

	<u>Seite</u>
Genehmigung	2
Vorwort	2
1. Allgemeine Hinweise	3
2. Wettbewerb	3
3. Teilnehmer	3
4. Bewerber	3
5. Zugelassene Fahrzeuge	4
6. Nenngeld	5
7. Einschreibung und Nenngeldzahlung	5
8. Training / Fahrerbesprechung	5
9. Renndistanz	6
10. Fahrerwechsel und Nachtanken beim 1-Stunden-Rennen	6
11. Qualifikation	7
12. Klasseneinteilung	7
13. Wertung7	
14. Werbung	8
15. Proteste / Parc Fermé	8
16. Vorbehalte	9
17. Haftungsausschluss	9
 <u>Technisches Reglement</u>	 10
1. Vorwort	10
2. Fahrzeug	10
3. Sicherheitsbestimmungen	14
4. Fahrerbekleidung	15
Anhang I : - Fahrzeuggewichte	16
Anhang II : - Zulässige Fahrzeug Spurweiten	17
Anhang III : - Punktwertung	18
Anhang IV : - Rennkalender 2010	19

Genehmigung:

Das Reglement der Triumph & British GT Competition wurde von der Commission Sportive de L'automobile Club du Luxembourg (ACL)

Reg.-Nr.: .....genehmigt

Die: JoWa-Racing  
66 rue Alexandre Fleming  
L-3467 Dudelange  
Luxembourg

vertreten durch den Organisator : Joé Wagner

in Zusammenarbeit mit: TR-Register Deutschland e.V.  
Bahnhofstr. 33  
D- 55296 Harxheim

vertreten durch Vorstand Sport: Stephan Schamschula

schreiben die Triumph & British GT Competition aus.

Vorwort:

Die Rennsportserie Triumph & British GT Competition wurde gegründet, um die europäische und amerikanische Rennhistorie der klassischen, sportlichen Triumph Fahrzeuge von TR2 bis TR8, sowie ihrer englischen Konkurrenzfabrikate, gebaut bis 31.12.1980, in Rundstrecken-Rennen, Slaloms, Zeitfahren und Bergrennen zu erleben.

Die Serie wird organisiert und getragen vom TR-Register Deutschland e.V. (Vereinsregister Hamburg 8532).

## Durchführungsreglement

### 1. Allgemeine Hinweise

Das Serienreglement gliedert sich in

- a) das Durchführungsreglement
- b) das technische Reglement
- c) die Einschreibformulare

Die Seriennennung wird als Blocknennung durchgeführt.  
Gastfahrer werden einzeln genannt.

### 2. Wettbewerb

- a) Die Triumph & British GT Competition besteht aus einer Serie von reservierten Rundstreckenrennen. Serienteilnahme ist nur möglich mit Fahrzeugen, die dem technischen Reglement entsprechen und von dem zuständigen technischen Kommissar abgenommen sind.
- b) Im übrigen wird die Triumph & British GT Competition neben dem eigenen Durchführungsreglement nach den nachfolgend aufgeführten Sportgesetzen, -beschlüssen und -bestimmungen, denen sich alle Bewerber und Fahrer mit Abgabe der Nennung unterwerfen, durchgeführt:

- internationales Automobil-Sportgesetz der F.I.A. mit Anhängen
- Code sportive des ACL
- Rechts- und Verfahrensordnung des ACL
- ACL-Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement
- Allgemeine Ausschreibungsbestimmungen des ACL für Meisterschaften, Trophäen und Pokale
- Beschlüsse und Bestimmungen des ACL
- Vorliegendes Reglement / Sonderbestimmungen und eventuelle, vom ACL genehmigte Änderungen und Ergänzungen
- Ausschreibungen und eventuelle Ausführungsbestimmungen der Veranstalter der einzelnen Rennen
- Umweltrichtlinien des ACL
- Anti-Dopingbestimmungen des NADA

### 3. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt ist jeder Inhaber einer internationalen C-Lizenz oder nationalen A-Lizenz der ein gültiges Fiche medicale (bei FIA-Lizenzinhabern auf der Lizenz abgedruckt) vorweisen kann.

Für die Serienteilnehmer ist die Mitgliedschaft im TR-Register Deutschland e.V. erforderlich.  
Der Veranstalter hat das Recht, Einschreibungen ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

### 4. Bewerber

Firmen oder Clubs mit einer gültigen Bewerberlizenz können sich als Bewerber einschreiben.

5. Zugelassene Fahrzeuge

- a) Teilnahmeberechtigt sind die sportlichen Modelle der Marke Triumph (GB). Im einzelnen sind dies:

Triumph Spitfire MK I	Homologations-Nr.: 165
Triumph Spitfire MK II	Homologations-Nr.: 530
Triumph Spitfire MK III	Homologations-Nr.: 561
Triumph Spitfire MK IV	Homologations-Nr.: 3054
Triumph GT 6 MK I	Homologations-Nr.: 553
Triumph GT 6 MK II	Homologations-Nr.: 605, 3055
Triumph GT 6 MK III	Homologations-Nr.: *
Triumph TR 2	Homologations-Nr.: *
Triumph TR 3	Homologations-Nr.: *
Triumph TR 3A	Homologations-Nr.: *
Triumph TR 4	Homologations-Nr.: 61, 98, 99, 133
Triumph TR 4A	Homologations-Nr.: 528, 529
Triumph TR 5	Homologations-Nr.: 576
Triumph TR 250	Homologations-Nr.: 575
Triumph TR 6	Homologations-Nr.: 3010
Triumph TR 7	Homologations-Nr.: 3071
Triumph Leyland TR 8	Homologations-Nr.: 654
Triumph Dolomite Sprint	Homologations-Nr.: 5542

Das Baujahr der Fahrzeuge muss vor dem 1.1.1981 liegen.

- b) Daneben können andere englische GTs zugelassen werden, sofern sie den Durchführungs- und technischen Bestimmungen des Reglements entsprechen. Auch hier muss das Baujahr der Fahrzeuge vor dem 1.1.1981 liegen. Unter anderem sind dies folgende Fahrzeuge:

MG Midget MK I	Homologations-Nr.: 44
MG Midget MK II	Homologations-Nr.: 162
MG Midget MK III	Homologations-Nr.: 3014
MG Midget MK IV	Homologations-Nr.: *
MG A	Homologations-Nr.: 29
MG B	Homologations-Nr.: 72
MG B	Homologations-Nr.: 508, 3016
MG B GT	Homologations-Nr.: 504, 560, 3017
MG B V8	Homologations-Nr.: 3063
MG C	Homologations-Nr.: 589
AH Sprite MK I	Homologations-Nr.: 47
AH Sprite MK II	Homologations-Nr.: *
Marcos 1600 GT	Homologations-Nr.: *
Morgan 4/4	Homologations-Nr.: 175
Morgan +4	Homologations-Nr.: *
Morgan +8	Homologations-Nr.: *
TVR Grantura 1800S	Homologations-Nr.: 237
TVR 2500 (M)	Homologations-Nr.: *
TVR 3000	
Gilbern GT	Homologations-Nr.: 205
Austin Healey 3000	Homologations-Nr.: 25, 57
Lotus Elan	Homologations-Nr.: 127, 527, 3027

\*) Grunddaten liegen vor

- c) Die Fahrzeuge müssen für die Teilnahme am internationalen Lizenzsport in einem Land der Europäischen Union zum Straßenverkehr zugelassen sein oder/und eine sportrechtliche Zulassung über einen Wagenpass eines ASN besitzen.

## 6. Nenngeld

Es wird ein Nenngeld für alle ausgeschriebenen Veranstaltungen erhoben. Das Nenngeld ist auf einen bzw. zwei Fahrer (für ein Fahrzeug) bezogen und in der laufenden Saison nicht übertragbar. Das Nenngeld für die Seriennennung erhöht sich um 10%, wenn zwei Fahrer eine gemeinsame Nennung für ein Fahrzeug abgeben. Die Höhe des Nenngeldes wird bei Veröffentlichung der Einschreibeunterlagen genannt. Eine Rückzahlung des Nenngeldes bei Nichtteilnahme an einer oder mehrerer Veranstaltungen erfolgt nicht.

## 7. Einschreibung und Nenngeldzahlung

Die Einschreibeformulare können bei der Triumph & British GT Competition ([www.tr-competition.de](http://www.tr-competition.de)) angefordert werden. Diese Formulare (eines pro Teilnehmer) sind mit Schreibmaschine oder in Druckschrift auszufüllen, mit Datum zu versehen und persönlich zu unterschreiben (Teilnehmer oder Bewerber). Eine E-Mail-Adresse ist anzugeben.

Diese Einschreibung ist zu senden an:

TR-Register Deutschland e.V.  
Triumph & British GT Competition  
Heike zu Klampen  
Küstenkanalstr. 4  
26188 Edewecht

Die Bearbeitung der Einschreibung erfolgt erst nach Eingang des Nenngeldes.

Bei der Seriennennung reserviert der Teilnehmer einen Startplatz für alle, bzw. die von ihm gebuchten Rennen der Triumph & British GT Competition. Es können zwei Fahrer pro Fahrzeug eine Seriennennung abgeben. Bei der Gastnennung können maximal 3 Rennen pro Saison reserviert werden.

Mit Abgabe der Nennung nimmt der Bewerber/Halter/Fahrer davon Kenntnis, dass Versicherungsschutz im Rahmen der Kraftverkehrsversicherung (Kfz-Haftpflicht, Kasko- und Insassen-Unfall-Versicherung) für Schäden bei Veranstaltungen nicht gewährt wird. Er verpflichtet sich, auch den Eigentümer des eingesetzten Fahrzeugs davon zu unterrichten.

## 8. Training / Fahrerbesprechung

Das Training beträgt in der Regel pro Rundstreckenrennen insgesamt mindestens 20 Minuten. Die Startaufstellung erfolgt gemäß den Ergebnissen des letzten gezeiteten Trainings vor dem Rennlauf. Werden bei einer Veranstaltung mehrere Rennläufe ausgetragen, so wird die Startaufstellung für den für die weiteren Rennen nach dem Zieleinlauf des jeweils vorangegangenen Rennens festgelegt.

Vor jedem Rennen findet eine Fahrerbesprechung statt. Ort und Zeitpunkt der Fahrerbesprechung wird durch den Koordinator der Triumph & British GT Competition bekannt gegeben. Die Teilnahme der Fahrer an der Fahrerbesprechung ist Pflicht. Die Nichtteilnahme kann mit dem Ausschluss vom Rennen bestraft werden.

9. Renndistanz:

Die Renndistanz beträgt mindestens 50 km pro Rennlauf.

Bei Rennläufen über eine Zeitdauer von einer Stunde oder länger, ist ein Fahrerwechsel und das Nachtanken nach der unter Punkt 10 festgelegten Regelung erlaubt.

10. Fahrerwechsel und Nachtanken bei Rennen mit Zeitdauer 1 Stunde oder länger

Wenn vom Veranstalter des Rennens zum Vorgang des Fahrerwechsels und Nachtankens sowie den dabei geltenden Sicherheitsbestimmungen keine abweichenden Vorgaben gemacht werden, gelten die nachfolgenden Regelungen:

**Fahrerwechsel** ist nur vor der Box zulässig. Der Fahrerwechsel muss in der Zeit zwischen 20 und 40 Minuten während des 1h Rennens vorgenommen werden. Bei längeren Rennen werden ein oder mehrere Zeitfenster für den/die Boxenstopps durch die Ausschreibung festgelegt. Beim Fahrerwechsel kann der zweite Fahrer ohne Wartezeit das Auto nach Freiwerden besteigen und, nachdem er sich angeschnallt und die Rückspiegel eingestellt hat, das Rennen wieder aufnehmen. Findet der Boxenstopp ohne Fahrerwechsel statt, muss der Fahrer das Auto verlassen und die Fahrertür schließen. Ist dies erfolgt, kann er ohne weitere Wartezeit das Auto wieder besteigen und nachdem er sich angeschnallt und die Rückspiegel eingestellt hat, das Rennen wieder aufnehmen. Ein Stopp außerhalb der angegebenen Zeit wird nicht als Pflichtstopp gewertet.

**Nachtanken** ist nur vor der Box zulässig. Die Betankungsvorschriften des jeweiligen Streckenbetreibers sind zu beachten. Während des Tankvorgangs dürfen keinerlei Arbeiten am Fahrzeug vorgenommen werden. Während des Tankens darf der Motor des Fahrzeuges nicht laufen und sich auch keine Person im Fahrzeug befinden. Ein Fahrerwechsel darf nur nach der Beendigung des Tankvorgangs durchgeführt werden. Auch die Verwendung von Druckluft, z.B. zur Reifenbefüllung oder zur Bremsenkühlung, ist während der Tankpause ausdrücklich verboten.

Wenn Kanisterbetankung nach Ausschreibung erlaubt ist, darf nur fachgerechtes Kanistermaterial aus Stahl mit kombinierbaren Tankstutzen verwendet werden. Trichterbetankung ist verboten. Die Einheit Kanister und Tankstutzen muss absolut dicht sein. Der Tankwart und evtl. eine weitere Hilfsperson müssen mit feuerfesten Anzügen, mind. Fahreranzug einschl. Kopfhaube und mit Handschuhen ausgerüstet sein. Der Tankvorgang ist beendet, wenn der Tankdeckel geschlossen ist und die Leerkannister sicher gelagert sind. Erst dann darf der Fahrer wieder das Fahrzeug besteigen oder es dürfen Wartungsarbeiten begonnen werden.

Während des Tankvorganges ist die Tankung mit einer Person mit ausreichend Löschmittel in unmittelbarer Nähe abzusichern.

Bei Schnelltankeinrichtungen sind passende Nachfüllflaschen zu verwenden.

Ein Nichtbeachten der o.g. Regelungen hat eine Stop-and-Go-Strafe zur Folge oder führt bei schwerwiegenden Verstößen zum Wertungsausschluss.

## 11. Qualifikation

Sollten mehr Fahrer die Trainingsbedingungen erfüllt haben, als für die jeweilige Rennstrecke gem. FIA-Streckenprotokoll beim Rennen zugelassen sind, gilt die nachstehende Regelung:

Als erstes scheidet das langsamste Fahrzeug der teilnehmerstärksten Klasse aus. Als zweites das langsamste Fahrzeug der zweitstärksten Klasse usw. Klassen mit weniger als 6 Teilnehmern unterliegen nicht dieser Regelung.

## 12. Klasseneinteilung

Klasse A:	Fahrzeuge mit Hubraum bis 1.600ccm: mit „Twin Cam“ Motor, gem. Anh. K
Klasse B:	Fahrzeuge mit Hubraum bis 1.600ccm; inkl. aller Sprite, Midget, und Spitfire
Klasse C:	Fahrzeuge mit Hubraum über 1.600ccm bis 1.800ccm; inkl. aller MG-A
Klasse D:	Fahrzeuge mit Hubraum über 1.800ccm bis 2.000ccm; inkl. aller MG-B
Klasse E:	Fahrzeuge mit Hubraum über 2.000ccm bis 2.400ccm; inkl. aller TR2 – TR4
Klasse F:	Fahrzeuge mit Hubraum über 2.400ccm bis 3.000ccm
Klasse G:	Fahrzeuge mit Hubraum über 3.000ccm bis 3.600ccm
Klasse H:	Fahrzeuge mit Hubraum über 3.600ccm

Teilnehmer der gesamten Serie haben während der Saison die gleiche Startnummer. Gastfahrer erhalten pro Rennlauf eine noch freie Startnummer ihrer Klasse.

### **Klassenzusammenlegung:**

Ist eine Klasse mit weniger als 3 Serienteilnehmern besetzt, kann diese mit einer anderen Klasse zusammengelegt werden. Diese Maßnahme bedarf der Absprache und Genehmigung durch den Serienkoordinator und muss vor der ersten Rennveranstaltung mit allen betroffenen Teilnehmern kommuniziert worden sein. Diese Regelung gilt jeweils für die gesamte Saison, und kann nur aufgehoben werden, wenn die Voraussetzung für eine Klassenzusammenlegung nicht mehr gegeben ist.

## 13. Wertung

Sieger eines Rennens ist der Teilnehmer, der die Ziellinie als Erster in Wertung überfährt. Die Punktwertung zur Triumph & British GT Competition erfolgt durch die folgende Punktvergabe:

1.) Jeder Teilnehmer, der sich im Training zum Rennen qualifiziert hat, erhält 10 Punkte.

2.) Der Klassensieger erhält 20 Punkte, der Zweite 15, der Dritte 12, der Vierte 10, der Fünfte 8, der Sechste 6, der Siebte 4, der Achte 3, der Neunte 2, der Zehnte 1 Punkt. Ist eine Klasse im Rennen mit weniger als fünf Fahrzeugen besetzt, werden die Wertungspunkte nach folgender Formel ermittelt:

$$P = P_K - ((5 - N) \cdot 0,125 \cdot P_K)$$

P = Wertungspunkte

P<sub>K</sub> = Platzierungspunkte (20, 15, 12, 10)

N = Anzahl der in der jeweiligen Klasse zum  
Rennen qualifizierten Starter

Langstreckenrennen inkl. 1h-Rennen (ein Rennlauf) werden mit doppelter Punktzahl gewertet.

Gastfahrer erhalten ebenfalls Wertungspunkte und Pokale der Triumph & British GT Competition sofern ihre Fahrzeuge dem TC Reglement entsprechen.

Bei der Vergabe der Wertungspunkte wird die Teilnahme von Gastfahrern bei der Anzahl der Teilnehmer pro Klasse berücksichtigt.

Teilnehmer mit Fahrzeugen die Abweichungen gegenüber dem gültigen Reglement aufweisen, können entweder in einer eigenen Klasse gewertet werden oder den bestehenden Klassen zugeteilt werden. In diesem Fall sind sie bei der Pokalvergabe und in der Punktwertung hinter dem letzten dem Reglement entsprechenden Fahrzeug der Klasse einzustufen.

Gesamtsieger der Triumph & British GT Competition wird der Fahrer mit der höchsten Punktzahl aus den gewerteten Rennläufen. In die Gesamtwertung gehen alle abzüglich einer der von der Triumph & British GT Competition in der laufenden Saison durchgeführten Rennveranstaltungen ein.

Besteht bei der Endauswertung der Triumph & British GT Competition Punktgleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze aller für die Triumph & British GT Competition durchgeführten Wettbewerbe über die Endplatzierung.

#### 14. Werbung

Die vom Koordinator der Rennserie vorgegebenen Bestimmungen zur Fahrzeugwerbung ist von jedem Serien- und Gastfahrer einzuhalten.

Individuelle Werbung an Fahrzeugen und an der Fahrerkleidung ist gemäß den Vorgaben des Serienkoordinators und der Hauptsponsoren gestattet. Die Interessen der Seriensponsoren sowie der jeweiligen Veranstalter müssen dabei vorrangig berücksichtigt werden. Die Hauptsponsoren der Serie können in Abstimmung mit den jeweiligen Veranstaltern die Werbung auf den Fahrzeugen und der Fahrerkleidung bei Bereitstellung der Werbeträger (Aufkleber, Aufnäher) festlegen. Die FIA/ACL -Vorschriften sind einzuhalten.

#### 15. Proteste/Parc Fermé

Es gelten die Bestimmungen des internationalen Sportgesetzes und des ACL.

Den Parc Fermé Bestimmungen des Veranstalters ist Folge zu leisten. Ist ein Parc Fermé nach dem Rennen angeordnet, ist jeder hiervon betroffene Fahrer verpflichtet sein Fahrzeug unmittelbar nach Beendigung des Rennens auf direktem Weg zum Parc Fermé zu fahren. Dort verbleibt es mindestens 30 Minuten zum Zwecke der technischen Überprüfung. Fahrer oder Helfer dürfen bis zur Freigabe durch die Rennleitung keine Veränderungen am Fahrzeug durchführen.

## 16. Vorbehalte

- a) Die Teilnehmer beteiligen sich auf eigene Gefahr an den Veranstaltungen.
- b) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt, Sicherheitsgründe und behördlich angeordnete erforderliche Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen.

## 17. Haftungsausschluss

Die Teilnehmer 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 hiermit kein Haftungsausschluss vereinbart ist.

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen

- die FIA, den ACL, die Mitgliedsorganisationen des ACL, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue,
- das TR-Register Deutschland e.V., dessen Vorstand, dessen Mitglieder, die Triumph & British GT Competition im TR-Register Deutschland e.V., deren Koordinator und die mit der Durchführung Beauftragten,
- die mit der Durchführung der Triumph & British GT Competition beauftragten Unternehmen, deren Geschäftsführer, deren Mitarbeiter,
- die Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer,
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltungen in Verbindung stehen,
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei den Veranstaltungen zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden, und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreis – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreis – beruhen.

Gegen:

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-up, Rennen) entstehen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreis – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreis – beruhen.

Der Haftungsausschlussvereinbarung wird mit Abgabe der Einschreibung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

## **Technisches Reglement**

### **1. Vorwort**

Die Triumph & British GT Competition ist wie ihre Trägerorganisation TR-Register Deutschland e.V. der Pflege und Erhaltung klassischer (Renn-) Fahrzeuge verbunden.

Daraus leitet sich die Anforderung nach größtmöglicher historischer Authentizität und klassischer Anmutung der eingesetzten Fahrzeuge ab. Bei den vom Reglement zugelassenen Modifikationen ist deshalb die Verwendung von zeitgenössischen Materialien und Ausführungen zu beachten. Ausgenommen hiervon sind nur die beschriebenen Anforderungen an die Unfallsicherheit und den Umweltschutz.

Verboten sind alle Änderungen, die nicht ausdrücklich in dem nachfolgenden Reglement der Triumph & British GT Competition erlaubt sind. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen nach sich ziehen.

In Zweifelsfällen steht der Teilnehmer in der Nachweispflicht hinsichtlich der in Frage stehenden Fahrzeugteile.

Bei homologierten Fahrzeugen muss der Teilnehmer eine Kopie des entsprechenden Homologationsblattes, welche von einer ASN beglaubigt sein muss, bei der technischen Abnahme vorlegen.

Für Fahrzeuge ohne FIA-Homologation muss der Teilnehmer einen umfassenden Katalog bzw. Herstellerunterlagen vorlegen. Über die Akzeptanz solcher Unterlagen entscheidet der zuständige Technische Kommissar.

Die Bestandteile des Fahrzeuges müssen ihre ursprüngliche Funktion behalten.

Zulässige Fahrzeugtypen die dem FIA Anhang K entsprechen, sowie über einen gültigen Wagenpass verfügen sind grundsätzlich für die Rennen zugelassen.

### **2. Fahrzeug**

#### **2.1 Abmessungen und Gewichte**

Mit Fahrer muss die Bodenfreiheit mindestens 8 cm betragen. Hierbei ist die Abgasanlage nicht zu berücksichtigen.

Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt:

Ohne Fahrer, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff oder anderer Flüssigkeit nach Überfahren der Ziellinie. Der Einbau von Ballast, der mit dem Fahrzeug fest verbunden ist, ist erlaubt. Das zulässige Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt des Trainings oder des Rennens unterschritten werden.

Für die Bestimmung der Fahrzeuggewichte werden die Homologationsblätter herangezogen. Wenn es für ein Fahrzeug kein Homologationsblatt gibt, werden die Gewichte aus den Fahrzeugkatalogen des Herstellers oder Importeurs für Deutschland herangezogen. Es gelten folgende Mindestgewichte:

Homologationsgewicht abzgl. 10 % bzw. Kataloggewicht abzüglich 10 %, wenn keine Homologation besteht (siehe anhängende Tabelle). Für Fahrzeuge der Klasse G und H gilt als Mindestgewicht das Homologations- bzw. Kataloggewicht ohne Abzüge.

Eine Gewichtstabelle der in der Triumph & British GT Competition zulässigen Fahrzeuge ist dem Technischen Reglement als Anlage beigelegt.

## 2.2 Motor

Motorblock und Zylinderkopf des Grundmodells müssen beibehalten werden.

Zylinderkopfdichtung und Verdichtungsverhältnis sind freigestellt. Planen des Zylinderkopfes ist erlaubt. Die Bearbeitung der Kanäle durch Materialabnahme ist erlaubt. Die Bohrung eines Motors ist in den Grenzen der Hubraumklasse freigestellt.

Fahrzeuge, die durch Verwendung von Reparaturteilen die Hubraumgrenze geringfügig überschreiten, werden in der ursprünglichen Klasse gewertet. Eine Vergrößerung des Hubraums über das Reparaturmaß der Standardbohrung von 1,5mm bzw. 0.060“ hinaus ist für diese Fahrzeuge nicht zulässig.

Der homologierte Hub darf nicht verändert werden.

Ventiltrieb und Ventilgröße sind freigestellt, solange das ursprüngliche System erhalten bleibt.

Das Kipphebelverhältnis ist freigestellt, rollengelagerte Kipphebel sind zulässig.

Pleuel, Kolben, Kurbelwelle und Lager sind freigestellt

## 2.3 Motorkühlung

Ventilator und Kühlsystem sind freigestellt. Die ursprüngliche Lage des Kühlers muss erhalten bleiben.

Belüftungsöffnungen des Motorraums sind erlaubt, sofern sie zeitgenössischen Vorbildern entsprechen. Im Zweifelsfall hat der Fahrer hierüber den Nachweis zu erbringen.

## 2.4 Kraftstoff - Luftgemischaufbereitung

Kraftstoffpumpe und Filter sind freigestellt.

Luftfilter und Filtergehäuse sind ebenfalls freigestellt.

Bearbeitung existierender Kanäle durch Materialabnahme ist freigestellt.

Die Gemischaufbereitung ist freigestellt, sie muss jedoch periodentypisch sein.

Außer bei TR8 Fahrzeugen des Baujahres 1980, sind elektronische Einspritzsysteme nicht zulässig.

Fahrzeuge über 3000ccm Hubraum müssen mit dem serienmäßigen System der Kraftstoff/Luft-Gemischaufbereitung ausgerüstet sein. Hierbei dürfen Stromberg Vergaser durch SU Vergaser der gleichen Größe ausgetauscht werden.

## 2.5 Abgasanlage

Die Mündung(en) des Auspuffs muss (müssen) hinter der Radstandmitte sein. Die Auspuffendrohre dürfen nicht über die Karosserie hinausragen und dürfen maximal 10 cm von der Außenkante der Karosserie entfernt unter dem Wagenboden enden.

Die Abgasanlage muss ein separates Bauteil sein und außerhalb von Karosserie und Fahrgestell liegen. Darüber hinaus sind Auslasskrümmer und Abgasanlage freigestellt.

Bei Rennen in Deutschland muss ein Katalysator (gemäß Art. 15 der DMSB-Abgasvorschriften) eingebaut sein.

Die Fahrzeuge müssen den länder- bzw. veranstalterspezifischen Geräuschvorschriften entsprechen.

## 2.6 Kraftübertragung

Das Getriebe des Grundmodells muss beibehalten werden. Die Getriebeübersetzung ist freigestellt, gerade verzahnte Gangräder sind erlaubt. Schwungscheibe und Kupplung sind freigestellt. Sperrdifferentiale sowie verstärkte Antriebswellen sind erlaubt.

## 2.7 Elektrische Anlage

Die elektrische Anlage ist - sofern nicht durch Sicherheitsvorschriften begrenzt - freigestellt.

## 2.8 Schmierung

Das System der Schmierung muss beibehalten werden. Zusätzliche Ölkühler sind gestattet. Vorhandene Kanäle dürfen durch Materialabnahme bearbeitet werden. Ölpumpe und Ölwanne sind freigestellt.

## 2.9 Bremsanlage

Ein Zweikreisbremssystem ist vorgeschrieben. Hierbei sind der/die Hauptbremszylinder freigestellt.

Die Bremsattel und Bremscheiben müssen dem Originaldesign des jeweiligen Fahrzeugtyps entsprechen. Bei Fahrzeugtypen die während ihrer Produktionszeit an der Vorderachse von Trommel- auf Scheibenbremsen umgestellt wurden, ist die nachträgliche Umrüstung der Vorderachse auf Scheibenbremsen gestattet. Die Bremsstrommeln der Hinterachse sind freigestellt, der Originaldurchmesser und die Breite des Reibbelags darf jedoch nicht vergrößert werden.

Bremskraftverstärker und Waagebalken mit Verstelleinrichtung sind erlaubt.

An den Hinterradbremmen sind die Radbremszylinder freigestellt.

Das Material der Bremsbeläge an Vorder- und Hinterradbremmen ist freigestellt.

Belüftungseinrichtungen sind erlaubt, sofern sie periodentypisch sind oder zeitgenössischen Vorbildern entsprechen.

## 2.10 Radaufhängung

Die ursprüngliche Radaufhängung ist beizubehalten. Die Spurweite darf von der homologierten Spurweite bis zu 2 Zoll abweichen. Der Radsturz ist freigestellt, zur Sturzveränderung dürfen Querlenker gekürzt werden

Anzahl und Typ der Federn sind freigestellt. Material und Abmessung der Federn sind freigestellt. Hebelarmstoßdämpfer dürfen durch Teleskopstoßdämpfer ersetzt werden. Distanzscheiben sind zulässig. Stabilisatoren sind zulässig. Der Einbau von maximal zwei Längsstreben und einem Panhardstab ist erlaubt. Verstärkte Radlagereinheiten an der Hinterachse sind erlaubt. Das Originalprinzip der Hinterachskonstruktion darf dabei nicht verändert werden.

## 2.11 Reifen und Räder

Die Reifen sind bis zu einer Breite von 205 mm freigestellt, sofern es sich um einen im Handel erhältlichen Hochgeschwindigkeitsreifen mit im Vulkanisierungsverfahren hergestelltem Profil handelt. Die Reifen müssen in ihrer Kennzeichnung die Angabe des Höhe-Breite-Verhältnis tragen. Dies darf 55 % nicht unterschreiten.

Der Reifen muss in 12h-Position vom Außenrand des Kotflügelausschnittes überdeckt sein. Die Maulweite der Felge darf maximal 6,5 Zoll betragen. Material und Form der Räder (Radschüssel und Radfelge) sind freigestellt.

## 2.12 Karosserie und Fahrgestell

Motorhaube und Kofferraumdeckel müssen mindestens 2 zusätzliche, von außen bedienbare Verschlüsse besitzen. Die ursprünglichen Verschlüsse dürfen entfernt werden. Dämmmaterial, Teppiche, sonstige Innenverkleidungen und Beifahrersitz dürfen entfernt werden. Stoßstange und Zierleisten dürfen entfernt werden.

Kotflügelverbreiterungen sind zulässig, wenn diese nachweislich an baugleichen Fahrzeugen in der entsprechenden Periode im Motorsport zum Einsatz gekommen sind. Die Form und Ausführung der Kotflügelverbreiterung muss dem historischen Vorbild entsprechen. Die Kotflügel dürfen dabei die Räder in Geradeausstellung im Rahmen der zulässigen Spurweite in 12-Uhr-Position um nicht mehr als 10 mm überragen. Ansonsten muss die Karosserie einschl. Türen und Hauben in der äußeren Form und Abmessung vollständig der Serienkarosserie oder einer anderen homologierten Variante entsprechen. Das Material von Hauben, Türen, Kotflügeln und Hardtop ist freigestellt.

Die Türen müssen Innenverkleidungen besitzen.

## 2.13 Windschutzscheibe

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas bestehen.

Bei Verwendung von Aeroscreens oder Windabweisern sind keine Scheibenwischer notwendig.

## 2.14 Leitungen

Die Verlegung von elektrischen Leitungen und Flüssigkeitsleitungen ist unter Beachtung der folgenden Bestimmungen freigestellt:

Flüssigkeitsleitungen dürfen durch den Innenraum verlaufen, wenn sie aus Metall bestehen oder vollständig durch Metall geschützt sind, dort keine Verbindungen aufweisen und auf dem Fahrzeugboden verlegt werden.

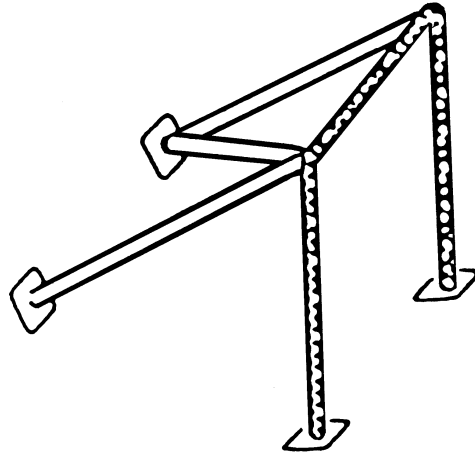
Nicht serienmäßige, außenliegende Kraftstoff- und Bremsleitungen sind gegen Steinschlag, Korrosion, Bruch mechanischer Teile usw. zu schützen.

Es dürfen keine Flüssigkeitsbehälter mit Ausnahme des Feuerlöschers und des Scheibenwaschanlagenbehälters im Fahrgastraum untergebracht sein.

### 3. Sicherheitsbestimmungen

#### 3.1 Überrollvorrichtung

Ein Überrollbügel mit mindestens 4 Befestigungspunkten gemäß nachstehender Zeichnung ist vorgeschrieben.



Für Fahrzeuge über 2.000ccm ist ein Überrollkäfig vorgeschrieben. Die Vorschriften des Art. 253.8 - 8.5 des Anhang J 1993 oder des aktuellen Anhang J müssen beachtet werden. An der Fahrerseite sind mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 erforderlich. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Artikel 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 vorhanden sein. Vierkantschrauben und Vierkantmuttern dürfen nicht verwendet werden.

#### 3.2 Feuerlöscher

Alle Fahrzeuge müssen mindestens mit einem Handfeuerlöscher ausgestattet sein, der ein Mindestfassungsvermögen von 2 kg Löschmittel aufweist. Es wird der Einbau eines Feuerlöschsystems empfohlen. Es sind die Bestimmungen des Art. 253.7.3, Anhang J zu beachten.

#### 3.3 Stromkreisunterbrecher

Es ist ein 6poliger Stromkreisunterbrecher vorgeschrieben. Einbau und Kennzeichnung müssen gemäß Art. 253.13, Anhang J erfolgen.

#### 3.4 Abschleppvorrichtungen

Am Fahrzeug müssen vorne und hinten jeweils eine Abschleppvorrichtung angebracht sein, die farblich gekennzeichnet sind und einen Innendurchmesser von min. 60mm und max. 100mm haben müssen.

#### 3.5 Beleuchtung

Alle Fahrzeuge müssen hinten zwei funktionierende rote Bremslichter besitzen. Außerdem müssen sie zwei funktionierende rote Rücklichter an der vom Fahrzeughersteller hierfür vorgesehenen Stelle aufweisen.

Die vorderen Scheinwerfer müssen abgeklebt werden.

### 3.6 Elektrische Ausrüstung

Der Standort der Batterie ist freigestellt, jedoch darf sie nicht im Fahrgastraum untergebracht werden, es sei denn, dies ist serienmäßig so gewesen. Bei Installation der Batterie im Kofferraum muss diese gemäß Art. 255.5.8.3, Anhang J befestigt und gesichert sein.

### 3.7 Kraftstoffbehälter

Serientanks müssen mit Sicherheitsschaum gemäß Militärspezifikation Mil -B- 83054 gefüllt sein. Andere, nicht serienmäßige Kraftstofftanks müssen dem Art. 253.14, Anhang J entsprechen. Die Verwendung von FT3-Tanks wird empfohlen.

Das Volumen des serienmäßigen bzw. homologierten Tanks darf nicht über-, jedoch unterschritten werden.

### 3.8 Fahrersitz

Der Einbau eines Rennschalensitzes ist erforderlich. Dabei muss eine Verschraubung mit mindestens 4 Schrauben der Qualität M8 "10.9" verwendet werden.

Die Vorschriften des Art. 253.16, Anhang J müssen beachtet werden.

### 3.9 Sicherheitsgurt

Es ist mindestens ein 4-Punkt- bzw. Y-Gurt vorgeschrieben. Der Gurt muss gemäß den Bestimmungen des Art. 253-6, Anhang J ausgestattet und installiert sein.

### 3.10 Außenspiegel

Je ein Außenspiegel links und rechts ist vorgeschrieben. Die Ausführung ist freigestellt. Die Fläche pro Spiegel muss mindestens 90 cm<sup>2</sup> betragen, wobei ein Quadrat von 6 x 6 cm in die Spiegelfläche passen muss.

### 3.11 Ölsammelbehälter

In allen Fahrzeugen mit einem Hubraum bis zu 2 Litern muss ein Ölsammelbehälter mit einem Fassungsvermögen von mindestens 2 Litern vorhanden sein. Das Mindestfassungsvermögen für alle Fahrzeuge mit einem größeren Hubraum beträgt 3 Liter.

## 4. **Fahrerbekleidung**

Fahreranzug gemäß FIA-Norm 8856-2000, Kopfhaube, Unterwäsche, Socken, Handschuhe und Fahrerschuhe nach FIA -Bestimmungen sind vorgeschrieben. Helme gemäß FIA oder DMSB Bestimmungen sind vorgeschrieben. Im übrigen gelten die FIA-Bestimmungen zur Fahrerkleidung (FIA-Handbuch).

Die Verwendung des HANS Systems (Head and Neck Support) ist zugelassen. Der Helm muss hierzu weiterhin die geforderte Norm für Schutzhelme erfüllen. HANS Systeme müssen entweder durch FIA-Label des Standards 8858-2002 oder mit einem Hersteller-Label von Hubbart and Downing Inc. mit Barcode und Serien-Nr. gekennzeichnet sein.

## **Anhang I :**

**Fahrzeuggewichte :**

<b>Fahrzeug</b>	<b>Homologations Nummer</b>	<b>Homologations- gewicht [kg]</b>	<b>Mindestgewicht [kg]</b>
Triumph Spitfire MK I	94, 165	675	608
Triumph Spitfire MK II	530	702	632
Triumph Spitfire MK III	561	712	641
Triumph Spitfire MK IV	3054	734	661
Triumph GT 6 MK I	553	844	760
Triumph GT 6 MK II	605	871	784
Triumph GT 6 MK III	3055	878	790
Triumph TR 2	-	838 (Katalog)	754
Triumph TR 3	-	902 (Katalog)	812
Triumph TR 3A	-	918 (Katalog)	826
Triumph TR 3B	-	918 (Katalog)	826
Triumph TR 4	61, 98, 99, 133	946	851
Triumph TR 4A	528, 529	970	873
Triumph TR 5	576	984	886
Triumph TR 250	575	984	886
Triumph TR 6	3010	1053	948
Triumph TR 7	3071	950	855
Triumph Leyland TR 8	654	1149 (Katalog).	1149
Triumph Dolomite Sprint	5542	970	873
MG Midget MK I	44	liegt nicht vor	liegt nicht vor
MG Midget MK II	162	578	520
MG Midget MK III	3014	liegt nicht vor	liegt nicht vor
MG Midget MK IV	-	liegt nicht vor	liegt nicht vor
MG A	29	914	823
MG B bis 1965	72	830	747
MG B	508, 3016	908	817
MG B GT	504, 560, 3017	1029	926
MG B GT V8	3063	1107	1107
MG C	589	926	833
AH Sprite MK I	47	575	518
AH Sprite MK II	-	660	594
Marcos 1600 GT	-	720	648
Morgan 4/4	175	643	579
Morgan +4	-	703	633
Morgan +8	-	939	939
TVR Grantura 1800S	237	798	718,5
TVR 2500 / 2500M		889 / 980	800 / 882
TVR 3000	-	1050 (Katalog)	945
Gilbern GT	205	820	738
Austin Healey 3000	25, 57	1092, 1033	983, 930
Lotus Elan	27, 527, 3027	tbd / tbd / 698,5	tbd / tbd / 698,5

Anlage II :

Liste der in der TC zulässigen Spurbreiten

Fahrzeug:	Zulässige Spurbreite Vorn: [mm]	Zulässige Spurbreite Hinten: [mm]	Meßstelle:
Triumph Spitfire MK I			
Triumph Spitfire MK II			
Triumph Spitfire MK III	1296,2	1270,8	Aufstandsfläche
Triumph Spitfire MK IV	1296,2	1321,6	Aufstandsfläche
Triumph GT 6 MK I			
Triumph GT 6 MK II			
Triumph GT 6 MK III			
Triumph TR2	1276,25	1263,25	Aufstandsfläche
Triumph TR3	1276,25	1263,25	Aufstandsfläche
Triumph TR3A	1276,25	1263,25	Aufstandsfläche
Triumph TR4	1320,8	1300,8	Aufstandsfläche
Triumph TR4A			
Triumph TR5	1313,8	1301,8	Nabenhöhe
Triumph TR250	1313,8	1301,8	Nabenhöhe
Triumph TR6	1333,15	1321,15	Aufstandsfläche
Triumph TR7	1459,8	1454,8	Aufstandsfläche
Triumph TR8	1459,8	1454,8	Aufstandsfläche
Triumph Dolomite Sprint	1406,8	1340,8	Aufstandsfläche
MG Midget MK I			
MG Midget MK II			
MG Midget MK III			
MG Midget MK IV			
MG A			
MG B bis 1965			
MG B			
MG B GT			
MG B GT V8	1270,0	1276,35	Aufstandsfläche
MG C			
AH Sprite MK I			
AH Sprite MK II			
Marcos 1600 GT			
Morgan 4/4			
Morgan +4			
Morgan+8 - 73	1269,8	1320,8	Aufstandsfläche
Morgan+8 - 81	1370,8	1400,8	Aufstandsfläche
TVR Grantura 1800S	1334,3	1359,7	Aufstandsfläche
TVR 2500 / 2500M	1347,0 / 1415,8	1372,4 / 1415,8	Aufstandsfläche
TVR 3000M	1415,8	1415,8	Aufstandsfläche
Gilbern GT	1300,8	1300,8	Aufstandsfläche
Austin Healey 3000	1289,0	1320,8	Aufstandsfläche
Lotus Elan	tbd / tbd / 1196,0	tbd / tbd / 1195,0	Aufstandsfläche

Weiter Daten werden nachgetragen

**Anlage III :**

**Punktewertung**

<b>Teilnehmer pro Klasse</b>	<b>10 und mehr</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Platzierung</b>										
<b>1</b>	20	20	20	20	20	20	17,5	15	12,5	10
<b>2</b>	15	15	15	15	15	15	13,1	11,3	9,4	
<b>3</b>	12	12	12	12	12	12	10,5	9		
<b>4</b>	10	10	10	10	10	10	8,8			
<b>5</b>	8	8	8	8	8	8				
<b>6</b>	6	6	6	6	6					
<b>7</b>	4	4	4	4						
<b>8</b>	3	3	3							
<b>9</b>	2	2								
<b>10</b>	1									

**Anlage IV:**

**Triumph Competition Rennkalender 2010**

vorläufig, Stand 15.01.2010

- 15. - 16. Mai**            **Zandvoort (NL), Historic Zandvoort Trophy**
- 18. - 20. Juni**        **Nürburgring (D), 300km Eifelrennen, GP und Nordschleife**
- 03. - 04. Juli**        **Assen (NL), „Dutch Power Pack“**
- 09. – 11. Juli*        *Oschersleben (D)*
- 10. - 12. September** **Zandvoort (NL) State of Art GP**
- 25. - 26. September** **Spa-Francorchamps (B), 6h-Historique, 1-Stdn.-Rennen**
- 09. - 10. Oktober**    **Nürburgring (D), RGB Saisonfinale**
-