

# DMSB

## Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand: 02.03.2026)

Name der Serie:  
DMV POLO CUP



DMSB-Genehmigungs-Nummer:

927/26

**Status der Serie/Veranstaltungen: National A**

Der DMV Polo Cup ist eine privat initiierte Automobil Rundstreckenmeisterschaft mit baugleichen Fahrzeugen, die sich sowohl an den motorsportlichen Nachwuchs als auch den ambitionierten Breitensportler richtet. Der Grundgedanke hierbei ist es, eine professionelle Serie zu einem überschaubaren Budget auszurichten, welche dem Nachwuchs als Einstieg oder Umstieg dient und die Lücke zu Rennserien mit leistungsstärkeren Fahrzeugen schließt. Für den Breitensportler bietet die Serie eine Plattform für ambitionierten Motorsport zu überschaubaren Kosten und mit einem starken Leistungsportfolio. Nachwuchspiloten und Breitensportler ergänzen die Serie zu einem für den Fan interessanten Mix. Die pressetechnische Begleitung und die marketingtechnischen Ansätze sollen dabei den Motorsport wieder mehr in den Fokus von Presse und Fans rücken, die sich den Fahrzeugen und dem Grundgedanken der Chancengleichheit verbunden fühlen. Mit dem Coachingansatz in den verschiedensten Bereichen soll dazu Know-how weitergegeben werden.

Ausschreiber/Organisation:	PCG Sport Organisations GmbH Zur Unk 9, 66780 Rehlingen Siersburg
Ansprechpartner / Organisationsleiter:	Thorsten Willems
E-Mail:	Thorsten.willems@polo-cup.de
Mobil-Nr.:	+49 (172) 6806404

	Ernst Willems
	Am Rothfeld 6, 54311 Trierweiler
E-Mail:	<a href="mailto:ernst.willems@polo-cup.de">ernst.willems@polo-cup.de</a>
Mobil-Nr:	+49 (171) 5320452

Ansprechpartner / Technik:	Jörn Saal
Tel.-Nr.:	+49 (0)15208009955
E-Mail:	Saal@polo-cup.de

# **Inhaltsverzeichnis:**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

- 1. Einleitung**
- 2. Organisation**
  - 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
  - 2.2 Name des zuständigen ASN
  - 2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer
  - 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)
  - 2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees
  - 2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)
- 3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**
  - 3.1 Offizielle Sprache
  - 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung
- 4. Nennungen**
  - 4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung
  - 4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung
    - 4.2.1 Gaststarter
  - 4.3 Startnummern
- 5. Lizenzen**
  - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
  - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**
  - 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
  - 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers
- 7. Veranstaltungen**
  - 7.1 Serien-Terminkalender
  - 7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge
  - 7.3 Durchführung der Wettbewerbe
    - a) Training
    - b) Qualifikation
    - c) Startarten
    - d) Wertungsläufe
    - e) Safetycar, Code 60, FCY
  - 7.4 Parc Fermé Bestimmungen
  - 7.5 Siegerehrung
- 8. Wertung**
  - 8.1 Punktetabelle
  - 8.2 Punktegleichheit
  - 8.3 Mehrfachnennung (Doppelstarts)
- 9. Private Trainings und Tests**
- 10. Dokumentenabnahme**
  - 10.1 Zeitplan
  - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

- 11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen**
  - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
  - 11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen
  - 11.3 Technische Kontrollen / Prüfungen von Leistung und Gewicht
  - 11.4 Serienbestimmungen Parc Fermé
  
- 12. Rennen**
  - 12.1 Regenreifen
  - 12.2 Slickreifen
  - 12.3 Zufahrt zur Strecke/Vorstart
  - 12.4 Max. Personenanzahl Boxenstopp
  - 12.5 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
  - 12.6 Rennabbruch
  
- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
  - 13.1 Kategorien
  - 13.2 Prämien und Pokale am Rennwochenende
  - 13.3 Titel & Trophäen (Jahresehungen)
  
- 14. Protest und Berufung**
  
- 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**
  
- 16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**
  
- 17. Besondere Bestimmungen**

## **Teil 2 Technisches Reglement**

- 1. Technische Bestimmungen der Serie**
  - 1.1 Übersicht
  - 1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen
  - 1.3 Allgemeines / Präambel
  - 1.4 Fahrerausrüstung
  - 1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten
  - 1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast
  - 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren
  - 1.8 Abgasvorschriften
  - 1.9 Geräuschbestimmungen
  - 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern
  - 1.11 Sicherheitsausrüstung
  - 1.12 Kraftstoff und Einheits-Kraftstoff
    - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
    - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
  - 1.13 Definitionen Technik
  - 1.14 Mindestfahrhöhe
  - 1.15 Maximalsturz
  - 1.16 Kameras
  - 1.17 Datalogger
  - 1.18 Bodywork

- 2. Besondere Technische Bestimmungen**
- 2.1 Allgemeines
  - 2.2 Motor
    - 2.2.1 Motorsteuergerät
    - 2.2.2 Abgasanlage
  - 2.3 Kraftübertragung
  - 2.4 Bremsen
  - 2.5 Lenkung
  - 2.6 Radaufhängung
  - 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen
    - 2.7.1 Kennzeichnung der Reifen
    - 2.7.2 Begrenzung der Reifen
    - 2.7.3 Jokerreifen
    - 2.7.4 Reifenkontrolle
    - 2.7.5 Reifennutzung
    - 2.7.6 Reifenwechsel
  - 2.8 Karosserie und Abmessungen
    - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
    - b) Fahrgastraum / Cockpit
    - c) Motorraum
    - d) Zusätzliches Zubehör
  - 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
  - 2.10 Elektrische Ausrüstung
  - 2.11 Kraftstoffbehälter / Kraftstoffkreislauf
  - 2.12 Schmierungssystem
  - 2.13 Datenübertragung / Datenaufzeichnung
  - 2.14 Sonstiges
  - 2.15 Zeitnahmetransponder

### **Teil 3 Anlagen/Zeichnungen**

Anlage 01: Klebeplan

Anlage 02: Bestellliste für DMV POLO CUP Einheitsteile inkl. Preise

Anlage 03: Technisches Datenblatt Polo Cup Germany

**Diese Ausschreibung besteht aus 33 Seiten inkl. 4 Anhängen.**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

### **1. Einleitung**

Die Serie DMV POLO CUP wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (das Gesetz), den allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Sie findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den Technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die Technischen Bestimmungen mit den Sicherheitsbestimmungen des Anhang J der FIA (Artikel 253) übereinstimmen.

Die Wettbewerbe werden nach dem Veranstaltungs- und Rundstreckenreglement des DMSB durchgeführt, soweit nachfolgend oder in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung nichts anderes bestimmt ist.

Die Serie wird unter anderem von folgenden Firmen unterstützt:

DMV, GITI TIRE, Motul, Alhabau, Innotech, Thoendl, Agila, BDF, H&R

### **2. Organisation**

#### **2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie**

Die PCG Sport Organisations GmbH, nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2026 den DMV POLO CUP aus. Alle Fahrzeuge werden von der PCG Sport Organisations GmbH verkauft.

Als Ansprechpartner für alle, mit dem DMV Polo Cup in Zusammenhang stehenden Angelegenheiten, fungiert ausschließlich der jeweilige Fahrer / Bewerber.

#### **2.2 Name des zuständigen ASN**

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.  
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt  
Homepage: [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de)  
E-Mail: [international\\_series@dmsb.de](mailto:international_series@dmsb.de)

#### **2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer**

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 02.03.2026 unter Reg.-Nr.: 927/26 genehmigt.

#### **2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)**

	PCG Sport Organisations GmbH
	Zur Unk 9
	66780 Rehlingen Siersburg
Tel.-Nr.:	+49 (172) 6806404
Homepage:	<a href="http://www.polo-cup.de">www.polo-cup.de</a>
E-Mail-Adresse:	<a href="mailto:thorsten.willems@polo-cup.de">thorsten.willems@polo-cup.de</a>

## **2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees**

Thorsten Willems - Promotor und Serienveranstalter  
Ernst Willems – Teambetreuung / Serienbüro  
Christopher Otto - PR und Pressesprecher  
Thomas Röpke – stellv. Promotor / Veranstalter  
Jörn Saal – Technischer Leiter und Ansprechpartner Technik

## **2.6 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)**

Lisa Röpke - Veranstaltungssekretärin

## **3. Bestimmungen und Rechtsgrundlagen der Serie**

Diese Serie unterliegt den folgenden Bestimmungen:

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB Rundstreckenreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO),
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Umweltrichtlinien des DMSB
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

### **3.1 Offizielle Sprache**

Deutsch

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

### **3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung**

- (1) Die Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.
- (2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.

- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall ausgeschlossen.

#### **4. Nennungen**

##### **4.1 Einschreibungen/Nennungen, Nennschluss und Teilnahmeverpflichtung**

Der Bewerber und/oder Fahrer muss sich mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen Einschreibeformular bis zum **15.03.2026** um die Zulassung seines Fahrzeuges zum DMV POLO CUP bewerben.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, auch später eingehende Anträge anzunehmen. Der vollständig ausgefüllte und unterzeichnete Antrag ist an folgende Adresse zu senden:

PCG Sport Organisations GmbH  
Ernst Willems  
Am Rothfeld 6  
54311 Trierweiler  
Tel.-Nr.: +49 (171) 5320452  
Homepage: [www.polo-cup.de](http://www.polo-cup.de)  
E-Mail-Adresse: [ernst.willems@polo-cup.de](mailto:ernst.willems@polo-cup.de)

Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Bewerber und/oder Fahrer an allen Wertungsläufen teilzunehmen. Sollte ein Teilnehmer nicht antreten wird das Nenngeld in voller Höhe in Rechnung gestellt. Es ERFOLGT KEINE Rückerstattung oder Reduzierung der Einschreibgebühr. Bei Gaststärtern erfolgt keine Rückerstattung des Nenngeldes.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie DMV POLO CUP bei weniger als 15 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

##### **4.2 Nenngeld für die Saison und je Veranstaltung**

Die Einschreibgebühr sowie eine eventuelle Kautions sind gemäß dem „Antrag auf Einschreibung“ fällig. Folgende Einschreibgebühren sind vom Teilnehmer zu entrichten:

Jahreseinschreibgebühr 9.990,- € zzgl. MwSt. (1. Einschreibfrist bis **16.02.2026**, danach erhöhen sich die Einschreibekosten um 1.000,- €).

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Das Nenngeld pro Veranstaltung für den DMV POLO CUP (freies Training + Qualifikation + Rennen) ist in der Einschreibgebühr enthalten.

Nennschluss ist jeweils 14 Tage vor der Veranstaltung (Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.)

#### **4.2.1 Gaststart**

Im DMV Polo Cup sind Gaststarter erlaubt. Gastfahrer erhalten keine Meisterschaftspunkte – nehmen aber ganz normal an der Tageswertung teil. Das Nenngeld für Gaststarter beträgt 1.990,- € zzgl. MWST. Erst mit dem Nenngeldeingang ist die Nennung gültig.

#### **4.3 Startnummern**

Die Teilnehmer erhalten vom Serien-Ausschreiber permanente Startnummern für die komplette Saison.

### **5. Lizenzen**

#### **5.1 Erforderliche Lizenzstufen**

##### **a) Fahrer**

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen Nationalen oder Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

- Internationale Lizenz Stufe A (ITA)
- Internationale Lizenz Stufe B (ITB)
- Internationale Lizenz Stufe C-Circuit (ITC-C)
- Internationale Lizenz Stufe D-Circuit (ITD-C)

Nationale Lizenz Stufe A

Darüber hinaus müssen die Teilnehmer unter 16 Jahren vor ihrem ersten offiziellen Veranstaltungswochenende an einem DMSB genehmigten Lizenzlehrgang, vorzugsweise durch den Serien- oder Veranstaltungsausschreiber, erfolgreich teilgenommen haben. Der Nachweis darüber obliegt dem Fahrer.

##### **b) Bewerber**

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2026 besitzen und die Einschreibgebühr entrichtet haben.

##### **c) DMSB-Sponsor-Card**

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen

##### **d) Gastfahrer**

Der DMV POLO CUP kann Gastfahrer mit einer gültigen Internationalen oder Nationalen Bewerber- und Fahrerlizenz gemäß Art. 5.1.zu den Wertungsläufen zulassen. Wenn die Gaststarter die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können sie teilnehmen. Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung. Gaststarter sind nur für die Tageswertung punkteberechtigt!

##### **e) Altersregelung**

gemäß den gültigen DMSB-Rundstrecken-Reglement – Fahrer muss am Stichtag 15 Jahre alt sein.

## **5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets**

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

Bei allen Veranstaltungen benötigen ausländische Bewerber/Fahrer die Zustimmung des eigenen ASN. Diese Auslandsstartgenehmigung ist vom Bewerber/Fahrer in deutscher oder in englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

## **6. Versicherung; Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**

### **6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors**

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

### **6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers**

gemäß Veranstaltungsreglement

## **7. Veranstaltungen**

### **7.1 Serien-Terminkalender DMV POLO CUP**

<b>24.–26. April:</b> Oschersleben (Saisonaufakt)	Rennen 1+2
<b>29.–31. Mai:</b> Nürburgring	Rennen 3+4
<b>10.–12. Juli:</b> Circuit Zolder	Rennen 5,6,7
<b>25.–27. September:</b> Lausitzring	Rennen 8,9,10
<b>24.–25. Oktober:</b> Hockenheimring (Finale)	Rennen 11+12

### **7.2 Maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge**

Die maximale Anzahl der zulässigen Fahrzeuge ist in der jeweiligen Streckenlizenz definiert und wird in den einzelnen Veranstaltungsausschreibungen geregelt.

### **7.3 Durchführung der Wettbewerbe**

#### **a) Training**

Pro Veranstaltung sind ein oder zwei freie Trainings vorgesehen.

Ggf. können die Trainings auch zusammengelegt werden.

Die Teilnahme am freien Training wird dringend empfohlen.

Die Anzahl und Dauer der Trainings wird in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt.

#### **b) Qualifikation**

Pro Veranstaltung sind ein oder zwei Qualifikationssitzungen vorgesehen.

Jeder Fahrer hat mindestens eine gezeitete Qualifikationsrunde zu absolvieren.

Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit im offiziellen Zeittraining (Trainingsergebnis Platz 1) plus 20%. Fahrer, die diese Qualifikation nicht erreichen, werden grundsätzlich zum Start nicht zugelassen. In diesem Falle muss bei dem Rennleiter eine Nachstartgenehmigung beantragt werden. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Rennleiter.

Das Qualifying zu den Rennen geht über eine Zeit von jeweils 20 Minuten.

Qualifying 1 bestimmt die Startaufstellung zu Rennen 1.

Qualifying 2 bestimmt die Startaufstellung zu Rennen 2.

Sollte das Qualifikationstraining aus irgendwelchen Gründen nicht stattfinden können, erfolgt die Startaufstellung nach dem Ergebnis des freien Trainings

### **Unterbrechung des Qualifying**

Bei einer Unterbrechung des Qualifyings werden die Zeitnahme Systeme gestoppt. Beträgt die Restfahrzeit bei einer Unterbrechung weniger als drei Minuten, muss ein Qualifying nicht wieder gestartet werden. In diesem Fall wird die Startaufstellung anhand der schnellsten, bis zum Zeitpunkt der Unterbrechung gewerteten Runde, je Fahrer ermittelt. Über den endgültigen Abbruch des Qualifyings entscheidet der Renndirektor/Rennleiter.

Wird ein Qualifying bei einer Restfahrzeit von mehr als drei Minuten unterbrochen und nicht wieder neu gestartet bzw. konnte aufgrund besonderer Umstände ein Qualifying nicht stattfinden, wird die Startaufstellung für den Wertungslauf nach dem Ergebnis des freien Trainings gebildet.

### **Richtlinien im Qualifying**

Eine Rundenzeit wird für ungültig erklärt, wenn ein Fahrer in einem Sektor eine schnellere Zeit, als die bis dahin persönlich schnellste Zeit, erreicht, während in diesem Sektor gelbe Flaggen gezeigt werden. Die Rennleitung und/oder die Sportkommissare können zusätzliche Strafen oder Klassifizierungen verhängen.

Wenn ein Fahrer in einem Sektor, in dem gelbe Flaggen gezeigt werden, die schnellste Sektor Zeit insgesamt erzielt, wird die Rundenzeit für ungültig erklärt. Diese Regel gilt auch, wenn in vorherigen Runden keine gültige Rundenzeit erzielt werden konnte.

Das Einfahren oder Zurückschieben der Fahrzeuge in die Box ist während der Qualifyings nicht gestattet. Nachtanken während dem Qualifying ist verboten. Die Technischen Kommissare müssen zu jeder Zeit freie Sicht auf die Fahrzeuge haben.

Jeder startberechtigte Fahrer hat mindestens eine (1) gezeitete Trainingsrunde im Training oder Qualifying zu absolvieren. Wird der Nachweis hierfür nicht erbracht, kann die Zulassung zum Wertungslauf verweigert werden. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Renndirektor/Rennleiter nach schriftlichem Antrag des Fahrers.

### **c) Startarten**

Die Wertungsläufe werden rollend gestartet.

#### Startablauf– rollender Start:

1. Die Fahrzeuge werden aus dem Vorstart, mit der grünen Flagge, auf die Strecke geleitet. Die Startampel ist aus!
2. Die Formation Lap wird direkt (ohne anzuhalten) gestartet
3. Wenn die Fahrzeuge von der Formation Lap zurückkehren, wird ab dem Grid-Schild die Startformation eingenommen, die Startampel ist dann bereits auf rot geschaltet.
4. Freigabe des rollenden Starts erfolgt durch die Startampel. (Dieses Prozedere erläutert der Rennleiter, streckenspezifisch, in der Fahrerbesprechung)

Dieses Prozedere kann von dem oben beschriebenen auf Grund von streckenspezifischen Begebenheiten abweichen. Alternativ kann das Prozedere gem. DMSB Rundstreckenreglement Art.6 (4) durchgeführt werden.

### **d) Wertungsläufe**

Die Wertungsläufe des DMV POLO CUP gehen jeweils über eine Distanz von 25 Minuten, oder werden in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung geregelt. Nach Ablauf der Zeit wird das führende Fahrzeug abgewunken.

Nachtanken bei einem evtl. Boxenstopp ist verboten !!

Die Ziellinie darf in der letzten Runde nicht in der Boxengasse überquert werden.

#### **e) Safetycar, Full Course Yellow**

Im DMV POLO CUP wird mit Full Course Yellow „FCY“ gem. DMSB Rundstreckenreglement gearbeitet um den Wettbewerb nicht zu verzerren.

Ein Safetycar wird vom Rennleiter nur im absoluten Notfall auf die Strecke geschickt. Die besonderen Bestimmungen der verschiedenen Anwendungen werden in den Fahrerbesprechungen genau erläutert. Unter „FCY“ gelten die streckentypischen Mindestrundenzeiten. Für Teilnehmer, die diese Mindestzeit unterschreiten, gilt folgende Regelung: Pro angefangener unterschrittener Sekunde - fünf Sekunden Zeitstrafe!

Die Zeitstrafen werden auf das Endergebnis addiert.

#### **Unterbrechung eines Wertungslaufes durch rote Flagge**

Es darf an den Fahrzeugen gearbeitet werden, sobald diese in der Startaufstellung zum Stehen gekommen oder zu ihren Boxen gefahren sind, wobei jegliche Art von Arbeit die Wiederaufnahme des Wertungslaufs jedoch nicht behindern darf;

- Be- und Enttanken ist verboten;
- Nur Teammitglieder und Offizielle sind in der Startaufstellung zulässig.

Speziell wird hier auf das DMSB-Rundstrecken-Reglement (Art. 16) verwiesen.

Sollte ein Rennen unterbrochen und nicht mehr aufgenommen werden, wird die Wertung zu dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem das führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

#### **7.4 Parc Fermé-Bestimmungen**

Die Wettbewerbsfahrzeuge unterliegen nach Wettbewerbsablauf auf dem gesamten Gelände den Bestimmungen des Parc Fermé. Sollte ein Wettbewerbsfahrzeug im Qualifying oder Wertungslauf vor Ende der Wettbewerbszeit abgestellt werden, so beginnt ab diesem Zeitpunkt die Parc Fermé-Bestimmung. Ort des Parc Fermé wird in der Serien-Fahrerbesprechung mitgeteilt.

Das jeweilige Lenkrad jedes Wettbewerbsfahrzeugs hat sich in seiner festgelegten Position auf der Lenkstange zu befinden. Zudem muss das Getriebe in Neutralstellung sein.

#### **7.5 Siegerehrung**

Unmittelbar nach Ende der Wertungsläufe findet die Siegerehrung der drei Erstplatzierten im Gesamtklassement statt. Zusätzlich gibt es eine Ehrung für die Beste Dame.

Der Ort der Siegerehrung wird in der Fahrerbesprechung oder der Veranstaltungsausschreibung bekanntgegeben.

Auf dem Podium ist von jedem Fahrer eine vom Serienorganisator zur Verfügung gestellte Kappe als Kopfbedeckung zu tragen. Beim evtl. Abspielen der Nationalhymne ist die Kopfbedeckung abzulegen.

Zu jeder Siegerehrung ist im geschlossenen Fahreroverall zu erscheinen!

**8. Wertung**  
**8.1 Punktetabelle**

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer / das Team, welches die gefahrene Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat. Alle Fahrzeuge, die gestartet sind, werden gewertet sofern sie mindestens 50% der Distanz des Siegers zurückgelegt haben. Für die Meisterschaft werden folgende Punkte an alle Fahrer eines Teams gleichermaßen vergeben:

Platz	Rennen	Qualifikation	schnellste Rennrunde
1	50	5	1
2	45	3	
3	41	1	
4	38		
5	35		
6	33		
7	31		
8	29		
9	27		
10	25		
11	23		
12	22		
13	20		
14	18		
15	16		
16	15		
17	14		
18	13		
19	12		
20	11		
21	10		
22	9		
23	8		
24	7		
25	6		
26	5		
27	4		
28	3		
29	2		
30	1		

Für die Jahresendwertung werden alle Ergebnisse der Veranstaltungen berücksichtigt. Es gibt kein Streichresultat.

Sollte ein Fahrer bei einer Veranstaltung verhindert sein, darf das Team einen Ersatzfahrer stellen. Dieser erhält nur die Punkte für die Tageswertung – keine Meisterschaftspunkte!

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Meisterschaft- bzw. Serienwertung durch den Serienausschreiber eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese von dem Serienausschreiber vorgenommen werden. Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

## 8.2 Punktegleichheit

Besteht bei der Endauswertung Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern, entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der zweiten und der weiteren Plätze der Rennergebnisse aller durchgeführten Läufe.

## 8.3 Mehrfachnennung (Doppelstarts)

Mehrfachnennungen sind nicht möglich.

## 9. Private Trainings und Tests

Vor Saisonbeginn, am 07. März 2026 und am Freitag vor jeder DMV Veranstaltung findet ein Testtag statt. Dieser ist bei Bedarf über den Cup zusätzlich zu buchen.

Hinweis: Diese Testsessions sind nicht Teil der DMSB-genehmigten Veranstaltungen bzw. Serie. Es besteht dementsprechend ein gesonderter Unfallversicherungsschutz für die Teilnehmer durch den Veranstalter.

## 10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennung im Original – **bei Minderjährigen mit der Unterschrift beider Elternteile**
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Ggf. Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- Ggf. medizinische Eignungsbestätigung

### 10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

### 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Der Ort der Fahrerbesprechung/Briefing ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) kann ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 150,- Euro nach sich.

## 11. Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- Wagenpass

- Zertifikat für Überrollvorrichtung

### **11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen**

Siehe Anlage 2 - Abbildungen der Einheitsteile

### **11.2 Zeitplan Technische Abnahme/Technische Kontrollen**

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

### **11.3 Technische Kontrollen / Prüfungen von Leistung und Gewicht**

**Falsche Angaben (auch unwissentlich) führen zur Disqualifikation und ziehen darüber hinaus sportrechtliche Konsequenzen nach sich.**

- a) Zur Abnahme müssen alle Startnummern und Pflichtaufkleber am Fahrzeug angebracht sein. Der Zeitnahmetransponder muss funktionsfähig sein! Die Fahrzeuge können jederzeit, auch unangekündigt zur Leistungsmessung und/oder Verwiegung und weiteren technischen Kontrollen gebracht werden. Zur Kontrolle und Überwachung der Chronologie der Steuergerätefunktionen und Daten ist den Serientechnikern in jedem Fahrzeug eine Schnittstelle zur Datenaufzeichnung und/oder zum Auslesen der Daten während und nach den Trainings und Rennen zur Verfügung zu stellen. Um dies zu gewährleisten dürfen daher alle im Fahrzeug befindlichen Steuergeräte und darüber hinaus auch alle zusätzlichen Datenaufzeichnungsgeräte bis zum Ende des Parc-Fermé auch die Datenaufzeichnungen nicht gelöscht werden. Das gleiche gilt auch für den Fehlerspeicher.

Die Kontrolle der Fahrer-Sicherheitsausrüstung findet an jedem Rennwochenende statt. Der genaue Ort, sowie die Zeiten werden mittels einer Teaminfo vor der Veranstaltung mitgeteilt. Sollte eine Technische Abnahme der Fahrer-Sicherheitsausrüstung aus dringenden Gründen in den genannten Zeiten nicht möglich sein, ist schriftlich eine alternative Zeit beim Technischen Delegierten vorzuschlagen. Diese muss spätestens 60 Minuten vor dem Beginn der ersten offiziellen Session (z.B. Freies Training 1) sein.

- b) Der Bewerber muss zu jeder Zeit dem Technischen Kommissar die für die Veranstaltung gekennzeichneten Reifen zur Verfügung stellen können.
- c) Nach Abstimmung mit dem Technischen Kommissar, können Fahrzeuge oder Bauteile des Fahrzeuges nach einer Veranstaltung auch außerhalb des Veranstaltungsgeländes durch den Technischen Kommissar oder vom DMSB beauftragte Personen überprüft werden. Das Ergebnis bleibt solange vorläufig, bis die Sportkommissare über das Überprüfungsergebnis in Kenntnis gesetzt wurden. Die Sportkommissare treffen im Anschluss ihre Entscheidung.
- d) Die für die Nachuntersuchung anfallenden Kosten für Demontage und Montage, sowohl während als auch nach der Veranstaltung, trägt je nach Entscheidung der Bewerber oder der Einspruchsführer. Bei angeordneter Kontrolle durch den TK oder die Spokos ist das Ergebnis der Untersuchung ausschlaggebend für die Kostenentscheidung
- e) Verliert ein Fahrzeug während eines Zeittrainings oder Wertungslaufes Teile, so liegt es im Ermessen des Technischen Kommissars ob und welches verlorene Teil beim Wiegen berücksichtigt wird.

- f) Kontrollmaßnahmen an den Wettbewerbsfahrzeugen können zu jeder Zeit durch die Technischen Kommissare durchgeführt werden. Hierfür müssen sich die Bewerber auf entsprechende Zeitspannen einstellen.

Zu den technischen Nachkontrollen kommen u.a. folgende Messmittel zum Einsatz:

Leistungsprüfstand: V-Tech VT bei Bedarf

Radlastwaage: Longacre

Die aufgeführten Messmittel sind vom DMSB genehmigt bzw. unterliegen einer ständigen, fachgerechten Kontrolle, die mit den zugehörigen Protokollen vom Veranstalter/Verantwortlichen dokumentiert und vorzeigbar sind.

#### **11.4 Serienbestimmungen Parc Fermé**

Jedes Fahrzeug, das sich unter Parc Fermé Bestimmungen befindet und nicht in einem abgesperrten Bereich steht, ist mit einem gelben Parc Fermé Schild auf dem Dach des Fahrzeugs zu kennzeichnen. Das Parc Fermé wird nach Abschluss aller Kontrollen vom TK in Absprache mit dem Rennleiter aufgehoben.

### **12. Verwendung von Reifen**

Heizdecken, Heizschränke und alle weiteren Möglichkeiten des Aufwärmens der Reifen, sind verboten.

#### **12.1 Regenreifen**

Zugelassen sind ausschließlich Reifen des Serienpartners. Die Anzahl ist freigestellt. Intermediates und geschnittene Slickreifen sind verboten.

#### **12.2 Slickreifen**

Die Slickreifen sind pro Jahr auf 8 Stück für die Erstveranstaltung und 4 Stück für jede Folgeveranstaltung begrenzt. Zusätzlich kann jedes Team 3 Satz Reifen für Tests erwerben. Der Erwerb **muss vor der Veranstaltung** erfolgen und / oder kann auch als Kontingenterwerb zum Saisonstart erfolgen. Die Cup Organisation bringt nur ein Kontingent Backupreifen mit zur Strecke. Bei den beiden Veranstaltungen mit 3 Wertungsläufen sind je 6 neue Reifen erlaubt.

Für eine zweifelsfreie Identifikation der Slickreifen müssen diese über eine im Produktionsprozess eingebrachte Kennzeichnung (Barcode-Etikett) verfügen. Spätestens 120 Minuten bevor die Boxenampel des jeweiligen Wertungslaufs (Zeittraining oder Rennen) auf Grün geschaltet wird, müssen die Reifenprotokolle unterschrieben bei den zuständigen Technischen Kommissaren abgegeben werden. Unstimmigkeiten auf den Reifenprotokollen müssen den Technischen Kommissaren umgehend mitgeteilt werden.

Es gelten folgende Slickreifen Kontingente pro Rennwochenende:  
8 neue Slicks pro Fahrzeug bei der Erstveranstaltung,  
4 neue Slicks bei der jeweiligen Folgeveranstaltung

Für die Trainings und Rennen ist es dem Team / Fahrer erlaubt, gebrauchte Slicks aus der vorangegangenen Veranstaltung zu nutzen, sofern diese während der vorangegangenen Rennen im Einsatz waren.

Ein Reifenschaden muss den Technischen Kommissaren umgehend angezeigt werden. Bei Vorliegen eines Reifenschadens, der durch den Technischen Kommissar bestätigt wurde (ggf. in Abstimmung mit dem Reifenhersteller), darf dieser Reifen durch einen neuen Reifen ersetzt werden.

Für diesen neuen Reifen wird dem Teilnehmer ein neues Reifenprotokoll ausgestellt, welches umgehend unterschrieben den Technischen Kommissaren ausgehändigt werden muss.

### **12.3 Zufahrt zur Strecke**

Bei der Zufahrt zur Strecke ist im Vorstartbereich Reifenwechsel erlaubt.

Weitere Beschreibungen zu Reifen siehe Teil 2 Technisches Reglement

### **12.4 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung**

Die Anzahl der Helfer, die direkt am Auto arbeiten ist nicht begrenzt. Während eines Boxenstopps sind Räderwechsel, Service- und Reparaturarbeiten am Wettbewerbsfahrzeug erlaubt. **Nachtanken ist verboten!**

### **12.5 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich**

Springt ein Fahrzeug an den Boxen nicht an, so kann es durch Helfer angeschoben werden. Rückwärtsfahren mit Motorkraft ist im Boxenbereich verboten.

Die Nichteinhaltung bzw. ein Fehlverhalten wird den Sportkommissaren zur weiteren Untersuchung und ggf. Bestrafung gemeldet. Für die verbesserte Sicherheit bei den Boxenstopps bemüht sich der Veranstalter die Teams ausgewogen an der Workinglane der Boxenanlage zu verteilen.

### **12.6 Rennabbruch**

Im Falle eines vorzeitigen Rennabbruchs gilt laut DMSB Handbuch grüner Teil, Art. 16:

Die Wertung erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem das (gesamt-) führende Fahrzeug das vorletzte Mal die Ziellinie überquert hat, bevor das Rennen unterbrochen bzw. abgebrochen wurde.

## **13. Titel, Preisgeld und Pokale**

### **13.1 Kategorien**

**Gesamtmeisterschaft - DMV POLO CUP 2026**  
**Juniorenwertung - DMV POLO CUP 2026\***  
**Gentlemen Trophy - DMV POLO CUP 2026\*\***

\*an der Juniorenwertung nehmen alle Fahrer teil, die 2004 oder später geboren sind

\*\*an der Gentlemen Trophy nehmen alle Fahrer teil, die 1986 oder früher geboren sind

### **13.2 Prämien und Pokale am Rennwochenende**

Die ersten 3 Fahrer / Fahrerteams der verschiedenen Kategorien erhalten Pokale.

### 13.3 Titel & Trophäen (Jahresehrungen)

Der/die Fahrer mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen in den verschiedenen Kategorien des DMV POLO CUP erhält/erhalten den Titel:

**Meister DMV POLO CUP 2026**  
**Sieger Juniorenwertung - DMV POLO CUP 2026**  
**Gentlemen Trophy - DMV POLO CUP 2026**

### Preisgeld und Pokale Gesamtmeisterschaft (Junioren und Gentlemen)

Ein Preisgeld ist wie folgt vorgesehen:

- Platz 1 = 13.000€
- Platz 2 = 10.000€
- Platz 3 = 8.000€
- Platz 4 = 7.000€
- Platz 5 = 6.000€
- Platz 6 = 5.000€
- Platz 7 = 4.000€
- Platz 8 = 3.000€
- Platz 9 = 2.000€
- Platz 10 = 1.000€
- Beste Dame = 1000€

Pokale werden für die Gesamtplätze 1 bis 10 vergeben.

Die Serienorganisation behält sich die Ausgabe zusätzlicher Sach- und Förderpreise vor.

### 14. Protest und Berufung

Bei Protesten und Berufung gelten das Internationale Sportgesetz der FIA, das Veranstaltungsreglement des DMSB, die Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB sowie bei Berufungen zur FIA die Rechts- und Verfahrensordnung der FIA.

Protestkaution – zahlbar an den DMSB:

Status National A: 300 €

Berufungskautions – zahlbar an den DMSB:

Status National A 1.000 €

(Protest- und Berufungskautions sind mehrwertsteuerfrei)

### 15. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung

- (1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.
- (2) Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des Serienausschreibers können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

## **16. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**

Alle Copyrights und Bildrechte liegen beim DMV POLO CUP einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen des DMV POLO CUP übernommen werden.

Alle Fernsehrechte des DMV POLO CUP, sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen beim DMV POLO CUP. Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des DMV POLO CUP verboten.

## **17. Besondere Bestimmungen**

Es gibt zZ. keine weiteren besonderen Serienbestimmungen.

## **Teil 2 Technisches Reglement**

### **1. Technische Bestimmungen der Serie**

#### **1.1 Übersicht**

Im Polo Cup Germany können ausschließlich Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die den technischen Bestimmungen dieses Reglements entsprechen und über eine Polo Cup Germany Chassisnummer (PCG xxx20xx) verfügen

#### **1.2 Grundlagen der Technischen Bestimmungen gemäß**

- Art. 251, 252, 253 des Anhang J (ISG der FIA)
- Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil)
- Vorliegendes Technisches Reglement
- Technisches Datenblatt Polo Cup Germany

Von den FIA-Sicherheitsbestimmungen abweichende nationale Regelungen des DMSB haben bei Serien und Veranstaltungen mit dem Status International keine Gültigkeit. Es gelten die Sicherheitsbestimmungen gemäß Artikel 1.11 dieser Bestimmungen.

#### **1.3 Allgemeines / Präambel**

**Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen. Diese Präambel bezieht sich vorrangig auf alle performancegebende Umbauten und das äußere und innere Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Nicht Performance und Gesamtbild beeinflussende Umbauten können vom TK und dem Serienveranstalter freigegeben werden.**

#### **1.4 Fahrerausrüstung**

Das Tragen von Overalls gemäß FIA-Standard 8856-2000 mit Herstellungsdatum ab 2014 (mit FIA-Hologramm) oder FIA 8856-2018 sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaut, Socken, Schuhe und Handschuhe gemäß FIA-Bestimmungen ist vorgeschrieben.

Des Weiteren muss ein Helm gemäß FIA-Bestimmungen (Anhang L des ISG) getragen werden.

Darüber hinaus ist die Verwendung des FIA-Kopfrückhaltesystems (z.B. HANS®) vorgeschrieben.

#### **1.5 Generelle Bestimmungen, Erlaubte Änderungen und Einbauten**

Es sind ausschließlich links gelenkte Fahrzeuge zugelassen.

Es dürfen Arbeiten durchgeführt werden, die zum normalen Unterhalt des Fahrzeugs gehören oder dem Ersetzen von durch Verschleiß oder Unfall schadhaft gewordenen Teilen dienen.

Änderungen, Einbauten und Reparaturen dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch Original-Cupteile ausgetauscht werden. Die Nachweispflicht der korrekt verbauten Teile liegt beim Teilnehmer.

Es ist nicht erlaubt, am Fahrzeug Teile hinzuzufügen oder zu entfernen.

Der Teilnehmer steht in der Verantwortung, die Regelkonformität des Fahrzeuges zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung einzuhalten.

Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte, welche nicht in den Technischen Dokumenten näher beschrieben sind, dürfen durch gleichwertige, der Originalform entsprechende, Normteile ersetzt werden. Bei Gewinden sind Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) beizubehalten. Das Material muss dem des Originalteils entsprechen.

Die aufgeführten Teile und Ausrüstungen in den Technischen Dokumenten des Herstellers Volkswagen of South Africa sind zu jeder Zeit bindend und haben übergeordneten Stellenwert zu den Originalteilen.

Nachbau- und Zubehörteile sind, mit Ausnahme der vorstehend beschriebenen Befestigungsteile, ausdrücklich verboten. Es ist nur der Einbau von Original Volkswagen Südafrika Teilen gem. der VW Teilenummern im Teilekatalog oder PCG (Polo Cup Germany) Teilenummern erlaubt.

## **1.6 Fahrzeug-Mindestgewichte und Ballast**

Das Mindestgewicht beträgt 1.245 kg.  
Das Mindestgewicht muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung eingehalten werden.

### Wiege- & Kontrollprozess:

Das Mindestgewicht wird mit dem aktuellen, also dem zuletzt am Steuer gesessenen Fahrer ermittelt und zwar wie folgt: Fahrzeuggewicht inkl. Fahrer und Fahrerausrüstung und jedweder zulässiger Kraftstoffmenge. Es werden 3 Messungen vorgenommen, zu Gunsten des Teilnehmers wird das höchste Ergebnis gewertet.

Es dürfen keine Teile, Betriebsstoffe / Flüssigkeiten, Kraftstoff, Zubehör vor der Wiegung hinzugefügt oder entnommen werden. Auch die Reichung von Getränken / Getränkeflaschen an den Fahrer ist vor der Wiegung strengstens verboten.

Wurde das Fahrzeug im Wettbewerb beschädigt, kann das Gewicht der dabei verloren gegangenen Teile nach Ermessen des Technischen Kommissars berücksichtigt werden.

Ballast darf ausschließlich auf der dafür vorgesehenen Konsole hinter dem Fahrersitz hinzugefügt werden. Ballastplatten sind bei PCG Sport Organisations GmbH erhältlich.

Jeder Teilnehmer hat zu den angegebenen Zeiten (siehe Fahrer-Info zu den jeweiligen Rennwochenenden) die Möglichkeit sein Fahrzeug zur Kontrolle wiegen zu lassen.

Das Fahrzeug darf über die gesamte Veranstaltung ausschließlich auf den Wiegebereich geschoben werden. Um Beschädigungen der Waage zu verhindern, ist das Befahren der Waage mit eigener Motorleistung ausdrücklich verboten.

Die vom technischen Kommissar festgestellten Gewichte werden dokumentiert.

### DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) nach TK Richtlinie Anhang 14, Artikel 1.2 müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden.

### Waage & Hilfsmittel:

Zur Verwiegung der Fahrzeuge dient die Waage, die der Streckenbetreiber zur Verfügung stellt. Sollte diese nicht den aktuellen Standards unterliegen, wird vom Veranstalter eine kalibrierte Waage bereitgestellt. Als Toleranz werden immer +/- 2 kg herangezogen (Umgebungstemperatur und Atmosphärendruck sind in den Toleranzen inbegriffen).

### **1.6.1 Wiegen nach der Qualifikation und den Wertungsläufen**

Die Unterschreitung des Mindestgewichts in der Qualifikation wird mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrzeuges bestraft. Der betroffenen Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zum entsprechenden Wertungslauf starten.

Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Wertungslauf wird mit Disqualifikation bestraft.

Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass das unter seiner Bewerbung eingesetzte Fahrzeug nach einer Qualifikation, einem Wertungslauf oder nach Weisung der Sport- oder technischen Kommissare zu jeder Zeit einer Veranstaltung unmittelbar und auf direktem Wege auf die ausgewiesene Waage gebracht wird.

In jedem Fall unterliegt das Fahrzeug mit dem Fallen der Zielflagge bzw. nach einer vorzeitigen Beendigung oder Abbruch einer Session, oder aber nach Weisung eines Kommissars oder seinem Helfer bis zum Abschluss des Wiegens den Parc Fermé-Bestimmungen.

Fahrzeuge dürfen während und auch nach der Qualifikation nicht in die Box bzw. das Teamzelt verbracht werden. Das Fahrzeug darf die Box bzw. das Teamzelt erst nach Auflösung der Parc Fermés wieder befahren.

Der Weg zum Wiegebereich und der Wiegebereich selbst unterliegen den Parc Fermé-Bestimmungen. Außer dem Fahrer selbst, darf in dieser Zeit niemand das Fahrzeug fahren, es sei denn, ein technischer Kommissar hat die Freigabe dazu erteilt. Auch das Öffnen von Türen oder das Hineinlehnen in das Fahrzeug ist von externen Personen nicht erlaubt, ungeachtet dessen, ob sie zum Team gehören oder nicht.

Nur zuständige Sportwarte und deren Helfer sowie der Serienorganisator haben Zutritt zum Wiegebereich. In diesem Bereich sind nur Tätigkeiten am Fahrzeug zulässig, die von vorgenannten Personen ausdrücklich erlaubt und begleitet werden. Wird ein Fahrzeug trotz Aufforderung nicht zum Wiegen gebracht, so erfolgt durch die technischen Kommissare eine Meldung an die Sportkommissare.

### **1.6.2 Ballastgewichte**

Es ist erlaubt, dem Fahrzeug Ballast hinzuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Dieser Ballast darf ausschließlich auf der dafür vorgesehenen Konsole hinter dem Fahrersitz hinzugefügt werden. Entsprechende Ballastplatten sind im Teilekatalog der PCG aufgeführt. Trinkflaschen und Trinksysteme müssen vor dem Wiegen entfernt werden.

## 1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren

Der Hubraumfaktor beträgt: Für Fahrzeuge mit Turbo-Lader (Otto-Motor): 1,7

## 1.8 Abgasvorschriften

Die aktuellen DMSB-Abgasvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Die Fahrzeuge müssen mit einem Einheits-Katalysator mit folgender Spezifikation ausgerüstet sein:

**Hersteller HJS**

**Nummer: 5558291-01**

**Material: Edelstahl – Anzahl der Zellen: 150CPI**

## 1.9 Geräuschbestimmungen

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 128 dB(A) nach LwA-Verfahren (entspricht etwa 98 dB(A) LP-Verfahren.)

Bei einzelnen Veranstaltungsausschreibungen können im Verlauf einer Saison auch niedrigere Lärmwerte festgelegt werden. Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode (obligatorisch für alle Rundstreckenveranstaltungen) ermittelt.

Die aktuellen DMSB-Geräuschvorschriften (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil) sind einzuhalten.

Etwaige niedrigere Geräuschgrenzwerte der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung sind vorrangig zu berücksichtigen.

## 1.10 Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeug und Startnummern

Die aktuellen FIA/DMSB-Vorschriften für Werbung an Fahrerausrüstung/Wettbewerbsfahrzeugen und Startnummern sind einzuhalten (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

**ACHTUNG:** Abweichungen von den FIA/DMSB-Bestimmungen bedürfen einer Sondergenehmigung des DMSB.

Unter Beachtung der FIA/DMSB Vorschriften für Startnummern und Werbung an Fahrzeugen ist folgende verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben. Siehe Anhang

Anlage 01- Klebeplan

Der Serienausschreiber ist berechtigt, Werbung für Produkte und Firmen, die im Wettbewerb mit Serienpartner stehen, zu untersagen.

Jeder eingeschriebene Teilnehmer erhält eine permanente Startnummer, die er bei jeder Veranstaltung auf dem Fahrzeug anzubringen hat. Zur Anbringung der Startnummer, Logos der Serienpartner etc. sind am Fahrzeug definierte Flächen freizuhalten.

Diese Flächen dürfen durch keine andere Werbung unterbrochen werden.

Die Aufkleber werden vom Serienausschreiber gestellt und sind am jeweiligen Rennwochenende bei der Serienorganisation erhältlich.

Die ordnungsgemäße Anbringung an allen Wettbewerbsfahrzeugen wird bei der technischen Abnahme überprüft.

## 1.11 Sicherheitsausrüstung

Die Fahrzeuge müssen folgende Sicherheitsausrüstung aufweisen:

Die Artikelangaben beziehen sich, falls nicht anders angegeben auf den aktuellen Anhang J zum ISG.

- Leitungen und Pumpen gemäß Art. 253.3.1 und 253.3.2 bzw. Art. 259.6.2
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 259.7.4
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6 bzw. Art. 259.14.2.1 - Gültigkeit 10 Jahre / bei VA in Belgien 5 Jahre
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3, oder wahlweise
- Feuerlöschanlage gemäß Art. 253.7.2 bzw. Art. 275.14.1
- Überrollvorrichtung gem. FIA Zertifikat SC2023-031
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9 bzw. Art. 275.14.3
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10 bzw. Art. 259.14.6
- Sicherheitsfolie an Dreiecksfenster rechts und links gemäß DMSB-Bestimmungen
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- FIA-homologiertes Rückschlagventil im Kraftstoffeinfüllrohr gem. Art. 253.14.5
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15 bzw. Art. 259.16.6
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16 - Gültigkeit 10 Jahre / bei VA in Belgien 5 Jahre
- Kopfstütze gemäß Art. 259.14.4
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17

### Achtung:

Bei Veranstaltungen im Ausland ist der Fahrer und Bewerber dafür verantwortlich eventuell abweichende bzw. zusätzliche Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen ASN zu beachten und umzusetzen.

## 1.12 Kraftstoff und gegebenenfalls Einheits-Kraftstoff

Folgender Einheits-Kraftstoff muss verwendet werden:

Synthetischer Kraftstoff nach DIN EN 228, Hersteller: NORDOEL, ausschließlich durch den Serienorganisator zu beziehen.

Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf sich ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff in einem von der technischen Abnahme abgenommenem Fahrzeug befinden. Jegliches Verändern des vorgeschriebenen Kraftstoffes ist verboten. So dürfen zum Beispiel keine Substanzen hinzugefügt, entfernt oder in ihrer Konzentration verändert werden. Jegliches Vermischen mit anderen Kraftstoffen ist verboten.

Kraftstoff darf während der Veranstaltung ausschließlich mit unveränderter Umgebungsluft gekühlt werden.

Sollte der Serienbetreiber bzw. die Serienorganisation einen anderen Kraftstoff für die Veranstaltung definieren, so wird die einzig zugelassene Bezugsquelle in unmittelbarer Umgebung der Rennstrecke oder an der Rennstrecke genannt. Dieser Kraftstoff ist gleichzeitig der Referenzkraftstoff für die jeweilige Veranstaltung.

### **1.12.1 Kraftstoffkontrollen**

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die Technischen Kommissare entnommen werden. Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, besonders nach jedem Zeittraining und nach jedem Wertungslauf, muss in den Wettbewerbsfahrzeugen eine Restmenge von noch mindestens 3 Liter Kraftstoff vorhanden sein, um ggf. Kraftstoffuntersuchungen durchführen zu können. Gemäß DMSB Handbuch, blauer Teil, Punkt 4.3)

Der Abtankvorgang wird auf der Messfläche der Technischen Abnahme durchgeführt. Bei Bedarf kann der Technische Delegierte einen abweichenden Ort festlegen.

Der Verbau eines Abtankventils vom Typ Stäubli SPT08 ist freigestellt. Ein Einbaubeispiel ist dem Technischen Datenblatt zu entnehmen.

Während der Kraftstoffentnahme muss das Fahrzeug mit allen vier Rädern auf dem Boden stehen und darf nicht bewegt werden. Die Entnahme der erforderlichen Restkraftstoffmenge darf einen maximalen Zeitraum von 10 Minuten ab dem Beginn des Entnahmeprozesses nicht überschreiten.

### **1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle**

Das Be- und Enttanken eines Fahrzeuges während einer Session (Vorstart, Training, Qualifikation, Wertungslauf) oder in der Startaufstellung zu einem Wertungslauf ist verboten.

Während des Tankvorgangs, gleichgültig zu welchem Zeitpunkt dieser erfolgt, muss an jedem Fahrzeug das betankt wird, mindestens ein Helfer mit ausreichend dimensionierten Handfeuerlöscher (Brandklasse AB, Löschschaum AFFF) zur Brandbekämpfung bereitstehen.

### **1.13 Definitionen Technik**

Neben den Definitionen gemäß dieser Ausschreibung gelten die „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu Technischen Reglements“ (DMSB-Handbuch, blauer Teil) sowie die Definitionen gemäß Art. 251 des Anhang J (ISG).

### **1.14 Mindestfahrhöhe**

Die Mindestfahrhöhe beträgt 120 mm. Alle Fahrzeuge müssen zu jeder Zeit der Veranstaltung die laut technischem Reglement erforderlichen Mindesthöhen einhalten. Die Messung erfolgt auf der Messplatte der Technischen Abnahme, bzw. auf einem von den Technischen Kommissaren vorher definierten Bereich, mit Fahrer. Der Bewerber darf zur Durchführung der Messung den Reifendruck auf 2,0 bar erhöhen.

Für die Höhenmessung der Fahrzeuge steht den Teilnehmern bei der Veranstaltung ein ausgewiesener Bereich als Referenzfläche zur Verfügung.

Werden die Mindestfahrhöhen nach oder während der Qualifikation oder bei einer Nachkontrolle eines Rennens unterschritten, darf der Reifenluftdruck auf 2,0 bar angehoben werden.

Wird bei einem Messvorgang im Rahmen der technischen Kontrolle nach einer Qualifikation oder einem Wertungslauf eine Unterschreitung der geltenden Fahrhöhe festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug mit Fahrer sofort im Anschluss erneut ein zweites und drittes Mal gemessen. Für eine vierte Messung darf der Reifenluftdruck (wie genannt) angepasst werden.

Die Unterschreitung der geltenden Fahrhöhen in der Qualifikation wird mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrzeuges bestraft. Der betroffene Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zum entsprechenden Wertungslauf starten.

Die Unterschreitung der geltenden Fahrhöhen im Wertungslauf wird mit Disqualifikation bestraft.

### **1.15 Maximalsturz**

An der Vorderachse ist ein maximaler negativer Sturz von 4,3 Grad zulässig. Der Sturz an der Hinterachse darf ausschließlich über das bei der PCG Sport Organisations GmbH erhältliche Plattensystem eingestellt werden. Jegliche Anpassungen an den Achskörpern, Achteilen oder sonstigen im Zusammenhang mit dem Sturz und Spur stehenden Bauteilen ist ausdrücklich verboten.

### **1.16 Kameras**

Die Speicherkarte der Kamera muss mit der Startnummer des Fahrzeuges versehen sein. Die vollumfängliche Funktionsfähigkeit sowie die Vollständigkeit der Daten liegen in der Verantwortung des Teilnehmers. Der Technische Delegierte hat das Recht, eine Veränderung der Position der Kamera und des Blickwinkels vorzuschreiben. Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers. Es dürfen bis zum Ende der Veranstaltung keine Daten von der Speicherkarte gelöscht werden.

Die Herausgabe der Speicherkarte kann zu jeder Zeit durch die Sportkommissare, den Renndirektor oder den Technischen Delegierten gefordert werden. Der Aufforderung ist umgehend nachzukommen.

Während des Parc Fermé darf die Speicherkarte ausschließlich durch einen Technischen Kommissar bzw. in Begleitung eines TK entnommen werden.

Die Aufnahmen sind dem Serienausschreiber auf Wunsch nach der Veranstaltung für Werbe- und ggfs. Aufklärungszwecke auszuhändigen

Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung (Technische Abnahme) dem Technischen Kommissar vorgeführt werden. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf innen und außen ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung des Technischen Kommissars.

Der Serienausschreiber behält sich vor, eigene Kameras in den Fahrzeugen zu installieren (Film- und TV-Aufnahmen, Live-Streams, etc).

## 1.17 Datalogger

Jedes Fahrzeug muss mit einem funktionsfähigen und betriebsbereiten Datalogger inkl. Sensoren ausgerüstet sein. Es darf ausschließlich der mit Kauf des Fahrzeuges erworbene MOTEK C125 Dash Logger verwendet werden. Die Entnahme von Daten oder ähnlichem nach den Sessions ist den Teilnehmern vor Ende des Parc Fermé nicht gestattet. Die Daten jedes Fahrzeugs sind nach jeder Session in eine vom Veranstalter gestellte Cloud zu laden. Dies hat in einem Zeitfenster von 60 Minuten nach Ende der Session zu erfolgen. Während der gesamten Veranstaltung darf der technische Delegierte / technische Kommissar jederzeit Daten vom Fahrzeug runterladen und Updates aufspielen. Die gezogenen Daten werden vom TK / Cup-Techniker ebenfalls in die Cloud gestellt.

## 1.18 Bodywork

Es ist untersagt Spalte, Verbindungsstellen und Öffnungen des Bodyworks, also Teile des Fahrzeuges die mit dem äußeren Luftstrom in Kontakt stehen, mit Tape, Silikon oder sonstigen Materialien zu verschließen. Hiervon ausgenommen sind die Öffnungen der Bremsenkühlung, und Getriebekühlung, welche zur Temperaturregulierung bis zu 50% ihrer Fläche verschlossen werden dürfen.

Die Verwendung von Tape zu Reparaturzwecken am Bodywork darf durch den technischen Kommissar genehmigt werden.

Es sind ausdrücklich und ausschließlich die Bodyworkteile der PCG Sport Organisations GmbH (mit entsprechender PSC / PCG Nummer im Teilekatalog) zulässig. Alle anderen Bodyworkteile, die der Serie entsprechen, müssen Originalteile mit der original Volkswagen Südafrika Teilenummer sein. Zubehörteile sind explizit verboten.

## 2. Besondere Technische Bestimmungen

### 2.1 Allgemeines

Grundmodell: Volkswagen POLO GTI VI Facelift

**Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.**

### 2.2 Motor

Jeder Motor muss vor der Nutzung durch den Bewerber vom Technischen Delegierten verplombt werden. Die Plomben werden dabei so angebracht, dass weder Zylinderkopf noch Ölwanne entfernt werden können. Das Entfernen einer oder mehrerer Siegel darf nur nach Genehmigung durch den Technischen Delegierten bzw. den von ihm benannten Technischen Kommissaren erfolgen. Fehlende oder beschädigte Plomben führen zum Wertungsausschluss.

Eine Übersicht der verplombten Teile, sowie die Position der Plomben, sind dem technischen Datenblatt des Polo Cup Germany zu entnehmen.

In Ausnahmefällen können Reparaturen am Motor oder der Tausch einer oder mehrerer Bauteile am Motor, die ein Öffnen der Plomben erfordern, nach Genehmigung durch den Technischen Delegierten und unter Aufsicht eines Technischen Kommissars straffrei erfolgen. Die vorgenannten Arbeiten dürfen jedoch ausschließlich während einer laufenden Veranstaltung der Polo Cup Germany Saison 2026 durchgeführt werden.

Ein Motortausch (auch von Fahrzeug zu Fahrzeug) muss der Serienorganisation zum Umtrag der Plombennummern gemeldet werden, unabhängig davon, ob die Plomben dabei unangetastet bleiben

### **2.2.1 Motorsteuergerät (ECU)**

Zur Wahrung der Chancengleichheit, hat der Veranstalter jederzeit während der Veranstaltung das Recht die Steuergeräte der Teilnehmer zu tauschen. Sowohl untereinander als auch gegen Cup-Steuergeräte.

Alle Fahrzeuge sind mit einem einheitlichen Push to Pass System ausgestattet. In der Grundauslegung ist das Push to Pass Zeitfenster auf 12 Sekunden ausgelegt und arbeitet mit einem Charging System.

Anstelle von Zusatzgewichten wird dem Gewinner eines Laufes das Zeitfenster für den jeweils nächsten Lauf um jeweils 2 Sekunden reduziert.

Der Serienbetreiber hat jederzeit das Recht die Push to Pass Funktion per Bulletin anzupassen und / oder sogar aufzuheben, je nach Rahmenbedingungen (z.B. Wetter)

### **2.2.2 Abgasanlage**

Die komplette Abgasanlage muss incl. Kat dem technischen Datenblatt entsprechen.

### **2.3 Kraftübertragung**

Alle Arbeiten am Getriebe (Revision oder Instandsetzung), für die eine Plombe entfernt werden muss, müssen über PCG durchgeführt werden.

Das Hinzufügen einer Entlüftung der Antriebswellenmanschetten, um ein Aufblähen bei hohen Temperaturen zu vermeiden, ist zulässig.

### **2.4 Bremsen**

Siehe technisches Datenblatt

### **2.5 Lenkung**

Siehe technisches Datenblatt

### **2.6 Radaufhängung**

Siehe technisches Datenblatt

Die Stoßdämpfer sind mit Siegelstickern oder Plomben versehenen. Der Serienorganisator behält sich nach Absprache mit dem Technischen Kommissar vor, die Stoßdämpfer vor, während oder nach einer Veranstaltung des Polo Cup Germany ohne Vorankündigung zur Kontrolle einzuziehen, um die Chancengleichheit für die Teilnehmer sicherzustellen.

In genanntem Fall werden dem Teilnehmer neuwertige bzw. frisch revidierte Stoßdämpfer im Austausch zur Verfügung gestellt. Bei unauffälligem Ergebnis der Kontrolle, werden dem Teilnehmer keine Kosten berechnet.

## 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

siehe technisches Datenblatt

Die Auslieferungsfelgen (Koya) sind im Wettbewerb nur mit WETS/Regenreifen zugelassen. Die von der PCG zu erwerbende ATS GTR Felge ist für Slick- und Regenreifen zugelassen.

Die Felgen dürfen nicht lackiert, nachlackiert oder mit einer anderweitigen Beschichtung versehen werden. Zur Kennzeichnung dürfen Aufkleber oder eine partielle Folierung auf der Außenfläche (z.B. auf den Speichen) angebracht werden.

Der Reifentyp wird von PCG festgelegt. Es sind ausschließlich

### **GITI GTR1 Compete, in der Größe 260-650-18**

Slick- und Regenreifen vom permanenten Serienausrüster des Polo Cup Germany zugelassen. Die Reifen vom permanenten Serienausrüster GITI Competition Tires sind ausschließlich über PCG zu beziehen.

Die Lauffläche und das Profil der Reifen dürfen nicht verändert, nachgeschnitten oder in irgendeiner Weise bearbeitet werden. Die Reifen dürfen weder chemisch, noch mechanisch oder thermisch behandelt werden.

Unter das Verbot fällt in diesem Sinne auch die Verwendung von Mikrowellen- und/oder Infrarotsystemen.

Einzigste Ausnahmen:

- a) Das Abkühlen der Reifen mittels Wasser.
- b) Das Reinigen der Lauffläche von bereits benutzten Reifen mittels Gasbrenner/Heißluft und Schabern, ausschließlich zum Entfernen von aufgesammeltem Gummi (Pick-up).

Der Zeitpunkt der unter b) beschriebenen Laufflächenreinigung muss so gewählt werden, dass die Reinigung spätestens 30 min. vor Ausfahrt in den Vorstart abgeschlossen ist und die Lauffläche in jedem Fall wieder die Umgebungstemperatur angenommen hat. Verstöße werden den Sportkommissaren zur weiteren Bestrafung gemeldet.

Jede Vorrichtung oder Maßnahme zur Erhöhung der Reifentemperatur über die Umgebungstemperatur ist unzulässig. Das Abdecken der Reifen in der Startaufstellung ist nicht erlaubt. Zur Befüllung der Reifen darf ausschließlich chemisch unveränderte Umgebungsluft verwendet werden.

Ein Verstoß gegen diese Regeln wird pro Verstoß mit € 500,- (zzgl. MwSt.), zahlbar an die Serienorganisation, geahndet. Die Benutzung der betroffenen Reifen wird dem Teilnehmer mindestens für die folgende Session untersagt und je nach Verstoß (z.B. mechanische oder chemische Bearbeitung etc.) können die Reifen dem Teilnehmer ersatzlos und ohne Wertausgleich entzogen werden.

### 2.7.1 Kennzeichnung der Reifen

Alle Slick-Reifen müssen über eine im Produktionsprozess eingebrachte Kennzeichnung (Barcode-Etikett) verfügen, die eine zweifelsfreie Identifikation jedes einzelnen Reifens ermöglicht.

Der Teilnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Reifen-Barcodeliste für die nominierten Reifen (erhältlich bei der Serienorganisation) dem technischen Kommissar bei der Abnahme des Fahrzeuges vollständig übergeben wird. Die Nummern auf den Reifen-Barcodelisten müssen identisch mit den Nummern (Barcodes) auf den Reifen sein. Schreibfehler schützen

den Teilnehmer nicht vor einer Strafe, sollten die Nummern auf der Reifen-Barcodeliste mit den Nummern (Barcodes) auf den Reifen nicht übereinstimmen.

Hierbei gilt Folgendes:

- a) Alle neu registrierten Reifen müssen über den Serienorganisator bezogen worden sein.
- b) Durch die Technischen Kommissare erfasste Reifen dürfen durch den Reifenlieferanten nicht zurückgenommen werden.
- c) Den Teilnehmern werden entsprechende Protokolle mit den erfassten Barcode-Nummern zur Kontrolle und Abzeichnung übergeben.

### **2.7.2 Begrenzung der Reifen**

#### **a) Slick Reifen**

Für die Qualifikation und die Wertungsläufe einer Veranstaltung werden jedem Fahrer maximal 4 neue Reifen zugewiesen. Zusätzlich dürfen für die Qualifikation und die Wertungsläufe maximal 8 Reifen nominiert werden, die dem Fahrer bei einer vorangegangenen Veranstaltung des Polo Cup Germany zugewiesen wurden. Die Gesamtanzahl an Reifen eines Fahrers für ein Rennwochenende darf dabei 8 nicht überschreiten. Die Barcode-Nummern dieser Reifen müssen dem Technischen Delegierten oder seinem Vertreter vor Beginn der Veranstaltung schriftlich mitgeteilt werden. Entspricht gesamt 8 Reifen, davon maximal 4 Neue.

Für die freien Trainings einer Veranstaltung dürfen alle in dieser Saison auf den Fahrer zugewiesenen Reifen genutzt werden.

Bei der ersten Veranstaltung dürfen jedem Fahrer anstatt der gebrauchten Reifen maximal 4 neue Reifen zugewiesen werden. Dasselbe gilt für Gaststarter, die in der Saison zum ersten Mal an einer Veranstaltung teilnehmen.

Entspricht gesamt 8 Reifen, davon maximal 8 Neue

Die Reifen werden dem jeweiligen Fahrer zugewiesen. Bei einem Teamwechsel des Fahrers verpflichtet sich das Team, die entsprechenden Reifen auf Verlangen an den Fahrer auszuhändigen.

#### **b) Regenreifen**

Die Anzahl an Regenreifen ist freigestellt

### **2.7.3 Jokerreifen**

Jeder Teilnehmer hat maximal zweimal im Laufe der Saison die Möglichkeit, zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung, einen bereits nominierten Reifen gegen einen neuen Reifen auszutauschen.

Die Inanspruchnahme eines Jokerreifens muss schriftlich beim Technischen Kommissar beantragt werden (Vordruck erhältlich bei der Serienorganisation), und als Jokerreifen in die Barcode-Liste aufgenommen werden. Des Weiteren wird auf dem Aufklebefeld der Technischen Abnahmen die Verwendung des Jokerreifens entsprechend markiert.

Der alte Reifen wird aus den Nominierungen gestrichen und steht dem Teilnehmer nicht mehr zur Verfügung. Alle anderen Bestimmungen der Reifenbeschränkungen bleiben unangetastet

## **2.7.4 Reifenkontrollen**

Die Technischen Kommissare und die offiziellen Helfer der Technischen Abnahme sind zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung berechtigt, die verwendeten Reifen hinsichtlich ihrer Kennzeichnung und Übereinstimmung mit den Bestimmungen zu überprüfen. Alle Teilnehmer sind verpflichtet, diese Überprüfungen zu ermöglichen und die notwendige Unterstützung für die Durchführung zu leisten.

Reifen, die einem Fahrer gemäß Artikel 2.7 für eine Veranstaltung zugeordnet sind, müssen, sobald sie in der Verantwortung des Teams sind, so lange sie nicht auf dem Auto montiert sind, zu jeder Zeit sichtbar in den jeweiligen Boxen / Teamzelten gelagert werden. Es ist nicht zulässig die Reifen in Anhängern, Fahrzeugen oder sonstigen Räumen zu lagern.

## **2.7.5 Reifennutzung**

Kein Fahrzeug darf zu irgendeinem Zeitpunkt des Wettbewerbs mit Reifen die Rennstrecke befahren, die nicht für dieses Fahrzeug und diese Veranstaltung zugeteilt wurden. Das Überführen des Fahrzeugs aus dem Fahrerlager / Vorstartbereich in die Boxengasse oder Startaufstellung ist mit nicht gezeichneten Reifen des Serienausstatters erlaubt.

## **2.7.6 Reifenwechsel**

Ohne Zustimmung des Technischen Delegierten ist es nicht zulässig Reifen auszutauschen, die bei einer Polo Cup Germany-Veranstaltung durch die Technischen Kommissare zugeteilt wurden. Die Zustimmung kann nur für den Fall erteilt werden, dass ein Reifenschaden entsprechend der Bestätigung des Reifenherstellers auf den Produktionsprozess oder auf Folgen eines Unfalls zurückzuführen ist.

## **2.8 Karosserie und Abmessungen**

### **a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)**

#### **Karosserie außen**

Siehe technisches Datenblatt  
siehe Artikel 1.15 Technisches Reglement

Das äußere Erscheinungsbild des eingesetzten Fahrzeuges darf nicht verändert werden. Die Karosserie und die Stoßstangen dürfen nicht durchlöchert, ausgeschnitten oder entfernt werden. GTI-Batches und GTI-spezifische Zierelemente in Rot müssen in Farbe und Position bestehen bleiben

#### **Kohlefaserverbot.**

Mit Ausnahme der im technischen Datenblatt beschriebenen Teile dürfen keine Karosserie- und Anbauteile aus Kohlefaser verwendet werden

### **b) Fahrgastraum / Cockpit**

siehe technisches Datenblatt

Das Lenkrad ist im Parc Fermé auf der Lenksäule zu befestigen, um ein Schieben des Fahrzeugs zu ermöglichen.

### **c) Motorraum**

siehe technisches Datenblatt

### **d) Zusätzliches Zubehör**

siehe technisches Datenblatt

Bei Arbeiten am und unter dem Fahrzeug, während das Fahrzeug auf der Hebeanlage steht, müssen Safeties als Absturzsicherung verwendet werden. Ein Verstoß gegen diese Regel wird pro Verstoß mit 500,- € zzgl. MwSt, zahlbar an den Serienorganisator, geahndet

## **2.9 Aerodynamische Hilfsmittel**

siehe technisches Datenblatt

## **2.10 Elektrische Ausrüstung**

siehe technisches Datenblatt

## **2.11 Kraftstoffbehälter / Kraftstoffkreislauf**

siehe technisches Datenblatt

Der Verbau eines Abtankventils vom Typ Stäubli SPT08 ist freigestellt. Ein Einbaubeispiel ist den Technischen Dokumenten zu entnehmen

## **2.12 Schmierungssystem**

siehe technisches Datenblatt

## **2.13 Datenübertragung / Datenaufzeichnung**

Jede Art von Datenübertragungen (Telemetrie) vom fahrenden Fahrzeug ist verboten. Impulsgeneratoren mit Zeitinformationen sind zulässig. Vorausgesetzt, es handelt sich um separate Teile, die keine Verbindung zur Motorsteuerung oder anderen Systemen im Fahrzeug haben.

Systeme zur Datenübertragung und Auswertung sind freigestellt.

Die Anbringung von Kameras ist innerhalb des Fahrgastraumes erlaubt. Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat ist seit 01.01.2013 die Anbringung von max. zwei Kameras auch außerhalb der Karosserie, z.B. auf dem Dach, zulässig. Eine alleinige Kamerabefestigung mit Saugnapf ist nicht ausreichend. Bei einer Saugnapfbefestigung ist ein weiteres Befestigungssystem, z.B. Seil-, Kette- oder Klemmsicherung, erforderlich. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der Technischen Kommissare. An der Überrollvorrichtung darf eine Masse von maximal 2 kg, z. B. Kamera, angebracht werden, solange das betreffende Teil fachgerecht und sicher mit dem Käfig verbunden wird. Die Entscheidung der fachgerechten Befestigung obliegt der Beurteilung des TK's. An der Überrollvorrichtung dürfen keinerlei Änderungen (z. B. Bohren, Schweißen) vorgenommen werden

## **2.14 Sonstiges**

### **Datenlogger und Datenaustausch**

Ein funktionierender und korrekt angeschlossener Datalogger ist für alle Teilnehmer verbindlich und gilt für alle offiziellen zum Polo Cup Germany gehörenden Tests und Veranstaltungen. Es ist vom Teilnehmer sicherzustellen, dass die Strecke in der korrekten und aktuellsten Streckenvariante auf den Datalogger geladen wurde, bevor der Test oder die Veranstaltung beginnt.

Fehlt ein Wert im Datensatz oder der Wert ist unplausibel, wird dies als Täuschungsversuch gewertet und pro Wert mit einer Geldstrafe in Höhe von € 250,- zzgl. MwSt., zahlbar an die Serienorganisation, geahndet.

Daten von P1 werden in die Cloud geladen.

Fahrer von P1 kann einen weiteren Fahrer bestimmen, dessen Daten in die Cloud geladen werden

Der Serienorganisator behält sich zusätzlich das Recht der Datenauslesung bei jedem Fahrzeug inkl. öffentlicher Ablage in der Cloud vor.

### **2.15 Zeitnahme Transponder**

Jedes Fahrzeug ist mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Zeitnahme-Transponder auszurüsten. Wir empfehlen das System „MY LAPS TR2 Direct Power“, da dies zeitnahmemäßig das verbreitetste System ist. Der Transponder muss fest am Fahrzeug montiert sein und darf im Bezug zum Chassis des Fahrzeugs keine Bewegungsmöglichkeit haben. Der Transponder muss sich im rechten vorderen Radhaus befinden. Der Transponder muss in Bezug zu seiner Längsachse vertikal montiert sein (maximal zulässige Neigung +/- 10 Grad). Die Gehäuseunterkante des Transponders darf, wenn das Fahrzeug auf seinen Rädern steht, maximal einen Abstand von 500 mm zum Untergrund haben. Der Transponder muss innerhalb eines kegelförmigen Bereichs von mindestens 10 Grad freie Sicht zum Boden haben. Ein Einbaubeispiel ist den Technischen Dokumenten zu entnehmen. Auf Anweisung können die Teilnehmer verpflichtet werden, zusätzliche Zeitnahme-Transponder oder sonstige Geräte, zur Ermittlung von Rundenzeiten, der Überwachung der Geschwindigkeit in der Boxengasse und der Boxenstoppzeit betriebsbereit zu installieren.

## **Teil 3 Anlagen/Zeichnungen**

Anlage 01: Klebeplan

Anlage 02: Bestellliste für DMV POLO CUP Einheitsteile

Anlage 03: Technisches Datenblatt Polo Cup Germany

## Anlage 1: Klebeplan



**Fahrername Seitenscheibe**

Schrifthöhe: 60 mm | Schriftart: **COMANDER**



**Anlage 2: Bestellliste für DMV POLO CUP Einheitsteile**  
<https://polo-cup.de/>

**Anlage 3: Technisches Datenblatt Polo Cup Germany**  
<https://polo-cup.de/>