



# Bosch Hockenheim Historic (BHH), 27. – 29. August 2021 Group C/GTP Racing 2021 TECHNISCHES REGLEMENT

Alle Fahrzeuge müssen den **technischen Originaldaten des jeweiligen Zeitraums und der Originallackierung** entsprechen. Die technischen Daten des jeweiligen Zeitraums und die Konformität bilden die Grundlage dieser Rennen. Es können Kontrollen (Gewicht, Hubraum, Bodenfreiheit) durchgeführt werden, um eine sportliche Chancengleichheit für alle Wettkampfteilnehmer zu gewährleisten.

## **Teilnahmeberechtigung**

Group C/GTP Racing 2021 ist ein Einladungsrennen, und die Teilnahme liegt im alleinigen Ermessen der Organisation. Die Organisation behält sich das Recht vor, jede Anmeldung anzunehmen oder abzulehnen und jedes Fahrzeug seiner Klasse zuzuordnen.

## **A/ Teilnahmeberechtigte Fahrzeuge**

Die Veranstaltung ist offen für alle Fahrzeuge der Gruppe C und IMSA GTP, die den Spezifikationen von 1982-1993 entsprechen.

## **B/ Klassen**

Die Aufteilung der Klassen erfolgt folgendermaßen:

- C1 Klasse a: - Für alle Fahrzeuge der Gruppen C C1, IMSA, GTP, die der Spezifikation 1987-1990 entsprechen
- C1 Klasse b: - Für alle Fahrzeuge der Gruppen C C1, IMSA, GTP, die der Spezifikation vor '87 (d. h. '82-'86) entsprechen
- C2 Klasse a: - Für alle Fahrzeuge der Gruppen C C2, Junior, IMSA Light, die der Spezifikation 1986-1990 entsprechen
- C2 Klasse b: - Für alle Fahrzeuge der Gruppen C C2, Junior, IMSA Light, die der Spezifikation vor '86 (d. h. '82-'85) entsprechen
- C3 Klasse a: - Für japanische Sportwagen, IMSA, Gruppe C-Fahrzeuge, die der Spezifikation '91-'93 entsprechen
- C3 Klasse b Einladung: - Für alle Fahrzeuge mit Sondereinladung;

Eine Einladung zum Start in der Klasse C3b liegt im alleinigen Ermessen der Organisation. Die Sondereinladungsklasse bezieht sich auf alle Group C/GTP-Fahrzeuge oder sämtliche Fahrzeuge, die von der Organisation als:

- von besonderem historischen Interesse für die Organisation gelten.
- von besonderem Wert für die Organisation gelten.

Die Organisation behält sich das Recht vor, alle leistungsausgleichenden Faktoren anzuwenden, die sie für angemessen hält. Sie legt ebenfalls die Startgebühr für jedes zum Rennen zugelassene Fahrzeug fest. Fahrzeuge, die in der Klasse C3 Klasse b „Sondereinladung“ starten, haben keinen Anspruch auf Auszeichnungen oder Punkte.

Die Entscheidung, ob ein Fahrzeug zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt ist, und welcher Klasse es zugeordnet wird, liegt im alleinigen Ermessen der Organisation, und diese Entscheidung ist endgültig.

Alle Fahrzeuge müssen im Besitz eines aktuellen FIA HTP oder technischen Passes Gruppe C/GTP Racing, Tech Pass („Tech Pass“) sein, der von der Organisation für die Veranstaltung, bei der das Rennen stattfinden soll, ausgestellt wurde. Die Gebühr für den Tech Pass wird von der Organisation festgelegt.

Damit ein Fahrzeug teilnahmeberechtigt ist, muss die im Tech Pass-Antrag angegebene Spezifikation des Fahrzeugs der Spezifikation des jeweiligen Zeitraums entsprechen, in der dieser Fahrzeugtyp gefahren wurde. Dazu gehören unter anderem das Aero-Paket und der Antriebsstrang. Änderungen der Originalspezifikation können von der Organisation zugelassen werden, wenn der Teilnehmer nachweisen kann, dass die Lebensdauer oder Zuverlässigkeit oder Sicherheit verbessert wurde oder dass keine Ersatzteile verfügbar sind. Genehmigungen für solche Änderungen gegenüber der ursprünglichen Spezifikation müssen vor der Anmeldung zu einer Veranstaltung mit der Organisation vereinbart werden.

Fahrzeuge ohne Renngeschichte aus dem jeweiligen Zeitraum können für einen Tech Pass und eine Einladung zur Teilnahme an Rennen der Group C/GTP Racing in Betracht gezogen werden, wenn sie den technischen Spezifikationen, dem Aero-Paket und der Lackierung für das jeweilige Jahr entsprechen, in dem das Fahrzeug vorgestellt wurde.

Im Falle einer Anmeldung für eine Veranstaltung, bei der mehr Anträge eingereicht wurden als Startplätze zur Verfügung stehen, gilt die Priorität immer in dieser Reihenfolge:

- Fahrzeuge der Klassen C1 und C2 mit nachgewiesener Geschichte,
- Fahrzeuge der Klassen C1 und C2 ohne nachgewiesene Geschichte,
- Fahrzeuge der Klasse C3.
- 

Die Organisation behält sich das Recht vor, die Einladung eines Fahrzeugs zur Teilnahme jederzeit zurückzuziehen, wenn die Organisation der Auffassung ist, dass es nicht den höchsten technischen Standards entsprechend vorbereitet ist.

Alle Fahrzeuge müssen sich in einem guten äußeren Zustand befinden und eine Karosserie aufweisen, die im Tech Pass oder des FIA HTP dargestellten Lackierung des jeweiligen Zeitraums entspricht (d. h. mit Lackierungen und Sponsorenlogos, die während der Rennen im jeweiligen Zeitraum auf dem Fahrzeug zu finden waren). Karosserie-Unfallschäden, die während einer Veranstaltung entstanden sind, müssen vor dem nächsten Start auf höchstem Qualitätsniveau repariert werden.

## **ARTIKEL 4 – TECHNISCHES REGLEMENT**

### **4.1 Reifen und Räder**

Es dürfen nur Avon-Reifen verwendet werden. Die Spezifikation der Reifen wird von der Organisation und Avon von Saison zu Saison festgelegt. Für alle Fahrzeuge gilt die Slick-Reifenmischung AA24. Wenn die Wetterbedingungen die Verwendung von Regenreifen erfordern, sind Regenreifen mit der Mischung W534 vorgeschrieben.

Ausnahmen können gemacht werden, wenn Avon nicht in der Lage ist, eine passende Reifengröße für ein bestimmtes Fahrzeug zu liefern. In diesem Fall muss die Ausnahme vor der Rennveranstaltung, an der der Teilnehmer teilnehmen möchte, mit der Organisation abgesprochen werden.

AVON-Kontaktdaten: +44 (0) 1225 357 694 / [DLacey@coopertire.com](mailto:DLacey@coopertire.com)

Bei jeder Veranstaltung dürfen nur zwei Sätze neuer Slick-Reifen pro Fahrzeug eingesetzt werden. Bereits verwendete Reifen dürfen ebenfalls ohne Einschränkung gefahren werden. Jeder Satz gebrauchter Reifen muss gekennzeichnet werden und wird vor der Qualifikation von den technischen Kommissaren überprüft.

Die Teilnehmer sind verpflichtet, den Kontrollbogen für die während des Tests verwendeten Reifen auszufüllen und diesen Bogen vor Beginn des Qualifyings an den Technischen Kommissar zurückzugeben. Jeder Verstoß gegen diese Regel kann zur Anwendung von Strafen gemäß der Entscheidung des Stewards führen.

Reifenwärmer und Reifenheizzelte sind erlaubt, dürfen aber nur in unmittelbarer Nähe des Garagenbereichs (d.h. nicht im Startbereich oder im Vorstartbereich) verwendet werden.

Die Raddurchmesser sind beliebig, unterliegen jedoch der vorherigen Genehmigung durch die Organisation.

Nur ein G-Sensor und ein Raddrehzahlsensor, die an einem der nicht angetriebenen Vorderräder angebracht sind, sind zulässig.

### **4.2 Motor und Hubraum**

Der Motor aller Fahrzeuge muss die gleiche allgemeine Größe, den gleichen Typ und die gleichen Abmessungen aufweisen, wie sie im jeweiligen Zeitraum verwendet wurden. Es ist erlaubt, alle Teile zu verwenden, die in dem jeweiligen Zeitraum allgemein verfügbar waren, um den Motor zu verbessern. Es ist erlaubt, Komponenten aus derselben Motorenfamilie und moderne, handelsübliche Kolben, Pleuel, Ventile usw. zu verwenden, um den Motor zu modernisieren, wobei diese Teile jedoch der allgemeinen Art von Bauteilen aus dem jeweiligen Zeitraum entsprechen müssen. Die Beweislast liegt zu jeder Zeit auf Seiten des Teilnehmers.

Jedes C2-Fahrzeug, das mit einem Cosworth-Motor vom Typ DFV ausgestattet ist, darf nur die Motorgrößen verwenden, die in dem betreffenden Zeitraum verwendet wurden. Von der Organisation werden jedoch nur Motoren mit einem Hubraum von 3,0 l, 3,3 l, 3,5 l oder 3,9 l anerkannt.

Die maximalen Motordrehzahlgrenzen werden für jeden dieser Motoren auf folgende Werte festgesetzt:

- 3,0 l Motor – 10.600 U/min
- 3,3 l Motor – 10.200 U/min
- 3,5 l Motor – 9.500 U/min
- 3,9 l Motor – 8.200 U/min

Die maximale Bohrungsgröße für alle Cosworth-Motoren beträgt 90,00 mm.

Auf Anfrage der Organisation müssen die Teilnehmer Protokolldaten zur Verfügung stellen, aus denen die Einhaltung der von der Organisation geforderten Drehzahlbegrenzungen für alle Runden deutlich hervorgehen muss. Wiederholte Drehzahlüberschreitungen oder das Versäumnis, diese Daten zur Verfügung zu stellen, haben in der Qualifikation die Aberkennung der Rundenzeit(en) oder im Falle eines Rennens die Disqualifikation vom Rennen zur Folge.

Luftmengenbegrenzer können entfernt werden.

Wurde die Motorkonfiguration des angemeldeten Fahrzeugtyps auf einen anderen Motortyp geändert, der ebenfalls im jeweiligen Zeitraum eingebaut wurde, kann das Fahrzeug erst dann für den Einsatz zugelassen werden, wenn seine Spezifikation von der Organisation genehmigt wurde und ein Tech Pass oder ein gültiger FIA HTP ausgestellt wurde.

Es ist zulässig, das Motormanagementsystem auf eine moderne Version (z. B. Life, Motec o. ä.) umzurüsten.

#### **4.3 Turbolader**

Alle betroffenen Fahrzeuge müssen mit einem Turboladersystem (Auspuffkrümmer, Turbo und Ladedruckregelventil) ausgestattet sein, das dem im jeweiligen Zeitraum verwendeten System entspricht. Wo Bauteile aus dem jeweiligen Zeitraum nicht mehr verfügbar sind oder wo die Zuverlässigkeit verbessert werden kann, können spätere Alternativen verwendet werden, vorausgesetzt, dass das Gesamterscheinungsbild des Systems erhalten bleibt.

#### **4.4 Abgasanlage**

Die Verwendung eines Katalysators ist freigestellt.

#### **4.5 Getriebe**

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Getriebe ausgestattet sein, das der Spezifikation des jeweiligen Zeitraums des vorgestellten Fahrzeugs entspricht.

#### **4.6 Kraftstoff, Kraftstofftanks und Betankung**

##### **4.6.1 Kraftstoff und Kraftstofftanks**

Der für die Serie zugelassene Kraftstoff darf keine Kohlenwasserstoffe, Oktanzahlverbesserungszusätze oder Chemikalien außerhalb der FIA-Kraftstoffvorschriften enthalten. Nur Kraftstoffe, die im Handel erhältlich und zugelassen sind, sind erlaubt.

Der technische Kommissar kann zu jeder Zeit während der Veranstaltung eine Kraftstoffprobe zu Testzwecken verlangen. Bei Nichteinhaltung kann das betroffene Fahrzeug mit einer Strafe belegt werden.

Das Fassungsvermögen des Kraftstoffsystems einschließlich der Kraftstoffleitungen / Sammelbehälter und Reservetanks für alle Fahrzeuge darf bei Fahrzeugen der Klasse C1 nicht mehr als 100 l und bei Fahrzeugen der Klasse C2 nicht mehr als 80 l betragen.

Das Kraftstoffsystem muss mit einem Ablauf mit Kraftstoff-Trockentrennventil ausgerüstet sein, und die Teilnehmer müssen nachweisen können, dass das Fahrzeug keinen Kraftstoff enthält und dass das System vollständig gefüllt ist, wenn dies für eine Prüfung des Fassungsvermögens gefordert wird. Die Funktionäre können das Fassungsvermögen der Tanks jederzeit überprüfen.

Kraftstofftanks, die älter als fünf Jahre sind, müssen vom Hersteller ersetzt oder erneut zertifiziert werden. Die Zertifikate müssen dem technischen Vertreter der Organisation auf Anfrage vorgelegt werden.

Ein der aktuellen FIA-Spezifikation entsprechendes 200-mbar-Überroll-/Entlüftungsventil muss am Kraftstofftank installiert sein.

Im Cockpit befindliche Komponenten des Kraftstoffsystems, wie z. B. Kraftstoffpumpen, müssen entweder durch einen Beifahrersitz oder eine Aluminiumabdeckung abgedeckt sein.

#### **4.6.2 Auftanken (während der Rennen verboten)**

Der Motor muss vor jeder Wartung oder Betankung des Fahrzeugs abgestellt werden. Während des Betankens darf der Fahrer sich nicht im Fahrzeug befinden und es dürfen keine anderen Arbeiten am Fahrzeug vorgenommen werden.

Ein „Feuerwehrmann“ muss anwesend sein und einen geeigneten Feuerlöscher zur Hand haben (dabei kann es sich um den Fahrer oder eine Hilfsperson handeln).

Es müssen von der FIA zugelassene Betankungsausrüstung, Entlüftungsflaschen und zugehörige Anschlussstücke verwendet werden. Offene Verschlüsse an Entlüftungsflaschen zum Betanken sind nicht zulässig. Alle Betankungseinrichtungen müssen vor dem Einsatz im Rennen an der Rennstrecke auf ihre Funktionstüchtigkeit überprüft werden. Der technische Delegierte der Organisation kann die Betankungsausrüstung jederzeit überprüfen. Wenn der technische Vertreter feststellt, dass die Betankungsausrüstung nicht dem erforderlichen Standard entspricht, darf die Ausrüstung nicht verwendet werden.

Eine Nichteinhaltung kann dazu führen, dass die Einladung des Zuwiderhandelnden zum Rennen widerrufen und dieser vom Wettkampf disqualifiziert wird.

#### **4.7 Beleuchtung und elektrische Ausrüstung**

Jedes Fahrzeug muss mit Beleuchtung des jeweiligen Zeitraums in betriebsbereitem Zustand ausgestattet sein.

Alle Fahrzeuge der Klassen C1 und C3 müssen bei jedem Rennen mit eingeschalteten Scheinwerfern starten, die für die Dauer des jeweiligen Rennens eingeschaltet bleiben müssen.

Bei Fahrzeugen der Klasse C2 muss das Licht entweder bei schlechter Sicht oder bei Dunkelheit eingeschaltet werden.

Bremslichter müssen montiert und voll funktionsfähig sein.

**Wird ein Rennen im Regen ausgetragen, müssen alle Fahrzeuge über voll funktionsfähige Scheinwerfer verfügen und mit einem von der FIA zugelassenen Regenlicht ausgestattet sein.**

#### **4.8 Gewicht**

Das Gewicht jedes Fahrzeugs wird von der Organisation bestimmt, wenn eine Abweichung von der ursprünglichen „Standard“-Spezifikation vorliegt.

Alle Gewichte beziehen sich auf das Fahrzeug ohne Fahrer, ohne Kraftstoff, aber mit Motoröl und Kühlwasser.

Wann immer das Fahrzeug überprüft wird, darf das Gewicht während der gesamten Veranstaltung zu keiner Zeit unter dem nachstehend aufgeführten Gewicht liegen:

C1 Fahrzeuge	Mindestgewicht 900 kg
C1 Fahrzeuge mit 3,5 l Saugmotoren	Mindestgewicht 750 kg
C2 Fahrzeuge	Mindestgewicht 750 kg

#### **4.9 Bremsen**

Die Bremssysteme müssen die gleiche Spezifikation aufweisen, die für diesen speziellen Fahrzeugtyp im jeweiligen Rennzeitraum eingesetzt wurde.

Der Teilnehmer muss den Nachweis diesbezüglich zusammen mit dem technischen Pass oder der FIA HTP des Fahrzeugs vorlegen.

#### **4.10 Bodenfreiheit**

Die vorgeschriebene statische Mindestbodenfreiheit muss zu jeder Zeit mit oder ohne Fahrer an Bord und mit vollen Tanks 40 mm betragen.

Die Bodenfreiheit berücksichtigt jeden Bereich des Fahrzeugs (Frontspoiler, flacher Boden, Auspuff und Schalldämpfer).

Progressive Federn sind nur zugelassen, wenn sie ursprünglich eingebaut waren, und alle Hilfsfedern müssen bei stehendem Fahrzeug vollständig zusammengedrückt sein.

Es können beliebige Stoßdämpfer verwendet werden; es müssen jedoch alle Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass die eingebauten Stoßdämpfer so weit wie möglich dem ursprünglichen Aussehen in dem jeweiligen Zeitraum entsprechen.

#### **4.11 Karosserie und Aero-Paket**

Das Aero-Paket muss dem Paket entsprechen, das bei Rennen aus dem Jahr der gewählten Spezifikation eingesetzt wurde und im Tech Pass oder FIA HTP genehmigt wurde.

Alle zusätzlichen Frontspoiler / Seitenschürzen usw. müssen mit den in dem jeweiligen Zeitraum verfügbaren Elementen übereinstimmen.

Maximale Breite 2000 mm / maximale Länge 4800 mm und die maximalen Flügelhöhen dürfen nicht höher als der höchste Punkt des Daches sein.

#### **4.12 Funkgeräte**

Kommunikation zwischen Fahrer und Teams ist erlaubt.

#### **4.13 Transponder**

Alle Fahrzeuge müssen mit einem Transponder und einer Nummer ausgestattet sein, die der Organisation vor jeder Veranstaltung mitgeteilt werden muss.

#### **4.14 Sicherheit**

Es gelten die Bestimmungen des Artikel 277 des Anhang J zum ISG der FIA.

#### **4.15 Riss- und Röntgenprüfung von Bauteilen**

Von den Teams und Teilnehmern wird erwartet, dass sie die Möglichkeit des altersbedingten Ausfalls von Fahrzeugbauteilen berücksichtigen und deshalb darauf achten, ihre Fahrzeuge auf dem höchstmöglichen Stand zu halten, indem sie während der gesamten Dauer des Wettbewerbseinsatzes des Fahrzeugs in regelmäßigen Abständen detaillierte Bauteilprüfungen durchführen.

Es liegt in der Verantwortung der Teams / Teilnehmer, sicherzustellen, dass ihre Fahrzeuge auf einem hohen technischen Stand gehalten werden. Sie müssen im Besitz ausreichender Nachweise sein, um jederzeit alle technischen Kommissare oder Funktionäre des Veranstalters zufriedenzustellen zu können.

Die Organisation ist NICHT für die Bereitstellung von Richtlinien für Rissprüfverfahren verantwortlich und übernimmt diesbezüglich keinerlei Haftung.

Die folgenden Punkte müssen durch eine zerstörungsfreie Prüfung auf strukturelle Unversehrtheit und Korrosion geprüft werden:

- Rohrrahmen-Querlenker
- Aufhängungsteil aus Leichtmetalllegierung
- Lenksäulen
- Gefertigte Träger
- Bremspedale
- Räder

*Alle oben genannten Bauteile müssen nach einer Methode geprüft und zertifiziert werden, die für das Material und die Bauart des betreffenden Bauteils geeignet ist. Die Zertifikate müssen dem technischen Vertreter oder Funktionär der Organisation auf Anfrage vorgelegt werden. Jedes Bauteil muss auf dem Zertifikat eindeutig aufgeführt sein, wobei jedoch keine Notwendigkeit besteht, die Bauteile zu kennzeichnen. Im Falle eines Unfalls ist ein zusätzliches Zertifikat für das neu eingebaute Bauteil erforderlich. Die Zertifikate sind für einen Zeitraum von 2 Jahren ab dem Datum der Prüfung gültig (es sei denn, es liegt eine Genehmigung des technischen Vertreters vor).*

*Es wird dringend empfohlen, ähnliche Inspektionen an Bauteilen durchzuführen, die für die Sicherheit des Fahrzeugs von entscheidender Bedeutung sind, die aber möglicherweise nicht in der vorstehenden Liste enthalten sind.*

*Die Tests müssen nach den folgenden Normen durchgeführt werden: BSI; DIN; ISO; ASTM*

*\* Eindringprüfung: BS 6443 und BSM 39; DIN 54152; ISO 3452*

*\* Magnetpulverprüfung: BSM 34; ASTM 709*

*\* Durchstrahlungsprüfung: BS 6072 und BSM 35; DIN 54111-1; ISO 557*

### **Anerkennung des Reglements**

*Jeder Fahrer und Group C/GTP Racing-Teilnehmer bestätigt mit seinem Registrierungs-/Anmeldeformular die Anerkennung der bestehenden Regeln der Organisation, der Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes der FIA und der unterstützenden ASN.*

*Hockenheim, 27 Mai 2021*