Histo Cup 2026

Ausschreibung / Reglement

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

Salzburg, März 2026

Vorbehaltlich Genehmigung durch die AMF

Der Promotor „Business Consulting Marketing- & Eventmanagement GmbH“ (im weiteren BC GmbH), 5026 Salzburg, Ignaz Rieder Kai 83, schreibt den

„Histo Cup 2026“

zu folgenden Bedingungen aus:

1. 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.

2. NENNPFLICHT – TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Jeder Fahrer muss vor seinem ersten Wettbewerb beim Promotor online ein Anmeldeformular und den Haftungsausschluss ausfüllen (online Registrierung auf api.histo-cup.at) und die Einschreibegebühr entrichten. Die Einschreibgebühr beträgt, je nach Zahlungszeitpunkt, EUR 540,00 bis 720,00 (alle Preise inkl. MwSt.) und ist auf das Konto der Business Consulting GmbH bei der Salzburger Sparkasse einzuzahlen (Fristen: bis 31.12.2025: EUR 540,00, bis 31.01.2026: EUR 600,00 und ab Februar 2026: EUR 720,00)

IBAN: AT22 2040 4000 4183 8186, BIC: SBGSAT2SXXX

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrer mit zumindest einer gültigen **D-Lizenz** einer europäischen ASN der FIA, bei Lizenznehmern ohne AMF-Lizenz ist die Vorlage einer Auslandsstartgenehmigung erforderlich. Die BC GmbH behält sich vor Einschreibungen und Nennungen zurückzuweisen (unter Angabe von Gründen) oder „Gastfahrer“ starten zu lassen. Inhaber nat. A-Lizenzen (mit EU-Zeichen) sind ebenfalls startberechtigt, die Lizenzkategorie muss immer dem Leistungsgewicht des Fahrzeuges lt. Schema der FIA/AMF entsprechen.

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 starten. Vor Beginn des Qualifyings muss bekanntgegeben werden, welcher Fahrer das Qualifying 1 und Rennen 1 bestreitet und welcher Fahrer das Qualifying 2 und Rennen 2.

Eingeschriebene Fahrer

- erhalten Ausschreibung/Informationen über E-Mail/Magazin/App
- verpflichten sich zur Anbringung der Cup-Werbung in Originalfarben und Größe
- werden für die Gesamtwertung gewertet
- erhalten das günstigere Nenngeld

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

2.2. ADMINISTRATIVE ABNAHME

Ort, Datum und Zeitplan – siehe Veranstaltungsausschreibung

Vorzulegende Unterlagen

Für die administrative Abnahme sind nachstehende Unterlagen vorzulegen bzw. vorzuzeigen:

- Bewerberlizenz
- Fahrerlizenz (Fahrer/Beifahrer)
- Auslandsstartgenehmigung der zuständigen ASN
- Ergänzungen und Komplettierung des Nennformular

2.3. SCRUTINEERING

2.3.1. Ort, Datum und Zeitplan: siehe Veranstaltungsausschreibung

Das Scrutineering erfolgt fliegend in den Boxen der Teams zu den definierten Zeiten. Außerhalb dieser Zeit, müssen die Teams zu einem definierten Standort zur technischen Abnahme selbständig kommen.

Eine unentschuldigte Verspätung beim Scrutineering vor dem Start führt zu einer Meldung an die Stewards sowie an den Rennleiter.

2.3.2. Vorzulegende Unterlagen

Für das Scrutineering sind nachstehende Unterlagen vorzubereiten und vorzulegen

- AMF Wagenpass, FIA HTP (Historic Technical Passport), Wagenpass einer FIA-ASN
- Homologationsblatt (Original)
- Zertifikat der Sicherheitszelle (Käfig)
- Zertifikat des Sicherheitstanks (wenn in Fzg. - Kategorie erforderlich)
- Fahrersicherheitsausrüstungskarte, vollständig ausgefüllt

Die Sicherheitstechnischen Einrichtungen (z.B. Tank, Löschanlage,..) müssen am Fahrzeug während der Abnahme zugänglich und überprüfbar sein.

2.3.3. Fahrersicherheitsausrüstung

Beim Scrutineering müssen die Helme und FHR-Systeme (z.B. HANS®), welche während der Veranstaltung verwendet werden, sowie die Kleidungsstücke, die dem FIA Standard 8856-2000 oder 8856-2018 entsprechen müssen, vorgelegt werden. Die gesamte Ausrüstung muss dem Anhang L, Kapitel III des ISG entsprechen. Beschädigte oder nicht gültige Ausrüstungsgegenstände werden während der Veranstaltung von den Scrutineers der AMF eingezogen.

Bekleidungskarte

Beim Scrutineering muss die vollständig ausgefüllte digitale Bekleidungskarte im Profil hinterlegt sein und den Scrutineers zugänglich gemacht werden.

Sollten sich während der Saison Daten ändern MUSS dies beim Scrutineering bekannt gegeben werden.

2.4. Bord- Boxenfunk

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

3. ZUGELASSENE FAHRZEUGE – KATEGORIEN, PERIODEN- UND KLASSENEINTEILUNG

3.1. HISTO CUP NACH ANHANG K

Zugelassen sind historische Fahrzeuge die zwischen dem 01.01.1947 und dem 31.12.1992 hergestellt und homologiert wurden und über einen Wagenpass verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang K und J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden.

Es sind auch Fahrzeuge aus österreichischer Produktion mit nationaler Homologation zugelassen. Maßgeblich sind die Homologationspapiere des Fahrzeuges aus den entsprechenden Perioden. Besitzer von Fahrzeugen ohne Homologation müssen gesondert beim Promotor um Zulassung ansuchen. Nach Rücksprache mit der AMF-Technik kann das Fahrzeug zugelassen werden, wenn es den Sicherheitsbestimmungen entspricht.

3.1.1. 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,zwei-sitzige Sportwagen
Periode „G“: 01.01.1966 bis 31.12.1971
(G1 + G2) Tourenwagen Gruppe 1,2, Spezialtourenwagen, GT/GTS/GTP, zwei-sitzige 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 „J1“: 01.01.1982 bis 31.12.1987
Tourenwagen und GT Gruppen N und A mit Wagenpass
Periode „J2“: 01.01.1988 bis 31.12.1992
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.

Abweichend von den Bestimmungen des Anhang K sind im Histo Cup bis 1971 generell Semi-Slickreifen, Racingreifen mit Profil oder Slickreifen - bis 1992 generell Slickreifen - zugelassen. Die Felgen - speziell die Größen – können um 2 Dimensionen (Zoll) geändert werden, sollen jedoch der historischen Gesamterscheinung entsprechen. Die Dimension der Regenreifen ist freigestellt.

Für Anhang K Fahrzeuge gilt das jeweilige, im Homologationsblatt oder im FIA HTP angegebene, Mindestgewicht.

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

historische Fahrzeuge (K):

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Klasse 1	K-1	bis 1000 ccm
Klasse 2	K-2	über 1000 ccm bis 1300 ccm
Klasse 3	K-3	über 1300 ccm bis 1600 ccm
Klasse 4	K-4	über 1600 ccm bis 2000 ccm
Klasse 5	K-5	über 2000 ccm bis 3000 ccm
Klasse 6	K-6	über 3000 ccm bis 4000 ccm
Klasse 7	K-7	über 4000
Klasse 8	K-8	Sportwagen

3.2. PORSCHE CLASSIC CUP AUSTRIA

3.2.1. Zugelassene Fahrzeuge – Kategorien, Perioden- und Klasseneinteilung

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit folgenden Fahrzeugen bzw. Typen:

Porsche 911, 914, 964, 993, 924, 928, 944, 968, 996 und 997 die zwischen dem 01.01.1966 und dem 31.12.2000 hergestellt wurden und über einen Wagenpass verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang K und J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden entsprechen. Maßgeblich sind die Homologationspapiere des Fahrzeuges aus den entsprechenden Perioden.

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 bis 1971 generell Semislickreifen, Racingreifen mit Profil oder Slickreifen zugelassen. Die Felgen, speziell die Größen und die Reifen dürfen um eine Dimension erweitert werden. Regenreifendimension ist freigestellt.

3.2.2. Klasseneinteilung:

Klasse	Kürzel	Beschreibung	
Klasse 1	PCC-1	bis 2500ccm	alle 911, 924, 924S und 944
Klasse 2	PCC-2	bis 3000ccm	alle 911er, 944S, 944S2, 968, 924 Turbo und
Klasse 3	PCC-3	über 3000ccm	alle 911er und 944 Turbo
Klasse 4	PCC-Y1	bis 3600ccm	YT alle 911er und 964er
Klasse 5	PCC-Y2	über 3600ccm	YT alle 993, 968 Turbo sowie 911 Turbo
Klasse 6	PCC-Y3	YT 996 Cup, 997 Cup (starten im Feld der Young Timer)	

Turboumrechnungsfaktor: 1,7

3.2.4 Gewicht der Fahrzeuge:

Grundsätzlich nach der damaligen Homologation oder gemäß eines FIA HTPs bzw. wie in der Ausschreibung gesondert festgelegt.

3.2.5. Erscheinungsbild:

Die Fahrzeuge dürfen nur periodenspezifische bzw. bauartspezifische Anbauteile (Spoiler, Flügel, etc.) ausgestattet und eingesetzt werden.

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

3.2.6 Reifen:

Historisch bis 1985: Slickreifen, Marke freigestellt. Ab 1986 und Transaxle: Slickreifen der Marke HANKOOK in den verschiedenen Dimension empfohlen, eine Mischung. Die Reifen sind unter Angabe der Startnummer beim Reifenpartner: Race Performance GmbH, 5026 Salzburg, Ignaz-Rieder-Kai 83 - Mail: motorsport@rsc-tires.com für eingeschriebene Porsche Cup Teilnehmer zum vereinbarten Sonderpreis zu beziehen. Die RSC ist auch als Renn- und Servicedienst auf den Rennstrecken vor Ort.

3.3. HISTO CUP - STW / SPEZIALTOURENWAGEN UND GT´S

Zugelassen sind historische Fahrzeuge die zwischen dem 01.01.1962 und dem 31.12.1992 hergestellt und homologiert wurden und einen AMF- Wagenpass oder einen Wagenpass einer anderen ASN vorweisen können und den Bedingungen des FIA Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Periode entsprechen.

3.3.1. Baujahre von 1962 bis 1992
Der Veranstalter behält sich vor Fahrzeuge ohne Angabe von Gründen abzulehnen.
Die Fahrzeuge der ehemaligen Gruppe H und Gruppe 5 müssen zu dem „Gesamtbild“ (das äußere Erscheinungsbild muss dem historischen Original entsprechen) der historischen Szene passen. Die BC behält sich diesbezüglich eine bedingte Nennungsannahme vor.
Das Motorenkonzept muss original bleiben. Ein Saugmotor bleibt ein Saugmotor und ein Turbomotor bleibt ein Turbomotor bzw. Kompressor.

3.3.2. Klasseneinteilung
Alle Tourenwagen werden in folgende Klassen eingeteilt und gewertet (Wagenpass E1-AMF, H/A, H/N und H-AMF)

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Klasse 1	STW-1	bis 1600 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 2	STW-2	bis 2000 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 3	STW-3	bis 2500 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 4	STW-4	bis 3000 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 5	STW-4	bis 4000 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 6	STW-5	über 4000 ccm E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF
Klasse 7	STW-6	Sportwagen

Silhouettefahrzeuge (E2-SH) sind in der TCO zugelassen und werden dort gewertet.

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage A ersichtlich

3.4. BMW 325 CHALLENGE

3.4.1. 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. Seit 2021 ist zwingend ein Wagenpass der Gruppe H-AMF vorgeschrieben.
Die erlaubten Abweichungen sind in den Zusätzen zu diesem Homologationsblatt enthalten. Weiters sind die Bestimmungen des aktuellen FIA 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“.

3.4.2. Grundsatz

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

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

3.4.3. Änderungen/Ergänzungen zum Gruppe-N-Reglement der FIA/AMF

Alles, was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten. Alle weiteren Änderungen und Ergänzungen sind in der nationalen Homologation und der **technischen Ergänzungen BMW 325 Challenge 2025, Beilage C**, ersichtlich. Es gelten die Bestimmungen in der nationalen Homologation, die als „Gruppe N“-Homologation ersichtlich sind.

3.4.4. BMW-Wertung

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

Punktezuerkennung erfolgt nachfolgendem 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		

<u>Zusatzpunkte</u>:
Die Pole-Position und die jeweils schnellste Rennrunde werden mit je einem „Zusatzpunkt“ bewertet.

3.4.5. 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 gestürzt. 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.
In diesem Fall wird die Startaufstellung nicht gestürzt, es zählt das Qualifying 2 für Rennen 2.

3.4.6. 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/Qualifying bzw. am Rennen teilgenommen haben, müssen in den Parc Fermé (Standort wird bei der jeweiligen Fahrerbesprechung bekannt gegeben). Eine Nichtbeachtung dieser Regelung kann einen Wertungsausschluss nach sich ziehen. 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, kommen in den Parc Fermé.

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 (Anlage 2B).

3.4.7. BMW Silver Cup
Für Fahrer, die älter als 50 Jahre sind, wird eine Subwertung bei allen Rennen und in der Gesamtwertung geführt. Es gilt das Technische Reglement der BMW 325 Challenge

3.4.8. BMW STW-Wertung
Für Fahrer die einen BMW 325 STW bis 2500ccm haben, z.B. nach dem alten Reglement, und sich nicht genau dem strengen Reglement der Challenge Wertung unterwerfen wollen, wird die BMW STW Wertung ausgeschrieben. Zugelassen sind die BMW 325 Challenge Fahrzeuge bis 2500ccm, jedoch mit erlaubten Veränderungen nach dem STW-Reglement. Es gilt das Reifenreglement und die Fahrzeug Beklebung der BMW Challenge. Die Fahrzeuge werden gesondert gekennzeichnet.

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Klasse 1	BMW	BMW Challenge Reglement (Vollumfänglich)
Klasse 2	S-CUP	Subwertung Silver Cup
Klasse 3	BMW-STW	BMW STW Wertung wie in Punkt 3.4.8 beschrieben

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage B ersichtlich

3.5. YOUNG TIMER BIS 2006

Zugelassen sind Fahrzeuge die zwischen dem 01.01.1993 und dem 31.12.2006 homologiert wurden und entweder einen FIA-Wagenpass oder einen nationalen ASN-Wagenpass, ausgenommen E2-SH, vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem Anhang J des Jahres 2006 und den unter Punkt 11 dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen entsprechen. Gruppe B-Fahrzeuge sind generell nicht zugelassen.

Nach Absprache mit dem Veranstalter können zusätzlich ehemalige DTM-Fahrzeuge u.ä. zugelassen werden. Turbo-aufgeladene Fahrzeuge bedürfen einer besonderen Genehmigung der Veranstalter und fahren mit Turbofaktor (1,7) in der errechneten Klasse.
Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Flügel und andere aerodynamischen Anbauteile „periodenkonform“ und homologiert sein müssen.

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge die aktuellen Vorschriften der AMF.

3.5.1. Klasseneinteilung

Klasse	Kürzel	Beschreibung			
Klasse 1	YT-1	Klasse	bis	1600 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 2	YT-2	Klasse	bis	2000 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 3	YT-3	Klasse	bis	2500 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 3	YT-4	Klasse	bis	3000 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 4	YT-5	Klasse	bis	4000 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 5	YT-6	Klasse	über	4000 ccm	E1-AMF, H/A, H/N, H-AMF, AMF-GTC
Klasse 6	MX-5	Mazda MX-5 Cup			AMF-GTC

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

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

Im Rahmen der TCO wird Mazda MX5 Cup, als Subwertung ausgeschrieben. Zugelassen sind Mazda MX5 Cup Fahrzeuge. Es gilt das letzte/aktuelle Reglement des Mazda MX5 Cups Änderungen und Ergänzungen werden gesondert in den technischen Bestimmungen erläutert.

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage A ersichtlich

3.6. FORMEL HISTORIC

Für alle Formelfahrzeuge gilt: Es muss sichergestellt werden, dass der Helm des Fahrers jederzeit mindestens 50 mm unterhalb einer gezogenen Linie zwischen der hinteren und vorderen Überrollstruktur liegt.

Die Formel- und Sportwagen bis 2000 ccm werden in Divisionen nach Performance unterteilt. Zugelassene Fahrzeuge finden sich in der folgenden Aufzählung.

Bei Fahrzeugen, die nicht in dieser Aufzählung zu finden sind, obliegt es dem Veranstalter, diese in eine der Divisionen einzuteilen.

Zugelassene Fahrzeuge:

3.6.1. Division 1
Formelfahrzeuge und Sportwagen werden unterteilt in Fahrzeuge mit Profilreifen und Slickreifen. Fahrzeuge ohne technische Veränderungen, das Fahrzeug muss den damaligen Homologationen entsprechen.

Folgende Fahrzeuge sind startberechtigt:
- Formel Vau
- Formel Ford 1600
- Formel Junior
- Formel Abarth

3.6.2 Division 2
Formelfahrzeuge und Sportwagen:
Fahrzeuge ohne technische Veränderungen, das Fahrzeug muss den damaligen Homologationen entsprechen.

- Formel Ford 2000
- Sports 2000
- Formel Renault 2 Liter 8V original ecu (alte Serie)
- Formel 3 bis Bj.1990 original 24mm Restriktor
- Formel BMW SB1
- Formel Alfa Boxer
- Formel König

1.5.3. Division 3
Fahrzeuge ohne technische Veränderungen, das Fahrzeug muss den damaligen Homologationen entsprechen.

- Formel 3 mit 24 mm Restrictor
- Formel Opel Lotus (Serie)
- Formel Renault 8V (unter Bj 2000)

3.6.4. Division 4 (Formel F3 original 1990-2000)
Fahrzeuge ohne technische Veränderungen, das Fahrzeug muss den damaligen Homologationen entsprechen.

- Formel 3 von 1990 bis 2000

3.6.5. Division 5
- 2 Liter Fahrzeuge bis Bj. 1990, die technisch verändert wurden inkl. Prototypen (ehemalige Libre)
- Formel 2
- Formel Atlantik

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Division 1	FH-1S	Division 1 mit Slickreifen
Division 1	FH-1P	Division 1 mit Profilreifenreifen
Division 2	FH-2	Division 2
Division 3	FH-3	Division 3
Division 4	FH-4	Division 4
Division 5	FH-5	Division 5

Ab dem Baujahr 1990 müssen die Fahrzeuge grundsätzlich der damaligen Homologation und Bauart entsprechen.

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage C ersichtlich

3.7. FORMEL YOUNG

3.7.1. Division 6

- Formel Renault FR 2000 Tatuus original nach dem damaligen technischen Stand

  Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in der Periode von 1.1.2000 bis 31.12.2009 (sequenzielle Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2008 der entsprechenden Periode.

3.7.2. Division 7

Formel Renault FR 2000 Tatuus modifiziert (Paddleshift, Motor modifiziert, andere aerodynamische Anbauteile, gemischte Übersetzungen, Launch Control, …)

Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in der Periode von 1.1.2000 bis 31.12.2009 (sequenzielle Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden.

- Formel Renault 2.0 Barazi-Epsilon
  BJ 1.1.2010 bis 31.12.2013

  Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in den Perioden von 1.1.2010 bis 31.12.2013 (Paddle Shift Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2011 der entsprechenden Periode.

- Formel Renault 2.0-13
  BJ 1.1.2013 bis 31.12.2018

  Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in den Perioden von 1.1.2013 bis 31.12.2018 (Paddle Shift Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA/AMF oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2014 der entsprechenden Periode.

Formel Renault Open

Formel Renault Fahrzeuge, die nicht der Periode 1 & 2, wie oben beschrieben, entsprechen, da als darüberhinausgehende Verbesserung ein frei programmierbares Steuergerät verbaut ist.

3.7.3. Division 9

- Formel 3 bis Baujahr 2007
  Formel Fahrzeuge der Baujahre 2000 bis 2007 mit maximal 2000ccm³ ausschließlich mit Originalsteuergerät
  Restriktor 26mm
  ohne Turbo

3.7.4. Division 10

- Protoypen mit max. 2000ccm³
- zweisitzige Sportwagen ab Baujahr 2000 bis 2011 mit max. 2000ccm³
-

3.7.5. Division 11

- Formel 4 mit Turbomotor
-

Hinweise:

- Fahrzeuge der Divisionen 8, 9 und 10 werden nur in Absprache mit dem Veranstalter und dem benannten Serienbeauftragten/Fahrersprecher angenommen.
-

- Die Teilnahme von weiteren, nicht explizit angeführten Fahrzeuge kann direkt beim Veranstalter erfolgen (z.B. Formel BMW etc.). Dieser wird dann eine Zuordnung zu einer passenden Klasse vornehmen.

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Division 6	FR-1	Formel Renault Periode 1
Division 7	FR-2	Formel Renault Periode 2
Division 8	FR-O	Formel Renault Open
Division 9	FY-F3	Formel 3 bis Baujahr 2007
Division 10	FY-P	Prototypen/zweisitige Sportwagen
Division 11	FY-F4	Formel 4 mit Turbofaktor

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage D ersichtlich

3.8. TOURING CAR OPEN (TCO):

Zugelassen sind Fahrzeuge, die nach dem 31.12.2006 hergestellt und homologiert wurden und entweder einen FIA oder einen nationalen ASN-Wagenpass vorweisen können, den Bedingungen der letzten Homologation bzw. dem FIA Anhang J 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). Zusätzlich wird eine Klasse R 56 Pro ausgeschrieben. Änderungen und Ergänzungen werden gesondert in den technischen Bestimmungen erläutert.

Im Rahmen der TCO wird der „Trofeo di serie – Fiat 500 Racing Cup“ als Unterklasse ausgeschrieben. Zugelassen sind nur Fiat 500-Fahrzeuge mit 1,2-Liter-Motor ab Baujahr 2017. Für die Tds-Klasse gibt es ein separates Punktesystem. Es gelten die technischen Bestimmungen und das Rahmenreglement der Trofeo di serie (2026). Änderungen und Ergänzungen werden in den technischen Bestimmungen gesondert erläutert.

Kategorien: Tourenwagen bis 2000 ccm Hubraum und Tourenwagen und GT-Fahrzeuge über 2000 ccm Kategorie I (N, A & R) der FIA/FIA-CEZ, E1-FIA, GT-FIA/GT-FIA-CEZ & E1 bzw. H-Reglement der AMF, FIA E2-SH, GT3-FIA, GTC-ASN, sowie Cup-Fahrzeuge mit korrespondierenden Fahrzeugpapieren.

Klasse	Kürzel	Beschreibung
Klasse 1	TCO-1	Klasse bis 2000 ccm
Klasse 2	TCO-2	Klasse bis 1600 ccm turbo
Klasse 3	TCO-3	Klasse bis 2000 ccm turbo
Klasse 4	TCR	TCR Fahrzeuge
Klasse 5	TCO-4	Klasse bis 3600 ccm
Klasse 6	TCO-5	Klasse über 3600 ccm
Klasse 7	Tds	Trofeo di serie
Klasse 8	R-53	Mini Challenge R53 Fahrzeuge
Klasse 9	R-56	Mini Challenge JCW R56 Fahrzeuge
Klasse 10	R-56pro	Mini Challenge JCW R56 pro Fahrzeuge

Für die MINI Cooper Fahrzeuge sind Hankook Reifen vorgeschrieben. Für die TCO sind Hankook, Michelin oder Pirelli Reifen vorgeschrieben. Die Reifen sind beim offiziellen Reifendienst des Histo Cups (RSC) zu beziehen und sind speziell markiert. Es dürfen nur markierte Reifen verwendet werden.

Ergänzende technische Bestimmungen sind in der Beilage E ersichtlich

Der Veranstalter behält sich vor, Rennen nach Hubraumklassen zusammen zu legen. Dies betrifft historische STW-Fahrzeuge, Young Timer und TCO-Fahrzeuge. In diesem Fall können die Rennen unterteilt werden in „bis 3000 ccm“ und „über 3000 ccm“. TCO-Fahrzeuge bis 2000 ccm können gemeinsam mit den YT/STW bis 3000 ccm an den Start gehen.

4. TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNG

Der Rennleiter, in Abstimmung mit den Stewards, hat die Möglichkeit, technische Überprüfungen - insbesondere die Überprüfung des Hubraums und des Fahrzeuggewichtes - anzuordnen. Der Bewerber bzw. der Fahrer 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. Über die Kosten einer angeordneten Demontage entscheiden die Stewards.

4.1. Technischer Sachverständiger

Neben einem Scrutineer der AMF kann ein Sachrichter, als technischer Beauftragter, zum Einsatz kommen, der sich nur um die Einhaltung des technischen Reglements kümmert. Seinen Anordnungen ist zu jeder Zeit der Veranstaltung Folge zu leisten.
Er untersteht den AMF Scrutineers bzw. spricht alle technischen Belange mit ihm ab und berichtet diesem sowie allenfalls dem Rennleiter. Entscheidungen können nur die Stewards treffen.
Bitte die technischen Zusatzbestimmungen (nat. Homologation) beachten!

4.2. Technische Ergänzungen

Die technischen Ergänzungen Beilage A,B,C,D und E sind Bestandteil dieser Ausschreibung.

5. WERTUNG ALLE KATEGORIEN (AUSGENOMMEN BMW CHALLENGE)

Alle Teilnehmer in den Punkterängen werden in das Klassement aufgenommen. Die Punkte werden in den jeweiligen Klassen vergeben.

Die Punktezuerkennung erfolgt pro Klasse nachfolgendem Schema:

4 Starter und mehr:	bei 3 Fahrzeugen/Klasse:	bei 2 Fahrzeugen/Klasse:	bei 1 Fahrzeug/Klasse:
1. Platz 10 Punkte	1. Platz 9 Punkte	1. Platz 7 Punkte	5 Punkte
2. Platz 8 Punkte	2. Platz 7 Punkte	2. Platz 5 Punkte	
3. Platz 6 Punkte	3. Platz 5 Punkte		
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 am Qualifying bzw. ersten Qualifying des jeweiligen Rennwochenendes teilgenommen hat. Alle eingeschriebenen Fahrer sind punkteberechtigt und wertbar.

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.

Nach den Rennwochenenden wird die aktuelle Punktetabelle online gestellt. Teilnehmer:innen haben dann eine 7-Tägige Einspruchsfrist. Nach Ablauf dieser 7 Tage gelten die veröffentlichten Punkte. Eine Änderung nach den jeweiligen 7 Tagen ist nicht mehr möglich und die Punkte sind bindend.

Gastfahrer

Werden grundsätzlich zugelassen, sie zahlen ein erhöhtes Nenngeld. Es werden keine Punkte für das Gesamtklassement vergeben. Wenn ein TN zu einem späteren Zeitpunkt die Einschreibegebühr entrichtet, werden seine Punkte erst ab dem Zeitpunkt der Zahlung der Einschreibung ins Gesamtklassement übernommen.

Information zur Punktevergabe

Gaststarter werden weder zur Ermittlung der Starterzahlen für die Punktevergabe herangezogen, noch bei Zieleinlauf dafür berücksichtigt.

Sie erhalten die in der Tageswertung vorgesehenen Pokale/Preise, für die Gesamtwertung erfolgt ein Aufrücken der jeweils nachfolgend Klassierten in der Punktetabelle.

Grundlage für die Punktevergabe:

- Maßgeblich für die Punktevergabe sind ausschließlich eingeschriebene Teilnehmer*innen in der jeweiligen Klasse.
- Gaststarter nehmen nicht an der Punktevergabe teil und werden bei der Ermittlung der Punkteränge nicht berücksichtigt.
- Die Anzahl der eingeschriebenen Fahrer pro Klasse bestimmt, wie viele Punkte maximal vergeben werden.

Beispiel 1:
In einer Klasse starten 3 eingeschriebene Fahrer + 1 Gaststarter.
Punktevergabe erfolgt nur unter den eingeschriebenen Fahrern:
1. Platz = 9 Punkte
2. Platz = 7 Punkte
3. Platz = 5 Punkte
Der Gaststarter wird nicht berücksichtigt, auch wenn er sportlich zwischen oder vor den eingeschriebenen Fahrern liegt.

Beispiel 2:
In einer Klasse starten 5 eingeschriebene Fahrer + 3 Gaststarter.
Punktevergabe erfolgt nach dem Schema für mindestens 4 eingeschriebene Fahrer:
1. Platz = 10 Punkte
2. Platz = 8 Punkte
3. Platz = 6 Punkte
4. Platz = 5 Punkte
5. Platz = 4 Punkte
Die Gaststarter werden bei der Punktevergabe übersprungen, zählen aber für die Tageswertung(Siegerehrung und Pokalehrung) mit.

Wichtige Hinweise
- Diese Regelung basiert auf den aktuellen Vorgaben der AMF in Vereinbarung mit unserem Reglement und ist für alle Veranstaltungen verbindlich.
- Die Gaststarter sind bei der Siegerehrung in der Tageswertung berücksichtigt, nicht aber in der Jahreswertung oder Punktevergabe.

6. VERANSTALTUNGEN

Es werden sieben Veranstaltungen mit je zwei Rennläufen gefahren.

Renntermine 2026 (Änderungen vorbehalten):

24.04. – 26.04.2026	Most
08.05. – 10.05.2026	Automotodrom Brünn
19.06. – 21.06.2026	AUTODROM Grobnik/Rijeka
10.07. – 12.07.2026	Pannoniaring
07.08. – 09.08.2026	Slovakiaring
18.09. – 20.09.2026	Salzburgring
09.10. – 11.10.2026	Hungaroring

Für die BMW Challenge gibt es ein Sonderrennen:
28.08 – 30.08.2026 Red Bull Ring: 20 Jahre BMW 325 Challenge

Änderungen vorbehalten

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

Je Veranstaltung kommen zumindest ein Zeittraining von mindestens je 20 Minuten und zwei Rennläufe zu je 22 min zur Austragung. Für die Startaufstellung zum ersten Rennen gelten die jeweiligen Qualifyingergebnisse. Für das zweite

Rennen die Ergebnisse des ersten Rennens. Alternativ können auch zwei Qualifyings und zwei Rennläufe ausgeschrieben werden.

Für die Formel Young werden pro Veranstaltung 1 Qualifying über 20 Minuten sowie 3 Rennläufe über je 20 Minuten ausgeschrieben. Die Startaufstellung für Rennen 1 erfolgt nach dem Ergebnis des Qualifyings. Die Startaufstellung für Rennen 2 erfolgt in gestürzter Reihenfolge der ersten 8 Positionen aus dem Ergebnis des Rennen 1. Die Startaufstellung für Rennen 3 erfolgt in gestürzter Reihenfolge der ersten 8 Positionen aus dem Ergebnis des Rennen 2.

7. STARTPROZEDERE

Die Startaufstellung erfolgt in der Boxengasse oder auf einem vorher definierten Platz.
Für alle Rennen ist ein rollender Start (Indianapolis-Start) lt. AMF-Rundstreckenreglement vorgesehen. Dabei wird das Feld von einem Führungsfahrzeug in die Formationsrunde geführt. Am Ende der Formationsrunde schert das Führungsfahrzeug aus und das Fahrzeug auf Poleposition übernimmt die Spitze in unveränderter Geschwindigkeit (ca. 80 km/h). Alle anderen Fahrzeuge müssen ihre Positionen beibehalten, bis das Startzeichen gegeben wurde. Alle Fahrzeuge haben dabei als Startkorridore die auf ihrer Startseite auf der Rennstrecke aufgezeichneten Startboxen vom Beginn an zu überfahren.
Bei dieser Startart wird die Durchführung des Starts in der Fahrerbesprechung im Einzelnen erläutert.
Das Startzeichen wird mit der Startampel gegeben, indem der Starter – wenn sich die Fahrzeuge der ersten Startreihe ca. 50 m vor der Startlinie befinden – die Ampel von Rot auf Grün schaltet. Jeder Teilnehmer ist selbst für die Einhaltung der richtigen 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-Rundstrecken-Reglements.

8. PREISZUERKENNUNG

Die Teilnehmer, die am Saisonende in den jeweiligen Kategorien, 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 Gold) des Histo Cups wird aus den Teilnehmern ermittelt.

Bei Punktegleichstand wird der Platz an beide Teilnehmer vergeben. Das inoffizielle Veranstaltungsergebnis wird jeweils nach der Veranstaltung im Internet bekannt gegeben. Es gilt die 7-Tägige Einspruchsfrist.

Das inoffizielle Endergebnis wird nach dem letzten Lauf der letzten Veranstaltung im Internet bekannt gegeben. Danach wird das Endergebnis dem Fachkollegium der AMF zur Bestätigung vorgelegt. Es gilt die 7-Tägige Einspruchsfrist.

9. NENNUNG ZU DEN EINZELNEN VERANSTALTUNGEN

9.1. Grundsatz

Jeder Teilnehmer ist selbst für die Nennung verantwortlich. Die BC GmbH bzw. der Histo Cup 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 Histo Cup Homepage, online via Userportal, zu erfolgen.

9.2. Nenngeld

Das Nenngeld beträgt EUR 800,00 für eingeschriebene Fahrer, für Gastfahrer beträgt dieses EUR 840,00, und ist auf das Konto des Promotors Business Consulting GmbH bei der Salzburger Sparkasse **IBAN: AT22 2040 4000 4183 8186, BIC: SBGSAT2SXXX** einzuzahlen.
Das Nenngeld muss spätestens 10 Tage vor Veranstaltung auf dem Konto der BC GmbH eingegangen sein. Nennungen von eingeschriebenen Fahrern, die rechtzeitig, also 10 Tage vor der Veranstaltung abgegeben worden sind, erhalten eine Nenngeldreduktion von EUR 140,--, womit sich das Nenngeld auf EUR 660,- reduziert.

Nennungen sind 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 möglich.

Schadensregelung an der Rennstrecke:
Das Nenngeld inkludiert Leitschienen- und Streckenschäden am Samstag und Sonntag, ausgenommen auf den Rennstrecken Salzburgring und Red Bull Ring.
An diesen beiden Strecken sind die Fahrer für sämtliche durch sie verursachten Schäden vollumfänglich selbst verantwortlich.
Der Selbstbehalt für den Verursacher beträgt 30 % der von der Rennstrecke verrechneten Schadenskosten.
Das Freie Fahren am Freitag ist von dieser Regelung ausgenommen, da es nicht Teil der offiziellen Veranstaltung ist.
Jeder Fahrer haftet für die von ihm bzw. seinem Fahrzeug verursachten Schäden, unabhängig vom vorhergehenden Unfallhergang oder etwaiger Mitverursachung durch andere Fahrzeuge. Maßgeblich ist ausschließlich, welches Fahrzeug den direkten Schaden an der Strecke verursacht hat.

10. PERMANENT-TRANSPONDER

Für die Fahrzeuge die am Histo Cup (Anhang K und STW), in der TCO, in der BMW und Mini Challenge, den Formelserien 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.

11. FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

Es gilt das AMF-Rundstreckenreglement in der gültigen Fassung.

11.1. 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 durch die Stewards nach sich, die bis zum Ausschluss geahndet werden können.

11.2. Technischer Defekt/Unfall
Sollte ein Fahrer während eines Trainings oder Rennens durch einen technischen Defekt oder Unfall ausfallen, so hat er schnellstmöglich die Rennstrecke / Ideallinie zu verlassen und das Fahrzeug neben der Rennstrecke abzustellen, wenn die Boxenstraße nicht mehr erreichbar ist. Den Anweisungen der Streckenposten ist unbedingt Folge zu leisten. Bei einem Motorschaden und dem damit verbundenen Austritt von Flüssigkeiten ist die Rennstrecke / Ideallinie sofort freizumachen 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 wird an die Stewards der jeweiligen Veranstaltung gemeldet.

Für alle Formelfahrzeuge ist das Tragen des Helmes bei einem Abschleppmanöver verpflichtend.

11.2. 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.

11.3. Rennleiter (Race Director)
Es kommt bei allen Veranstaltungen ein eigener Rennleiter/Race Director zum Einsatz. Der Rennleiter/Race Director ist in erster Linie Ansprechpartner für die Organisation der Trainings- und Rennläufe. Fragen des sportlichen Reglements, werden im Bedarfsfall in Kooperation mit den Stewards erörtert.

Folgende Strafen können vom Rennleiter/Race Director vergeben werden:
- Nichtwertung von einzelnen Runden bzw. Rundenzeiten
- Drive Through-Strafen bzw. Ersatzstrafen dazu
- Stopp & Go-Strafen bzw. Ersatzstrafen dazu
- Grid Penaltys
- Verwarnungen

Es gilt der „Strafenkatalog des Rennleiters“ der in den Rennleiterinstruktionen 2025 bekannt gegeben wird. Die Rennleiterinstruktionen sind in ihrer jeweiligen aktuellen Fassung gültig.

Alle Vergehen, die mit über die voranstehenden Strafen hinausgehenden Sanktionen geahndet werden können, müssen den Stewards zur weiteren Veranlassung gemeldet werden.

11.4. Fahrerbesprechungen
Die Teilnehme an den offiziellen Fahrerbesprechungen ist für alle Fahrer Pflicht, nach Absprache können Vertreter entsandt werden. Eine weitere Vertrauensperson je Team darf ebenso an der Besprechung teilnehmen.

12. ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Ergänzungen für alle Fahrzeuge

12.1. Treibstoff
Es darf nur handelsüblicher Tankstellentreibstoff mit maximal 102 Octan, ohne Zusätze, verwendet werden. Flugbenzin und Rennbenzin sind ausdrücklich verboten. Nach Einbringen des Fahrzeuges in den Parc Fermé ist das Vorhandensein einer Resttreibstoffmenge von 3 Litern vorgeschrieben.

12.2. 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.

12.3. 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. Volle Verdunkelungsfolien oder Lackierungen sind nicht gestattet.

12.4. 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 1990 sind sequenzielle Getriebe erlaubt.

12.5. Werbung
Generell freigestellt, siehe dazu auch Art. 16 NSG, sie darf aber nicht den guten Sitten widersprechen.
Für die Histo Cup-Werbung ist der obere Rand der Windschutzscheibe (Höhe ca. 10 cm), im Frontbereich des Fahrzeuges der Platz der „Kennzeichentafel“ (ca. 40 x 14 cm) und je zwei Werbeflächen auf der Seite des Fahrzeuges (Startnummernwerbung) auf der Motorhaube (alle Flächen im Ausmaß von ca. 40 x 14 cm) ausnahmslos zur Verfügung zu stellen. Die Startnummer ist bei Tourenwagen und GT´s auch auf der Windschutzscheibe anzubringen.
Die Veranstalterwerbung muss in Originalfarbe und Größe angebracht werden. Logos dürfen nicht verändert werden.
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 2000 (bei anderen internationalen FIA-Veranstaltungen gilt diese Ausnahme nicht!).

12.6. Rotes Rücklicht
Alle Fahrzeuge sind am Heck mit einem FIA bzw. LED-Rücklicht auszustatten. Abblendlicht und LED-Rücklicht müssen gemeinsam geschaltet sein. Das Abblendlicht und die LED-Rückleuchte müssen bei „Wet Race“ Bedingungen dauerhaft eingeschaltet sein. Das zusätzliche Licht muss bei Wet Race Bedingungen bereits im Vorstartbereich leuchten.

12.7. Fensternetze
Netze gemäß FIA Anhang J 253.11.2
Bei Wettbewerben auf Rundkursen ist bei Tourenwagen die Verwendung von Netzen, die am Sicherheitskäfig befestigt sind vorgeschrieben.
Diese Netze müssen die folgenden Eigenschaften aufweisen:
- Mindestbreite der Streifen 19 mm
- Mindestgröße der Maschen 25 x 25 mm
- Maximale Größe der Maschen 60 x 60 mm

und müssen die Fensteröffnung bis zur Mitte des Lenkrads abschließen.

Alternativ kann auch ein gültiges FIA homologiertes Fahrernetz gemäß FIA Standard 8863-2013 verwendet werden.
Der Einbauvorgaben gemäß der FIA müssen dabei beachtet werden.

13. 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. Nach Beginn der Veranstaltung sind die Stewards berechtigt, Durchführungsbestimmungen zu erlassen. 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.

13.1. Regelwidrigkeiten in meisterschaftsähnlichen Bewerben 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 Bewerbs 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.

13.2. 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 vorhersehbaren Schäden. Dies auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der „Parteien“.

13.3. 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.

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 abzuberufen.

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.

14. ADRESSE DES VERANSTALTERS/PROMOTORS

Business Consulting Marketing- & Eventmanagement GmbH

Iganz-Rieder-Kai 83
5026 Salzburg
AUSTRIA

Tel.: +43 660 6656440 oder +43 664 3404546
E-Mail: info@histocup.com
Homepage: www.histocup.com

Beilage A

Technische Ergänzungen

HISTO CUP - STW / SPEZIALTOURENWAGEN UND GT´S

YOUNGTIMER

STW und Young Timer Fahrzeuge:

Folgende Ergänzungen bzw. Erleichterungen sind für die Kategorie 3.2. Histo-Cup - STW (1962 bis 1992) und die Kategorie 3.4. Young Timer (1993 bis 2006) 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 Felgengröße freigestellt. Jede chemische, mechanische und thermische Behandlung der Reifen ist verboten.

Spur und Höhe des Fahrzeuges

Freigestellt.

Gewicht (STW bis 1992)

Für STW-Fahrzeuge im Histo Cup werden folgende Einheitsgewichte je Hubraum der Fahrzeuge (ohne Fahrer):

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

Das Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

Gewicht (Young Timer)

Mindestgewichte ohne Fahrer:

- 1300 ccm	730 kg	- 3500 ccm	1105 kg
- 1600 ccm	805 kg	- 4000 ccm	1165 kg
- 2000 ccm	890 kg	- 4500 ccm	1225 kg
- 2500 ccm	975 kg	- 5000 ccm	1275 kg
- 3000 ccm	1045 kg		

Die in der Tabelle angeführten Mindestgewichte gelten für Young Timer Fahrzeuge der Baujahre 1993 bis 2006. Für Fahrzeuge der Baujahre 1982 bis 1992 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 und Histo STW) +30 kg.

Das Mindestgewicht darf zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung unterschritten werden.

BEILAGE B

TECHNISCHE ERGÄNZUNGEN

ZUR NATIONALEN HOMOLOGATION DER BMW 325 CHALLENGE

Diese Erweiterung ersetzt alle bisherigen technischen Erweiterungen (OSK VO 01/08042009 und OSK VO 02/28012010) zur nationalen Homologation vom 8.4.2009. Ab 2011 gelten ausschließlich die nationale Grundhomologation 5292, sowie die hier angeführten Ergänzungen:

1. Erscheinungsbild

Das äußere Erscheinungsbild des Fahrzeuges darf nicht verändert werden. Es müssen alle vier Scheinwerfer und die Blinker am originalen Platz vorhanden sein. Das Abblendlicht und die Blinker müssen funktionsfähig sein. Die Scheinwerfergläser können durch Kunststoffglas (Makrolon) ersetzt werden, der Zierring und die Halterung müssen jedoch original erhalten bleiben. Der Kühlergrill darf in seiner Form nicht verändert werden – die Kunststoffrippen müssen in der ursprünglichen Form vorhanden sein – Zwischenräume dürfen aufgefeilt werden. Der Bereich unterhalb der Scheinwerfer (Dreieck) darf zur besseren Belüftung herausgenommen werden.

Die Fahrzeuge müssen technisch und optisch in einem einwandfreien Zustand sein und dem Niveau der Serie entsprechen. Die Veranstalter behalten sich vor, Fahrzeuge, die nicht dem definierten Standard entsprechen, nicht zum Start zuzulassen. Eine nicht ordnungsgemäße Beklebung (Veranstalterwerbung) der Fahrzeuge kann zum Startverbot bzw. auch zu einem Wertungsausschluss führen.

2. Karosserie

Diese muss in der Außenabmessung original bleiben. Motorhaube, Kofferraumdeckel und Kotflügel vorne können aus Kunststoff (GFK) gefertigt sein, nicht jedoch die Türen und Kotflügel hinten. Die Radläufe der Kotflügel dürfen „umgelegt“ und leicht gezogen werden. Zierleisten dürfen entfernt werden. BMW M-Technik 1 und 2 Paket sind erlaubt, ebenso der erste M3 Heckspoiler – nicht verstellbar und ohne Zusatzlippe. Zusätzliche Spoiler oder

aerodynamische Hilfsmittel (Flügel, Unterboden, Unterzüge, Splitter, etc.) sind ausdrücklich verboten. Originalstoßstangen sind vorgeschrieben, können jedoch beim NFL-Modell (ab 1987) erleichtert werden. Die Stoßstangen der VFL-Modelle (bis 1987) können aus GFK nachgefertigt werden, müssen jedoch dem Original in Optik und Design zu 100% entsprechen. Es können auch die NFL-Stoßstangen bei VFL-Modellen verwendet werden.

Die Karosserie und die Stoßstangen dürfen nicht durchlöchert, ausgeschnitten oder entfernt werden. Lüftungsschlitze oder Löcher unterhalb der Stoßstange, im Bereich oberhalb des Ölkühlers, sind erlaubt. Die Rückwand und Hutablage zum Kofferraum und der Kofferraumboden (Reserveradmulde) müssen original erhalten bleiben. Die Verstärkungsbleche des Modells 325i Cabrio dürfen im Bereich der Vorderachse verwendet werden.

Die Überrollvorrichtung (Käfig) muss den Anforderungen des Sportgesetzes entsprechen, darf jedoch nur an sechs Punkten (4x Bodenplatte und 2x hinteres Radhaus) mit der Karosserie verschraubt sein. Abstützungen auf die vorderen und hinteren Domlager sind verboten. Die Einbauanleitung der Hersteller ist zu befolgen. Im Kopfbereich des Fahrers muss ein von der FIA genehmigtes Abdeckmaterial angebracht werden.

3. Fahrwerk

Vorne und hinten sind höhenverstellbare Gewindedämpfer (zweifach verstellbar – Zug und Druckstufe) erlaubt. Fahrwerke mit externen Behälter sind verboten. Die Anlenkpunkte der Achsen dürfen keinesfalls verändert werden.

Vorne dürfen die Domlager in Sturz und Nachlauf verstellbar sein, alle sonstigen Lager dürfen aus Gummi, Kunststoff, Teflon oder Alu gefertigt werden. Die Abmessungen sowie die Einbaulage der ausgetauschten Fahrwerksteile müssen der Serie entsprechen.

Der Hinterachsträger darf im Bereich der Schwingenaufnahmen mit Langlöchern versehen werden, um Spur- und Sturzveränderungen korrigieren zu können. Die Lage und Beschaffenheit der Schwingenaufnahmen müssen der Serie entsprechen.

Bei den Hinterachsschwingen dürfen keine Verstärkungen angebracht werden. Es kann mit oder ohne Stabilisatoren gefahren werden. Sollten Stabilisatoren verwendet werden müssen diese der Serie entsprechen. Änderungen am Stabilisator sind verboten! Es müssen Koppelstangen in den Originalabmessungen verwendet werden, und an den Original-Anschraubpunkten befestigt werden. Gekürzte oder veränderte Koppelstangen sind verboten.

4. Bremsen

Bremsen müssen in ihrer Abmessung original bleiben. Gemäß Gruppe N Reglement dürfen volle, geschlitzte und gelochte Bremsscheiben verwendet werden. Belege sind freigestellt. Stahlflex Bremsschläuche, Bremsbelüftungsschläuche und Ankerplatten sind erlaubt.

Bremskraftregelventil bzw. Regler (Vorderachse/Hinterachse) im Fahrgastraum ist erlaubt.

5. Fahrgastraum

Originalsitze, Dämmmaterial, etc. dürfen entfernt werden. Das Armaturenbrett muss in Originalform erhalten bleiben, kann jedoch aus GFK gefertigt sein.

Instrumente: Zusatzinstrumente für Öldruck, Öltemperatur und Wassertemperatur dürfen ergänzt oder ersetzt werden.

Ein anderer Drehzahlmesser und Zusatzinstrumente können in den Originalarmaturenträger eingebaut werden. Multifunktionsinstrumente, mit denen Telemetriedaten (Fahrwerksdaten) während der Fahrt aufgezeichnet werden können, sowie Raten verstellt werden können, sind ausdrücklich verboten.

Türverkleidungen vorne müssen vorhanden sein, können jedoch aus einem anderen Material (z.B. Alu) sein.

6. Scheiben

Kunststoffscheiben in einer Stärke von 4mm sind erlaubt (Lexan oder Makrolon – kein Plexiglas!). Bei der Serienverglasung muss bei den seitlichen Fenstern eine Schutzfolie innen angebracht werden. Die Kunststoffscheiben müssen wie die Originalscheiben eingebaut werden (keine Nieten oder Verklebungen). Ein Gebläse für die Windschutzscheibenbelüftung muss eingebaut sein und funktionieren alternativ darf die Windschutzscheibe beheizbar sein. Die Windschutzscheibe muss zwingend aus Verbundglas bestehen. Bei dem Modell 325 Touring darf die Heckklappe aus GFK gefertigt werden und eine Makrolon oder Lexanscheibe verwendet werden.

Der Kurbelmechanismus kann entfernt werden. Ein kleines Schiebefenster aus Makrolon/Lexan kann eingebaut werden.

7. Tank und Treibstoffversorgung

BMW-Serientank am original vorgesehenen Einbauplatz. Der Serientank muss mit einem Explosionsschutz „gefüllt“ werden (Schaum oder Aluminiumgewebe – z.B. Explo 10). Beim Originaltank darf eine Seite „stillgelegt“ werden. Ein FIA-Sicherheitstank ist gemäß Gruppe N Reglement erlaubt. Statt dem Originaltank kann eine Abdeckung angebracht werden. Eine Abdeckung zum Fahrgastraum muss vorhanden sein.

8. Benzindruckregler

Originaler oder einstellbarer Benzindruckregler.

9. Kühler

Wasserkühler und Ölkühler sind freigestellt. Zum Einbau von größeren Kühlern können Blechteile der Innenkarosserie herausgeschnitten bzw. adaptiert werden.

10. Getriebe

Serien 5-Gang Getriebe:

5-Gang Sport-/Schongetriebe vom 325i (Typ 260) und 320i. (Typ 240). Der 4. Gang ist der direkte Gang (1,0), der 5. Gang muss mit 0,81, 0,82 oder 0,83 untersetzt sein.

Alle anderen Getriebe (Sport- und Renngetriebe - 1. Gang links hinten) mit und/oder mit einer 1,0 Übersetzung im 5.) sind verboten.

Synchronringe:

sollten die Originalsynchronringe nicht mehr erhältlich sein, können Nachbauringe verwendet werden. Getriebelager ist freigestellt. Der Schalthebel darf abgeändert werden.

11. Hinterachse

Es sind die Hinterachsübersetzungen 3,73 und 3,91 mit Sperre (auch Drexlersperre) erlaubt. Es können große Gehäuse (Typ 188) als auch kleine Gehäuse (Typ 168) verwendet werden. Alle anderen Achsübersetzungen sind ausdrücklich verboten. Hinterachskühlung ist freigestellt. Differentialdeckel dürfen nur vom BMW 325i oder 320i verwendet werden. Das Gummilager am Differentialdeckel darf durch ein anderes Material ersetzt werden. Es dürfen keine M3 oder Z3 Teile verwendet werden.

12. Gewicht

Einheitsgewicht von 1.050 kg inkl. Fahrer, Rennbekleidung, Helm und HANS-System.

Dieses Gewicht muss zu jedem Zeitpunkt gegeben sein und kann regelmäßig, während der Trainingsläufe und nach den Rennen, überprüft werden.

13. Auspuff

Neben der bisher geltenden Rennauspuffanlage der Marke REMUS ist auch die Anlage der Marke Bastuck erlaubt. Diese, speziell für die Challenge gefertigte Anlage ist baugleich mit der Remus Anlage, und ist bei der Firma Race Performance GmbH, Gewerbepark Habach 29, 5321 Koppl zu beziehen.

Bestellungen an: info@race-performance.com

14. Reifen / Felgen

Slick Reifen der Marke HANKOOK in der Dimension 200/580R15 (Mischung C52/O) müssen verwendet werden. Die Reifen sind unter Angabe der Startnummer beim Reifenpartner:

Reifen Steffny GmbH
Gewerbepark Habach 33
5321 Koppl
E-Mail: motorsport@reifen-steffny.at

(kurz: RSC) 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 5 neue Reifen je Veranstaltung verwendet werden. Diese werden speziell markiert. Zusätzlich dürfen auch markierte Reifen aus der letzten teilgenommenen Veranstaltung verwendet werden.

Die Reifenliste (wird im Rennbüro bereitgestellt) muss jedes Rennwochenende vor dem ersten Qualifying beim Rennbüro abgegeben werden.

Als Regenreifen Hankook in 200/580R15 vorgeschrieben.

Felgen sind freigestellt, es dürfen aber nur Felgen 15 Zoll mit dem Lochkreis 4x100 verwendet werden.

15. Spurweite und Sturz

Da die Achsen – mit Ausnahme der Federbeine, Stoßdämpfer und Federn – gemäß dem Gruppe N Reglement beschaffen sein müssen, ergibt sich ein bestimmtes Maß für die Spurweiten.

Um die Messung der Spurweite zu vereinfachen, wurde ein Spurmessgerät hergestellt, das die Spur vom äußeren Felgenhorn rechts zum äußeren Felgenhorn links – am untersten Punkt in der Mitte des Felgenhornes – misst.

Folgende Spurweiten gelten als maximale Werte:

- Vorderachse: 1695 mm (Messtoleranz 5 mm)
- Hinterachse: 1685 mm (Messtoleranz 5 mm)

Die Fahrzeuge haben zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung innerhalb dieser Maximalwerte zu sein.

Maximale Sturzwerte an der Vorder- und Hinterachse: 4 Grad.

16. Motor

16.1. Erlaubte Änderungen bzw. Bearbeitungen (unter Einhaltung der angegebenen Bearbeitungsgrenzen):

- Luftzufuhr vor dem Luftmengenmesser: freigestellt

- Es muss ein „dreireihiger“ Motorkabelbaum verwendet werden

- Ölwanne: freigestellt

- Serienmotor 325i M 20 mit maximalem Hubraum von 2525 ccm (3. Übermaß) laut OSK-Hubraumformel. V = 0,7854 x b² x s x n - V = Volumen in cm³ / b = Bohrung in cm / s = Hub in cm / n = Anzahl der Zylinder
- Dementsprechend darf der Motorblock an folgenden Flächen bearbeitet werden:
  Ein Planen der zylinderkopfseitigen Fläche ist erlaubt, wobei das angeführte Mindestmaß eingehalten werden muss: Serienmaß 266 mm - erlaubtes Mindestmaß 265,7 mm.

- Zylinderlaufflächen dürfen bis zum höchstzulässigen Bohrungsmaß aufgebohrt und gehohnt werden: Maximale Zylinderweite 84,6 mm bzw. 84,8 mm beim 2. Übermaß.

- **Kurbelwelle: Originale BMW M20B25 Kurbelwelle mit 75 mm Hub. Kurbelwelle darf nur an den Lagerstellen bis zum üblichen 2. Untermaß (max. -0,5mm) bearbeitet werden. Feinwuchten der Kurbelwelle erlaubt - das Mindestgewicht** muss eingehalten werden.

- Schwungrad: Ein Abdrehen der originalen Schwungmasse ist erlaubt. Der originale Kupplungsdruckkörper muss an dieser befestigt werden. Andere Materialien (z.B. Alu) sind nicht erlaubt. Mindestgewicht nicht vorgeschrieben.

- Zylinderkopf: Serienzylinderkopf des M20B25 Motors mit einer Höhe von 125 mm. Als Zylinderkopfhöhe versteht man im Folgenden das Maß zwischen Ventildeckeldichtungsfläche und der Zylinderkopfdichtungsfläche.

- Der Zylinderkopf darf plangeschliffen werden: bis zu einer Zylinderkopfhöhe von 124,7 mm darf eine Zylinderkopfdichtung mit der ungepressten Höhe von 1,75 mm (gepresst somit 1,65 mm) verbaut werden.
  Liegt die Zylinderkopfhöhe unter dem Maß von 124,7 mm (also z. B. 124,65 mm) so muss die Reparaturdichtung mit der ungepressten Höhe von 2,05 mm (gepresst 1,95 mm) verbaut werden. Als allerletzte Zylinderkopfhöhe gelten dann 124,4 mm.
  Unter dieser Zylinderkopfhöhe darf der Zylinderkopf nicht mehr verwendet werden.

- Zylinderkopfein- und auslässe dürfen der originalen Dichtungsgröße angepasst werden. Maximale Bearbeitungstiefe von der Dichtfläche gemessen: 30 mm.

- Wenn ein Zubehörkopf (Nachbaukopf) verwendet wird, dann muss er den Maßen des BMW-Originalkopfes, wie beschrieben, entsprechen. Die Kanäle dürfen der Dichtung angepasst werden und 30 mm bearbeitet werden.

Der Zylinderkopf des BMW 320i (M20B20) kann alternativ verwendet werden, wenn er auf die Maße des M20B25

- angepasst wird.

  Die Zylinderkopfschrauben dürfen durch Stehbolzen und Muttern ersetzt werden.

- Anstatt der Serienkopfdichtung kann eine Metalldichtung verwendet werden.
-
- Ventile müssen original bleiben, keine Nachbearbeitung. Ventilsitze dürfen nachgeschliffen bzw. nachgefräst werden.

- Motorentlüftung: Freigestellt, wird die Motorentlüftung ins Freie geführt, so müssen etwaige Dämpfe und Flüssigkeiten in einem Behälter von mindestens 2 Litern Fassungsvermögen aufgefangen werden.

- Nockenwelle: seit 2017 Einheitsnockenwelle „Modell Schleicher“, bwz. Nachfolgeproduktion, mit der Kennzeichnung „Gruppe N“. Die Nockenwelle ist bei der Race Performance GmbH, Gewerbepark Habach 29, 5321 Koppl, E-Mail: info@race-performance.at oder
  +43 664 3404546 zu beziehen.

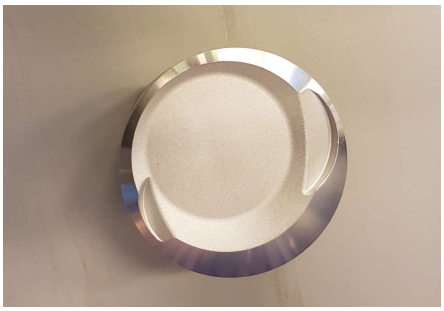
- Kipphebel: Es sind die Original BMW-Kipphebel dieses Motorentyps, die Zubehör-kipphebel der Firma Febi/Bilstein aus Aluminium oder Kipphebel aus Stahl erlaubt.

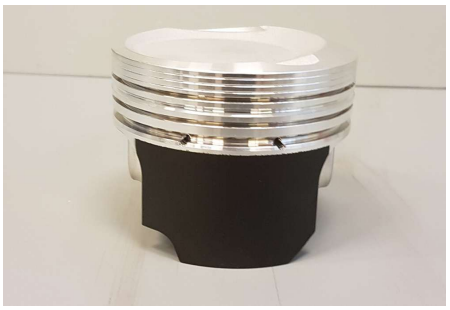
- Serienpleuel des M20B25 Motors. Es dürfen auch die original BMW-Pleuel des Typs E 36 328i M52 mit der BMW-Ersatzteilnummer 11241437210 verwendet werden. Das Gewicht beträgt je 570 g. Die M52 Pleuel dürfen nicht bearbeitet werden. Die Serienpleuel dürfen auf das Gewicht von 570 g erleichtert werden.

-

11241437210	11241437210

- Einheitskolben: seit 2018 sind nur mehr die Einheitskolben der Marke „Pistal“, die eigens für die BMW 325 Challenge gefertigt werden, erlaubt. Der neue Kolben entspricht weitgehend dem Originalkolben bzw. Nachbaukolben, ist jedoch leichter und aus einem besseren Material.
- Die Kolben können ab sofort im Maß von 84,6 und im Übermaß von 84,8 über die Race Performance GmbH bezogen werden.





16.2. Folgende Änderungen und Bearbeitungen sind ausdrücklich verboten

- Ersatz oder Veränderung der serienmäßigen Einspritzung mit Luftmengenmesser.

- Motorblock: Ein Versetzen der Kurbelwellen- Hauptlagerbohrungen ist verboten.

- Ein Verringern der Lagerfläche ist nicht erlaubt. Jegliches Bearbeiten der Kurbelwelle ist ausdrücklich verboten. Originale Serienkurbelwelle BMW M20B25 mit der Bezeichnung „H75“. Maximaler Hub: 75 mm. Mindestgewicht: 22400 Gramm = 22,4 Kilogramm
  Kurbelwellenlager: Sowohl Hauptlager wie Pleuellager müssen den Standardmaßen entsprechen.

- Kurbelwellenschwingungsdämpfer darf nicht bearbeitet werden. Mindestgewicht: 2600 g (+/- 20g)

- Pleuel anderer Hersteller sind verboten.
  Pleuellänge: zwischen den Zentren der Pleuellagerbohrung und der Kolbenbolzenbohrung 135 mm (+/- 0,1mm)

  Pleuelgewicht: ohne Pleuellager jedoch mit Kolbenbolzenbuchse 575 g (+/- 5 g)

- Serienkolben des M20B25 Motors oder Nachbaukolben sind verboten. Die Pistal Kolben dürfen angepasst z.B. Ventiltaschen - werden. Bearbeiten des Kolbenbolzens in jeglicher Form ist verboten.

- Ventiltrieb: Serienventile in der originalen Abmessung, Serienventilfeder (doppelte Ausführung), Serienventilteller, Serienkipphebel, Serienkipphebelwellen. Unter Serie versteht man: die Teile müssen dem Original entsprechen, somit können sie auch von anderen Ersatzteilherstellern (Nachbau) stammen. Konische und gerade Schaftform ist erlaubt.
  Maximaler Einlassventildurchmesser: 42 mm

Maximaler Auslassventildurchmesser: 36 mm

- Nockenwellenrad: ein verstellbares Nockenwellenrad bzw. das Bearbeiten der Seriennockenwellenräder ist ausdrücklich verboten.
- Ansaugschwingrohr: Original, es darf nicht bearbeitet werden.
- Drosselklappenteil darf nicht bearbeitet werden: original, maximaler Durchmesser 60 (+/- 0,25mm)
- Trockensumpfschmierung ist verboten.
- Sintermetall Kupplung ist verboten - Serienkupplung und Serienbetätigung ist vorgeschrieben.

16.3. Kontrolle Kurbeltrieb bzw. Pleuel

Die Kontrolle von Kurbelwelle, Pleuel und Kolben sind von den Fahrern vor Ort zu ermöglichen. Die Ölwanne wird abgeschraubt und damit können Hub, Pleuel und Kolben im eingebauten Zustand überprüft werden.

16.4. Steuergerät

Es muss ein Originalsteuergerät (Endnummer 173, 380 oder 153) verwendet werden oder ein Motorsteuergerät der Marke Monaco. Um Motorschäden zu vermeiden (zu hoher Lambdawert), darf das Eprom am Prüfstand angepasst werden oder ein anderes Eprom eingesetzt werden.

16.5 Luftmengenmesser

Neben dem Originalen Luftmengenmesser des BMW 325 darf auch der Luftmengenmesser des BMW E 30 320i verwendet werden. Der Umbau auf einen Luftmassenmesser ist erlaubt.

16.6. Nennleistung

Mit der neuen Nockenwelle und der Nachbaukolben sowie der erlaubten Maßnahmen leisten die Motoren rund 220 bis 230 PS. Der Veranstalter behält sich vor, Fahrzeuge auf einen noch zu definierenden Prüfstand zu stellen.

17. Heizung/Lüftung

Die Heizung darf entfernt werden. Eine Scheibenbelüftung oder -heizung muss vorhanden sein.

18. Scheibenwischer

Der Fahrer ist für eine gute Sicht selbst verantwortlich. Ein Scheibenwischer ist dringend empfohlen und ab Saison 2027 verpflichtend.

19. Lichtmaschine

Die Originallichtmaschine darf gegen ein Nachbau- oder andere Lichtmaschine ersetzt werden. Sie muss jedoch eindeutig „Strom“ produzieren.

20. Lenkung

Alle Originallenkungen der Baureihe E30, E36 und E46 sind erlaubt. Rein elektronische Servolenkungen und der Umbau der Lenksäule sind ausdrücklich verboten. Elektrohydraulische Lenkungen (elektronische Servopumpe) sind erlaubt. Das Gummigelenk in der Lenksäule darf durch ein anderes Material ersetzt werden.

21. Rücklicht

Ein LED-Rücklicht ist zwingend vorgeschrieben.

22. Verplombungsmöglichkeit diverser Bauteile

Ein Verplombungskit wird an alle Teilnehmer zu Beginn der Saison ausgegeben und ist an den dafür vorgesehen Stellen anzubringen.

Beilage C

Technische Ergänzungen

Formel Historic /Formel Young

1. Zugelassene Fahrzeuge – Kategorien, Perioden- und Klasseneinteilung

Anmerkung:

Fahrzeuge, die nicht der originalen Homologation entsprechen, werden automatisch der nächsthöheren Division zugeordnet.

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit folgenden Fahrzeugen bzw. Typen:

Formel Historic

Alle Fahrzeuge haben grundsätzlich dem damaligen Reglement zu entsprechen. Die entsprechenden Fahrzeugpapiere müssen vorgelegt werden, sowie auch das Reglement.

Technische Detailinformation

1. Gewicht der Fahrzeuge

Für alle angeführten Klassen gilt:

Die nachfolgend genannten Gewichte beziehen sich auf den Zustand des Fahrzeuges, in dem es an Test- und Einstellfahrten, Qualifying und Rennen teilnimmt. Dazu gehört der restliche Kraftstoff. Jede Änderung am Fahrzeug einschließlich der Hinzufügung von Material ist untersagt.

2. Sicherheit Formel Historic

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge grundsätzlich die aktuellen Vorschriften der vorgelegten Reglements sowie gemäß FIA Anhang J.

Insbesondere wird im Sinne der Sicherheit bei Unfällen – da die Fahrzeuge über keinen HALO verfügen – auf die **Sitzposition** gemäß Artikel 277 – Appendix J geachtet. Die Einhaltung wird von der AMF strikt überprüft.

Fahrzeuge **bis** Baujahr 2010

Von der hinter dem Fahrer befindlichen primären Crashstruktur (Überrollbügel) zur vor dem Fahrer befindlichen sekundären Struktur ist eine Linie zu ziehen. Der Helm des Fahrers muss aufgesetzt sein und der Fahrer muss angegurtet sein. In dieser Sitzposition muss der **Helm mindestens 50mm unter der Linie** liegen.

Fahrzeuge **ab** Baujahr 2010

Von der hinter dem Fahrer befindlichen primären Crashstruktur (Überrollbügel) zur vor dem Fahrer befindlichen sekundären Struktur ist eine Linie zu ziehen. Der Helm des Fahrers muss aufgesetzt sein und der Fahrer muss angegurtet sein. In dieser Sitzposition muss der **Helm mindestens 70mm unter der Linie** liegen.

3. Reifen

Reifen Formel Historic – alle Divisionen

Die Reifen können frei gewählt werden.

Reifen Formel Young – Division 8 & 10

Für die Divisionen 8 und 10 werden Reifen der Marken Hankook, Pirelli oder Good Year zugelassen. Nur markierte Reifen (RSC) sind zulässig.

Gilt für die Divisionen 8 und 10:

Die Reifen sind unter Angabe der Startnummer beim Reifenpartner: RSC - Race Service Center, 5321 Koppl, Habach Nr. 33 - Mail: motorsport@reifen-steffny.at, für eingeschriebene Formel Young Teilnehmer zum vereinbarten Sonderpreis zu beziehen.

Die RSC ist auch als Renn- und Servicedienst auf den Rennstrecken vor Ort. Die Reifen werden markiert ausgeliefert und nur diese dürfen verwendet werden. Der Fahrer / Team muss die **„Reifenliste" (numerisch aufgelistet) vor dem Qualifying beim Technischen Kommissar der Serie abgeben.**

- Behandlung der Reifen
Die Verwendung von Heiz- oder Isolierdecken oder anderen Materialien, die die Temperatur der Reifen verändern oder halten, ist während der gesamten Zeit der Veranstaltung verboten.
Jegliches Verändern der Reifen, z. B. Runderneuern, Nachschneiden oder Bearbeiten (auch chemisch) der Laufflächen ist verboten.

- Einschränkungen der Verwendung von Slick-Reifen für alle Divisionen
Die Montage jeglichen Systems, das zur Belüftung der vorderen oder hinteren Bremsanlage dient, ist verboten (Schläuche, Leitbleche, Hutzen, Extraktoren an den Rädern usw.).

Pro Fahrzeug (Start-Nummer) dürfen für die Dauer der Veranstaltung mit **2** Rennen, d.h. Qualifying 1 und 2, und Rennen 1 und 2, folgende neue Slick-Reifen verwendet werden:

- **2 Sätze Slickreifen**, mit der Startnummer markiert.

Bereits in der Vergangenheit gekaufte Reifen dürfen weiterverwendet werden.
Am Beginn der Veranstaltung muss jeder Fahrer ein Reifenformular für 2 Sätze ausfüllen und die Barcodes bekannt geben. Nur diese dürfen in weiterer Folge für die Veranstaltung verwendet werden. Es ist freigestellt, ob man 2 neue oder gebrauchte Sätze verwendet.

Regenreifen sind in Bezug auf Type und Anzahl **freigestellt.**

- Markierung und Kontrolle der Reifen
Zur Technischen Abnahme vor der Veranstaltung, müssen die Reifen für das jeweilige Fahrzeug vorgeführt werden.
Die Kommissare/ Helfer markieren die Außenseite der Reifen oder auf Verlangen des Teilnehmers auch die Innenseite oder geben die Barcodes der Reifen bekannt. Die Markierung beinhaltet die Startnummer und ein besonderes Zeichen für die jeweilige Veranstaltung.
Während der gesamten Veranstaltung dürfen nur diese mit seiner Startnummer markierten Reifen verwendet werden.
Jeder Teilnehmer ist persönlich dafür verantwortlich, sein Fahrzeug nur mit von außen lesbaren für die Veranstaltung markierten Reifen zu bestücken. Diese Reifen müssen so beschaffen sein, dass die Sicherheit während der gesamten Veranstaltung gewährleistet ist. Im gegenteiligen Fall kann ihm das Befahren oder Wiederbefahren der Strecke untersagt werden.

- Reifendruck-Kontrollventile
Die Verwendung von Reifendruck-Kontrollventilen ist verboten.

Formel Young Division 6 & 7

Zugelassene Fahrzeuge – Kategorien, Perioden- und Klasseneinteilung

Formel Renault 2000 – 2018 Young Timer

Formelfahrzeuge mit Carbon-Monocoque. Die Fa. Tatuus entwickelte zur Jahrtausendwende diesen erfolgreichen Einstiegs-Formelrennwagen in Zusammenarbeit mit Renault Sport (Technik).
Bis zum Jahr 2013 wurde dieses Modell ständig mit Upgrades weiterentwickelt. Somit ist der Typ FR2.0/13 das ausgereifteste dieser Modellreihe. Die Produktion wurde Ende 2014 eingestellt, bis 2018 wurden noch wenige Fahrzeuge dieser Modellreihe als Ersatz für Unfallwagen verkauft. (FR2.0/13 aus 2013 - 2018)

Zugelassen sind Fahrer/Bewerber mit folgenden Fahrzeugen bzw. Typen:

Formel Renault 2.0 Liter der Perioden von 1.1.2000 bis 31.12.2009 (sequenzielle Schaltung) und 1.1.2010 bis 31.12.2018 (Paddle Shift Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA/AMF oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden und den in dieser Ausschreibung gewährten Ausnahmen in einer der nachstehend angeführten Perioden entsprechen. Es sind auch Fahrzeuge mit Wagenkarte kurzfristig zugelassen. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup der entsprechenden Periode. Dieses dient als Grundlage, Abweichungen davon werden nachfolgend spezifiziert.

1. Perioden

Periode 1: 1.1.2000 bis 31.12.2009 - FR 2000 Tatuus (Trophy)
Periode 2: 1.1.2010 bis 31.12.2018 – FR 2.0 Caparo, FR 2.0-13 (Cup)
Formel Open: Formel Renault Periode 1, die nicht Periode 1 & 2 entsprechen. Es gilt der Anhang J der

jeweiligen Periode.

2. Klasseneinteilung

Periode 1: 1.1.2000 bis 31.12.2009
Periode 2: 1.1.2010 bis 31.12.2018
Formel Renault Open: 1.1.2000 bis 31.12.2009

Für Periode 1 und 2, sowie Formel Renault Open, wurden die damals gültigen Reglements des Eurocups als Basis herangezogen. Zulässige Änderungen werden in den nachfolgenden Punkten spezifiziert.

Hologrammsticker auf den einzelnen Bauteilen, sind nicht erforderlich. Die Bauteile haben trotzdem den originalen in Bezug auf die Abmessungen und Form zu entsprechen.

Periode 1

- Formel Renault FR 2000 Tatuus original nach dem damaligen technischen Stand

Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in der Periode von 1.1.2000 bis 31.12.2009 (sequentielle Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2008 der entsprechenden Periode.

Periode 2

- Formel Renault FR 2000 Tatuus von 1.1.2000 bis 31.12.2009 modifiziert (Paddleshift, Motor modifiziert, andere aerodynamische Anbauteile, gemischte Übersetzungen, Launch Control), aber originales Motorsteuergerät.

- Formel Renault 2.0 Barazi-Epsilon BJ 1.1.2010 bis 31.12.2013

Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in den Perioden von 1.1.2010 bis 31.12.2013 (Paddle Shift Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2011 der entsprechenden Periode.

- Formel Renault 2.0-13

BJ 1.1.2013 bis 31.12.2018

Formel Renault 2.0 Liter in Originalspezifikation, die in den Perioden von 1.1.2013 bis 31.12.2018 (Paddle Shift Schaltung) hergestellt wurden und über einen Wagenpass der FIA/AMF oder einen Wagenpass der AMF verfügen, sowie den Bestimmungen des Anhang J des letzten Jahres der entsprechenden Perioden. Maßgeblich ist das Reglement des Formel Renault 2.0 Eurocup 2014 der entsprechenden Periode.

Formel Renault Open

- Formel Renault Fahrzeuge, die nicht der Periode 1 & 2, wie oben beschrieben, entsprechen, da als darüberhinausgehende Verbesserung ein frei programmierbares Steuergerät verbaut ist.

3. Gewicht der Fahrzeuge

Für alle angeführten Klassen gilt:
Die nachfolgend genannten Gewichte beziehen sich auf den Zustand des Fahrzeuges, in dem es an Test- und Einstellfahrten, Qualifying und Rennen teilnimmt. Dazu gehört der restliche Kraftstoff. Jede Änderung am Fahrzeug einschließlich der Hinzufügung von Material ist untersagt.

4. Gewicht Periode 1

Laut dem technischen Reglement Formula Renault der Jahre 2000 bis 2009 muss bei einem **Formel Renault 2.0, Modell 2000** ein Mindestrenngewicht von **585 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden.

5. Gewicht Periode 2

Laut dem technischen Reglement Formula Renault der Jahre 2000 bis 2009 muss bei einem **Formel Renault 2.0, Modell 2000** ein Mindestrenngewicht von **585 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden.

Laut dem technischen Reglement Formula Renault der Jahre 2010 bis 2013 muss bei einem **Formel Renault 2.0, Modell 2010** ein Mindestrenngewicht von **615 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden.

Laut dem technischen Reglement Formula Renault der Jahre 2013 bis 2018 muss bei einem **Formel Renault 2.0, Modell 2013** ein Mindestrenngewicht von **600 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden.

6. Gewicht Formel Renault Open

Laut dem technischen Reglement Formula Renault der Jahre 2000 bis 2009 muss bei einem **Formel Renault 2.0, Modell 2000** ein Mindestrenngewicht von **585 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden.

7. Sicherheit Formel Renault

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

Sicherheitstechnisch gelten für alle Fahrzeuge grundsätzlich die aktuellen Vorschriften der vorgelegten Reglements sowie gemäß FIA Anhang J.

Insbesondere wird im Sinne der Sicherheit bei Unfällen – da die Fahrzeuge über keinen HALO verfügen – auf die Sitzposition gemäß Artikel 277 – Appendix J geachtet. Die Einhaltung wird von der AMF strikt überprüft.

Fahrzeuge bis Baujahr 2010

Von der hinter dem Fahrer befindlichen primären Crashstruktur (Überrollbügel) zur vor dem Fahrer befindlichen sekundären Struktur ist eine Linie zu ziehen. Der Helm des Fahrers muss aufgesetzt sein und der Fahrer muss angegurtet sein. In dieser Sitzposition muss der Helm mindestens 50mm unter der Linie liegen.

Fahrzeuge ab Baujahr 2010

Von der hinter dem Fahrer befindlichen primären Crashstruktur (Überrollbügel) zur vor dem Fahrer befindlichen sekundären Struktur ist eine Linie zu ziehen. Der Helm des Fahrers muss aufgesetzt sein und der Fahrer muss angegurtet sein. In dieser Sitzposition muss der Helm mindestens 70mm unter der Linie liegen.

8. Reifen:

Die Reifen sind unter Angabe der Startnummer beim Reifenpartner: RSC - Race Service Center, 5321 Koppl, Habach Nr. 33 - Mail: motorsport@reifen-steffny.at, für eingeschriebene Formel Renault 2.0 Teilnehmer zum vereinbarten Sonderpreis zu beziehen.

Die RSC ist auch als Renn- und Servicedienst auf den Rennstrecken vor Ort. Die Reifen werden markiert ausgeliefert und nur diese dürfen verwendet werden. Der Fahrer / das Team muss die „Reifenliste“ (numerisch aufgelistet) vor dem ersten Qualifying beim Rennbüro abgeben. Die Reifenliste ist bei der administrativen Abnahme erhältlich. (alternativ Markierung mit Farbpunkt).

9. Behandlung der Reifen

Die Verwendung von Heiz- oder Isolierdecken oder anderen Materialien, die die Temperatur der Reifen verändern oder halten, ist während der gesamten Zeit der Veranstaltung verboten.

Jegliches Verändern der Reifen, z. B. Runderneuern, Nachschneiden oder Bearbeiten (auch chemisch) der Laufflächen ist verboten.

10. Einschränkungen der Verwendung von Slick-Reifen für alle Perioden

Die Montage jeglichen Systems, das zur Belüftung der vorderen oder hinteren Bremsanlage dient, ist verboten (Schläuche, Leitbleche, Hutzen, Extraktoren an den Rädern usw.).

Pro Fahrzeug (Start-Nummer) dürfen für die Dauer der Veranstaltung mit 2 Rennen,

d.h. Qualifying 1 und 2, und Rennen 1 und 2, folgende neue Slick-Reifen verwendet werden:

- 2 Sätze Slickreifen, mit der Startnummer markiert.

Bereits in der Vergangenheit gekaufte Reifen dürfen weiterverwendet werden.

Am Beginn der Veranstaltung muss jeder Fahrer ein Reifenformular für 2 Sätze ausfüllen und die Barcodes bekannt geben. Nur diese dürfen in weiterer Folge für die Veranstaltung verwendet werden. Es ist freigestellt, ob man 2 neue oder gebrauchte Sätze verwendet.

Regenreifen sind in Bezug auf Type und Anzahl freigestellt.

Für die offiziellen Test (Festival der Benzinbrüder, etc.) und Einstellfahrten dürfen für einen Test folgende markierte neue Slick Reifen benutzt werden:

- keine Einschränkungen
- Markierung und Kontrolle der Reifen

Zur Technischen Abnahme vor der Veranstaltung, müssen die Reifen für das jeweilige Fahrzeug vorgeführt werden.

Die Fahrer geben die Barcodes der Reifen mittel der Reifenliste bekannt.

Während der gesamten Veranstaltung dürfen nur diese, bekannt gegebenen Reifen, verwendet werden.

Jeder Teilnehmer ist persönlich dafür verantwortlich, sein Fahrzeug nur mit vor dem ersten Qualifying bekanntgegebenen Reifen zu bestücken. Diese Reifen müssen so beschaffen sein, dass die Sicherheit während der gesamten Veranstaltung gewährleistet ist. Im gegenteiligen Fall kann ihm das Befahren oder Wiederbefahren der Strecke untersagt werden.

11. Reifendruck-Kontrollventile

Die Verwendung von Reifendruck-Kontrollventilen ist verboten.

12. **Reifen Formel Renault – Perioden 1 & 2, Formel Renault Open**

Für alle Klassen sind Slickreifen der Marke Hankook oder Pirelli vorgeschrieben.

Für Formel Renault Periode 1 & 2, sowie Formel Renault Open gilt folgende Dimension der Reifen:

Hankook: Mischung Soft oder Super Soft auf der Vorderachse 180 / 550 / 13 und

auf der Hinterachse 240 / 570 / 13

Pirelli: Mischung Medium

auf der Vorderachse 200 / 540 / 13

auf der Hinterachse 250 / 575 / 13

13. Erscheinungsbild der Fahrzeuge

Formel Renault – Periode 1

Formel Renault FR2000 – BJ 2000 – 2009

Es handelt sich um Formelfahrzeuge mit Carbon-Monocoque.

Die Firma Tatuus entwickelte zur Jahrtausendwende diesen erfolgreichen Einstiegs- Formelrennwagen in Zusammenarbeit mit Renault Sport (Technik).

Bis zum Jahr 2009 wurde dieses Modell ständig mit Upgrades weiterentwickelt.

Es gibt 3 Aerodyamikpakete, die etwa alle 3 Jahre weiterentwickelt wurden – alle sind zugelassen.

Basis 2000

Upgrade 2004

Upgrade 2007

Somit ist der Typ FR2.0 das ausgereifteste dieser Modellreihe. Die Produktion wurde Ende 2009 nach mehr als 900 Stück eingestellt.

Formel Renault – Periode 2

Formel Renault FR2000 – BJ 2000 – 2009

Es sind alle oben genannten Aerodynamikpakete zulässig.

Formel Renault 2010 – 2013

Es handelt sich um Formelfahrzeuge mit Carbon-Monocoque.

In den Jahren 2010 – 2013 lieferte die Firma Barazi-Epsilon mit Renault Sport ein neues Modell.

Formel Renault 2013 – 2018

Die Firma Tatuus entwickelte 2013 den erfolgreichen Periode 1 Wagen in Zusammenarbeit mit Renault Sport (Technik) weiter, dies war der Rennwagen von 2013 – 2018.

Somit ist der Typ FR2.0 Modell 2013 das ausgereifteste dieser Modellreihe. Die Produktion wurde Ende 2014 eingestellt, bis 2018 wurden noch wenige Fahrzeuge dieser Modellreihe als Ersatz für Unfallwagen verkauft.

14. Technische Details Formel Renault Periode 1 & 2

Sämtliche Fahrzeuge müssen dem FIA Anhang J (Sicherheitstank, Feuerlöschanlage, Sicherheitsgurte, …) entsprechen.

14.1 Formel Renault – Periode 1

Modell 2000 – 2009 (FR2000)

Wettbewerbsfahrzeuge gebaut von 2000 bis 2009 müssen in allen Aspekten den Technischen Regeln von 2008 entsprechen. Die entsprechenden Informationen sind im Anhang in der Datei „_FR20_Nomenclature_2008_NEC_technical regulations“ enthalten.

Dies betrifft insbesondere Bauteile wie:

- Motor: Renault Sport Type F4R-FRS, Hubraum: 1998cm³ original gemäß damaligem technischem Standard
- Originales Motorsteuergerät muss verwendet werden
- Crashbox: vorne original in Abmessungen und Gewicht
- Querlenker: original, keine Modifikation zulässig
- Dämpfer: Abmessungen und Federweg dem original entsprechend
- Aufnahme Wagenheber und Heckflügel den Originalmaßen entsprechend
- Zündkerzen gemäß Bedienungsanleitung Typ PFR-6E-10 vom Hersteller NGK
- Drosselklappendurchmesser ohne Maßabweichung vom Original
- Airbox muss dem Original entsprechen inkl. Verwendung originaler Luftfilter
- Bodykit Upgrades (2004 und 2007) sind erlaubt, siehe oben
- Folgende Ausnahmen gelten:
- Bremsbeläge und Bremsscheiben: freigestellt, entsprechend den Maßen der Originalteile
- Keine zusätzlichen aerodynamischen Anbauteile an den Flügeln und dem Unterboden. Es sind lediglich die 4 zusätzlichen Luftleitbleche vom Update 2009 als Veränderung zulässig.
- Getriebeübersetzungen kurz – mittel – lang (diese können untereinander variiert werden)

- Endplates vorne – Material wie beim Original aus Kunststoff oder alternativ aus Holz, Form dem Original entsprechend - Metall als Material ist NICHT zulässig!
- Endplates hinten – Material freigestellt, Form dem Original entsprechend

14.2 Formel Renault – Periode 2

Modell 2000 – 2009 (FR2000)

Wettbewerbsfahrzeuge gebaut von 2000 bis 2009 müssen in allen Aspekten den Technischen Regeln von 2008 entsprechen. Die entsprechenden Informationen sind im Anhang in der Datei

„_FR20_Nomenclature_2008_NEC_technical regulations“ enthalten. Dies betrifft insbesondere Bauteile wie:

Das Motorsteuergerät muss original sein. Bei geändertem/frei programmierbarem Steuergerät erfolgt die Teilnahme in Formel Renault Open.

hier sind zusätzlich zu den für Periode 1 genannten Abweichungen folgende weiteren Modifikationen zulässig:

- Motor (Kolben, Zündkerzen, …)
- zusätzliche aerodynamische Anbauteile
- Gemischte Getriebeübersetzungen
- Launch Control
- Paddleshift
- Modell 2010 – 2013
- Wettbewerbsfahrzeuge gebaut von 2010 bis 2013 müssen in allen Aspekten den Technischen Regeln von 2011 entsprechen. Die entsprechenden Informationen sind im Anhang in der Datei
- „_FR20_Nomenclature_2011_NEC_technical regulations“ enthalten. Dies betrifft insbesondere Bauteile wie:
- Motor: Renault Sport Type F4R-832, Hubraum: 1998cm³.
- Originales Motorsteuergerät muss verwendet werden
- Originale Federwegspotentiometer dürfen verwendet werden
- Dämpfer: Abmessungen und Federweg dem original entsprechend
- Folgende Ausnahmen gelten:
- Bump stops sind nicht zugelassen.
- Endplates vorne – Material wie beim Original aus Kunststoff oder alternativ aus Holz, Form dem Original entsprechend - Metall als Material ist NICHT zulässig!
- Endplates hinten – Material freigestellt, Form dem Original entsprechend

Modell 2013 – 2018

Wettbewerbsfahrzeuge gebaut von 2013 bis 2018 müssen in allen Aspekten den Technischen Regeln von 2014 entsprechen, mit Ausnahme der unten angeführten Ausnahmen. Die entsprechenden Informationen sind im Anhang in der Datei „_FR20_Nomenclature_2014_NEC_technical regulations“ enthalten.

Dies betrifft insbesondere Bauteile wie:

- Motor: Renault Sport Type F4R-832, Hubraum: 1998cm³
- Originales Motorsteuergerät muss verwendet werden
- Originale Federwegspotentiometer dürfen verwendet werden
- Dämpfer: Abmessungen und Federweg dem original entsprechend
- Folgende Ausnahmen gelten:
- Bump stops – sind nicht zugelassen

- Endplates vorne – Material wie beim Original aus Kunststoff oder alternativ aus Holz, Form dem Original entsprechend - Metall als Material ist NICHT zulässig!
- Endplates hinten – Material freigestellt, Form dem Original entsprechend

15. Kraftübertragung Periode 1 & 2, Formel Renault Open

15.1 Getriebe und Übersetzungen

Nur das Original-Getriebe RENAULT SPORT darf verwendet werden.

Erlaubt sind nur die Übersetzungen, die in den technischen Bestimmungen aufgeführt sind.

15.2 Rückwärtsgang

Alle Fahrzeuge müssen einen Rückwärtsgang haben, welcher zu jeder Zeit der Veranstaltung eingelegt werden kann, wenn der Motor läuft und der Fahrer im Fahrzeug sitzt.

15.3 Traktionskontrolle

Ein System zur automatischen Kontrolle der Traktion ist verboten.

16. Bremsen Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Nur die Original-Bremsanlage darf verwendet werden.

17. Lenkung Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Nur die Original-Lenkung darf verwendet werden. Es müssen verwendet werden:

ein Lenkrad, freigestellt in Form und Ausführung, aber mit geschlossenem Lenkradkranz

die originale, demontierbare Lenkradnabe.

18. Radaufhängung Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Alle Räder, die Kontakt zum Boden haben und deren Achsen müssen gegenüber der Einheit Chassis - Karosserie abgefedert sein, d.h. die Radachsen dürfen nicht direkt mit der Einheit Chassis - Karosserie verbunden sein. Demzufolge müssen die Achsschenkel und Naben einen freien Federweg aufweisen.

19. Aktive Aufhängung

Aktive Radaufhängungen sind verboten.

20. Verchromen von Teilen der Aufhängung

Das Verchromen von jeglichen Radaufhängungsteilen ist verboten.

21. Aufhängung

Nur Originalteile dürfen verwendet werden.

22. Karosserie und Abmessungen Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Karosserie außen (inkl. Scheiben)

22.1 Überhang und Achsmittellinie

Um den Überhang zu messen, wird die Achsmittellinie wie folgt ermittelt:

Die Radmittellinie ist die Halbierende zweier senkrecht zur Fahrzeugstandfläche auf jeder Seite anliegenden Ebenen in der Mitte der Reifenlauffläche. Die Ermittlung erfolgt dadurch, dass eine Vertikale vom vordersten und hintersten Punkt des kompletten Rades und zwar von der Mitte der Lauffläche auf den Boden projiziert wird. Die beiden so ermittelten Punkte werden auf der rechten und linken Seite miteinander verbunden. Die Mitte dieser beiden Verbindungsstriche ergibt die Achsmittellinie.

22.2 Höhenmessungen

Alle Höhenmessungen werden an dem rennfertigen Fahrzeug mit dem Fahrer in normaler Sitzposition vorgenommen.

22.3 Gesamthöhe

entfällt

22.4 Vordere Karosseriehöhe

Vor dem hinteren Rand der kompletten Vorderräder und mehr als 30 cm außerhalb der Fahrzeuglängsmittelachse darf sich kein Teil der Karosserie näher als 50 mm zur Referenzebene befinden oder höher als die vorderen Radfelgen sein.

22.5 Referenzebenen/Fahrzeugunterseite

Referenzebene: Sie befindet sich zwischen dem hinteren Rand der kompletten Vorderräder und dem vorderen Rand der kompletten Hinterräder symmetrisch zur Längsachse des Fahrzeuges.

Stufenebene: Alle abgefederten Fahrzeugteile, die von unten sichtbar sind und nicht zur Referenzebene gehören, müssen sich 50 mm oberhalb der Referenzebene befinden.

Überhänge

o Modell 2000 - 2009

Kein Fahrzeugteil darf mehr als 550 mm hinter der Mittelachse der Hinterräder und mehr als 1100,5 mm über die Mittelachse der Vorderräder hinausragen.

o Modell 2010 - 2013

Kein Fahrzeugteil darf mehr als 643 mm hinter der Mittelachse der Hinterräder und mehr als 1001,8 mm über die Mittelachse der Vorderräder hinausragen.

o Modell 2013 - 2018

Kein Fahrzeugteil darf mehr als 615,6 mm hinter der Mittelachse der Hinterräder und mehr als 907,8 mm über die Mittelachse der Vorderräder hinausragen.

23. Fahrgastraum/Cockpit

23.1 Armaturenträger:

Nur das Original-RENAULT-Dashboard darf verwendet werden.**Zusätzliches Zubehör**

24.1 Polsterungen im Cockpit:

Teile innerhalb des Cockpits, die ausschließlich dazu dienen, den Komfort und die Sicherheit des Fahrers zu verbessern. Diese Teile müssen schnell und ohne Benutzung von Werkzeugen zu entfernen sein.

Eine etwaige Polsterung darf die Funktion der extractable seats nicht beeinträchtigen.

24. Elektrische Ausrüstung Periode 1 & 2, Formel Renault Open

25.1 Anlasser

Nur der original Anlasser darf verwendet werden. Er funktioniert mit elektrischer Energiequelle an Bord und muss vom normal im Fahrzeug sitzenden Fahrer betätigt werden können.

25.2 Externe Starthilfe

Das Anlassen des Motors in der Box oder bei der Startaufstellung kann mit einer zusätzlichen Batterie, die provisorisch angeschlossen wird, erfolgen. Die Position des Steckers wird hinter der Hinterachse empfohlen.

25. Schmierungssystem Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Es sind die von Renault Sport Technologie (RST) empfohlenen Öle (Motor, Getriebe), Brems- und Kupplungsflüssigkeit gemäß Bedienungsanleitung empfohlen, aber auch gleichwertige andere zulässig.

26.1 Ölsammelbehälter

Das Schmiersystem des Fahrzeuges hat eine offene Gehäuseentlüftung. Diese muss in dem Sammelbehälter enden.

26.2. Nachfüllen von Schmieröl

Während des Rennens darf kein Öl nachgefüllt werden.

26.3. Leitungen des Schmiersystems

Nur die Originalleitungen sind zugelassen.

26. Datenübertragung Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Während der Test- und Einstell- Fahrten, Qualifyings und den Rennen sind sämtliche Telemetriesysteme und die dazu gehörige elektrische Ausrüstung verboten.

Systeme zur Sprech- Funkverbindung zwischen Fahrer und Box oder umgekehrt sind erlaubt. Der Betreiber ist verantwortlich für die Anlage.

Nur das von Renault Sport freigestellte System zur Datenaufzeichnung im Fahrzeug ist erlaubt.

27. technische Details Formel Renault Open

Weiters sind hier Fahrzeuge der Periode 1 & 2, die über die oben genannten Punkte hinaus verändert wurden und KEIN originales Steuergerät haben, eingeordnet. Als erweiterte Veränderung über die erlaubten Änderungen in Periode 1 & 2 hinaus ist nur ein frei programmierbares Steuergerät zulässig.

28. Fahrzeugausrüstung Formel Renault Periode 1 & 2, Formel Renault Open

Jeder FR2.0 wurde seit dem Modell 2000 grundsätzlich mit einer Datenaufzeichnung ausgestattet. Die Datenauswertung bei Periode 1 Fahrzeugen ist mit aktuellen Computern nicht mehr möglich, daher muss diese nicht funktionieren.

Bei den moderneren Periode 2 Fahrzeugen ist dies noch möglich.

Der Bewerber ist verantwortlich, dass diese originale Datenaufzeichnung funktioniert und muss dem Techniker auf dessen Verlangen Einblick bzw. eine Datenanalyse ermöglichen.

Videokameras können nach Rücksprache mit dem Techniker gemäß den Vorschriften (Sicherung!) angebracht und verwendet werden. Dies hilft bei Meinungsverschiedenheiten bzw. bei Protesten, die an den Rennleiter herangetragen werden. Der Techniker hat auch das Recht, diese Videodaten zu besichtigen.

4. Formel Young – Division 8

Hierbei handelt es sich um Rennwagen aus den Jahren 2000 bis 2007

Zur Jahrtausendwende entwickelte Dallara ein neues Chassis.

Dieses war mit folgenden Motoren kompatibel:

- Fiat Novamotor
- Ford Swindon
- Honda Mugen
- Nissan Tomei
- Opel Spiess
- Renault Sodemo
- Toyota Toms

4.1 Formel Young - Division 10

Hierbei handelt es sich um Formel 4 Rennwagen.

Es gibt hier Fahrzeuge entsprechend der FIA-Homologation, die von Tatuus, Mygale, Dome und Ligier hergestellt wurden bzw. werden.

5. technische Details Formel Young Division 8

Sämtliche Fahrzeuge müssen dem **FIA Anhang J** (Sicherheitstank, Feuerlöschanlage, Sicherheitsgurte, …) entsprechen.

Formel 3 – Baujahr 2000 - 2007

Mindestgewicht

- Laut dem technischen Reglement Formel 3 der Jahre 2000 bis 2007 hat das Mindestrenngewicht bei einem **Formel 3** nicht unter **550 kg** einschließlich Fahrer inklusive dessen Ausrüstung (Overall, Helm, HANS, etc.) zu betragen.

Motor

- Hubraum maximal 2000ccm³, maximal 4 Zylinder, keine Aufladung
- Motor aus Wagenmodell mit mindestens 2500 Exemplaren in 12 aufeinanderfolgenden Monaten
- **Luftbegrenzer/Restriktor - Maximaldurchmesser**
  - Formel 3 Fahrzeuge Baujahr bis 2007
    mit max. Lufteinlass von 26 mm
    Mindestgewicht 550 kg
  - Formel 3 Fahrzeuge Baujahr bis 2007 mit Toyota Motor 3S-GE-SXE 10 aus der Euro Formula Open
    max. Lufteinlass bis 31 mm
    Mindestgewicht 580 kg
  - Formel 3 Fahrzeuge Baujahr bis 2007 mit einem Opel OPC Motor
    max. Lufteinlass 27 mm
    Mindestgewicht 550 kg
  - Formel 3 Fahrzeuge bis Baujahr 2007 mit Fiat FPT Motor
    max. 31 mm Lufteinlass

Mindestgewicht 550 kg
- Formel 3 Fahrzeuge bis Baujahr 2007 mit NBE Mugen Honda Motor
  max. Lufteinlass 26,5 mm
  Mindestgewicht 550 kg

- der von der FIA vorgeschriebene Katalysator ist zu verwenden
- Telemetrie ist verboten

Radaufhängung und Reifen

- aktive Radaufhängungen sind verboten
- Reifendimension z.B. Hankook: vorne 180 / 550 / 13 und hinten 240 / 570 / 13 oder das dazu passende Pendant von Pirelli oder Good Year
- insgesamt sind 2 Sätze Slickreifen je Rennwochenende erlaubt.

  Bereits in der Vergangenheit gekaufte Reifen dürfen weiterverwendet werden.

  Am Beginn der Veranstaltung muss jeder Fahrer ein Reifenformular für 2 Sätze ausfüllen und die Barcodes bekannt geben. Nur diese dürfen in weiterer Folge für die Veranstaltung verwendet werden. Es ist freigestellt, ob man 2 neue oder gebrauchte Sätze verwendet.

- Im freien Training kann der Satz von vorigen Rennwochenenden verwendet werden.
- Marke und Anzahl der Regenreifen ist freigestellt

Kraftübertragung

- max. 2 Antriebsräder, max. 6 Vorwärtsgänge
- automatische Getriebe, Traktionskontrolle und ABS sind verboten

Motorsteuergerät

- nur originale Steuergeräte sind zulässig

7. technische Details Formel Young Division 10

Diese Fahrzeuge müssen original sein und in allen Punkten dem technischen Reglement der FIA entsprechen.

8. Fahrzeugausrüstung Formel Young Division 8 und 10

Bei der Division 8 ist dies teilweise ebenfalls noch möglich.
Der Bewerber ist verantwortlich, dass diese originale Datenaufzeichnung funktioniert und muss dem Scrutineer auf dessen Verlangen Einblick bzw. eine Datenanalyse ermöglichen.

Videokameras können nach Rücksprache mit dem Scrutineer gemäß den Vorschriften (Sicherung!) angebracht und verwendet werden. Dies hilft bei Meinungsverschiedenheiten bzw. bei Protesten, die an den Rennleiter herangetragen werden. Der Techniker hat auch das Recht, diese Videodaten zu besichtigen.

Bei der Division 10 ist dies möglich.
Der Bewerber ist verantwortlich, dass diese originale Datenaufzeichnung funktioniert und muss dem Techniker auf dessen Verlangen Einblick bzw. eine Datenanalyse ermöglichen.

9. Regeln und Technische Kontrollen für Formel Historic & Formel Young Fahrzeuge

Ein von der HC-Organisation bestimmter Techniker ist berechtigt, jederzeit während der Veranstaltung technische Kontrollen, basierend auf dem technischen Reglement des jeweiligen Fahrzeuges, durchzuführen.

Bei technischen Belangen ist der Instanzenweg einzuhalten: technische Sachrichter – technischer Kommissar – Rennleiter und gegebenenfalls Steward.

Parc fermé

- **Gewichtskontrollen**
  Der Veranstalter hat dafür zu sorgen, dass stets eine Waage (Veranstalterwaage oder Waage der AMF) vorhanden ist, um Fahrzeuge stichprobenartig zu kontrollieren.

- **Reifenkontrollen**
  Kontrolle der Reifen der ersten drei in der Punktewertung führenden Teilnehmer und zwei weiterer Teilnehmer, die von den technischen Kommissaren bestimmt werden.

- **optische Kontrolle der Fahrzeuge auf unerlaubte Anbauteile**
  gemäß den technischen Reglements werden Sichtkontrollen durchgeführt

- **Restriktor**
  Bei der Formel 3 wird der Restriktor mit einem Prüfdorn überprüft. Das Fahrzeug ist zu starten und dann der Dorn anzubringen. Danach muss das Fahrzeug ausgehen.

  Division 3

  - Formel 3 mit 24 mm Restriktor
  - Formel Opel Lotus 27mm Restriktor

  Division 4

  - Formel 3 mit 26 mm Restriktor bis BJ 2000

  Division 8

  - Formel 3 mit 26 mm Restriktor BJ 2000-2007 sowie weitere Optionen siehe Punkt 6 - Auflistung Restriktor

- **Fahrzeuge die deutlich schneller sind als vergleichbare andere bzw. stichprobenartige Kontrollen**
  Sollte ein Fahrzeug einer Klasse deutlich schneller sein als die anderen, steht es dem Scrutineer frei, weiterführende Kontrollen durchzuführen. Dies können zum Beispiel folgende Überprüfungen sein:
  - Kontrolle Motorsteuergerät – weiters ist ein Austausch mit anderen Fahrzeugen ist möglich
  - Kontrollen der Getriebeübersetzungen
  - Kontrolle der Luftansaugung & des Luftfilters
  - Kontrolle der Drosselklappe
  - Kontrolle der Zündkerzen
  - Kontrolle der Kolben
  - Kontrolle der Einspritzdüsen
  - Kontrolle Benzindruck
  - Kontrolle der Fahrzeughöhe
  - Überprüfung der Planks
  - Überprüfung der Bremsen/Bremsklötze

Folgen bei Regelverstößen:

Wird bei einem Fahrzeug ein Regelbruch festgestellt, so gibt es für das Rennen bei jedem Verstoß KEINE Punkte für die Gesamtwertung. Im Ergebnis steht eine Disqualifikation (DQ).

10. Sicherheitskontrollen

Alle sicherheitstechnischen Kontrollen laut FIA Anhang J werden durch die AMF (Austrian Motorsport Federation) durchgeführt.

Beilage D

Technische Ergänzungen

TCO

Weiters sind Reifen der Marken: Pirelli, Michelin und Good Year (sofern bei RSC verfügbar) in der TCO zugelassen. Für die Mini Challenge gilt das nicht. Die Reifen sind beim Reifenpartner RSC Reifen Steffny GmbH. 5321 Koppl, Habach Nr. 33 - Mail: motorsport@reifen-steffny.at - zu beziehen.

Die RSC ist bei jedem Rennen von Donnerstagabend bis Sonntag vor Ort.

2026 sind auch die Regenreifen von Hankook vorgeschrieben.

Für die Exklusivität erhalten alle eingeschriebenen Fahrer 20% Rabatt auf den netto Listenpreis.

MINI Cooper Cup Austria

Basis ist das MINI Challenge Reglement in der Letztfassung aus dem Jahre 2011 mit folgenden Ergänzungen/Änderungen:

Alle technischen Daten müssen dem Basisreglement entsprechen, außer sie finden in im folgenden Platz.

Für die TCR-Klassen gelten folgende Zusatzbestimmungen:

- max. 8 Stück Reifen pro Wochenende + 6 gebrauchte vom Vorwochenende
- Fahrzeug muss nach dem Original Homologationsdatenblatt aufgebaut sein
- Felge 10Jx18
- Einheitsreifen Hankook Slick und Regen (260/660R18) markiert von RSC
- Höhe / Sturz freigestellt
- Serientank mit Schaum und Zertifikat ist zugelassen
- ABS freigestellt / Türen aus Carbonfaser freigestellt

Balance of Performance TCR Fahrzeuge:

Fahrzeug/Hersteller	Mindestgewicht Fahrzeug
ALFA ROMEO Giulietta RF TCR	1185 KG
ALFA ROMEO Giulietta Veloce TCR	1185 KG
AUDI RS3 LMS DSG	1205 KG
AUDI RS3 LMS SEQ	1190 KG
AUDI RS3 LMS TCR	1215 KG
Cupra TCR SEQ	1200 KG
Cupra TCR DSG	1185 KG
CUPRA LEON Competition TCR	1205 KG
HONDA CIVIC TCR FK7	1230 KG
HONDA CICIC TCR FK2	1180 KG
HONDA CIVIC TCR FK7 (M5)	1230 KG
HYUNDAI i30 N TCR (M4)	1230 KG
HYUNDAI i30 N TCR	1230 KG
HYUNDAI Veloster TCR	1260 KG
KIA CEED TCR	1190 KG
LADA VESTA TCR	1210 KG
LADA VESTA Sport TCR	1285 KG
LADA VESTA NG TCR	1230 KG
OPEL ASTRA TCR	1200 KG
PEUGEOT 308 Racing Cup	1150 KG

PEUGEOT 308 TCR	1175 KG
RENAULT MEGANE TCR	1190 KG
SUBARU WRX STI	1190 KG
VW GOLF GTI TCR SEQ	1190 KG
VW GOLF GTI TCR DSG	1180 KG

Die Vergabe von Platzierungsgewichten für den 1 Platz 30 KG, 2 Platz 20 KG und 3 Platz 10 KG kann mittels Technical Bulletin bei jeder Veranstaltung bekannt gegeben werden.

Es gilt der Grundsatz: Alles was nicht ausdrücklich erlaubt ist, ist verboten!

Optisch müssen alle teilnehmenden Fahrzeuge dem MINI Challenge Erscheinungsbild entsprechen und gleich aussehen (zB: Heckspoiler, Stoßstangen).

- Achsteile müssen original sein. Unibal, sowie verstärkte Stabilisatoren, andere Anlenkpunkte, geänderte Kinematik, etc. sind nicht gestattet.
- Ein Mindestgewicht von 1180 kg inkl. Fahrer & Ausrüstung muss während der gesamten Veranstaltung eingehalten werden
- Die Verglasung (Scheiben) muss dem Originalreglement entsprechen.
- Ersatzteile, die es in der originalen Form nicht mehr zu erwerben gibt (wie zB. Aerodynamikpaket, etc.) werden freigestellt. Sie müssen jedoch optisch dem Original ähneln.
- Der Motor der Fahrzeuge muss der Original JCW-Motor sein. Er darf ausschließlich mit Originalteilen des jeweiligen Typs aufgebaut werden, die allesamt bei den MINI-Vertragshändlern käuflich zu erwerben sind. Innereien wie Kolben, Nockenwellen, etc. dürfen nicht verändert werden. Der Turbo muss original bleiben.
- Die Bremsanlage muss dem Original entsprechen (Bremsscheibendurchmesser und dergleichen), die Bremsklötze hingegen werden freigestellt.
- Das Fahrwerk, Dämpfer sowie Domlager müssen dem Original, sofern diese im Reglement vorgegeben waren, entsprechen. Die Federn werden hingegen freigestellt.
- Die Sitze, Lenkrad, Gurte & Feuerlöscher werden freigestellt, müssen aber zwingend gültig sein und den von der FIA vorgegebenen Normen entsprechen.
- Die Felgen werden freigegeben.
- Es ist gestattet den Soundgenerator auszubauen, sofern dieser noch im Fahrzeug vorhanden ist.
- Der Wasserkühler wird ebenfalls freigestellt, jedoch dürfen dahingehend keine Anpassungsarbeiten an der Karosserie vorgenommen werden.
- Eine Modifizierung des Grillgitters ist erlaubt, sofern der originale Look erhalten bleibt.
- Der Kraftstoff ist freigegeben, sofern dieser handelsüblich ist, auch ein sogenannter E-Fuel (synthetische Treibstoff), nach vorheriger Absprache mit dem Veranstalter, ist gestattet. Er muss jedoch einem üblichen Treibstoff von maximal 102 Oktan entsprechen.
- Eine Mindestbodenfreiheit von 80 mm wird vorgegeben.

- Folgende weitere Bauteile werden freigestellt:
  Kupplung (inkl. Schwung), Differenzialsperre, Sperre, Schaltwegverkürzung (Quickshifter), Abgasanlage, Ladeluftschläuche, Ansaugung des Luftfilters zu Turboloader, Luftfiltereinsatz, Ladeluftkühler, Zündkerzen.

Genehmigt in Verbindung mit dem AMF-Schreiben vom 10 03 2026
vorbehaltlich behördlicher Genehmigungen und Auflagen unter Eintragungs-Nr. SE 10/2026
Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
Austria Motorsport

im Auftrag
Mag. Martin Suchý