

Reglement 2010



**Bayerische
Geländewagen-Meisterschaft**

4x4 BayernCup

Verbandsanschrift:

**4x4 Bayern Cup
Jürgen Korus
Wülfersreuth 19
95493 Bischofsgrün**

Mobil: 0175 / 5052086

Email: info@4x4bayerncup.de

Web: www.4x4bayerncup.de

Orga-Team des 4x4 BayernCup:

Vorsitzender: Jürgen Korus

Sportleiter: Peter Glaser

Kassier: Norbert Kremer

PR-Managerin: Andrea Nöth

(Kontakt Daten siehe Webseite oder im blauen BayernCup-Heft)

Verantwortlich für

Internetauftritt, Paperwork, Drucksachen, Reglementerstellung, Sponsoring
und Fragen aller Art
→ Jürgen Korus

Reglementfragen vor Ort, technische Fragen
→ Peter Glaser, Jürgen Korus

Jahreswertung, Zwischenergebnisse, Jahressiegerehrung sowie Finanzen, Erstellung
BayernCup-Heft nebst Anzeigenmanagement
→ Norbert Kremer

Stand Reglement: 17. Mai 2010

Inhaltsverzeichnis

Einleitung, Kurzausschreibung, Neuerungen	4
Teil A.) Allgemeine Bestimmungen	5
§ 1 Grundlagen der Veranstaltungen	5
§ 2 Teilnehmer, Beifahrer	6
§ 3 Nennung, Nenngeld	6
§ 4 Nennungsschluss	7
§ 5 Ablehnung von Nennungen	7
§ 6 Nennungsvertrag	7
§ 7 Rücktritt	7
§ 8 Gruppeneinteilung und Klassenzusammenlegung	8
§ 9 Dokumentenprüfung und technische Abnahme	8
§ 10 Technischer Zustand	9
§ 11 Training und Startreihenfolge	9
§ 12 Beendigung des Wettbewerbs	9
§ 13 Fahrregeln	10
§ 14 Platzierung, Jahreswertung	11
§ 15 Anwendungs - und Auslegungsfragen	13
§ 16 Versicherungen	13
§ 18 Haftungsausschluss	14
§ 19 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers	14
§ 20 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung	15
§ 21 Rechtswegeausschluss und Haftungsbeschränkung	15
§ 22 Einsprüche	15
Teil B.) Sektionsaufbau und Wertung	17
§ 1 Sektionen	17
§ 2 Aufbau der Sektionen	18
§ 3 Wertung	19
§ 4 Erläuterung der Punktwertung	19
§ 5 Für Zuschauer erlaubte Abschnitte	21
§ 6 Streckenskizze	21
§ 7 Sicherheit	21
Teil C.) Technische Bestimmungen	22
Definition der Fahrzeuggruppen:	23-27

Einleitung

Die Anzahl der einzelnen Läufe und die Veranstaltungsorte, bzw. die Veranstalter sind aus der **Kurzausschreibung (blaues BayernCup-Heft)** ersichtlich.

Dieses „blaue BayernCup-Heft“ ist Bestandteil des offiziellen Reglements und kann zusätzliche Änderungen enthalten!

Bei jeder Veranstaltung liegt eine gewisse Anzahl der BayernCup Hefte auf, sowie einige gedruckte Exemplare dieses Reglements.

Das vorliegende Reglement erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und kann jederzeit aufgrund der Gegebenheiten, Fehlern oder fehlenden Teilen ergänzt und verändert werden. Es gilt jeweils das aktuellste Reglement, das auch im Internet auf der Seite www.4x4bayerncup.de abgerufen werden kann.

Grundlegende Änderungen werden durch die Jahreshauptversammlung der BayernCup-Veranstaltervereinigung festgelegt. Änderungsanträge sind schriftlich einzureichen.

Allgemeines

Die teilnehmenden Fahrzeuge werden je nach Größe und technischen Gegebenheiten in Klassen eingeteilt (Klasse = Gruppe).

Es besteht in allen Klassen Gurtpflicht und Helmpflicht!

Eine Ausnahme besteht in der Klasse „SUV“. Hier besteht nur Gurtpflicht. Von der Helmpflicht kann hier abgesehen werden, da die Sektionen so aufgebaut sind, dass die Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und von einem Unfall nicht ausgegangen werden muss. In Sonderfällen kann der Veranstalter aber auch in der Klasse „SUV“ die Helmpflicht anordnen!

Das Fahrzeug darf nicht abgeklebt werden. Eine Ausnahme besteht nur bei einem offenen Abschlepphaken auf der Stoßstange. Anhängerkupplungen oder sonstige vorstehenden Fahrzeugteile dürfen nicht mit Klebeband oder ähnlichem Material „begradigt“ werden (Verhinderung des Einhängens Trassenband).

In den Sektionen dürfen sich nur Teilnehmer der Veranstaltung sowie Sektionsleiter / Streckenposten und deren Helfer aufhalten. Die Teilnehmer tragen bei der Streckenbesichtigung zur Erkennung Ihren Helm bei sich.

Andere Personen, insbesondere Zuschauer werden aus den Sektionen verwiesen.

Fremdhilfe führt zum Abbruch der Sektion mit entsprechenden Strafpunkten für die Teilnehmer!

Neuerungen im Reglement 2010:

(Zusammenfassung)

Zur Vereinfachung der gemeinsamen Läufe mit dem MD-Cup haben wir folgende generelle Änderungen vorgenommen:

- Die Anzahl der Versuche zwischen 2 Toren ist auf **vier** (bisher drei) begrenzt.
- Das erste Tor ist immer vorwärts zu durchfahren alle anderen Tore, inkl. Schlußtor, **können sowohl vorwärts wie rückwärts** befahren/durchfahren werden. Fahrtrichtungswechsel sind somit erlaubt – für jeden Fahrtrichtungswechsel werden 4 Punkte notiert!
- „Tor Auslassen“ führt nicht zum Abbruch der Sektion. Jetzt dürfen Tore auch umfahren werden (80 Strafpunkte).

Reglement

Teil A: Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Grundlagen der Veranstaltungen

Bei den Veranstaltungen des Bayern Cup handelt es sich um Geländewagentrials. Ein Geländewagen-Trial ist eine Geschicklichkeitsprüfung für vierradgetriebene Geländewagen auf abgesperrten Strecken. Zeitprüfungen dürfen nicht durchgeführt werden.

Eine Veranstaltung besteht aus mindestens 8 und maximal 10 „Serien“-Sektionen, die von allen Klassen (Ausnahme SUV) befahren werden müssen.

Zusätzlich werden für die Klassen B und C (Verbessert und Prototypen) zwei Sondersektionen errichtet.

Die Klasse C (Prototypen) befährt zusätzlich eine oder zwei „Prototypensektionen“

Die Gruppe SUV befährt 4 eigene Sektionen!

Es ist wichtig, dass die SUV-Sektionen ohne Schäden am Fahrzeug befahrbar sind und jeder serienmäßige „Geländewagen / SUV“ diese Strecke bewältigen kann. Fachliche Hilfe durch den Sektionsleiter auch innerhalb der Sektion ist erlaubt und wird nicht als Fremdhilfe gewertet.

Die Fahrzeuge in der Klasse „SUV“ sollten sich im Serienzustand befinden.

In den 8 Sektionen für die Gruppe A (Serie) fahren auch die Klassen „Serieneinsteiger“ und „Jugendgruppe“. Innerhalb dieser Sektionen kann eine andere Streckenführung als für die Serie für diese beiden Klassen (Vereinfachung) ausgesteckt sein. Diese muss jedoch mit farblich klar erkennbaren Markierungen an den Stangen erfolgen.

Die Wertung in diesen beiden Klassen erfolgt nach dem Handikapfaktor.

Es ist zulässig, dass alle Sektionen ab einer bestimmten Uhrzeit „gedreht“ werden, damit sie als neue Sektion von der anderen Richtung befahren werden. Den Zeitpunkt für die Richtungsänderung legt der Veranstalter fest.

Der Veranstalter kann den Zeitraum für das Befahren verschiedener Sektionen, die Startsektion selbst und/oder die Endzeit der letzten Sektion festlegen.

Der Sektionsleiter zeigt an, wann das Fahrzeug durch offensichtliches Unvermögen des Fahrers oder unsportliches Verhalten des Teams die Sektion zu verlassen hat.

Fahrzeuge in der Klasse SUV erhalten je nach Zustand folgende Aufschläge (Handicapfaktor), die auch auf der Bordkarte dieser Klasse abgedruckt sind und bei der technischen Abnahme angekreuzt werden:

Höherlegung +10%, Größere Reifen / MT Profil +10%, Vorderachssperre +10%, Hinterachssperre +10%.

Fahrzeuge mit weiteren Änderungen sind nicht erlaubt in der Klasse SUV.

Die zusammengezählten Fehlerpunkte in den Sektionen werden mit dem Prozentualen Aufschlag / Aufschläge in der Ergebnisliste eingetragen. Fahrzeuge mit serienmäßigen Sperrern erhalten ebenfalls den Zuschlag wie oben stehend.

Beispiel:

Gefahrene Fehlerpunkte = 72

Handicapfaktor +10% Höherlegung + 10% Hinterachssperre
= 72 + 20% = 86,40 Fehlerpunkte in der Wertung.

§ 2 Teilnehmer, Beifahrer

In der Klasse J = Jugend muss der Fahrer mindestens das 16. Lebensjahr erreicht haben und der zwingend erforderliche Beifahrer muss mindestens 18 Jahre alt sein und eine gültige Fahrerlaubnis für das Teilnahmefahrzeug besitzen. In der Klasse J, ist nur das Befahren der Sektionen (nicht die Überführung zwischen den Sektionen), durch den Jugendlichen erlaubt.

Die Teilnahme ist nicht an eine Vereins- oder Verbandszugehörigkeit gekoppelt. Teilnahmeberechtigt sind alle Inhaber einer gültigen Fahrerlaubnis, welche zum Führen eines Geländewagens erforderlich ist. Dies trifft auch auf Ausländer mit ausländischer Fahrerlaubnis zu. Es ist während des Befahrens der Sektion nur ein Beifahrer erlaubt. Das Mindestalter des Beifahrers ist 12 Jahre.

Es besteht Helmpflicht für alle Fahrer und Beifahrer! In der Gruppe „SUV“ kann der Veranstalter über die Helmpflicht entscheiden.

Die Helme müssen der DIN-Norm für den Straßenverkehr entsprechen und passend sein. Es besteht Gurtpflicht für alle Fahrer und Beifahrer. Das vorgeschriebene Gurtsystem ist vorschriftsmäßig anzulegen.

Maximal 2 Personen im Fahrzeug sind erlaubt, Tiere im Fahrzeug sind nicht erlaubt. Empfohlen wird das Mitführen eines Feuerlöschers.

§ 3 Nennung, Nenngeld

1. Alle, auch die eingeschriebenen Teilnehmer, müssen eine Nennung auf dem vom Veranstalter ausgegebenen Nennformular abgeben. Das Nennformular ist vollständig und leserlich auszufüllen und es sind alle dort verlangten Erklärungen, insbesondere die zu dem Fahrzeug gemachten technischen Änderungen, anzugeben. Das Nennformular ist vom Fahrer und Beifahrer zu unterschreiben.

2. Das Nenngeld für alle Veranstaltungen beträgt 27,- Euro. Für Mitglieder der Veranstaltervereine beträgt das Nenngeld bei jeder Veranstaltung 25,- Euro. Ob eine erhöhte Nachnenngebühr (am Veranstaltungstag abgegebene Nennungen) erhoben wird, steht dem Veranstalterverein frei. Das Nenngeld für „SUV“ beträgt 15,- Euro. Hier wird generell keine Nachnenngebühr erhoben!

Das Nenngeld für Mannschaften beträgt 15,- Euro.

Eine Mannschaft (ohne SUV) besteht aus max. 5 und mind. 3 Fahrern.

Die drei besten Ergebnisse (Platzformel) werden zur Wertung herangezogen.

Das in der Ausschreibung angegebene Nenngeld ist der Nennung beizufügen.

3. Mit einem Fahrzeug können mehrere Fahrer starten (Doppelstart, Mehrfachstart). Das Team muss jedoch in allen Sektionen dasselbe sein. Das Fahrzeug ist deutlich mit den jeweiligen Startnummern zu kennzeichnen. Bei Abgabe der Nennung ist der Mehrfachstart anzuzeigen.

Nach Beginn der Veranstaltung ist ein Wechsel des Fahrzeuges nicht mehr erlaubt.

§ 4 Nennungsschluss

1. Mit dem Nennungsschluss (Datum und Uhrzeit) wird das Ende der Frist für die Abgabe der Nennungen bestimmt. Zu diesem Zeitpunkt müssen die Nennungen dem Veranstalter vorliegen.

2. Bis zur Dokumenten-Abnahme kann der genannte Fahrer/Beifahrer auch noch nach Nennungsschluss ausgetauscht werden. Der Ersatzfahrer/Beifahrer hat dann anstelle des ursprünglich genannten Fahrers/Beifahrers die Nennung zu unterzeichnen.

3. Eine Änderung der angegebenen Einstufung des Fahrzeugs in der Klasse/Gruppe ist nach Nennungsschluss nicht mehr möglich. Davon sind lediglich Falscheinstufungen des Veranstalters ausgenommen, bzw. Änderungen, die sich aufgrund der technischen Abnahme ergeben.

§ 5 Ablehnung von Nennungen

1. Der Veranstalter hat das Recht, eine Nennung ohne Angabe von Gründen abzulehnen.
2. Die Nennung wird auf jeden Fall abgelehnt, wenn:
 - sie nicht form- und fristgerecht abgegeben wurde,
 - das Nenngeld, falls verlangt, nicht vor Nennschluss geleistet wurde,
 - die Teilnahme/Zulassungsvoraussetzungen für Fahrer oder Fahrzeug nicht erfüllt sind.

§ 6 Nennungsvertrag

Mit der Abgabe der Nennung kommt ein Vertrag zustande, der den Fahrer berechtigt, an der Veranstaltung unter den in der Ausschreibung genannten Bedingungen teilzunehmen.

§ 7 Rücktritt

1. Die Fahrer sind nur bei Absage, oder bei Verlegung des Wettbewerbs um mehr als 24 Stunden, zum Rücktritt berechtigt.
2. Allein in diesen Fällen hat der Fahrer bei unverzüglicher Ausübung seines Rücktrittsrechts Anspruch auf Rückzahlung des Nenngeldes.
3. Der Veranstalter kann in der Ausschreibung festlegen, dass ein Rücktritt bis zum Nennungsschluss, auch wenn die in Abs. 1 aufgeführten Rücktrittsgründe nicht vorliegen, möglich ist. Bei Ausübung dieses Rücktrittsrechts ist das Nenngeld abzüglich der anteiligen Kosten des Veranstalters zu erstatten.

§ 8 Gruppeneinteilung und Klassenzusammenlegung

1. Zur Wertung der Teilnahme sind die im Teil C aufgelisteten Fahrzeuge startberechtigt. Gestartet wird in Gruppe A, Klasse 1-5 (Serienfahrzeuge), Gruppe B1 und B2 (verbesserte Fahrzeuge), Gruppe C (Prototypen) sowie in den Gruppen Jugend, Serieneinsteiger und Gruppe SUV.
2. Gruppe Serieneinsteiger, Jugend und Gruppe SUV Fahrzeuge erhalten einen Handicap-Faktor (HCF) der sich nach Radstand, Länge und Breite, gemessen an der Karosserie, errechnet. Der HCF ist für jeden Fahrzeugtyp aufgeführt, nicht aufgeführte Fahrzeuge werden bei der technischen Abnahme vermessen und von den technischen Kommissaren eingestuft.
3. Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht möglich.

4. Berechnung des Handicap – Faktors

Zur Berechnung des Handicap Faktors gilt folgende Rechnung:

$$A = ((\text{Fahrzeuglänge} - 303\text{cm}) : 100)$$

$$B = ((\text{Fahrzeugbreite} - 139\text{cm}) : 100 \times 2,6)$$

$$C = ((\text{Radstand} - 193\text{cm}) : 100 \times 2,6)$$

$$1 = (2,6 : 2,6)$$

$$A + B + C + 1 = \text{HCF (Handicap - Faktor)}$$

§ 9 Dokumentenprüfung und technische Abnahme

1. Vor dem Wettbewerb werden die Dokumente der Teilnehmer und die Fahrzeuge überprüft. Die Fahrer, die alle erforderlichen Dokumente vorgelegt haben, erhalten nach der Dokumentenprüfung und Bezahlung der Nennungsgebühren die Bordkarte. Nach der technischen Abnahme werden die Fahrzeuge mit einem Kennzeichen versehen.
2. Zur Dokumentenprüfung haben die Teilnehmer auf Verlangen vorzulegen:
 - Führerschein
 - schriftliche Einverständniserklärung der gesetzlichen Vertreter bei Minderjährigen
 - Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
 - Versicherungsnachweis
 - Bei nicht straßenzugelassenen Fahrzeugen der Nachweis einer Sportversicherung

Die Möglichkeit zum Abschluss einer Sport-Tagesversicherung besteht bei allen Veranstaltungen.

Für Fahrzeuge, die nach StVZO zugelassen und versichert sind, wird dem Fahrzeughalter empfohlen, mit seiner Versicherung abzuklären, ob eine Übernahme von Schäden durch die Ausübung des Sports gewährleistet ist.

3. Zur technischen Abnahme müssen die Fahrer mit dem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen und die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung (Helm) vorzeigen. (Ausgenommen Gruppe SUV sofern der Veranstalter keine Helmpflicht fordert.)
4. Fahrzeuge, die den technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen oder können vom technischen Sportkommissar entsprechend des Zustands in andere Klassen eingruppiert werden.
Bei behebbaren Mängeln kann eine erneute Vorführung angeordnet werden.

Die erneute Vorführung hat ohne erneute Aufforderung in jedem Fall zu erfolgen, wenn Fahrzeuge nach der technischen Abnahme beschädigt wurden. Das nach der Beschädigung in standgesetzte Fahrzeug darf nur nach Begutachtung und Freigabe durch die Abnahme-Kommissare weiter eingesetzt werden.

5. Fahrerbesprechung

Vor dem Start des 1. Fahrzeuges wird eine Fahrerbesprechung durchgeführt. Die Teilnahme ist Pflicht.

§ 10 Technischer Zustand

1. Die Fahrzeuge müssen während der gesamten Veranstaltung in allen Punkten den technischen Bestimmungen entsprechen.
2. Nach der technischen Abnahme dürfen Reifentyp und -Größe bis zur Beendigung des Wettbewerbs nicht gewechselt werden. Reifentyp und -Größe müssen an beiden Achsen gleich sein. Ersatzräder gleichen Typs und Größe auf Grund von Beschädigungen dürfen montiert werden.

§ 11 Training und Startreihenfolge

1. Ein Trainieren der Sektionen ist nicht gestattet.
2. Der Veranstalter kann nach der Dokumentenabnahme festlegen, an welcher Sektion und zu welchem Zeitpunkt der Teilnehmer startet. Mehrfachstarter eines Fahrzeugs erhalten die gleiche Startsektion. Die Öffnungszeiten und Zeitpunkt für das Drehen der Sektionen für die einzelnen Gruppen muss in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

§ 12 Beendigung des Wettbewerbs

1. Der Wettbewerb ist beendet, wenn jeder Teilnehmer die für ihn vorgeschriebenen Sektionen absolviert hat oder wenn der vom Veranstalter genannte Zeitpunkt des Wettbewerbsendes erreicht ist.
2. Nach dem Wettbewerb dürfen am Fahrzeug keine Änderungen vorgenommen werden.
3. Die abgestellten Fahrzeuge müssen bis zum Ablauf der Einspruchsfrist im Fahrerlager für Nachuntersuchungen bereitstehen. (siehe § 22)
4. Die Teilnehmer haben die Startnummern an Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, nach Verlassen der Veranstaltung zu verdecken oder zu entfernen, sowie Reifen, Scheiben, Lichtzeichenanlage und Kennzeichen zu säubern.
5. Bei Abbruch des Wettbewerbs wird keine Wertung erstellt.

§ 13 Fahrregeln

1. Das Befahren der Sektionen erfolgt von A (Anfang) nach E (Ende). Das erste Tor muss vorwärts durchfahren werden. Alle weiteren Tore, incl. dem Schlussstor, dürfen auch rückwärts durchfahren werden. Fahrtrichtungswechsel sind also zulässig, werden jedoch mit Fehlerpunkten (rückwärts) bewertet.
2. Die Anzahl der Versuche zwischen zwei Toren ist auf vier begrenzt. Als Versuch gilt jeweils die Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs, so auch bei Rückwärts-Durchfahrt!
3. Die einzelnen Sektionen können mit Farbmarkierungen für die verschiedenen Gruppen gekennzeichnet werden.
Empfehlung: für die Serie: blau; für Verbesserte: gelb; für Proto: rot; für Jugend und Serieneinsteiger: grün. Andere Kennzeichnungen werden bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.
4. Die Sektion gilt als beendet / verlassen, wenn das Fahrzeug das Schild mit dem „E“ vollständig passiert hat. Dies ist sowohl vorwärts als auch rückwärts zulässig.
5. Das „A“ Schild muss vor der Einfahrt des ersten Tores stehen und das „E“ Schild am Ausgang der Sektion nach dem letzten Tor. Sie stehen jeweils auf der linken Seite in Fahrtrichtung gesehen.
6. Die vom Veranstalter vorgeschriebenen Sicherheitssysteme (Helm, Gurt) sind bestimmungsgemäß vor der Einfahrt in die Sektion anzulegen. Es ist während des Befahrens der Sektion nur **ein** Beifahrer (keine Kinder, Tiere, etc.) erlaubt. Das Mindestalter des Beifahrers beträgt 12 Jahre. Während des Befahrens einer Sektion kann der Beifahrer verschiedene Bedienung verrichten, jedoch keine Lenkarbeit (außer bei Stillstand des Fahrzeugs). Es gilt grundsätzlich während der Veranstaltung ein Alkoholverbot für die Teilnehmer. Zuwiderhandlungen werden bestraft. Das Rauchen im Fahrzeug innerhalb der einzelnen Sektionen ist aus Sicherheitsgründen untersagt. Lose Teile und Gepäckstücke müssen gut gesichert sein.
7. Die Teilnehmer an automobilsportlichen Veranstaltungen sind zu sportlichem, fairem Verhalten verpflichtet. Sie haben sich den Veranstaltern und Sportwarten gegenüber loyal zu verhalten und jede Handlung zu unterlassen, die den Interessen des Automobilsports schaden könnte.
8. Jede Nichtbeachtung dieser Verhaltensregeln und der sportgesetzlichen Bestimmungen kann zu Wertungsausschluss und zur Aberkennung der Meisterschaftspunkte führen.
9. Für SUV sind gesonderte Sektionen erstellt.

2. Jahreswertung

Für die Jahreswertung werden **alle** Läufe herangezogen. Ab 7 Läufen wird ein Streichergebnis abgezogen. Es werden **alle Fahrer** in der Jahreswertung berücksichtigt, die an **mindestens 3 der durchgeführten Veranstaltungen** teilgenommen haben.

Zur Wertung werden grundsätzlich nur die Platzierungen in der Klasse nach den offiziellen Ergebnislisten der Veranstalter herangezogen. Dazu kommen die Durchschnittsergebnisse der Fahrer eines Veranstaltervereins wie beschrieben.

Klassensieger ist der Fahrer mit der höchsten Punktzahl. Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Anzahl der besten Platzierungen bei den einzelnen Läufen.

Bei einem Klassenwechsel während der Saison können die Punkte nicht in eine andere Klasse übernommen werden. Ein Fahrzeugwechsel (aufgrund Defekt, Neuanschaffung o.ä.) innerhalb derselben Gruppe hat für die Jahreswertung keine Auswirkungen!

Eine Jahreswertung und eine Jahressiegerehrung wird in allen Klassen vorgenommen! Die Jahressiegerehrung findet direkt in einer separaten Abendveranstaltung zum Saisonabschluss statt. Näheres hierzu im blauen BayernCup-Heft.

Bei jedem Lauf kann eine Mannschaftswertung durchgeführt werden. Hierbei erhalten die ersten drei Mannschaften einen Pokal. Außerdem wird auch für Mannschaften eine Jahreswertung durchgeführt. In der Mannschaftswertung werden Teilnehmer der Klasse „SUV“ nicht berücksichtigt!

Bei jeder Veranstaltung wird ein Zwischenergebnis von den vorausgegangenen Läufen ausgehängt. Im Internet werden die Ergebnisse nach den einzelnen Veranstaltungen ebenfalls veröffentlicht, evtl. nur in Form eines Jahres-Zwischenergebnisses.

Für die Jahreswertung zur Deutschen Verbandsmeisterschaft werden alle Teilnehmer gemäß der Rahmenschreibungen für die einzelnen Verbände gewertet. Näheres dazu im Internet auf der Seite www.4x4dvm.de.

Bayerischer Geländewagen-Meister und Vize-Meister werden vom Bayerischen Motorsport-Verband e.V. (ohne Klassenwertung) nach der in Abs. 1 genannten Starter-Platz-Formel ermittelt.

4. Wertungspunkte Lauf Mannschaft

Die drei besten Ergebnisse einer Mannschaft werden zur Erreichung des Mannschaftsergebnisses herangezogen. Die vergebenen Wertungspunkte (siehe Punkt 1) werden zum Mannschaftsergebnis addiert.

5. Wertungsläufe Jahreswertung Mannschaft

Eine Mannschaft wird in der Jahreswertung nur berücksichtigt, wenn sie an mind. 3 der durchgeführten Veranstaltungen teilgenommen hat. Zur Wertung werden grundsätzlich nur die Platzierungen (nach den offiziellen Ergebnislisten der Veranstalter) herangezogen.

6. Wertung Klasse SUV

In der Klasse SUV erfolgt ebenfalls eine Jahreswertung.

7. Klassen/Gruppensieger

Klassen / Gruppensieger eines Einzel-Wettbewerbs ist der Teilnehmer mit der geringsten Anzahl von Strafpunkten. Generell erhalten die Plätze 1 bis 3 Pokale, eine Pokalvergabe darüber hinaus ist dem Veranstalter freigestellt.

Ob alle Platzierte eine Urkunde erhalten liegt im Ermessen des Veranstalters. Mehrfache Belegung einer Platzierung bei Punktegleichstand ist möglich.

§ 15 Anwendungen - und Auslegungsfragen

1. Über den organisatorischen Teil der Veranstaltung erteilt allein der Trialleiter des Veranstalters oder bei Abwesenheit sein Stellvertreter verbindliche Auskünfte.

2. Die Auslegung der Ausschreibungsbestimmungen und/oder des gültigen Reglements ist grundsätzlich zunächst dem Trialleiter des Veranstalters im Sinne des BayernCup vorbehalten. Jedoch ist auch ein vor Ort befindliches Mitglied des Organisationsteams des BayernCup berechtigt, Feststellungen über die Auslegung des Reglements nach Rück- oder Absprache mit dem Trialleiter vorzunehmen.

3. Aus Maßnahmen und Entscheidungen der Sportgerichtsbarkeit des Veranstalters sowie deren Beauftragte, können keine Ersatzansprüche hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

§ 16 Versicherungen

Alle Veranstalter sind verpflichtet, die Veranstaltung zu versichern.

1. Der Veranstalter muss eine Haftpflichtversicherung mit mindestens folgenden Deckungssummen abschließen:

1.000.000 Euro für Personenschäden (max. 250.000 Euro pro Person);

500.000 Euro für Sachschäden; 20.000 Euro für Vermögensschäden.

Der Veranstalter muss ebenfalls eine Funktionärs- (Helfer-) und Zuschauer-Unfallversicherung abschließen.

2. Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer und Halter) müssen bei der Dokumentenabnahme den Nachweis einer Versicherung mit den nachfolgenden Deckungssummen für ihre gesetzliche Haftpflicht erbringen:

1.000.000 Euro pauschal für Personen-, Sach- und Vermögensschäden.

Diese Versicherung umfasst keine Ansprüche, auf die Verzicht geleistet wurde. Bei Haftungsansprüchen der Fahrer, Beifahrer, Fahrzeughalter und Eigentümer untereinander sind jedoch nur Personenschäden versichert, die grob fahrlässig herbeigeführt wurden.

3. Für Fahrzeuge, die nach StVZO zugelassen und versichert sind, wird dem Fahrzeughalter empfohlen, mit seiner Versicherung abzuklären, ob eine Übernahme von Schäden durch die Ausübung des Sports gewährleistet ist.

§ 18 Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder von dem von ihnen benutzen Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsverzicht vereinbart ist.

Die Fahrer / Teilnehmer erklären mit der Abgabe ihrer Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- den Veranstalter, den Rennstreckeneigentümern, alle mit der Organisation und Durchführung der Veranstaltung in Verbindung stehenden Personen, Behörden, Institutionen, Firmen, etc. sowie 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 o. eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises) beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung (auch eines gesetzlichen Vertreters o. eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises) beruhen.

- gegen die anderen Teilnehmer, deren Helfer, die Eigentümer/Halter der anderen Fahrzeuge,

- gegen Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Fahrern/Mitfahrern gehen vor) und eigene Helfer etc.

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Wettbewerb (Training, Rennen/Wertungsläufe) 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 o. eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises) beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung (auch eines gesetzlichen Vertreters o. eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises) beruhen.

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

§ 19 Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

1. Sofern die Fahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeugs sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichtserklärung abgibt.

2. Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung von Punkt 1 nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellt der Fahrer alle in § 9 Punkt 1 – 5 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge, auf eigene Fahrer und eigene Helfer, auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Trial-Wettbewerb entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen.

§ 20 Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

1. Die Teilnehmer (Fahrer, Beifahrer, Kraftfahrzeugeigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihrem Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

2. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

Falls dies durch außerordentliche Umstände bedingt ist, ohne irgendwelche Schadensersatzansprüche zu übernehmen. Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

§ 21 Rechtswegeausschluss und Haftungsbeschränkung

Bei Entscheidungen der Sportwarte oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

Vor Anrufung eines öffentlichen Gerichts müssen die Möglichkeiten ausgeschöpft sein.

§ 22 Einsprüche

Der Teilnehmer hat die nachfolgenden Regelungen bei Einsprüchen zu beachten.

Einsprüche sind schriftlich an den Trialleiter und/oder an den BayernCup zu richten.

Dem Einspruchsschreiben muss die Einspruchsgebühr in Höhe von 50.- Euro beigelegt sein.

Mannschaften haben einen Mannschaftsführer zu benennen. Dieser kann das Einspruchs- und Berufungsrecht für die Mannschaft wahren, wenn er von allen Mannschaftsmitgliedern schriftlich bevollmächtigt ist.

Sammeleinsprüche sind unzulässig und werden vom Schiedsgericht des BayernCup kostenpflichtig zurückgewiesen.

Ein Sammeleinspruch liegt vor, wenn:

- a) mehrere Fahrer einen Einspruch gemeinsam unterzeichnen und einreichen,
- b) ein Fahrer einen Einspruch für oder gegen mehrere Fahrzeuge oder Teilnehmer einlegt, auch wenn es sich hierbei um die gleiche Begründung handelt.

Der Einspruchsgegenstand muss eindeutig erkennbar sein, der Einspruchsgrund ist konkret anzugeben.

Werden die Ergebnisse mit der Post den Teilnehmern zugesandt, so endet die Einspruchsfrist am 7. Tag, 24.00 Uhr, nach dem Versand der Ergebnisse. Der Poststempel ist maßgebend (ausgenommen Freistempeler).

Einsprüche müssen an den Trialleiter oder den BayernCup ausschließlich unter Beifügung der Einspruchsgebühr gestellt werden.

Die Entscheidung über den Einspruch trifft das Schiedsgericht des 4x4 BayernCup. Dieses besteht aus drei Personen (dem Trialleiter und zwei Vertretern des BayernCup).

Vor dem Start bei der Fahrerbesprechung wird der Trialleiter bekannt gegeben.

Einsprüche gegen Entscheidungen der Abnahme sind vom betroffenen Fahrer unmittelbar nach der Entscheidung einzulegen.

Einsprüche aufgrund von Zwischenfällen während der Veranstaltung können nur binnen 30 Minuten nach Beendigung des Wettbewerbs vom Einspruchsführer eingelegt werden.

Einsprüche technischer und nicht technischer Art gegen andere Fahrer müssen bis 30 Minuten nach Beendigung des Wettbewerbs vom/von betroffenen Fahrer(n) eingelegt werden (Abgabe der Bordkarte).

Einsprüche gegen die Auswertung (Rechenfehler) müssen binnen 30 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse eingelegt werden.

Alle anderen Einsprüche (z.B. gegen Fahrzeuge) müssen an Ort und Stelle eingereicht werden.

Wird ein Einspruch als unzulässig oder unbegründet von dem Schiedsgericht zurückgewiesen, fällt die Einspruchsgebühr dem Veranstalter zu.

Gegen die Entscheidungen des Schiedsgerichtes ist eine Berufung zulässig.

Die Berufung ist innerhalb von 30 Minuten nach Verkündung der Entscheidung oder der Maßnahme bei dem Schiedsgericht schriftlich einzulegen. Die Berufung muss vom Berufungsführer unterzeichnet sein. Zugleich sind 100,00 Euro Berufungsgebühr an das Schiedsgericht zu entrichten. Fehlt die Berufungsgebühr, ist die Berufung unzulässig.

Die Berufung ist gegenüber dem Veranstalter und unter Einhaltung der Frist grundsätzlich der Tag des Eingangs.

Sofern das Berufungsbestätigungsschreiben jedoch durch die Post befördert wird, genügt für die Einhaltung der Frist die Aufgabe zur Post vor Ablauf der Zwei-Tage-Frist. Hierfür ist der Poststempel (nicht Freistempler) maßgebend.

Die Berufung ist zu begründen. Die Frist für die Berufungsbegründung beträgt zwei Wochen, sie beginnt mit der Einlegung der Berufung.

Über die Berufung entscheidet endgültig die Organisation des 4x4BayernCup gemeinsam nach dem Mehrheitsprinzip durch Abstimmung.

Bei stattgegebenem Einspruch / stattgegebener Berufung wird die entsprechende Gebühr zurückgezahlt, ansonsten fällt sie dem BayernCup zu.

Teil B: Sektionsaufbau und Wertung

§ 1 Sektionen

(Siehe Einleitung:)

Es werden mindestens 8 und maximal 10 „Serien“-Sektionen, die von allen Klassen (Ausnahme SUV) befahren werden müssen, aufgebaut.

Zusätzlich werden für die Klassen B und C (Verbessert und Prototypen) zwei Sondersektionen errichtet. Für die Klasse C werden zusätzlich eine oder zwei „Prototypensektionen“ errichtet.

Für die Gruppe SUV werden 4 eigene Sektionen aufgebaut.

Die SUV-Sektionen sollen ohne Schäden am Fahrzeug befahrbar sein. Jeder serienmäßige „Geländewagen / SUV“ sollte diese Strecke bewältigen können.

In den 8 Sektionen für die Gruppe A (Serie) fahren auch die Klassen „Serieneinsteiger“ und „Jugendgruppe“. Innerhalb dieser Sektionen kann eine andere Streckenführung als für die Serie für diese beiden Klassen (Vereinfachung) ausgesteckt sein. Diese muss jedoch mit farblich klar erkennbaren Markierungen an den Stangen erfolgen.

Die Sektionen können zu einer bestimmten Zeit gedreht werden, um das Befahren in Gegenrichtung als neue Sektion zu ermöglichen.

Während der Veranstaltung haben sich die Teilnehmer an die Weisungen der Veranstaltungsleitung, der Streckenposten und der sonstigen Berechtigten zu halten. Weitere Vorschriften können bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden.

Die Bordkarte ist schnellstens, jedoch spätestens 30 Minuten nach Durchfahren der letzten Sektion abzugeben. Später abgegebene Bordkarten können für die Auswertung nicht mehr berücksichtigt werden.

Alle Sektionen werden vor dem Trialstart vom Trialleiter abgenommen.

§ 2 Aufbau der Sektionen

Es sind nur runde Stangen aus Holz (Besenstiel) mit Hülse zum Aufbau der Sektionen erlaubt (siehe Zeichnung). Stangen aus Metall oder anderem Material (auch als Sektionsbegrenzung) sind nicht zulässig. Zur Sektionsbegrenzung dürfen auch eckige Stangen verwendet werden (Dachlatten).

1. Richtverfahren 1 - System „Tore“ (siehe Beispiel)

Abstand der Tore - mindestens 5 m von der gedachten Fahrlinienmitte

Breite der Tore - mindestens 2,20 m (waagrecht gemessen)

Mindestabstand des Bandes - 2,20 m von dem gedachten Fahrbahnrand zwischen 2 Toren

Stangenhöhe - etwa 1,20 m über dem Boden

Anzahl der Tore - mind. 7, max. 10 Tore pro Sektion

Mehrfachture am Sektionsende - Mindestbreite 3 m, - ca. 0,25 m Abstand

Am Sektionsende - maximal 3 Tore

2. Richtverfahren 2 - System „Gasse“ (siehe Beispiel)

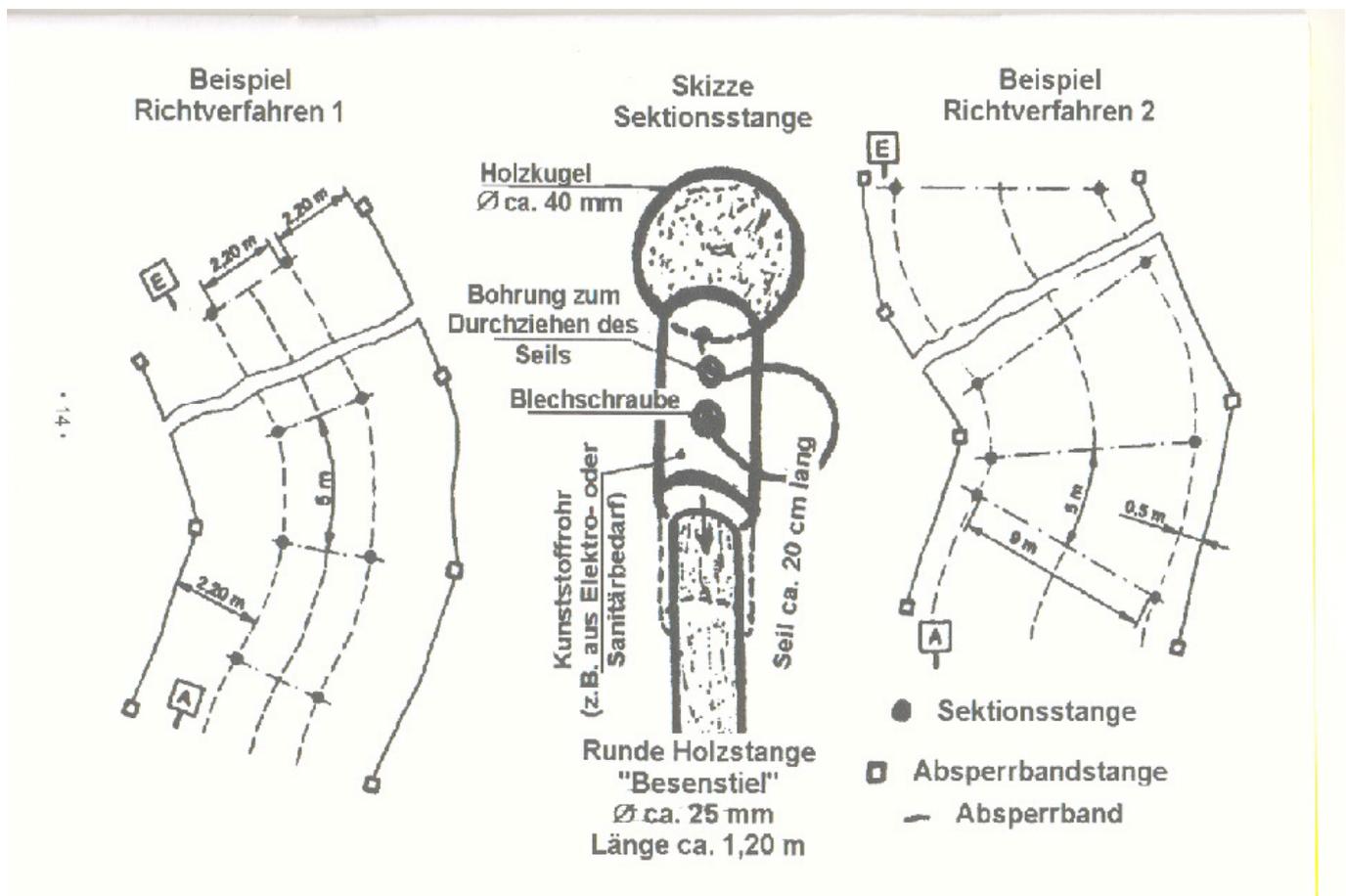
Die Sektionen werden in schweren Geländen in Form einer Gasse von ca. 10 m Breite austrassiert.

Abstand der Tore - mindestens 5 m Breite der Tore – maximal 9 m

Mindestabstand des Bandes - 0,50 m von dem gedachten Fahrbahnrand zwischen 2 Toren

Stangenhöhe - etwa 1,20 m über dem Boden

Anzahl der Tore - mind. 7, max. 10 Tore pro Sektion



3. Allgemein

Die farbliche Kennzeichnung kann bei der gemeinsamen Nutzung von Toren sehr hilfreich sein. Die beiden gedachten Linien zu Beginn und am Ende einer Sektion sind im Winkel von 90° zur Fahrbahnmitte gemeint.

Die Sektion gilt als beendet / verlassen, wenn das Fahrzeug diese Linien vollständig passiert hat.

Das „ A " Schild muss vor der Einfahrt des ersten Tores stehen und das „ E " Schild am Ausgang der Sektion nach dem letzten Tor. Sie stehen jeweils auf der linken Seite.

§ 3 Wertung der Sektionen

Die Vergabe von Strafpunkten wird von dem zuständigen Sektionsleiter vorgenommen. Unstimmigkeiten in der Bewertung müssen unmittelbar an Ort und Stelle geklärt werden. In Auslegungsfragen kann der Sektionsleiter den Trialleiter zur Klärung heranziehen. Spätere Einsprüche gegen die Entscheidung des Sektionsleiters sind nicht zulässig.

§ 4 Erläuterung der Punktwertung

1. Fahrtrichtungswechsel - 4 Punkte (siehe auch Punkt 11)

Ein Fahrtrichtungswechsel liegt dann vor, wenn das Fahrzeug entgegen der bisherigen Fahrtrichtung (vorwärts oder rückwärts) rollt, fährt oder rutscht. Fährt der Fahrer beim Zurückfahren neben ein bereits durchfahrenes Tor, darf das Fahrzeug mit der Vorderkante die gedachte Linie des Tores nicht verlassen.

Ein weiterer Fahrtrichtungswechsel liegt dann vor, wenn die Fahrzeugbewegung durch eine entgegengesetzte Bewegung unterbrochen wird.

2. Kugel - 20 Punkte

Dies liegt vor, wenn die Markierung (Holzkugel) vom Fahrzeug direkt oder indirekt verursacht (z.B. durch aufgewirbelte Steine), herunterfällt.

3. Torstangen umfahren, überfahren oder zerbrechen - 40 Punkte

Eine Torstange gilt als um- oder überfahren, wenn sie mit einem zweiten Punkt den Boden berührt oder wenn die Holzkugel den Boden berührt. Die Verbindung zur Stange muss vorhanden sein. Zerbricht die Stange, gilt sie in jedem Fall als überfahren.

Hat ein Fahrer zuerst eine Kugel abgeworfen und fährt dann dieselbe Stange um, so wird die Kugel nicht gewertet, sondern „nur“ die Stange (gesamt nur 40 Punkte).

4. Nicht durchfahrene Tore - 80 Punkte

Das Tor ist durchfahren, wenn das Fahrzeug mit seiner äußersten Kante die Torlinie durchfahren hat.

Fährt das Fahrzeug vor- oder rückwärts an der gedachten Torlinie vorbei zählt dies als ausgelassen, bzw. vorbeigefahren und wird mit 80 Punkten bestraft. Dies gilt auch beim Zurücksetzen neben ein bereits durchfahrenes Tor. Hierbei werden die 80 Punkte zusätzlich zu eventuell bereits notierten Strafpunkten dieses Tores notiert! (Siehe Abs. 8). Ein nicht-durchfahrenes (ausgelassenes) Tor führt nicht zum Abbruch der Sektion!

5. Absperrband zerreißen 80 Punkte

Wenn ein Fahrer mit seinem Fahrzeug das Absperrband zerreißt, kann er die Fahrt fortsetzen. Ein verfangenes Absperrband darf **ohne Hilfsmittel** vom Fahrer / Beifahrer gelöst werden. Das Lösen des Sicherheitsgurtes ist nicht zulässig und führt zum Abbruch der Sektion!

6. Absperrbandstange zerbrechen, um- oder überfahren - 80 Punkte

(Beispiel: Absperrband zerreißen u. zusätzlich an der selben Stelle Absperrbandstange überfahren = 80 Punkte)

Die Sektion ist beendet (Abbruch) wenn das Fahrzeug über seine äußerste Kante hinaus außerhalb des Bandes fährt.

7. Nicht befahren (Verweigern) einer Sektion - 900 Punkte .

Abschnallen (Fahrer oder Beifahrer) innerhalb der Sektion - 900 Punkte.

Abnehmen des Helms (Fahrer oder Beifahrer) innerhalb der Sektion - 900 Punkte.

8. Fährt ein Fahrer beim Vorwärts fahren / Rückwärts fahren neben ein Tor , darf die Fahrzeugaußenkante die gedachte Linie des Tores nicht verlassen. Ansonsten gilt dieses als „Vorbeigefahren“ und wird mit 80 Punkten gewertet. Näheres hierzu siehe unter Abs. 4.

10. Die Sektion ist für den Teilnehmer jeweils beendet, wenn:

- der Teilnehmer innerhalb der Sektion stecken bleibt (d.h. fremde Hilfe in Anspruch genommen werden muss),
- innerhalb der Sektion aufgegeben wird,
- die Sektion vor dem „ E " Schild verlassen wird,
- das Fahrzeug über seine gesamte Länge hinaus außerhalb des Bandes fährt.

Erklärung: Der Teilnehmer erhält 80 Punkte (nur teilweises befahren) und alle bis dahin erteilten Punkte sowie die Punkte für alle nicht mehr erfüllten Aufgaben (nicht durchfahrene Tore, je 80 Punkte), jedoch maximal 900 Punkte.

(Beispiel: 3 Tore noch nicht durchfahren = 3 x 80 Punkte + 80 Punkte für teilweises befahren + evtl. vorher erhaltene Punkte.)

Muss ein Fahrer die Sektion beenden, so ist eine evtl. abgeworfene Kugel (20 Pkt.) oder umgefahrene Stange (40 Pkt.) eines noch nicht komplett durchfahrenen Tores nicht zu werten. Stattdessen wird das gesamte Tor als nicht durchfahren gewertet.

11. Anzahl der Versuche – Fahrtrichtungswechsel – Rückwärts fahren (siehe auch Punkt 1)

Die Anzahl der Versuche vor jedem Tor sind auf vier begrenzt. Als Versuch zählt jeweils die Bewegung des Fahrzeugs in Fahrtrichtung auf das Tor. Somit sind maximal 7 Fahrtrichtungswechsel möglich, wobei beim letzten das Tor auf jeden Fall durchfahren werden muss.

↑ ↓ ↑ ↓ ↑ ↓ ↑ ↓
1. 2. 3. 4. = Versuche
1 2 3 4 5 6 7 = Fahrtrichtungswechsel (= 7 x 4 Strafpunkte)

Bei einem erneuten Versuch ein Tor zu durchfahren, darf das Fahrzeug durch die bereits durchfahrenen Tore zurücksetzen. Werden bei dem Zurücksetzen durch bereits durchfahrene Tore Kugeln geworfen oder Stangen überfahren, zählen diese Fehlerpunkte dazu. Fährt der Fahrer beim Rückwärtsfahren neben ein bereits durchfahrenes Tor, darf das Fahrzeug mit der Vorderkante die gedachte Linie des Tores nicht verlassen. Ansonsten gilt dieses als „Vorbeigefahren“ und wird mit Strafpunkten (Abs. 4) gewertet.

12. Bei 900 Fehlerpunkten wie unter Punkt 7 beschrieben, gilt kein Handicap-Faktor.

§ 5 Für Zuschauer erlaubte Abschnitte

Die Sektionen sind so abzusichern, dass Zuschauer nicht gefährdet werden. Der Innenbereich der Sektionen ist für alle Zuschauer Sperrzone.

§ 6 Streckenskizze

Eine Streckenskizze, aus der die Lage der Sektionen ersichtlich ist, sollte bei der Dokumentenabnahme aushängen. Es wird empfohlen, bei der Dokumentenabnahme den Teilnehmern eine Übersichtsskizze zu übergeben, aus der deutlich zu ersehen ist:

- Lage des Fahrerlagers - Lage der einzelnen Sektionen - Reparaturplatz
- Waschplatz für die Grobreinigung der Teilnehmerfahrzeuge.

§ 7 Sicherheit

Geeignete Feuerlöschmittel sowie Ölbindemittel und Schaufel müssen in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Die Erstversorgung durch anwesende Rettungssanitäter und das kurzfristige Herbeirufen eines RTW oder der Feuerwehr muss bei allen Veranstaltungen gewährleistet sein. Empfohlen wird, einen RTW vor Ort zu haben. Eine Zufahrt und Abfahrt von Rettungskräften muss während der Veranstaltung zu jeder Zeit gewährleistet sein!

Teil C: Technische Bestimmungen

Hinweis: Die Handicap-Faktoren werden in der Saison 2010 aufgrund Vermessung oder Herstellerangaben neu berechnet. Die nachfolgende Aufstellung der HCF ist daher nur bis zur Neuberechnung gültig! Ansonsten gilt die nach jeder Veranstaltung 2010 aktualisierte „Zusatzliste HCF“ (beim Veranstalter einsehbar oder im Internet abzurufen).

Fahrzeugliste:

Klasse 1: Suzuki LJ 50 und LJ 80 1,000 - Fiat Panda 4x4 1,000 –
Haflinger und Daihatsu - Sparcar 1,000

Klasse 2: Suzuki Samurai 1,586 - Suzuki SJ 410/SJ 413 kurz 1,378 - Suzuki Jimny 1,908

Klasse 3: AMC Jeep CJ 5 2,026 - Daihatsu Feroza 2,377 –
Daihatsu F 10, F 20, F 30, F 50 und F 60 1,563 -
Daihatsu Rocky F70/F80 2,579 - Mahindra CJ 340 1,386 - DKW Munga 1,401 –
Hotchkiss M201** - Lada Niva 2,722 - Suzuki SJ 413 lang 2,905 -
Suzuki Vitara 2,416 - VW Iltis 1,989

Klasse 4: AMC Jeep CJ 7 2,926 AMC Jeep Wrangler YJ 2,956 - ARO10/24 ****
Beijiang BJ 21 2 3,948 - Daihatsu Rocky F75+F85 3,754 - Ford Bronco II 3,712
GAS 69 3,474 Isuzu Trooper kurz 3,278 Korando kurz 2,978
Land Rover 88 2,854 Land Rover 90 3,400 Mahindra CJ 540 2,464
Mercedes 230-350 GE. kurz 3,644 Mitsubishi L 300 alt ****
Mitsubishi L 300 neu 3,596 Mitsubishi Pajero kurz 3,456
Mitsubishi Pajero kurz 91 3,777 Nissan GR kurz 4,068
Nissan Patrol kurz 3,792 Nissan Patrol kurz ab 90 3,870
Opel Frontera/Monterey kurz **** P 2 oder 3 ****
Suzuki Vitara lang 3,570 Toyota BJ 43 3,696
Toyota BJ/FJ 40/BJ 42 2,959 Toyota LJ 70/BJ 70 3,398 UAZ 469 ****

Klasse 5: Chevrolet Blazer full. 6,123 Chevrolet Blazer S10 4,470
Ford Bronco 5,580 Hi-Lux Xtra-Cab ab 91 6,629
Isuzu Trooper lang 4,538 Jeep Cherokee 4,308
Jeep Grand Cherokee **** Korando lang 5,111
Land Rover 109 5,108 Land Rover 110 5,250
Land Rover Discovery 4,846 Mercedes 230-350 GE lang 5,148
Mitsubishi Pajero lang 4,958 Mitsubishi Pajero lang ab 91 5,175
Nissan GR lang 6,120 Nissan KingCab ab 86 6,048
Nissan Patrol lang 6,024 Nissan Patrol lang ab 90 6,102
Nissan Terrano 4,760 Opel Frontera/Monterey lang ****
Peugeot Dangel **** Pinzgauer 4x4 4,224
Range Rover 4,740 Range Rover 4.2 LSei ****
Toyota 4Runner 4,779 Toyota HDJ 80 5,978
Toyota Hi-Lux 5,816 Toyota HJ 60/61, FJ62 5,272
Toyota LJ 73 4,432 VW Bus syncro 5,101

Gruppe C: Prototypen

Alle vorgenannten Fahrzeuge mit über die Definition „verbesserte Serienfahrzeuge“ hinausgehenden Änderungen und alle Fahrzeuge, die in den Gruppen A und B nicht zuzuordnen sind, bzw. Eigenbauten. (kein Handicap-Faktor!)

Definition der Fahrzeuggruppen:

Gruppe SUV

Die Fahrzeuge in der Gruppe „SUV“ sollten sich im Serienzustand befinden. Der HCF wird nach Radstand des Fahrzeuges festgelegt (siehe § 8 Punkt 4). Veränderungen am Fahrzeug werden durch einen zusätzlichen Handicap-Faktor ausgeglichen.

Für die Gruppe SUV gibt es folgende Aufschläge:

Höherlegung +10%, Größere Reifen / MT Profil +10%, Vorderachssperre +10%, Hinterachssperre +10%.

Fahrzeuge mit weiteren Änderungen sind nicht erlaubt in der Klasse SUV. Die zusammengezählten Fehlerpunkte in den Sektionen werden mit dem prozentualen Aufschlag / Aufschläge in der Ergebnisliste eingetragen.

Fahrzeuge mit serienmäßigen Sperrern erhalten ebenfalls den Zuschlag wie oben stehend.

Beispiel:

100 Fehlerpunkte (bei einem HCF von 4,135 auf Grund der Vermessung) ergibt:

$100 : 4,135 = 24,184$ +Höherlegung + Hinterachssperre (gesamt +20%)

$100 : 4,135 = 24,184 + 20\% = 29,02$ Punkte

=====

Gruppe A: Serienfahrzeuge und Serieneinsteiger

Die Fahrzeuge starten bis auf wenige Ausnahmen wie sie serienmäßig vom Werk ausgeliefert wurden, ohne Abklebebänder, mit nicht eingefetteter oder mit anderen Schmiermitteln (Seife etc.) behandelter Karosserie. Ein Lenkradknopf ist freigestellt.

Sicherheitsgurte: In der Gruppe A müssen für die Insassen mindestens 3-Punktgurte vorhanden sein. Die Insassen müssen angeschnallt sein.

Folgende Ausnahmen sind erlaubt:

Reifen:

Erlaubt sind alle Reifengrößen, max. 18 Zoll. Nicht erlaubt sind Wettbewerbsreifen, wie Dessert Dog, Alligator, AS- Profile, Stoppel- und Noppenreifen. Bei runderneuten Reifen gleichen Profils darf das erneuerte Profil nicht höher sein als das Originalprofil. Spurverbreiterungen sind erlaubt, müssen aber an beiden Achsen gleich sein. Die gesamte Reifenbreite muss abgedeckt sein.

Bremsen:

Müssen sich im Originalzustand befinden. Der fachgerechte Umbau auf Scheibenbremsen an der Vorderachse ist erlaubt.

Motor:

Die Motoren müssen sich im Originalzustand befinden, wie z.B. Vergaser. Sollten Änderungen vorgenommen sein, erfolgt eine Umstufung in Verbessert, z.B. Fächerkrümmer, Sportvergaser etc. Elektrolüfter oder Sportluftfilter sind freigestellt.

Türen/Dach:

Hardtop, Plane, Spiegel, Heckklappe, Rücksitze und Oberteil der Türen dürfen entfernt werden. Ein Türunterteil, das mindestens 10 cm höher sein muss als der unbelastete Sitz, muss auch dann vorhanden sein, wenn das Fahrzeug serienmäßig ohne Türen ausgeliefert wird.

Stoßstangen:

Das Vorhandensein einer Stoßstange ist freigestellt. Die Originalbefestigung muss nicht vorhanden sein.

Aufhängungen:

Aufhängungen und die Federaufnahmepunkte dürfen nicht verändert werden, auch die der Stoßdämpfer nicht. Stoßdämpfer dürfen nur gegen für das Fahrzeug zugelassene Stoßdämpfer ausgetauscht werden.

Federn:

Aufsprengen ist erlaubt. Längere Federgehänge, Body- und Suspensions-Lift sind erlaubt. Eine Veränderung der Federaufnahmepunkte führt zur Einstufung in Gruppe C.

Beleuchtung:

Die Beleuchtungskörper müssen serienmäßig sein. Freistehende Zusatzscheinwerfer wie Nebel- oder Rückstrahler dürfen entfernt oder in ihrer Position nach oben versetzt werden.

Sperrern:

Für die hinteren Antriebsräder ist eine Differentialsperre freigestellt. Für die vorderen Antriebsräder ist nur eine serienmäßige Differentialsperre erlaubt, wenn sie in Ländern der EU ausgeliefert wird. Bei permanentem Allradantrieb darf eine Mitteldifferentialsperre (auch nachträglich eingebaut) vorhanden sein.

Auspuff:

Nach dem letzten serienmäßigen Schalldämpfer ist die Abgasanlage freigestellt.

Lenkung:

Die Originallenkung ist vorgeschrieben, allerdings dürfen die Lenkanschlagsschrauben verändert werden. Servolenkung ist erlaubt, auch als Nachbau.

Sicherheits-Überrollbügel:

Fahrzeuge mit offenem Dach (nicht Hardtop) müssen generell mit einem Überrollbügel ausgerüstet sein. Dieser muss mit dem Fahrzeug fest verschraubt oder verschweißt sein und muss mit den Originalmaßen der Fahrzeugaussenkanten übereinstimmen.

Scheiben:

Windschutzscheiben dürfen nicht entfernt werden. Sie dürfen nicht geklappt werden, auch wenn diese in einem Rahmen mit Klappvorrichtung am Fahrzeug befestigt sind.

Ältere Fahrzeuge:

Diese dürfen auf den neuesten Stand, jedoch typengebunden, umgerüstet werden. Werden geschlossene Fahrzeuge, von denen werksseitig Cabriomodelle vorhanden sind, umgebaut, so kann dies unter Einhaltung der karosserierelevanten Maße des Cabriomodells erfolgen.

Achtung: Alles nicht ausdrücklich Erlaubte ist verboten!

Gruppe B: Verbesserte Fahrzeuge

Folgende über die Ausnahmen der Gruppe A hinausgehende Änderungen sind erlaubt:

Sicherheitsgurte:

In den Fahrzeugen der Gruppe B sind Hosenträger-Gurte (4-Punkt-Gurte), mindestens aber Y-Gurte vorgeschrieben. MD Cup Fahrer, die nur an den gemeinsamen MD-Cup/BayernCup-Wettbewerben teilnehmen, dürfen auch mit 3 Punkt Gurten starten. Aus Sicherheitsgründen wird jedoch die Umrüstung auf 4-Punkt-Gurte empfohlen!

Die Insassen müssen vorschriftsmäßig angeschnallt sein.

Karosserie- Aufbau:

Oberhalb der Gürtellinie darf die Karosserie geändert werden. Die Gürtellinie ist wie folgt definiert: vorne die Linie, an der die Motorhaube aufliegt. Bei offenen Fahrzeugen: hinten und seitlich der obere Rand der Bordwand.

Bei geschlossenen Fahrzeugen, sofern keine serienmäßige offene Version existiert: Unterkante der Seiten- und Heckfenster.

Stoßstangen:

Stoßstangen dürfen entfernt werden. Die Originalbefestigung muss nicht vorhanden sein.

Bügel:

Fahrzeuge, die offen gefahren werden können, müssen einen Überrollbügel fest eingebaut haben. Bei abklappbarer Windschutzscheibe oder wenn diese entfernt wurde, ist ein Überrollkäfig, vorgeschrieben.

Die Breite des Überrollbügels in Verbessert und Proto muss über dem Kopf senkrecht nach oben mindestens so breit wie die Sitzbreite sein. Bei Zweisitzern jeweils linker Sitz linke Außenkante, rechter Sitz rechte Außenkante senkrecht nach oben.

Räder/Reifen:

Die Räder sind freigestellt. Es sind maximal 18 Zoll-Räder zugelassen. AS-Profile und Ketten sind verboten, andere Profile (z.B. Noppen) sind erlaubt. Änderung des Felgenbettes ist erlaubt. Die gesamte Reifenbreite muss abgedeckt sein, sonst erfolgt eine Einstufung in Gruppe C.

Motor:

Motoren sind nach Wahl zugelassen.

Bremsen:

Die Bremsanlage muss technisch und funktionsmäßig der StVZO entsprechen. Die Bremsanlage ist freigestellt (z.B. Umbau auf Scheibenbremsen).

Eine funktionsfähige Betriebsbremse und eine Hand-, bzw. Feststellbremse müssen vorhanden sein. Die Bremskraftverteilung an einer Achse muss gleich sein. Einzelradbremsen sind somit verboten und führen zur Einstufung in Gruppe C.

Die Bremskraftverteilung zwischen den Achsen darf nicht verändert werden.

Getriebe:

Die Achsübersetzung und das komplette Schaltgetriebe sind freigestellt. Die Abschaltung der Kraftübertragung einzelner Räder oder Antriebsachsen ist verboten, es sei denn es entspricht der Serie. Das Antriebssystem (permanent, zu-/abschaltbar) darf nicht geändert werden.

Achsen:

Die Achsen sind freigestellt. Bei Fremdachsen muss der org. Federungstyp und Radstand erhalten bleiben. Das Aufbauprinzip muss erhalten bleiben (Starrachse, Portalachsen, Pendelachse). Achsübersetzung, Antriebs und Kardanwellen sind freigestellt.

Pneumatische, hydraulische und mechanische Niveauanlagen sind verboten. Das Federungssystem muss dem Original entsprechen.

Kraftstofftank:

Der Kraftstoffbehälter ist freigestellt, muß jedoch den gängigen Sicherheitsvorschriften genügen. Er muss in ausreichend geschützter Lage eingebaut und mit dem Fahrzeug fest verbunden sein. Er darf nicht im Fahrgastraum untergebracht sein und muss von diesem durch eine flüssigkeitsdichte und feuerfeste Schutzwand getrennt sein.

Abgasanlage:

Die Mündung zur Seite oder nach oben gerichteter Auspuffrohre muss hinter der Radstandsmitte liegen. Auspuffrohre dürfen nicht seitlich über die Karosserie hinausragen. Sie dürfen zur Seite oder nach hinten max. 100 mm vor der Außenkante des Fahrzeugs enden. Die Lautstärke der Auspuffanlage darf max. 98 + 2 dB(A) betragen (Nahfeldmessmethode).

Sperren:

Eine 100% Achssperre an der Vorder- und Hinterachse ist erlaubt.

Achtung: Alles nicht ausdrücklich Erlaubte ist verboten!

Gruppe C: Prototypen

Fahrzeuge:

Alle Fahrzeuge der Gruppe C müssen zwei Achsen und vier gummibereifte Räder haben. AS-Profil ist erlaubt.

Karosserie:

Diese muss einwandfrei gearbeitet und darf keinesfalls nur behelfsmäßiger Natur sein. Die Karosserie darf keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius von Ecken und Kanten muss mindestens 8 mm betragen. Die Karosserie muss fest, starr und undurchsichtig sein. Sie muss alle mechanischen Elemente vollständig abdecken. Vorne muss die Karosserie bis mindestens zur Höhe der Lenkradmitte und nicht weniger als 42 cm über die Fahrersitzbefestigung reichen. Seitlich muss die Karosserie den Insassen einen ausreichenden Schutz bieten. Dazu muss sie bis mindestens zu einer Linie 10 cm über dem höchsten Punkt der unbelasteten Sitzoberfläche reichen. Die Fahrzeuge müssen eine geschlossene Bodenplatte haben.

Sitze:

Die Anzahl der Sitze ist freigestellt, jedoch maximal 2 Sitze je Fahrzeug sind erlaubt. Sie müssen fest mit der Karosserie verschraubt sein.

Motorraum:

Zwischen Motor- und Fahrgastraum sowie zwischen Kraftstoffbehälter und Fahrgastraum muss eine flüssigkeitsdichte und feuerfeste Schutzwand eingebaut sein.

Kotflügel:

Die Kotflügel sollten mindestens 1/3 des Reifenumfangs und die gesamte Reifenbreite wirksam abdecken.

Radaufhängung:

Die Fahrzeuge müssen gefederte Achsen haben. Eine starre Verbindung mit dem Chassis ist verboten.

Überrollkäfig:

Ein Überrollkäfig ist in allen Fahrzeugen der Gruppe C, den Richtlinien gemäß Beschreibung Gruppe B entsprechend, zwingend vorgeschrieben.

Generelles:

Für alle Fahrzeuge sind Haltegriffe für den Beifahrer vorgeschrieben.

Für Fahrzeuge der Gruppe B und C, ist die Benutzung eines Schutznetzes um den Überrollkäfig in den jeweiligen Sondersektionen dringend zu empfehlen.

Reglement 2010

Bayerische Geländewagenmeisterschaft

4x4 BayernCup