



## ***Histo Cup 2019***

### **Ausschreibung / Reglement**

offen für Fahrzeuge mit und ohne HTP  
Sicherheitsbestimmungen laut Anhang K und Anhang J  
In der geltenden Fassung

AMF genehmigt SE 11 / 2019

Salzburg, Februar 2019

***Business Consulting GmbH***

A-5026 Salzburg, Ignaz Rieder Kai 83, Tel.: +43/664/3404546, Fax: +43/662/620533,  
e-mail: [info@histocup.com](mailto:info@histocup.com), homepage: [www.histocup.com](http://www.histocup.com)

## **HISTO-CUP 2019**

Der Promotor „Business Consulting GmbH“, 5026 Salzburg, Ignaz Rieder Kai 83, schreibt den

### **„Histo Cup 2019“**

zu folgenden Bedingungen aus:

#### **0. Grundsatz**

Als Basis gelten der Anhang K des internationalen Sportgesetzes der FIA und der Anhang J der jeweiligen Periode. Grundlage ist das Sportgesetz der AMF oder der jeweiligen ASN sowie das Rundstreckenreglement der AMF und der FIA und alle Anhänge des aktuell gültigen FIA-Jahrbuches, insbesondere, wenn sie sich auf die Sicherheit und die technische Ausrüstung beziehen.

#### **1. Nennpflicht – Teilnahmebedingungen**

Jeder Fahrer muss vor seinem ersten Wettbewerb beim Promotor online ein Anmeldeformular und den Haftungsausschluss ausfüllen (online Registrierung auf [www.histocup.com](http://www.histocup.com)) und die Einschreibgebühr entrichten. Die Einschreibgebühr beträgt, je nach Zahlungszeitpunkt, EUR 420,00 bis 600,00 und ist auf das Konto der Business Consulting GmbH bei der Salzburger Sparkasse einzuzahlen.

**IBAN: AT22 2040 4000 4183 8186, BIC: SBGSAT2SXXX**

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer mit einer gültigen **D-Lizenz**, eines ASN's aus der EU oder der Schweiz. Inhaber von höheren Lizenzen sind ebenfalls startberechtigt. Die HFG behält sich vor Einschreibungen und Nennungen zurückzuweisen (unter Angabe von Gründen) oder „Gastfahrer“ starten zu lassen. Inhaber nat. A-Lizenzen (mit EU Zeichen) und int. historischer Lizenzen (H) sind ebenfalls startberechtigt.

Es können bis zu zwei Fahrer je Fahrzeug gemeldet werden die als Team in der Ergebnisliste geführt werden. Wenn beide Fahrer an einem Rennwochenende zum Einsatz kommen, dann müssen beide Fahrer auch im Qualifying eingesetzt werden. Die schnellere Zeit wird zur Startaufstellung herangezogen. Bei der Zeitnahme muss der erste Fahrer unmittelbar nach dem letzten Qualifying bekannt gegeben werden

Eingeschriebene Fahrer

- Erhalten Ausschreibung/Informationen über e-mail oder Fax
- Verpflichten sich zur Anbringung der Cup-Werbung
- werden für die Gesamtwertung gewertet

#### **1.1. Nachweis Rennerfahrung / Rennfahrerlehrgang:**

Jeder neu eingeschriebene Fahrer muss entweder nachweisen, dass er in der Vergangenheit bereits Rennerfahrungen gemacht hat (4-Rad oder 2-Rad) oder er muss einen von der AMF anerkannten Rennfahrerlehrgang mit Zertifikat absolvieren. Der Nachweis ist durch die Vorlage offizieller Ergebnisse von Veranstaltungen, die

## **HISTO-CUP 2019**

im Motorsportkalender der betreffenden Landesorganisation (ASN) bzw. der FIA eingetragen waren, zu erbringen.

### **1.2. HANS Sicherheitssystem für den Fahrer**

Das HANS System für den Fahrer ist von der FIA für alle Rundstreckenserien vorgeschrieben.

Ausnahme für Anhang K Fahrzeuge: HANS wird weiterhin dringend empfohlen.

### **1.3. Bord- Boxenfunk:**

Funk ist generell erlaubt. Teams sind für die allfällige Anmeldung bei der jeweils zuständigen Behörde selbst verantwortlich.

## **2. Zugelassene Fahrzeuge – Kategorien, Perioden- und Klasseneinteilung**

### **2.1. Histo-Cup „Meisterschaft“ nach Anhang K**

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit historischen Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1947 und dem 31.12.1985 hergestellt wurden und über einen FIA-Wagenpass (HTP-Wagenpass) nach Anhang K der FIA/AMF oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang K und J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden und den unter Punkt 8 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen. Es können zusätzlich Fahrzeuge mit einem nationalen Wagenpass (z.B. AMF-Wagenpass bzw. AMF-Wagenkarte) teilnehmen.

Es sind auch Fahrzeuge aus österreichischer Produktion mit nationaler Homologation zugelassen. Maßgeblich sind die Homologationspapiere des Fahrzeuges aus den entsprechenden Perioden.

#### **2.1.1. Perioden:**

- Periode „E“: 01.01.1947 bis 31.12.1961  
Tourenwagen, Spezialtourenwagen, GT/GTS, zweisitzige Sportwagen
- Periode „F“: 01.01.1962 bis 31.12.1965  
Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP, zweisitzige Sportwagen
- Periode „G“: 01.01.1966 bis 31.12.1971  
(G1 + G2) Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP, zweisitzige Sportwagen
- Periode „H“: 01.01.1972 bis 31.12.1976  
Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP
- Periode „I“: 01.01.1977 bis 31.12.1981  
Tourenwagen Gruppe 1 und 2, GT und GTS.  
Spezialtourenwagen und Gruppe 5 Fahrzeuge, sind zugelassen, wenn es sich um Originalfahrzeuge handelt.
- Periode „J“: 01.01. 1982 bis 31.12.1985  
Tourenwagen und GT Gruppen N und A mit Wagenpass

Es gilt der aktuelle Anhang K des internationalen Sportgesetzes und der Anhang J der jeweiligen Periode.

## **HISTO-CUP 2019**

Abweichend von den Bestimmungen des Anhang K sind im Histo-Cup bis 1971 generell Semislickreifen, Racingreifen mit Profil oder Slickreifen - bis 1985 generell Slickreifen - zugelassen. Die Felgen - speziell die Größen - sind freigestellt, sollen jedoch der historischen Gesamterscheinung entsprechen. Regenreifen freigestellt.

### **2.1.2. Klasseneinteilung:**

Alle Tourenwagen (Gruppe 1, 2, Spezialtoursenwagen) und GT-Fahrzeuge (GT/GTS/GTP) aller Perioden werden in folgende Klassen eingeteilt und gewertet:

#### historische Fahrzeuge (K):

Klasse bis 1000 ccm	Klasse bis 2500 ccm
Klasse bis 1300 ccm	Klasse bis 3600 ccm
Klasse bis 1600 ccm	Klasse über 3600 ccm
Klasse bis 2000 ccm	

In der Klasse bis 1000ccm wird unterschieden und gewertet in 2-Takt und Vier-Takt getriebene Fahrzeuge.

### **2.2. Histo-Cup - STW / Spezialtoursenwagen und GT's**

Zugelassen sind Fahrer mit historischen Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1962 und dem 31.12.1985 hergestellt wurden und einen historischen FIA/AMF- „HTP-Wagenpass“, einen AMF Wagenpass oder eine AMF Wagenkarte vorweisen können und den Bedingungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Periode und den unter Punkt 10 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen:

#### **2.2.1. Perioden:**

- Periode „F“: 01.01.1962 bis 31.12.1965  
Toursenwagen Gruppe 1,2, Spezialtoursenwagen, GT/GTS/GTP
- Periode „G“: 01.01.1966 bis 31.12.1971  
Toursenwagen Gruppe 1,2, Spezialtoursenwagen, GT/GTS/GTP
- Periode „H“: 01.01. 1972 bis 31.12.1976  
Toursenwagen Gruppe 1,2, Spezialtoursenwagen, GT/GTS/GTP
- Periode „I“: 01.01.1977 bis 31.12.1981  
Toursenwagen Gruppe 1,2 und 5, GT/GTS/GTP
- Periode „J“: 01.01.1982 bis 31.12.1985,  
Toursenwagen und GT Gruppen N und A

Es können zusätzlich Fahrzeuge mit einem nationalen Wagenpass (z.B. AMF-Wagenpass, E1 bzw. AMF-Wagenkarte) teilnehmen.

Der Veranstalter behält sich vor Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Die Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe H und Gruppe 5 müssen zu dem „Gesamtbild“ (dass äußere Erscheinungsbild muss dem historischen Original entsprechen) der historischen Szene passen. Die HFG behält sich diesbezüglich eine bedingte Nennungsannahme vor.

## **HISTO-CUP 2019**

Das Motorenkonzept muss original bleiben. Ein Saugmotor bleibt ein Saugmotor und ein Turbomotor bleibt ein Turbomotor bzw. Kompressor.

### **2.2.2. Klasseneinteilung**

Alle Tourenwagen (Gruppe 1, 2, STW) und GT-Fahrzeuge (GT/GTS/GTP) aller Perioden werden in folgende Klassen eingeteilt und gewertet:

Klasse	bis	1600 ccm
Klasse	bis	2000 ccm
Klasse	bis	2500 ccm
Klasse	bis	3600 ccm
Klasse	über	3600 ccm

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge grundsätzlich die aktuellen Vorschriften der AMF.

Die Fahrzeuge nach Anhang K und STW können in einem Rennen mit getrennter Wertung (Anhang K und STW) ausgetragen werden. Bei den Eigenveranstaltungen werden die Fahrzeuge in ein Rennen bis 2600ccm (oder bis 3000) und in ein Rennen über 2600ccm (oder bis 3000) unterteilt bzw. getrennt von den K Fahrzeugen eingeteilt.

Für die „V8 Historic“ (Fahrzeuge über 3600ccm) wird eine Sonderwertung im Gesamtklassament geführt. Bei mehr als 25 Fahrzeugen, werden eigene Rennen ausgetragen.

### **2.3. Young-Timer bis 2004**

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1986 und dem 31.12.2004 hergestellt wurden und entweder einen „HTP-Wagenpass“, einen nationalen ASN-Wagenpass, E1 oder eine Wagenkarte vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem Anhang J des Jahres 2004 und den unter Punkt 10 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen entsprechen.

Für Porsche Fahrzeuge gilt die neue Baujahresgrenze nur bis zum Modell 996. 997 Modelle sind bei den Young Timern nicht zugelassen. Nach Absprache können zusätzlich ehemalige DTM-Fahrzeuge u.ä. zugelassen werden. Ehemalige Gruppe B Fahrzeuge und Turbo aufgeladene Fahrzeuge bedürfen einer gesonderten Genehmigung der Veranstalter und fahren mit dem Turbofaktor (1,4 oder 1,7) in der dann errechneten Klasse. Der Fahrer muss jedoch nachweisen, dass das Fahrzeug von vorneherein ein Turbofahrzeug war.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Flügel und andere aerodynamischen Anbauteile „periodenkonform“ und homologiert sein müssen.

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge grundsätzlich die aktuellen Vorschriften der österreichischen Sportbehörde.

### **2.3.2. Klasseneinteilung:**

## **HISTO-CUP 2019**

Für Fahrzeuge der Gruppen N / A und STW

Klasse bis 1600ccm  
Klasse bis 2500ccm  
Klasse bis 3600ccm

Klasse bis 2000ccm  
Klasse bis 3000ccm  
Klasse über 3600ccm

Modifizierte Fahrzeuge in den Klassen (z.B.) modernere Motoren oder Änderung der Hubraumklasse ohne Homologation, werden gesondert geführt – „Young Timer STW“ Wertung.

Fahrzeuge mit Biturbo Motoren sind nicht zugelassen außer sie sind nachweislich homologiert. Ist in einer Klasse nur ein Starter, dann wird er in die nächste Klasse umgereiht. Im Falle einer Umreihung erhält der Teilnehmer einen Zusatzpunkt.

STW Fahrzeuge: Sind Fahrzeuge ohne Homologation. Wird z.B. ein Motor eines anderen Modells (gleiche Marke, gleiche Generation oder eine jünger) verwendet, dann gilt dies als STW Fahrzeug.

### **2.4. Formel Historic:**

Zugelassene Fahrzeuge:

#### **2.4.1. Formel Vau und Super Vau nach Anhang K**

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit historischen Formel Vau Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1961 und dem 31.12.1988 hergestellt wurden und über einen FIA-Wagenpass (HTP-Wagenpass) nach Anhang K der FIA/AMF oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang K und J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden und den unter Punkt 10 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen entsprechen. Es können zusätzlich Fahrzeuge mit einem nationalen Wagenpass (z.B. AMF-Wagenpass bzw. AMF-Wagenkarte) teilnehmen.

### **Klasseneinteilung:**

Klasse Formel Vau luftgekühlt

Anmerkung: sollten zwei oder mehr Fahrzeuge bis 1300ccm bzw. bis 1600ccm eingeschrieben sein, dann wird eine Klasse „Formel Vau 1300 und oder bis 1600 und Super Vau“ ausgeschrieben.

Für die Klasse Formel Super Vau gilt das Original-Reglement der damaligen, aktuellen Einsatzzeit (bei den Downloads auf der Homepage ersichtlich).

Für technische Kontrollen der Formel Vau gilt:

Hub: keine Toleranz / Bohrung: 1 mm Toleranz / Ventile: keine Toleranz /  
Nockenwelle: keine Toleranz / mechanische Einspritzanlage max. 32 mm  
Ansaugkanal / Vergaser (2 Doppelvergaser) 38 mm Venturi

### **2.4.2. Formel Ford**

Zugelassen sind Fahrer mit historischen Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1961 und dem 31.12.1988 (1600ccm „Kentmotor“) hergestellt wurden und einen historischen FIA/AMF- „HTP-Wagenpass“ vorweisen können, den Bedingungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden und den „Ford 2011 Technical Regulations“ - Formula Ford 1600 Kent“ und den in den technischen Ergänzungen gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen. Fahrzeuge der Baujahre 1989 bis 1991 sind bis auf weiteres ebenfalls zugelassen, wenn sie über einen Kent Motor (bis 1600ccm) verfügen und einen historischen FIA/AMF Wagenpass vorweisen können.

### **Klasseneinteilung**

Formel Ford bis 1600cc

Formel Ford 2000 bis 2000cc (ab zwei Starter)

### **Anmerkung:**

FF 1600 ccm (Kent–Cortina, GT Motor) gilt das Formula Ford Kent Technical-Reglement (siehe Download auf der Homepage). Maximale PS Leistung: 110 PS.

Der Einzelvergaser (32/36-DGV-Weber mit 26/27mm Lufttrichter) ist nur zusammen mit dem serienmäßigen Ansaugkrümmer zugelassen. Der Luftfilter kann entfernt werden und durch einen Ansaugtrichter ersetzt werden. Drosselklappen serienmäßig, nicht bearbeitete Kanäle.

FF 2000 ccm (Ford–Pinto Motor) gilt das Formel Ford 2000 Reglement laut AMF Handbuch 1981/82 (siehe Download auf Homepage). Maximale Leistung: 135 PS.

Für technische Kontrollen der Formel Ford 1600 gilt:

Hub: keine Toleranz / Bohrung: 1mm Toleranz / Ventile: keine Toleranz /  
Nockenwelle: keine Toleranz / Vergaser Durchmesser: keine Toleranz /

Zündung: frei-programmierbare elektronische Zündung ist ausdrücklich verboten  
Getriebe: 4-Gang, keine Sperre (laut Originalreglement).

### **2.4.3. Historische Formel 3**

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1961 und dem 31.12.1988 hergestellt wurden und entweder einen „HTP-Wagenpass“ oder einen nationalen ASN-HTP oder AMF Wagenpass vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem Anhang J der jeweiligen Periode und den unter Punkt 8 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen.

Fahrzeuge mit 1600cc Motoren erhalten einen Bonuspunkt je Platzierung gegenüber den 2000cc Fahrzeugen.

Ab Baujahr 1986 sind für Fahrzeuge mit elektronischer Motorsteuerung der Ersatz der bestehenden Elektronik durch eine Elektronik neuer Bauart erlaubt, wenn keine zusätzlichen Steuerungselemente wie Klopfsensor, Lamdaregelung etc. verwendet

## **HISTO-CUP 2019**

werden. Ebenso ist die ursprüngliche Bauart und Anzahl der Einspritzdüsen beizubehalten. Einspritzventile müssen in Bauart und Dimension dem Original entsprechen (nur ein Einspritzventil pro Zylinder).

Für technische Kontrollen bei der Formel 3 gilt:

Hub: keine Toleranz / Bohrung: 1mm Toleranz

Restriktor: laut Reglement und Baujahr: keine Toleranz. Zur Messung wird ein eigenes Messwerkzeug verwendet.

### **Klasseneinteilung:**

Formel 3 bis Baujahr 1988

Formel Ford 2000 / Formel Super Vau

Fahrzeuge jüngeren Baujahres können - auf Anfrage - zugelassen werden, wenn sie nachweislich den Spezifikationen der Fahrzeuge bis 1988 entsprechen.

### **2.4.4. Sportwagen**

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1961 und dem 31.12.1989 hergestellt wurden und entweder einen „HTP-Wagenpass“ oder einen nationalen ASN-HTP vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem Anhang J der jeweiligen Periode und den unter Punkt 8 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen.

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge grundsätzlich die aktuellen Vorschriften der AMF.

Klasseneinteilung:

Sportwagen bis und über 2000ccm (allgemeine Klasse)

Sports 2000 bis 31.12.1986

Anmerkung: Sports2000 - Entsprechend dem Anhang K Reglement und dem Sports2000 Reglement – siehe Download auf der Homepage.

### **2.4.4. Formel Libre**

für Formelfahrzeuge, die nicht in die ausgeschriebenen Klassen passen oder Formel Fahrzeuge mit Modifizierungen am Motor. Diese Fahrzeuge müssen jedoch zwingend in die ausgeschriebenen Perioden passen.

Klasse Formel Libre 1 bis 1600cc

Klasse Formel Libre 2 bis 2000cc

Formel Libre Fahrzeuge werden in einer eigenen Gesamtwertung mit der Formel Young geführt.



### **2.4.5. Formel Young:**

Zulässig sind Formelfahrzeuge der Baujahre ab 1989 bis einschließlich 1999.

Klassen:

Formel Ford (Zetec) und andere Formelfahrzeuge bis 1600ccm

Formel 3 bis 1999 (auch Bj 2000/01 – wenn sie der Spezifikation 1999 entsprechen)

Formel Renault

Formel Opel Lotus

Sportwagen bis 2000cc

Jüngere Fahrzeuge und Fahrzeuge über 3000cc (außer historische F1) sind in der Formel Historic nicht startberechtigt.

### **2.5. BMW 325 Challenge:**

#### **2.5.1. Zugelassene Fahrzeuge / Fahrer**

Zugelassen sind Fahrzeuge mit einer nationalen Homologation der AMF, basierend auf der FIA-Homologation 5292, mit den Erweiterungen für 4-türige Modelle, Touring-Modelle und Modelle mit Allradantrieb.

Das Homologationsblatt und die technischen Ergänzungen des jeweils aktuellen Jahres sind beim Veranstalter erhältlich. Die Homologation ist ab dem ersten Bewerb bei der technischen Abnahme und bei allen Kontrollen während der Veranstaltung unaufgefordert vorzulegen.

Die erlaubten Abweichungen sind in den Zusätzen zu diesem Homologationsblatt enthalten. Weiters sind die Bestimmungen des aktuellen Anhang J anzuwenden.

Basis ist das homologierte 2-türige Modell des Typ BMW E 30. Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen der Marke BMW der Modellreihe „E 30“ (1983 bis 1991) der vom Typ 323i, 325i oder 325e, zwei- oder viertürig. Es werden auch die Modelltypen „Touring“ und „ix“ (Allrad) zugelassen. Nicht zugelassen ist der Typ „Cabrio“.

Es können bis zu zwei Fahrer je Fahrzeug gemeldet werden die als Team in der Ergebnisliste geführt werden. Wenn beide Fahrer an einem Rennwochenende zum Einsatz kommen, dann müssen beide Fahrer auch im Qualifying eingesetzt werden. Die schnellere Zeit wird zur Startaufstellung herangezogen. Bei der Zeitnahme muss der erste Fahrer unmittelbar nach dem letzten Qualifying bekannt gegeben werden

#### **2.5.2. Grundsatz:**

Basis ist das **Gruppe N Reglement** der gesamten Epoche. Sicherheitstechnisch gelten die aktuellen Bestimmungen der Sportbehörde.

**Achtung!** Die Bezeichnung BMW Challenge „Gruppe N“ ist **nicht ident mit den FIA Homologationsgruppe N.**

### **2.5.3. Änderungen/ Ergänzungen zum Gruppe N Reglement der FIA/AMF:**

**Grundsatz:** Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

Alle weiteren Änderungen und Ergänzungen sind in der nationalen Homologation ersichtlich. Es gelten nur die Bestimmungen in der nat. Homologation, die klar als „Gruppe N“ Homologation ersichtlich sind.

### **2.5.4. Treibstoff:**

Es darf nur handelsüblicher, an Autotankstellen erhältlicher Kraftstoff mit maximal 100 Oktan, ohne jegliche Zusätze, verwendet werden. Der von der FIA in der Gruppe N zugelassene Renntreibstoff oder Flugbenzin sind ausdrücklich verboten! Treibstoffkühlung ist ebenfalls verboten. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist das Vorhandensein einer Resttreibstoffmenge von 3 Litern vorgeschrieben.

### **2.5.5. Reifen:**

Slick Reifen der Marke HANKOOK in der Dimension 580/200/15, eine Mischung. Die Reifen sind unter Angabe der Startnummer beim Reifenpartner: RSC - Race Service Center GMBH, 5321 Koppl, Habach Nr. 9 - Mail: [office@rs-center.eu](mailto:office@rs-center.eu), für eingeschriebene Challenge Teilnehmer zum vereinbarten Sonderpreis zu beziehen. Die RSC ist auch als Renn- und Servicedienst auf den Rennstrecken vor Ort. Es dürfen nur die speziell für die Challenge markierten Reifen – Einheitsmischung - verwendet werden. Es dürfen maximal 6 Neureifen je Veranstaltung bezogen werden.

### **2.5.6. Auspuffanlage:**

Als Auspuffanlage ist für alle Fahrzeuge die „REMUS Cup Auspuffanlage vorgeschrieben. Dieser ist bei der Firma REMUS, Bärnbach, Dr. Niederdorferstraße 25, zu beziehen. Als Ansprechpartner fungiert Herr DI Wolfgang Pernter – [wolfgang.pernter@remus.at](mailto:wolfgang.pernter@remus.at). Die Anlage darf nicht verändert werden.

### **2.5.7. Technischer Sachverständiger**

Neben dem technischen AMF-Kommissar wird ein Sachrichter zum Einsatz kommen, der sich nur um die Einhaltung des technischen Reglements kümmert. Den Anordnungen des Sachrichters ist zu jeder Zeit der Veranstaltung Folge zu leisten. Er untersteht dem AMF-Techniker bzw. spricht alle technischen Belange mit ihm ab. Entscheidungen kann nur der Sportkommissar treffen. Bitte die technischen Zusatzbestimmungen (nat. Homologation) beachten!

### **2.5.8. BMW-Wertung**

Alle Teilnehmer in den Punkterängen werden in das Klassement aufgenommen. Es werden alle Resultate für das Gesamtklassement herangezogen.

## **HISTO-CUP 2019**

Punktezuerkennung erfolgt nach folgendem Schema:

1. Platz	20 Punkte	9. Platz	7 Punkte
2. Platz	17 Punkte	10. Platz	6 Punkte
3. Platz	15 Punkte	11. Platz	5 Punkte
4. Platz	13 Punkte	12. Platz	4 Punkte
5. Platz	11 Punkte	13. Platz	3 Punkte
6. Platz	10 Punkte	14. Platz	2 Punkte
7. Platz	9 Punkte	15. Platz	1 Punkt
8. Platz	8 Punkte		

### Zusatzpunkte:

Die Pole-Position und die jeweils schnellste Rennrunde werden mit je einem „Zusatzpunkt“ bewertet.

### **2.5.9. Startaufstellung:**

Für die Startaufstellung zum ersten Rennen gelten die Ergebnisse des Qualifyings. Die Startaufstellung für das zweite Rennen ergibt sich aus dem Resultat des ersten Rennens. Die ersten acht Positionen werden umgedreht. Der Achte steht auf Pole und der Erste auf dem 8. Startplatz.

Alternativ zu dieser Austragung können auch zwei Qualifyings und zwei Rennläufe ausgetragen werden.

### **2.5.10. Parc Fermé:**

Für die BMW-Challenge wird bei jeder Veranstaltung nach dem Qualifying und nach den Rennläufen ein Parc Fermé eingerichtet. Alle Fahrzeuge, die am Training bzw. am Rennen teilgenommen haben, müssen in den Parc Fermé (Standort wird bei der Fahrerbesprechung bekannt gegeben). Eine Nichtbeachtung dieser Regelung zieht einen Wertungsausschluss nach sich. Nach dem Abstellen der Fahrzeuge müssen alle Fahrer den Parc Fermé sofort verlassen. Fremde Personen haben keinen Zutritt. Der Fahrer hat sich in der Nähe aufzuhalten, um allfällige Fragen des Technikers beantworten zu können. Auch ausgefallene Fahrzeuge oder Fahrzeuge die das Training/Rennen vorzeitig beendet haben, können in den Parc Fermé gewunken werden.

Die Aufhebung des Parc Fermé erfolgt frühestens nach Ablauf der Protestfrist (1/2 Stunde nach dem offiziellen Aushang der Ergebnisse) und wird vom Rennleiter bekannt gegeben.

Bitte die „technischen Ergänzungen“ zur nationalen Homologation auf der Homepage (Downloads) beachten.

### **2.5.11. BMW 325 Cup:**

Für Fahrzeuge der Type „E 30 325i“ mit alter Spezifikation (altes Reglement) wird eine gesonderte Cup-Wertung ausgeschrieben. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ausschließlich Motoren mit 2500ccm (Kurbelwelle mit 75 Hub) zugelassen sind. Hankook Slickreifen sind vorgeschrieben.

**2.6. Touringcar und GT Open (TCO und TCM):**

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die nach dem 31.12.2004 hergestellt wurden und entweder einen „AMF-Wagenpass“, einen nationalen ASN-Wagenpass, E1 oder eine Wagenkarte vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem Anhang J der jeweiligen Periode und den unter Punkt 7 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen entsprechen:

Im Rahmen der TCO wird der Mini Cooper Cup Austria als Subwertung ausgeschrieben. Zugelassen sind R 53 und R 56 Mini Cooper Challenge Fahrzeuge der ehemaligen Mini Cooper Challenge. Getrennte Wertung der Typen R 53 und R 56. Es gilt das letzte/aktuelle Reglement der Mini Challenge (2011). Änderungen und Ergänzungen werden gesondert in den technischen Ergänzungen erläutert.

Klassen: bis 2000cc, bis 3000cc, bis 4000cc und über 4000cc, MINI Cooper Fahrzeuge. Für die TCO und Mini Cooper Cup sind Hankook Reifen vorgeschrieben.

**3. Technische Überprüfung:**

Der Rennleiter in Abstimmung mit dem Sportkommissar hat das Recht, technische Überprüfungen - insbesondere die Überprüfung des Hubraums und des Fahrzeuggewichtes - anzuordnen. Der Bewerber hat diesbezüglich einen Mechaniker für allfällige Demontagen bereitzustellen. Um aufwendige Demontagen zu vermeiden wird der Hubraum mit einem Messgerät überprüft. Bei einer Abweichung wird eine Demontage unter Beachtung der sportrechtlichen Bestimmungen angeordnet. Die Kosten einer angeordneten Demontage hat der Bewerber bzw. der Fahrer zu tragen.

**4. Wertung (alle Kategorien - nicht BMW)**

Alle Teilnehmer in den Punkterängen werden in das Klassement aufgenommen. Die Punkte werden in den jeweiligen Klassen vergeben. Bei 3 Startern\* einer Klasse werden für den Sieger 8 Punkte vergeben.

Bei zwei Startern in einer Klasse werden für den ersten Platz 5 Punkte und für den zweiten 3 Punkte vergeben. Bei einem Starter erfolgt eine Zuteilung in die nächsthöhere Klasse, mit einem Zusatzpunkt für das Hubraumschwächere Fahrzeug.

Die Punktezuerkennung erfolgt pro Klasse nach folgendem Schema:

<u>volle Klasse:</u>		<u>bei 3 Fahrzeugen/Klasse:</u>		<u>bei 2 Fahrzeugen/Klasse:</u>	
1. Platz	10 Punkte	1. Platz	8	1. Platz	5
2. Platz	8 Punkte	2. Platz	6	2. Platz	3
3. Platz	6 Punkte	3. Platz	4		
4. Platz	5 Punkte				
5. Platz	4 Punkte				
6. Platz	3 Punkte				
7. Platz	2 Punkte				
8. Platz	1 Punkt				

## **HISTO-CUP 2019**

Als Starter gilt wer ordnungsgemäß genannt hat, das Nenngeld rechtzeitig einbezahlt hat und am Qualifying teilgenommen hat. .

Es werden alle Resultate für das Gesamtklassement herangezogen.

Für die jeweilige Punktevergabe müssen zumindest 3 gezeitete Rennrunden zurückgelegt werden.

Im Falle von Protesten bei Veranstaltungen unter anderer als österreichischer Hoheit liegen die jeweiligen Protest-Bestimmungen der ASN zugrunde.

Wertbar sind alle Lizenznehmer von ASN's der FIA-Zone Zentraleuropa, darüber hinaus als Gaststarter auch Teilnehmer aller anderen Länder der EU-Gruppe der FIA.

### **Gastfahrer:**

Werden grundsätzlich zugelassen, Sie zahlen ein erhöhtes Nenngeld. Die erzielten Punkte werden im Klassement aufgenommen, die nächstfolgenden eingeschriebenen Fahrer erhalten die entsprechend erhöhte Punktezahl.

### **5. Veranstaltungen:**

Es werden acht Veranstaltungen mit je zwei Rennläufen gefahren.

#### **Renntermine** (Änderungen vorbehalten):

12. bis 14. April	Red Bull Ring
26. bis 28. April	Brünn (CZ)
24. bis 26. Mai	Salzburgring
09. bis 11. August	Slovakiaring (SK)
20. bis 22. September	Salzburgring
11. bis 13. Oktober	Red Bull Ring

#### **Befreundete Veranstaltungen:**

14. bis 16. Juni	Grobnik (HR)	powered by RSC
05. bis 07. Juli	Pannoniaring (H)	powered by RSC

Der der Promotor behält sich vor Termine auszutauschen bzw. neue Termine einzusetzen. Die Teilnehmer werden mindestens vier Wochen vor einer neuen Veranstaltung mittels Internet bzw. per Fax informiert.

Je Veranstaltung kommen ein freies Training und ein Zeittraining von mindestens je 20 Minuten und zwei Rennläufe zu je 50 bis 60 km Distanz (i.d.R. 12 Runden) zur Austragung. Für die Startaufstellung zum ersten Rennen gelten die jeweiligen Trainingsergebnisse. Für das zweite Rennen die Ergebnisse des ersten Rennens. Alternativ können auch zwei Qualifyings und zwei Rennläufe ausgeschrieben werden.

### Startprozedere:

Für alle Rennen ist ein rollender Start (Indianapolis-Start) durchzuführen. Ampel auf Rot, dann Rot aus oder Grün. Die Startaufstellung erfolgt in der Boxengasse oder im Vorfeld dazu. Jeder Teilnehmer ist selbst für die richtige Startposition verantwortlich. Nach Freigabe der Aufwärmrunde wird diese nicht wegen eines falsch platzierten Fahrzeuges abgebrochen. Sollte in Abweichung davon die Startaufstellung nach herkömmlicher Art erfolgen, dann geschieht dies nach Art. 7 des AMF-Rundstreckenreglements 2019.

### 6. Preiszuerkennung

Die Teilnehmer, die am Saisonende in den jeweiligen Kategorie, Perioden sowie Klassen die meisten Punkte erzielt haben sind „Cupsieger“ der jeweiligen Kategorie/Periode/Klasse. Der absolut Punktebeste der jeweiligen Kategorie ist der Gesamtsieger (Histo-Cup Clubmeister nach Anhang-K / Histo-Cup-STW Gesamtsieger / Young Timer Gesamtsieger, Formel Historic Gesamtsieger und BMW 325 Challenge Gesamtsieger). Der Histo-Cup Gesamtsieger und somit der Gewinner der „goldenen Ananas“ (Wanderpokal in Gol) des Histo-Cups wird aus den Teilnehmern die nach Anhang K fahren, ermittelt.

Bei Punktegleichstand entscheidet die Anzahl von Klassensiegen, bei weiterem Punktegleichstand die Anzahl der zweiten Plätze usw. Das inoffizielle Endergebnis wird nach dem letzten Lauf der letzten Veranstaltung dem Fachkollegium der AMF zur Bestätigung vorgelegt.

### 7. Nennung zu den einzelnen Veranstaltungen

#### 7. 1. Grundsatz:

Jeder Teilnehmer ist selbst für die Nennung verantwortlich. Die HFG veröffentlicht das Nennformular im Internet und wird, soweit dies möglich ist, an alle Interessenten die Ausschreibungen der jeweiligen Veranstalter weiterleiten.

Die Nennungen haben generell über die HFG mittels Internet oder Telefax zu erfolgen, die ihrerseits eine Sammelnennung durchführt.

#### 7.2. Nenngeld:

Das Nenngeld beträgt EUR 500,00 und ist auf das Konto des Promotors Business Consulting GmbH bei der Salzburger Sparkasse

**IBAN: AT22 2040 4000 4183 8186, BIC: SBGSAT2SXXX**

einzuzahlen.

Wer im Voraus - fristgerecht - einzahlt, erhält eine Vergünstigung von EUR 50,00. So beträgt das **Nenngeld EUR 450,00**. Das Nenngeld enthält die gesetzliche MwSt.

**Nennungen sind grundsätzlich nur dann gültig, wenn das Nenngeld rechtzeitig eingezahlt wurde. Der Einzahlungsbeleg ist bei der administrativen Abnahme**

**vorzulegen. Bezahlen an der Rennstrecke ist nur in Ausnahmefällen, zum vollen Betrag, möglich.**

## **8. Permanent-Transponder**

Für die Fahrzeuge die am Histo Cup (Anhang K und STW) und an den Young Timer Austria teilnehmen, sind Permanent-Transponder der Marke MyLaps, die an das Bordnetz angeschlossen werden, vorgeschrieben.

Die Transponder sind beim Histo Cup per e-mail zu bestellen.

Leihtransponder je Veranstaltung sind an der Rennstrecke direkt – gegen Bezahlung - zu mieten.

## **9. Fahrvorschriften und Verhaltensregeln**

### 9.1. Kollisionen

Gefährliche Überhol- und Bremsmanöver, rücksichtsloses Fahren (z.B. Zick-Zackfahren, Abdrängen, usw.), Unfälle, etc. sind zu unterlassen und werden grundsätzlich der Rennleitung gemeldet und ziehen Strafen nach sich, die bis zum Ausschluss aus der Wertung geahndet werden können. Als Erstmaßnahme wird zumindest eine Zeitstrafe von 30 Sekunden verhängt.

Der Verursacher von einer Kollision kann aus der Wertung ausgeschlossen werden. Ist der Verursacher nicht klar zu identifizieren, dann kann es bei einer Kollision zwischen zwei (oder mehreren) Fahrzeugen für alle beteiligten Fahrer, unabhängig von der Schuldfrage, zu einem Ausschluss aus der Wertung kommen. Ausnahme: einer der betroffenen Fahrer gibt schriftlich ein Schuldeingeständnis ab.

Sollte ein Fahrer während eines Trainings oder Rennens durch einen technischen Defekt oder Unfall ausfallen, so hat er schnellst möglich die Rennstrecke / Ideallinie zu verlassen und das Fahrzeug neben der Rennstrecke abzustellen und unverzüglich zu verlassen, wenn die Boxenstraße nicht mehr erreichbar ist. Den Anweisungen der Streckenposten ist unbedingt Folge zu leisten. Bei einem Motorschaden und mit dem damit verbundenen Austritt von Flüssigkeiten ist die Rennstrecke / Ideallinie sofort frei zu machen und das Fahrzeug außerhalb der Fahrbahn abzustellen. Ein weiteres, langsames Fahren auf der Rennstrecke ist in diesem Fall unbedingt zu unterlassen.

Das Vornehmen von Reparaturen außerhalb des Fahrerlagers und der Boxengasse – insbesondere auf der Rennstrecke – ist strikt verboten. Ein Verstoß kann zum Wertungsausschluss führen bzw. wird an die Sportkommissare der jeweiligen Veranstaltung weitergeleitet.

### 9.2. Drive Through Ersatzstrafe

Wenn eine Drive Through Strafe nicht mehr durchführbar ist, wird eine Ersatzstrafe - Zeitstrafe von 30 Sekunden - festgelegt. Dies gilt für alle Veranstaltungen.

## **HISTO-CUP 2019**

### 9.3. Rennleiter

Es kommt bei allen Veranstaltungen ein eigener Rennleiter zum Einsatz. Der Rennleiter ist alleiniger Ansprechpartner für alle Fragen des sportlichen Reglements, der Organisation der Trainings- und Rennläufe, bei Protesten, etc.

### 9.4. Fahrerbesprechungen

Die Teilnahme an den offiziellen Fahrerbesprechungen ist für alle Fahrer Pflicht.

## **10. Ergänzende Bestimmungen**

### 10.1. STW und Young Timer Fahrzeuge:

Folgende Ergänzungen bzw. Erleichterungen sind für die Kategorie 2.2. Histo-Cup - STW (1962 bis 1985) und Young Timer (1982 bis 2004) maßgebend:

Grundsatz: Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten.

#### Reifen:

Im Rahmen der Bewerbe des Histo-Cup STW und Young Timer sind Reifen und Felgenreöße freigestellt. Jede chemische, mechanische und thermische Behandlung der Reifen ist verboten.

Spur und Höhe des Fahrzeuges: freigestellt

#### Gewicht (STW bis 1985):

Gemäß AMF Reglement Gruppe E1 und Gruppe H gelten für STW Fahrzeuge im Histo Cup folgende Einheitsgewichte je Hubraum der Fahrzeuge:

-1000 ccm	620 kg	- 4000 ccm	1010 kg
-1400 ccm	675 kg	- 5000 ccm	1065 kg
-1600 ccm	715 kg	- 6000 ccm	1120 kg
- 2000 ccm	775 kg	- 7000 ccm	1175 kg
- 2500 ccm	840 kg	- 8000 ccm	1230 kg
- 3000 ccm	900 kg		
- 3500 ccm	955 kg		

#### Gewicht (Young Timer):

Mindestgewichte nach DSMB Gruppe H Reglement

	2V Technik	4V Technik
-1300ccm	710 kg	730 kg
-1600ccm	760 kg	805 kg
-2000ccm	825 kg	890 kg
-2500ccm	900 kg	975 kg
-3000ccm	970 kg	1045 kg



## **HISTO-CUP 2019**

-3500ccm	1030 kg	1105 kg
-4000ccm	1090 kg	1165 kg
-4500ccm	1150 kg	1225 kg
-5000ccm	1200 kg	1275 kg

Die in der Tabelle angeführten Mindestgewichte gelten für Young Timer Fahrzeuge der Baujahre 1992 bis 2001. Für Fahrzeuge der Baujahre 1982 bis 1991 werden jeweils 60 kg in Abzug gebracht.

Für Young Timer-STW Fahrzeuge gilt die Gewichtstabelle für alle Perioden – keine Gewichtsreduktion.

Fahrzeuge mit einem sequenziellen Getriebe (Young Timer) +30 Kg. Das Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

### Gemischaufbereitung:

Freigestellt. Es darf nur handelsüblicher Tankstellentreibstoff mit maximal 100 Oktan, ohne Zusätze, verwendet werden. Flugbenzin und Rennbenzin sind ausdrücklich verboten. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist das Vorhandensein einer Resttreibstoffmenge von 4 Litern vorgeschrieben.

### Erscheinungsbild und Aerodynamik:

Die Fahrzeuge müssen dem damaligen Erscheinungsbild entsprechen. Aerodynamische Hilfsmittel wie Flügel, Splitter, Unterboden, Diffusor, etc. müssen periodenkonform sein.

Ein Heckflügel darf nicht über die Karosserie hinausragen und darf - bei Betrachtung des Fahrzeuges von vorne - nicht sichtbar sein.

### Licht und Blinker:

Das Abblendlicht und die Blinker müssen original und voll funktionsfähig sein. Gläser können gegen splitterfreien Kunststoff (Lexan oder Makrolon) ausgetauscht werden. Gläser können teilweise auch abgeklebt werden

### Getriebe:

Es dürfen grundsätzlich nur Getriebe gefahren werden, die in diesen Fahrzeugen in der jeweiligen Periode homologiert waren, bzw. von der Technik her zeitgemäß sind. Für STW Fahrzeuge bis 1981 sind sequenzielle Getriebe nicht erlaubt.

## 10.2. alle Fahrzeuge:

### 10.2.1. Werbung:

Generell freigestellt, sie darf aber nicht den guten Sitten widersprechen.

Für die Cup-Werbung ist der obere Rand der Windschutzscheibe (Höhe ca. 10 cm), im Frontbereich des Fahrzeuges der Platz der „Kennzeichentafel“ (ca. 50 x 14 cm) und je zwei Werbeflächen auf der Seite des Fahrzeuges (Startnummernwerbung) auf

## **HISTO-CUP 2019**

der Motorhaube (alle Flächen im Ausmaß von ca. 50 x 14 cm) zur ausnahmslos zur Verfügung zu stellen.

Fahrzeuge mit fehlender Veranstalterwerbung werden zum Rennen nicht zugelassen bzw. können aus dem Punkteklassement genommen werden.

Diese Bestimmung gilt im Rahmen des Histo-Cups auch für Anhang-K Fahrzeuge bis einschließlich 1985 (bei anderen internationalen FIA-Veranstaltungen gilt diese Ausnahme nicht!).

### 10.2.2. Rotes Rücklicht:

Alle Fahrzeuge sind am Heck mit einer Nebelschlussleuchte (mind. 21W) oder Diodenrückleuchte auszustatten. Abblendlicht und Nebelleuchte müssen gemeinsam geschaltet sein. Das Abblendlicht und die Nebelleuchte müssen bei „Wet Race“ Bedingungen eingeschaltet sein.

## **11. Allgemeines**

Der Veranstalter des Histo-Cup Austria behält sich das Recht vor, zu diesem Bewerb noch nähere Durchführungsbestimmungen zu erlassen, die der Genehmigung der AMF bedürfen. Durch die AMF/den Sportkommissar anerkannt. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von der Einhaltung seiner Verpflichtungen. Dem Veranstalter gegenüber verzichten der Bewerber und Fahrer mit Abgabe des Antragsformulars auf jedwede Schadenersatzansprüche gleich welcher Art und gleich aus welchem Grund, soweit dieser Verzicht nach geltendem Recht zulässig ist.

### 11.1. Regelwidrigkeiten in meisterschaftähnlichen Bewerbungen der AMF:

Ein rechtskräftig mit Ausschluss oder Enthebung geahndeter Verstoß eines Fahrers/Bewerbers in einem meisterschaftsähnlichen Bewerb der AMF kann in der Wertung des betroffenen Bewerbers folgendermaßen berücksichtigt werden, wenn dieses Vorgehen in der Serienausschreibung festgelegt wurde:

- Beim ersten Verstoß in der laufenden Saison werden keine Punkte vergeben
- Beim zweiten Verstoß in dieser Saison erfolgt die Streichung aus der betreffenden Wertung des meisterschaftsähnlichen Bewerbes der AMF.

Eine dementsprechende Entscheidung ist dem betroffenen Fahrer/Bewerber zugleich mit der Entscheidung hinsichtlich des Ausschlusses/der Enthebung nachweislich schriftlich zur Kenntnis zu bringen und eine dementsprechende Rechtsmittelbelehrung ist durchzuführen. Das Recht des solcherart ausgeschlossenen/enthobenen Fahrers/Bewerbers auf Anrufung des nationalen Berufungsgerichtes bleibt davon unberührt.

### 11.2. Haftungsausschluss:

Die Teilnehmer verstehen und kennen alle Risiken und Gefahren des Motorsports und akzeptieren sie völlig. Sollte ein Teilnehmer während einer Veranstaltung verletzt werden, erklärt er durch Abgabe seiner Nennung zu dieser Veranstaltung ausdrücklich, dass er jede medizinische Behandlung, Bergung, Beförderung zum

Krankenhaus oder anderen Notfallstellen gutheißt. All diese Maßnahmen werden durch vom Veranstalter dafür abgestelltes Personal in bestem Wissen sowie in deren Abschätzung des Zustandes des Teilnehmers ergriffen. Die Teilnehmer verpflichten sich, alle damit verbundenen Kosten zu übernehmen, sofern diese nicht durch die Lizenz-Unfallversicherung bzw. andere Versicherungsverträge abgedeckt sind.

Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger daher auch für jede Versicherungsgesellschaft, mit der sie eventuell zusätzliche Verträge abgeschlossen haben, auf jegliche direkte und indirekte Schadenersatzforderungen gegen die AMF, deren Funktionäre, den Veranstalter bzw. Organisator oder Rennstreckenhalter, sowie jede weitere Person oder Vereinigung, die mit der Veranstaltung zu tun hat (einschließlich aller Funktionäre und für die Veranstaltung Genehmigungen erteilende Behörden oder Organisationen) sowie andere Bewerber und Fahrer, insgesamt "Parteien" genannt.

Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie unwiderruflich und bedingungslos auf alle Rechte, Rechtsmittel, Ansprüche, Forderungen, Handlungen und/oder Verfahren verzichten, die von ihnen oder in ihrem Namen gegen die "Parteien" eingesetzt werden könnten. Dies im Zusammenhang mit Verletzungen, Verlusten, Schäden, Kosten und/oder Ausgaben (einschließlich Anwaltskosten), die den Teilnehmern aufgrund eines Zwischenfalls oder Unfalls im Rahmen dieser Veranstaltung erwachsen. Die Teilnehmer erklären durch Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung unwiderruflich, dass sie auf alle Zeiten die "Parteien" von der Haftung für solche Verluste befreien, entbinden, entlasten, die Parteien schützen und sie schadlos halten.

Die Teilnehmer erklären mit Abgabe ihrer Nennung zu dieser Veranstaltung, dass sie die volle Bedeutung und Auswirkung dieser Erklärungen und Vereinbarungen verstehen, dass sie freien Willens diese Verpflichtungen eingehen und damit auf jedes Klagerecht aufgrund von Schäden gegen die "Parteien" unwiderruflich verzichten, soweit dies nach der österreichischen Rechtslage zulässig ist. Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger jedenfalls gegenüber den "Parteien", daher insbesondere gegenüber der AMF, deren Funktionären, dem Veranstalter, Organisator oder Rennstreckenbetreibern, bzw. gegenüber der für diese Veranstaltung Genehmigungen ausstellenden Behörden oder Organisationen auf sämtliche Ansprüche betreffend Schäden welcher Art auch immer die mit dem typischen Sportrisiko verbunden sind, insbesondere auf alle typischen und vorhersehbare Schäden. Dies auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der „Parteien“.

### 11.3. Schiedsvereinbarung:

- a) Alle Streitigkeiten zwischen den Teilnehmern und der AMF bzw. deren Funktionären, sowie dem Veranstalter und Organisator, sowie zwischen der AMF bzw. deren Funktionären mit dem Veranstalter oder Organisator aus Schadensfällen (Personen-, Sach-, oder Vermögensschäden) im Zusammenhang mit dieser Motorsportveranstaltung, Trainings oder Rennen sind unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte endgültig durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.
- b) Das Schiedsgericht besteht aus drei Schiedsrichtern, nämlich dem Obmann und zwei Beisitzern. Der Obmann muss Rechtsanwalt oder ehemaliger Richter und in Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Motorsport erfahren sein.

## **HISTO-CUP 2019**

- c) Jede Partei ernennt binnen zwei Wochen ab Bekanntgabe der Absicht einen Schiedsstreit zu beginnen einen Beisitzer. Wird der Streit von mehreren Klägern anhängig gemacht oder richtet er sich gegen mehrere Beklagte, erfolgt die Benennung des Schiedsrichters im Einvernehmen zwischen den Streitgenossen. Die Beisitzer wählen den Obmann. Können sie sich über die Person des Obmannes nicht binnen zwei Wochen einigen, so ist der Obmann auf Antrag eines Beisitzers unter Bedachtnahme auf Punkt b) vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Die Beisitzer können den so ernannten Obmann aber jederzeit einvernehmlich durch einen anderen ersetzen.
- d) Ernennt eine Partei nicht binnen zwei Wochen nach Erhalt der schriftlichen Aufforderung der Gegenseite seinen Beisitzer, oder können sich mehrere Streitgenossen binnen dieser Frist nicht auf einen Beisitzer einigen, so ist der Beisitzer auf Antrag der anderen Partei vom Präsidenten der Rechtsanwaltskammer Wien zu ernennen. Gleiches gilt wenn ein Beisitzer aus dem Amt ausscheidet und binnen zwei Wochen die betroffene Partei keinen Nachfolger bestimmt.
- e) Wenn ein Schiedsrichter das Amt nicht annimmt, die Ausübung verweigert oder ungebührlich verzögert oder handlungsunfähig wird, gelten für die Ersatznennung das Vorhergesagte sinngemäß. Zugleich ist der betroffenen Schiedsrichter abzuberaufen.
- f) Das Schiedsgericht gestaltet sein Verfahren unter Bedachtnahme auf die subsidiären gesetzlichen Bestimmungen grundsätzlich frei. Das Schiedsgericht tagt in Wien. Das Schiedsgericht kann die von ihm zur Klärung des Sachverhaltes erforderlich gehaltenen Umstände auch ohne Antrag ermitteln und Beweise aufnehmen.
- g) Das Schiedsgericht entscheidet mit einfacher Mehrheit. Der Schiedsspruch ist eingehend zu begründen. Das Schiedsgericht entscheidet auch über die Kostentragung sowohl der Kosten des Schiedsverfahrens als auch der anwaltlichen Vertretung. Die Schiedsrichter sind nach den Bestimmungen des österreichischen Rechtsanwaltstarifs zu entlohnen.
- h) Das Schiedsgericht ist unter Ausschluss der ordentlichen Gerichte auch berechtigt, einstweilige Verfügungen zu erlassen, sofern vorher dem Gegner Gelegenheit zur Äußerung gegeben wurde. Eine einstweilige Verfügung kann über Antrag bei wesentlicher Änderung der Umstände auch aufgehoben werden.
- i) Die Sportgerichtsbarkeit bleibt von dieser Schiedsvereinbarung unberührt.

**12. Adresse des Veranstalters/Promotors**

**Business Consulting, Marketing- & Eventmanagement GmbH**

Iganz Rieder Kai 83  
5026 Salzburg

Tel.: +43 664 3404546

Fax: +43 662 620 533

e-mail: [info@histocup.com](mailto:info@histocup.com)

homepage: [www.histocup.com](http://www.histocup.com)