



Histo Cup 2015

Ausschreibung / Reglement

Offen für Fahrzeuge mit und ohne HTP
Sicherheitsbestimmungen laut Anhang K

genehmigt
OSK Serie 07/2015

Salzburg, Dezember 2014

HISTO-CUP 2015

Die „Historische Fahrergemeinschaft - HFG-Austria“ und die „Business Consulting GmbH“ als Promotor, beide A-5026 Salzburg, Ignaz Rieder Kai 83, schreiben den

„Histo-Cup 2015“

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 OSK oder der jeweiligen ASN sowie das Rundstreckenreglement der OSK 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 Rennlauf bei der HFG-Austria ein Anmeldeformular ausfüllen und die Einschreibgebühr entrichten. Die Einschreibgebühr beträgt € 400,00 und muss auf das Konto bei der Hypobank Salzburg, lautend auf Historische Fahrergemeinschaft-HFG, IBAN: AT26 5500 0002 1802 4520, BIC: SLHYAT2S, einbezahlt werden.

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

Sollten im Rahmen von Histo Cup Veranstaltungen Gleichmäßigkeitsbewerbe durchgeführt werden, so werden diese als RaceCard-Bewerbe durchgeführt, d.h. Inhaber von OSK-RaceCards, Gleichmäßigkeitslizenzen oder Fahrerlizenzen sind teilnahmeberechtigt.

Eingeschriebene Fahrer

- Erhalten Ausschreibung/Informationen über e-mail oder Fax
- Verpflichten sich zur Anbringung der Cup-Werbung am Fahrzeug wie unter Punkt 8.2.1. näher beschrieben
- 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 OSK anerkannten Rennfahrerlehrgang mit Zertifikat absolvieren. Der Nachweis ist durch die Vorlage offizieller Ergebnisse von Veranstaltungen, die 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 „Club-Meisterschaft“ nach Anhang K

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit historischen Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1947 und dem 31.12.1981 hergestellt wurden und über einen FIA-Wagenpass (HTP-Wagenpass) nach Anhang K der FIA/OSK **oder einen Wagenpass der OSK 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 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.

HISTO-CUP 2015

Spezialtourenwagen und Gruppe 5 Fahrzeuge, sind zugelassen, wenn es sich um Originalfahrzeuge handelt.

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

Abweichend von den Bestimmungen des Anhang K sind im Histo-Cup generell Semislickreifen und Slickreifen zugelassen. Die Felgen müssen dem Anhang K entsprechen. Regenreifen freigestellt.

2.1.2. Klasseneinteilung:

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

historische Fahrzeuge:

Klasse bis 1000 ccm	Klasse bis 2000 ccm
Klasse bis 1300 ccm	Klasse bis 3000 ccm
Klasse bis 1600 ccm	Klasse bis 4000 ccm
	Klasse über 4000ccm

In der Klasse bis 1000ccm wird unterschieden und gewertet in 2-Takt und Vier-Takt getriebene Fahrzeuge. **Nehmen Fahrzeuge mit 4-Ventil Technik teil, dann bekommen die nachfolgenden 2-Ventilfahrzeuge einen Bonuspunkt.**

2.2. Histo-Cup - STW / Spezialtourenwagen und GT's

Zugelassen sind Fahrer mit historischen Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1962 und dem 31.12.1981 hergestellt wurden und einen historischen FIA/OSK- „HTP-Wagenpass“, **einen OSK Wagenpass oder eine OSK Wagenkarte** vorweisen können und den Bedingungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Periode und den unter Punkt 8 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen:

2.2.1. Perioden:

- Periode „F“: 01.01.1962 bis 31.12.1965
Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP
- Periode „G“: 01.01.1966 bis 31.12.1971
Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP
- 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 1,2 und 5, GT/GTS/GTP

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

Der Veranstalter behält sich vor Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

HISTO-CUP 2015

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.

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	4000 ccm
Klasse	über	4000 ccm

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

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 2500ccm (oder bis 3000) und in ein Rennen über 2500ccm (oder bis 3000) unterteilt.

Für die „V8 Historic“ (Fahrzeuge über 4000ccm) wird eine Sonderwertung im Gesamtklassament geführt. Bei mehr als 25 Fahrzeugen, werden eigene Rennen ausgetragen.

2.3. Young-Timer bis 2001

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die zwischen dem 01.01.1982 und dem 31.12.2001 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 der jeweiligen Periode und den unter Punkt 7 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen:

2.3.1. Perioden:

Periode von: 01.01.1982 bis 31.12.1996

Tourenwagen und GT's der Gruppen N / A und STW

Periode von: 01.01. 1997 bis 31.12.2001

Tourenwagen und GT's der Gruppen N / A und STW

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.

HISTO-CUP 2015

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:

Klasse bis 1600ccm	Klasse bis 2000ccm
Klasse bis 2500ccm	Klasse bis 3000ccm
Klasse bis 3500ccm	Klasse bis 4000ccm
Klasse über 4000ccm	

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) 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/OSK oder einen Wagenpass der OSK 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:

Klasseneinteilung:

Klasse Formel Vau / Super Vau

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:

HISTO-CUP 2015

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/OSK- „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 und 1991 sind bis auf weiteres ebenfalls zugelassen, wenn sie über einen Kent Motor (bis 1600ccm) verfügen und einen historischen FIA/OSK Wagenpass vorweisen können.

Klasseneinteilung

Formel Ford „A“ bis 1600ccm (außenliegende Stoßdämpfer)
Formel Ford „I“ bis 1600ccm (Innenliegende Stoßdämpfer)
Formel Ford 2000

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 OSK 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 OSK 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.

HISTO-CUP 2015

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 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:

Klasse	mit außenliegenden Stoßdämpfern
Klasse	mit innenliegenden Stoßdämpfern bis 1988

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 31.12.1988 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 OSK.

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 (z.B. Formel 2 Fahrzeuge). Diese Fahrzeuge müssen jedoch zwingend in die ausgeschriebenen Perioden passen.

Klasse bis 2000ccm

Klasse Formel 2 und höher

Für die Formel Libre wird eine eigene Wertung erstellt.

Anmerkung: „Technischen Ergänzungen“ auf der Homepage (Downloads).

2.5. BMW 325 Challenge:

2.5.1. Zugelassene Fahrzeuge / Fahrer

Zugelassen sind Fahrzeuge mit einer nationalen Homologation der OSK, 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 immer ident mit den FIA Homologationsgruppe N.**

2.5.3. Änderungen/ Ergänzungen zum Gruppe N Reglement der FIA/OSK:

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

HISTO-CUP 2015

Parc Fermé ist das Vorhandensein einer Resttreibstoffmenge von 3 Litern vorgeschrieben.

2.5.5. Reifen:

Semi-Slick Reifen der Marke TOYO „Typ R 888“ in der Dimension 205/50 ZR 15 mit der „GG“ Kennzeichnung. Der Reifen ist unter Angabe der Startnummer bei Richard Rank, Römerstraße 5, D - 85414 Kirchdorf, Telefon +49 8166 9921840, Fax +49 8166 992184, Mobil +49 172 8553741, e-mail: info@ranksport.de, www.ranksport.de für eingeschriebene Challenge Teilnehmer zum vereinbarten Sonderpreis zu beziehen. Die Firma Rank ist auch als Renn- und Servicedienst auf den Rennstrecken vor Ort. Es dürfen nur die speziell für die Challenge markierten Reifen verwendet werden.

Regenreifen sind freigestellt. Jede chemische, mechanische und thermische Behandlung der Reifen ist verboten.

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. Die Anlage darf nicht verändert werden.

2.5.7. Technischer Sachverständiger

Neben dem technischen OSK-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 OSK-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 die 14 besten Resultate für das Gesamtklassement herangezogen.**

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		

HISTO-CUP 2015

Bonuspunkte:

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

Subwertungen: Für die „Rookies“ (erstmalig in der Challenge genannte Fahrer) und die „Silberfüchse“ (Fahrer mit einem Alter +50) werden je eine Subwertung geführt und Preise vergeben.

Werden 8 Rennwochenenden bzw. 16 Rennen ausgetragen, dann werden die 14 besten Resultate zur Wertung herangezogen. Gestrichen können jedoch nur erzielte Resultate werden.

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.

2.6. Tourenwagen und GT Open:

Zugelassen sind Fahrer mit Fahrzeugen die nach dem 31.12.2001 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 der jeweiligen Periode und den unter Punkt 7 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen entsprechen:

HISTO-CUP 2015

Tourenwagen und GTs bis 3000ccm und über 3000ccm

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		

Als Starter gilt wer ordnungsgemäß genannt hat, das Nenngeld rechtzeitig einbezahlt hat und die Startlinie überfährt.

Es werden 14 die besten 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.

HISTO-CUP 2015

Gastfahrer:

Werden grundsätzlich zugelassen, Sie zahlen ein um EUR 150,00 erhöhtes Nenngeld, die erzielten Punkte werden im Klassement aufgenommen, die nächstfolgenden eingeschriebenen Fahrer erhalten die entsprechend erhöhte Punktezahl.

5. Veranstaltungen:

Es werden acht bzw. sieben Veranstaltungen mit je zwei Rennläufen gefahren.

Renntermine (Änderungen vorbehalten):

18. bis 19. April	Red Bull Ring
09. bis 10. Mai	Brünn (CZ)
30. bis 31. Mai	Salzburgring FIA TC3 und HCA, YTA, BMW
12. bis 14. Juni	Misano (I)
04. bis 05. Juli	Pannoniaring (H)
15. bis 16. August	Slovakiaring (SK)
05. bis 06. September	Salzburgring
26. bis 27. September	Red Bull Ring

Die HFG-Austria behält sich vor, in Abstimmung mit der OSK, Termine auszutauschen bzw. neue Termine einzusetzen. Die Teilnehmer werden mindestens vier Wochen vor einer neuen Veranstaltung mittels Internet bzw. per Fax informiert.

Je Veranstaltung müssen ein freies Training und ein Zeittraining von mindestens je 25 Minuten und zwei Rennläufe zu je 50 bis 60 km Distanz zur Austragung kommen. 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 fliegender 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 OSK-Rundstreckenreglements 2015.

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

HISTO-CUP 2015

Gewinner der „goldenen Ananas“ 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 OSK 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 470,00 und ist auf das **Konto des Promotors Business Consulting GmbH bei der Spänglerbank Salzburg**

IBAN: AT31 1953 0001 0047 1328, BIC: SPAEAT2S

eininzahlen.

Wer im Voraus - fristgerecht - einbezahlt, erhält eine Vergünstigung von EUR 50,00. **So beträgt das Nenngeld EUR 420,00. 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 My Laps/AMP, die an das Bordnetz angeschlossen werden, vorgeschrieben.

Die Permanent-Transponder werden als Service für die eingeschriebenen Fahrer vom Histo Cup angekauft und an die eingeschriebenen Fahrer gegen eine Kautions von EUR 450,00 vermietet. Die Anzahlung beträgt EUR 50,00. Die jährliche Mietgebühr beträgt EUR 30,00. Der einzelne Fahrer kann den Transponder im Rennfahrzeug montieren und solange nutzen wie er an Rennen beim Histo Cup teilnimmt.

Sollte ein Fahrer die Karriere beenden oder nicht mehr beim Histo Cup fahren wollen, dann kann er den Transponder zurückgeben und erhält seine Kautions -

HISTO-CUP 2015

abzüglich der Anzahlung und der angelaufenen Jahresmieten (pro Jahr EUR 30,00) - retour. Nach 5 Saisonen geht der Transponder in das Eigentum des Mieters über.

Die Transponder sind beim Histo Cup per e-mail zu bestellen. Leihtransponder je Veranstaltung EUR 35,00.

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.

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 1981) und Young Timer (1982 bis 2001) 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):

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

HISTO-CUP 2015

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 splitterfreies 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 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.

HISTO-CUP 2015

Diese Bestimmung gilt im Rahmen des Histo-Cups auch für Anhang-K Fahrzeuge bis einschließlich 1981 (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 OSK bedürfen. Durch die OSK/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 Wettbewerben der OSK:

Ein rechtskräftig mit Ausschluss oder Enthebung geahndeter Verstoß eines Fahrers/Bewerbers in einem meisterschaftähnlichen Wettbewerb der OSK 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 meisterschaftähnlichen Wettbewerbes der OSK.

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/entobenen 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.

HISTO-CUP 2015

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 OSK, 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 OSK, 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 OSK bzw. deren Funktionären, sowie dem Veranstalter und Organisator, sowie zwischen der OSK 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.
- 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.

HISTO-CUP 2015

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 abuberufen.
- 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 Rechtsanwaltsstarifs 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

Historische Fahrgemeinschaft / HFG-Austria HISTO-CUP AUSTRIA

Iganz Rieder Kai 83
5026 Salzburg

Tel.: +43 664 3404546
Fax: +43 662 620 533
e-mail: info@histo-cup.at
homepage: www.histo-cup.at