

**ADAC**



**TOURENWAGEN  
JUNIOR CUP**



**REGLEMENT**

**2026**



## Rahmen-Ausschreibung für Rundstrecken-Serien im Automobilsport

(Stand 17.04.2026)



Name der Serie: ADAC Tourenwagen Junior Cup

DMSB-Genehmigungs-Nummer:

920/26

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

Der ADAC Tourenwagen Junior Cup ist die Nachwuchsliga im deutschen Rundstreckensport und schließt die Lücke zwischen Kart- und Automobilsport. Der ADAC Weser-Ems e.V. schreibt den ADAC Tourenwagen Junior Cup aus, während der ADAC e.V. die Platzierung im Rahmen der ADAC Racing Weekends bzw. der DTM übernimmt. Die Durchführung und Organisation der Serie ist MRD übertragen.

Dieses Reglement tritt am 1. Januar 2026 in Kraft und gilt für die Saison **2026**. Es ersetzt alle anderen vorangegangenen Reglements mit Anhängen, Bulletins etc..

Serienorganisation:



Ansprechpartner: Matthias M. Meyer  
Mobil: +49 151 2230 1296  
E-Mail: [info@tourenwagenjuniorcup.de](mailto:info@tourenwagenjuniorcup.de)  
Website: [www.tourenwagenjuniorcup.de](http://www.tourenwagenjuniorcup.de)

Serienausschreiber:



**ADAC Weser-Ems e.V**  
Bennigsenstraße 2 - 6  
28207 Bremen

## 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)
  - 2.7 Ehrenkodex
- 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
  - 4.3 Startnummern
  - 4.4 Tickets
- 5. Lizenzen**
  - 5.1 Erforderliche Lizenzstufen
  - 5.2 Bedingungen für Bewerber außerhalb ihres nationalen Gebiets
- 6. Versicherung, Genehmigung, 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, Startaufstellung, Zeitnahme/Transponder
    - d) Wertungsläufe
    - e) Voraufstellung zum Training/Qualifikation/Rennen
    - f) Fahrvorschriften, Verhaltensregeln und Strafen
    - g) Sicherheitsphasen/Neutralisation (Code 60)
- 8. Wertung**
  - 8.1 Punktetabelle
  - 8.2 Punktgleichheit
  - 8.3 Jahresendwertungen
    - a) Fahrerwertung
    - b) Teamwertung
- 9. Private Trainings und Tests, Einsatzvorschriften**
  - 9.1 Fahrer
  - 9.2 Teams
  - 9.3 Offizielle Testtage des ADAC Tourenwagen Junior Cup

- 10. Dokumentenabnahme**
  - 10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme
  - 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing
- 11. Technische Abnahme/technische Kontrollen**
  - 11.1 Reparatur, Verplombung und Kennzeichnung von Fahrzeugteilen
  - 11.2 Zeitplan technische Abnahme/technische Kontrollen
- 12. Rennen**
  - 12.1 Verwendung von Regenreifen
  - 12.2 Max. Personenanzahl, die an einem Fahrzeug arbeiten und Sicherheitsausstattung
  - 12.3 Boxenstopp-Sicherheit und Verantwortlichkeit des Bewerbers beim Start aus dem Boxenbereich
- 13. Titel, Preisgeld und Pokale**
  - 13.1 Titel Gesamtsieger
  - 13.2 Preisgeld und Pokale
- 14. Rechte des Serienbetreibers**
  - 14.1 Siegerehrungen und Pressekonferenzen
  - 14.2 Podium
  - 14.3 Grid Girls und Grid Boards
  - 14.4 Serienbeklebung
- 15. PR und Promotion**
  - 15.1 Meet the Drivers
- 16. TV-Rechte/Werbe- und sonstige Medienrechte**
- 17. Verwendung von Logos und Titeln**
- 18. Werbung und Sponsoring**
- 19. Protest und Berufung**
- 20. Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**
- 21. Besondere Bestimmungen**
- 22. Strafen**
- 23. Sprechfunk / Telemetrie**
- 24. (Fernseh-) Kameras und Antennen**
- 25. Begrenzung Motoren / Turbo-Einheiten**
- 26. Balance of Performance (BoP) und Platzierungsgewicht**
- 27. Fläche im Fahrerlager**
  - 27.1 Beachflags

## **Teil 2 Technisches Reglement**

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

- 1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/Klassen
- 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
  - 1.6.1 Mindestgewicht des Fahrzeugs
  - 1.6.2 Feststellung des Fahrergewichts
  - 1.6.3 Wiegen während der freien Trainings und der Qualifikation
  - 1.6.4 Wiegen nach der Qualifikation und den Wertungsläufen
- 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 ggf. Einheits-Kraftstoff
  - 1.12.1 Kraftstoffkontrollen
  - 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle
- 1.13 Definitionen Technik
- 1.14 Fahrhöhe an Vorder- und Hinterachse

### **2. Besondere technische Bestimmungen**

- 2.1 Allgemeines
- 2.2 Motor
  - 2.2.1 Motorsteuergeräte
  - 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 und Erfassung der Reifen
  - 2.7.2 Begrenzung der Reifen
  - 2.7.3 Reifenkontrolle
  - 2.7.4 Reifennutzung
  - 2.7.5 Reifenschäden
- 2.8 Karosserie und Abmessungen
  - a) Karosserie außen (inkl. Scheiben)
  - b) Fahrgastraum/Cockpit
  - c) Zusätzliches Zubehör
- 2.9 Aerodynamische Hilfsmittel
- 2.10 Elektrische Ausrüstung
- 2.11 Kraftstoffkreislauf
- 2.12 Schmierungssystem
- 2.13 Datenübertragung
- 2.14 Datalogger und Datentausch
- 2.15 Zeitnahme-Transponder

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

- Anlage 1: ADAC Tourenwagen Junior Cup Beklebungsvorschrift Fahrzeug
- Anlage 2: ADAC Tourenwagen Junior Cup Pflichtwerbung Fahreroverall
- Anlage 3: ADAC Tourenwagen Junior Cup CI-Guideline

**Diese Ausschreibung besteht aus 50 Seiten inkl. 3 Anlagen.**

## **Teil 1 Sportliches Reglement**

### **1. Einleitung**

Der **ADAC Tourenwagen Junior Cup** wird in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des internationalen Sportgesetzes und seiner Anhänge (nachfolgend ISG), den allgemeinen Bestimmungen der FIA für Rundstreckenrennen und den nationalen Wettbewerbsbestimmungen des DMSB durchgeführt. Er findet in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen und den technischen Bestimmungen der Serie statt, wobei die technischen Bestimmungen der Serie 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.

### **2. Organisation**

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

Der ADAC Weser-Ems e.V. schreibt für das Jahr **2026** den **ADAC Tourenwagen Junior Cup** aus.

#### **2.2 Name des zuständigen ASN**

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

#### **2.3 ASN Visum/Genehmigungsnummer**

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 17.04.2026 unter Reg.-Nr. 920/26 genehmigt.

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



Büroadresse:  
Amselweg 1  
28832 Achim

Ansprechpartner: Matthias M. Meyer  
Tel.: +49 151 2230 1296  
E-Mail: [info@tourenwagenjuniorcup.de](mailto:info@tourenwagenjuniorcup.de)

#### **2.5 Zusammensetzung des Organisationskomitees**

Das Organisationskomitee befasst sich mit der generellen Ausrichtung der Serie. Dazu gehören die sportlichen und technischen Regularien als auch die organisatorische Aufstellung der Serie.

Für die Serienorganisation/Promoter: Matthias M. Meyer, MRD  
Für den Serienausschreiber: Andreas von der Haar, ADAC Weser-Ems e.V., Automobilreferent  
Für die Platzierung in den ADAC Veranstaltungspaketen: Guido Quirnbach, ADAC e.V.,  
Fachbereichsleiter Automobil-Rundstreckensport

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

Folgende Sportwarte werden bei jeder Veranstaltung eingesetzt und in den jeweiligen  
Veranstaltungsausschreibungen benannt:

1. Race Director
2. Rennleiter Stufe A (plus evtl. Stellvertreter)
3. 2 Sportkommissare (min. 2 A-Sportkommissare, Stufe A, davon 1 Obmann)
4. 2 Technische Kommissare (TK Automobil)
5. Leiter der Streckensicherung Stufe A
6. Medizinischer Einsatzleiter
7. Zeitnahme Kommissar
8. Sachrichter

## **2.7 Ehrenkodex**

Alle Teilnehmer sind verpflichtet die vom Serienausschreiber entwickelte Philosophie der Serie  
zu vertreten und diese auch gegenüber Dritten zu repräsentieren. Dies gilt besonders in der  
Zusammenarbeit mit Medien, schließt aber ebenso ein faires und sportliches Verhalten  
untereinander, sowohl neben als auch auf der Strecke, ein.

Die Bedingungen in diesem Reglement des ADAC Tourenwagen Junior Cup sind für alle  
Teilnehmer und Veranstalter bindend. Jeder Verstoß kann vom Serienausschreiber bestraft  
werden.

## **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 untergeordneten Serien (s.  
Art. 7.2) 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 es 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 vor dem ersten Start mit dem vom Serienausschreiber herausgegebenen Einschreibe- bzw. Nennformular um die Zulassung zum ADAC Tourenwagen Junior Cup bewerben.

Einschreibungen durch ein Team sind möglich. Fahrer müssen bis 14 Tage vor Saisonauftakt benannt sein. Die vom Team geleistete Einschreibung geht in vollem Umfang auf den Bewerber über.

Mit dem „Antrag auf Einschreibung“ wird die Serienorganisation beauftragt und bevollmächtigt für den Bewerber in seinem Namen Nennungen zu den Veranstaltungen des ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 abzugeben. Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Bewerber an allen Wertungsläufen teilzunehmen. Meldet sich ein Teilnehmer bei einem Rennen nicht offiziell ab und nimmt nicht am betreffenden Lauf teil, ist eine Geldbuße von € 500,- (zzgl. MwSt.) an den Serienausschreiber zu zahlen. Eine Abmeldung muss spätestens am Donnerstag vor der Veranstaltung durch den Teilnehmer oder einen autorisierten Vertreter mit der Angabe von Gründen bei der Serienorganisation schriftlich eingehen.

Jeder Teilnehmer verpflichtet sich, die Bestimmungen des vorliegenden Reglements sowie die Sonderbestimmungen des jeweiligen Veranstalters anzuerkennen und diesen nachzukommen.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie bei weniger als 8 eingeschriebenen Teilnehmern nicht durchzuführen.

**Vorläufiger Nennschluss für Veranstaltungen:** 10 Tage vor dem Veranstaltungstag

**Nennschluss:** siehe jeweilige Veranstaltungs-Ausschreibung

**Vorläufiger Nennschluss:** 10 Tage vor dem Veranstaltungstag

**Nennschluss:** siehe jeweilige Veranstaltungs-Ausschreibung

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

Die Einschreibegebühr pro Teilnehmer im ADAC Tourenwagen Junior Cup beträgt vergünstigt bei Einschreibung und Überweisung bis zum 15.01.2026:

**€ 11.500,- zzgl. MwSt.**

Später eingehende Einschreibungen sind an die normale Einschreibgebühr in Höhe von **€ 13.500,- zzgl. MwSt.** gebunden.

Die Einschreibung ist mit erfolgter Unterschrift bindend und die Gebühren sind fällig.

Die Gebühren sind **nach Eingang der Einschreibung innerhalb von 5 Werktagen** auf das nachfolgende Konto mit dem Kennwort TJC2026 + Name des Fahrers zu überweisen. Bei der vergünstigten Einschreibung zählt der Geldeingang bis 15.01.2026. Entsprechende Werktage, die für die Banküberweisungen nötig sind, sind vom Teilnehmer zu berücksichtigen. Eine Rechnung mit ausgewiesener Mehrwertsteuer geht dem Teilnehmer erst **nach** erfolgter Zahlung zu.

**Zahlungsempfänger:**  
ADAC Weser-Ems e.V.

IBAN: DE23 2905 0101 0001 0472 24  
BIC: SBREDE22

Alternativ kann die Einschreibgebühr in folgenden Raten getilgt werden:

Einschreibung bis zum 15.01.2026:

Rate 1: € 3.900,- zzgl. MwSt. fällig sofort bei Einschreibung  
Rate 2: € 3.900,- zzgl. MwSt. fällig am 15.04.2026  
Rate 3: € 3.900,- zzgl. MwSt. fällig am 15.07.2026

Einschreibung ab dem 15.01.2026:

Rate 1: € 4.600,- zzgl. MwSt. fällig sofort bei Einschreibung  
Rate 2: € 4.600,- zzgl. MwSt. fällig am 15.04.2026  
Rate 3: € 4.600,- zzgl. MwSt. fällig am 15.07.2026

Auch bei der Ratenzahlung geht eine Rechnung mit ausgewiesener Mehrwertsteuer dem Teilnehmer erst **nach** erfolgter Zahlung zu.

Vor der Saison findet ein verpflichtender Testtag (Preparation Day) statt (Siehe 7.1 Serien-Terminkalender und 9.3 Offizielle Testtage des ADAC Tourenwagen Junior Cup), der mit € 850,- zzgl. MwSt. auf gesonderter Rechnung der Serienorganisation abgerechnet wird. Nach Rechnungsstellung ist der Betrag sofort, spätestens jedoch bis zum Beginn des Testtages fällig.

Diese Gebühr gilt für

- den eingeschriebenen Teilnehmer und sein Fahrzeug.
- Bewerber, die ein Fahrzeug eingeschrieben haben inkl. eines (1) Fahrers.

Für jeden zusätzlichen Fahrer, der an den Testtagen teilnimmt, werden € 250,- zzgl. MwSt. pro Tag berechnet.

Die Teilnahme an den Testtagen ist für den/das eingeschriebene/n Fahrer/Fahrzeug verpflichtend. Eine Rückerstattung bei Nichtteilnahme erfolgt nicht.

Bei Zahlungsverzügen auf alle oben angegebenen Raten und Fälligkeiten, wird eine Nachzahlung in Höhe von € 50,- (zzgl. MwSt.) pro Verzugstag (=Werktag) berechnet. Ist die Zahlung bei der vergünstigten Einschreibung bis zu dem angegebenen Datum (15.01.2026) nicht erfolgt (gilt für den Einschreibebetrag und die Ratenzahlung), wird automatisch der normale Einschreibebetrag in Höhe von € 13.500,- bzw. die erste Rate in Höhe von € 4.600,- (zzgl. MwSt.) fällig. Eine Rückkehr in die vergünstigte Einschreibung ist unter keinen Umständen möglich.

Die Einschreibegebühr, in die alle Nenn gelder für die Saison 2026 inkludiert sind, ist pro Teilnehmer zu entrichten. Sie ist einem Teilnehmer zugeordnet und nicht übertragbar.

Bewerber, die ein Fahrzeug eingeschrieben haben, sind berechtigt, diese Einschreibung auf einen anderen Fahrer zu übertragen.

Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenn geldrückerstattung) ist im DMSB Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.

Eine Einschreibung ist gültig, wenn der vollständig ausgefüllte und unterschriebene Antrag auf Einschreibung bei der Serienorganisation vorliegt und das Nenn geld bezahlt ist. Der Antrag auf Einschreibung ist im Original, als auch elektronisch (per E-Mail) übermittelt, gültig.

Die angenommenen Teilnehmer erhalten eine schriftliche Bestätigung der Einschreibung von der Serienorganisation. Die Serienorganisation und der Serienausschreiber behalten sich das Recht vor, Einschreibungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

In die Einschreibung ist Folgendes grundsätzlich inkludiert:

- Nenn gelder für alle Rennen
- technischer Support für das Fahrzeug
- permanente Pressearbeit
- Presseberichterstattung via Website, Newsletter und Social Media
- Fotoservice
- Autogrammkarten für den Fahrer

### **Nennung für eine oder mehrere einzelne Veranstaltung/en**

Fahrer, die die Bedingungen dieser Serienausschreibung sowie der Ausschreibung zu der jeweiligen Veranstaltung erfüllen, können via Einzelnennung an einer oder mehreren Veranstaltungen teilnehmen. Fahrer mit einer Einzelnennung sind für die Fahrer- und Teamwertung voll punktberechtigt.

Die eingeschriebenen Teilnehmer haben vorrangige Startberechtigung. Die Serienorganisation behält sich vor, Einzelnennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

### **Besondere Bestimmungen/Regelungen für Einzelnennungen**

Die Nenngebühr beträgt € 2.000,- (zzgl. MwSt.) für eine einzelne Veranstaltung.

Bei Einzelnennung sind maximal 4 Starts pro Fahrer und Saison möglich. Eine nachträgliche Einschreibung in die Serie ist ausgeschlossen.

Bewerber, die zwei Fahrzeuge im ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 eingeschrieben haben, erhalten eine (1) kostenlose Einzelnennung, Bewerber die drei Fahrzeuge eingeschrieben haben, erhalten zwei (2) kostenlose Einzelnennungen (bei vier Fahrzeugen drei (3) Einzelnennungen, usw.) für eine Veranstaltung ihrer Wahl in der Saison 2026.

Die o.g. kostenlosen Einzelnennungen gelten für einen Fahrer, der nicht im ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 eingeschrieben ist.

### **4.3 Startnummern**

Die Teilnehmer oder Bewerber erhalten vom Serienausschreiber eine permanente Startnummer für die komplette Saison. Startnummernwünsche der Fahrer und Bewerber können berücksichtigt werden (Betrifft die Startnummern 2 bis 99).

Die Startnummer 1 ist grundsätzlich für den Gewinner des Vorjahres bzw. seines Teams reserviert. Wird die Startnummer von diesen abgelehnt, wird sie nicht vergeben.

Ein Teilnehmer oder Bewerber kann seine Startnummer aus dem Vorjahr nur dann priorisiert behalten, wenn er sich oder das Fahrzeug eingeschrieben hat.

#### **4.4 Tickets**

Jeder Bewerber erhält vom Veranstalter eine feste Anzahl von Tickets für sich selbst und sein/e Fahrer. Diese Tickets berechtigen zum Eintritt in das Veranstaltungsgelände sowie ins Fahrerlager.

Pro Bewerber und Fahrzeug werden folgende Tickets für Team und Fahrer ausgegeben:

- 10 Personentickets sowie
- 4 Parktickets

Ergänzt werden Tickets für Trucks und Caravans im Fahrerlager, sofern dies vom Veranstalter möglich ist.

Es besteht kein Recht auf die o.g. Anzahl an Tickets. Im Falle z.B. von behördlichen Einschränkung der zugelassenen Personenzahl für die Gesamtveranstaltung können die Ticketzahlen variieren. Ebenso ist es möglich, dass für die Eintrittsberechtigung weitere Dokumente vorzulegen sind. Die finale Entscheidung über die Anzahl der Tickets sowie den Zutritt zum Veranstaltungsgelände trifft der Veranstalter.

Der Bewerber ist dafür verantwortlich, jede Person, welcher er ein Ticket überlässt, auf die Gefahren des Motorsports hinzuweisen. Der Verlust eines Tickets muss der Serienorganisation gemeldet werden.

### **5. Lizenzen**

#### **5.1 Erforderliche Lizenzstufen**

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

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen 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)

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

- Nationale Lizenz Stufe A

Voraussetzung für Teilnehmer unter 16 Jahren (14- und 15-jährige) (Stichtagsregelung):

Teilnehmer unter 16 Jahren müssen vor ihrem ersten offiziellen Veranstaltungswochenende an einem DMSB genehmigten Lizenzlehrgang, vorzugsweise durch den Serien- oder Veranstaltungsausschreiber, erfolgreich teilgenommen haben

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

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine internationale Firmen- oder Club Bewerberlizenz des DMSB für das Jahr 2026 besitzen und die Einschreibegebühr 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**

N/A

### **e) Altersregelung**

Gemäß den gültigen DMSB-Lizenzbestimmungen.

Im ADAC Tourenwagen Junior Cup ist ein Start ab dem 14. Geburtstag (Stichtagsregelung) möglich. Es gilt Art. 5.1 a)

## **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 englischer Sprache bei der Dokumentenabnahme vorzulegen.

## **6. Versicherung, Genehmigung, Haftungsausschluss und Verzichtserklärung**

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

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

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

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

## **7. Veranstaltungen**

### **7.1 Serien-Terminkalender\***

Terminkalender 2026:

Offizielle Testveranstaltung\*:

19.03.2026                      Preparation Day - Motorsport Arena Oschersleben

Rennkalender\*:

01.05. - 03.05.2026	ADAC Racing Weekend - Hockenheim
26.06. - 28.06.2026	ADAC Racing Weekend – Nürburgring GP
10.07. - 12.07.2026	ADAC Racing Weekend - Red Bull Ring (AUT)
24.07. - 26.07.2026	DTM - Motorsport Arena Oschersleben
04.09. - 06.09.2026	ADAC GT Masters - Salzburgring (AUT)
16.10. - 18.10.2026	ADAC Racing Weekend - Nürburgring

\*mögliche Änderungen am Renn- oder Testkalender werden via Bulletin bekannt gegeben.

## 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

Falls wetterbedingt oder durch andere Ereignisse der Zeitablauf einer Veranstaltung gefährdet ist, können im Interesse der Wertungsfähigkeit Trainings-/Qualifikationssitzungen bzw. Rennen verkürzt werden. Die Entscheidung wird vom Rennleiter in Absprache mit der Serienorganisation sowie mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen und rechtzeitig per Bulletin veröffentlicht.

In allen offiziell zur Veranstaltung gehörenden Trainings, Qualifyings und Rennen sind Arbeiten am Fahrzeug **nur in der Boxengasse** erlaubt. Reparaturen im Fahrerlager oder das zurückziehen in eine Box und das erneute Einfahren in die Boxengasse zur Weiterführung der Session gilt als Täuschungsversuch und führt im Training und der Qualifikation zur Streichung aller Rundenzeiten und im Rennen zur Disqualifikation.

Somit führt jedes Verlassen und das erneute Einfahren in die Boxengasse zu einem Wertungsausschluss, ungeachtet dessen, ob am Fahrzeug gearbeitet wurde oder nicht.

Die Fahrzeuge müssen verbindlich mit einer **AiM SmartyCam** als Incident-Cam ausgerüstet und lt. Positionsskizze der Serienorganisation im Fahrzeug positioniert werden. Der Teilnehmer ist für die ordnungsgemäße Funktion und vollumfänglichen Aufzeichnung **jeder offiziellen Session** (= Testtag vor der Veranstaltung, Freies Training, Qualifyings und Rennen) verantwortlich.

Grundsätzlich muss jede Session vom Vorstart bis in den Parc Fermé **durchgehend** aufgezeichnet werden. Die Aufzeichnung endet erst dann, wenn der Fahrer oder ggf. ein Offizieller die Aufzeichnung beendet. **In jedem Fall muss das Fahrzeug im Parc Fermé zum Stillstand gekommen sein, bevor die Aufnahme beendet wird.**

Die SD-Karten und das Videomaterial sind Eigentum der Serienorganisation. Es ist den Teilnehmern gestattet, die SD-Karten nach Beendigung eines Tests oder freien Trainings bzw. nach Aufhebung des Parc Fermé eines Qualifyings oder Rennens aus der Kamera zu entfernen und Inhalte herunter zu laden.

**Auf keinen Fall dürfen die Aufnahmen von der SD-Karte gelöscht und/oder Teile der Aufnahme entfernt oder bearbeitet werden.**

Zuwiderhandlungen, fehlerhafte Aufnahmen oder das Aussetzen der Aufnahme, können für die betreffende Session zur Streichung aller Rundenzeiten für das Qualifying und zu einer Disqualifikation für das Rennen führen.

Die Serienorganisation hat das Recht, sich zu jeder Zeit während einer Veranstaltung Zugang zu der Speicherkarte zu verschaffen.

Die Speicherkarte der Kamera ist analog zu der Speicherkarte für das Datalogging im Nachgang einer Veranstaltung der Serienorganisation zu übergeben, bevor das Fahrzeug das Veranstaltungsgelände verlässt.

### a) Training

Für den ADAC Tourenwagen Junior Cup ist pro Veranstaltung ein freies Training von 30 Minuten vorgesehen.

### b) Qualifikation

Pro Veranstaltung sind zwei Qualifyings à 20 Minuten vorgesehen, wobei sich die Startreihenfolge für Rennen 1 aus Qualifying 1 und die Startreihenfolge für Rennen 2 aus Qualifying 2 ergibt.

Jeder Fahrer hat mindestens **eine gezeitete Runde pro Qualifikation** zu absolvieren, um sich für das jeweilige Rennen zu qualifizieren.  
Das Qualifikationsminimum für die Zulassung zum Start ergibt sich jeweils aus der schnellsten gefahrenen Rundenzeit laut offizieller Ergebnisliste in der Qualifikation plus 15%.

Fahrer, die sich nicht qualifiziert haben, werden grundsätzlich zum Start nicht zugelassen. Die endgültige Entscheidung hierüber trifft der Renndirektor. Hierzu ist ein schriftlicher Antrag bis spätestens 60 Minuten vor dem Start in die Einführungsrunde einzureichen.  
Sollte die Durchführung des Qualifikationstrainings nicht möglich sein, wird für die Startreihenfolge des ersten Rennens das offizielle Ergebnis des freien Trainings herangezogen. Sollte die Durchführung des freien Trainings auch nicht möglich gewesen sein, wird zur Ermittlung der Startreihenfolge für das erste Rennen der Meisterschaftsstand herangezogen. Beim ersten Rennen der Saison wird die Startnummernreihenfolge aufsteigend genutzt. Die Startreihenfolge des zweiten Rennens ergibt sich nur dann aus dem Ergebnis des ersten Rennens, wenn die Durchführung der Qualifikation für Rennen 2 nicht möglich gewesen ist.

Wenn ein oder mehrere Teilnehmer keine Rundenzeit erreicht hat/haben (aus anderen Gründen als der Streichung der Rundenzeit aus dem Zeittraining), werden diese Fahrer am Ende der Startaufstellung in der folgenden Reihenfolge platziert:

1. Die Teilnehmer, die eine gezeitete Runde begonnen haben.
  2. Die Teilnehmer, die keine gezeitete Runde aus der Boxengasse gestartet haben.
- Teilnehmer, deren gesamte Rundenzeiten durch die Entscheidung des Renndirektors oder der Stewards gestrichen wurden, starten in jedem Fall vom Ende des Teilnehmerfeldes noch hinter den vorgenannten Teilnehmern. Sollten mehr als ein Teilnehmer die kompletten Rundenzeiten gestrichen bekommen haben, werden ihre Startpositionen am Ende der Startaufstellung durch ihre beste Zeit im freien Training bestimmt.

Haben mehrere Fahrer innerhalb einer Qualifikationssession identische Rundenzeiten erreicht, hat der Fahrer Vorrang, der diese Zeit zuerst erzielt hat.

Erzielt ein Fahrer in einer Runde, in der er in einem beliebigen Sektor der Rennstrecke eine gezeigte gelbe Flagge passiert hat, eine bessere Sektorenzeit als die bis zu diesem Zeitpunkt erreichte, wird diese Runde nicht gewertet. Der Rennleiter und/oder die Sportkommissare können darüber hinaus weitere Wertungsstrafen und/oder Strafen verhängen.

Verursacht ein Fahrer während einer Qualifikation eine rote Flagge, so ist für diesen die Qualifikation beendet und er startet in jedem Fall am Ende des Starterfeldes in den Wertungslauf, ungeachtet seiner bisher gefahrenen Runden.  
Verursacht ein zweiter Fahrer im Anschluss ebenfalls eine rote Flagge, startet dieser hinter dem vorgenannten Fahrer.

Alle Fahrzeuge unterliegen **auf dem gesamten Gelände der Rennstrecke** den Parc Fermé-Bestimmungen. Jegliche Arbeiten am Fahrzeug müssen mit Zeigen der schwarz/weiß karierten Flagge beendet werden.

Alle Fahrzeuge haben sich nach dem Ende einer Qualifikation **auf direktem Wege** zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc Fermé zu begeben. Dabei ist es verboten, außer auf Anweisung der Offiziellen, in der Boxengasse oder auf dem Weg in den Parc Fermé anzuhalten oder Umwege zu fahren. Fahrzeuge, die sich in der Boxengasse befinden, müssen umgehend von den Teams zum Parc Fermé geschoben werden. Zu jeder Zeit ist den Anweisungen der Offiziellen Folge zu leisten.

### **c) Startarten**

Die Wertungsläufe werden wie folgt gestartet:

- rollender Start in Lauf 1
- stehender Start in Lauf 2

### **Startaufstellung**

Der Fahrer muss sich vorher über seinen genauen Startplatz in der Startaufstellung informieren. Min. ein Teammitglied muss die Aufstellung unterstützen und dann den Startplatz bis zum 3 Minuten-Signal räumen.

### **Zeitnahme/Transponder**

Die Zeitnahme erfolgt mit Transpondern. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sein Fahrzeug mit einem permanenten Transponder der Fa. MYLAPS auszurüsten. Die Position des Transponders ist Art. 2.14 zu entnehmen. Die Veranstalter stellen gegen eine Gebühr Leihtransponder in begrenzter Anzahl zur Verfügung.

Jeder Fahrer hat sicherzustellen, dass der Transponder ordnungsgemäß befestigt, funktionsfähig ist und die Zeitnahme ordnungsgemäß erfolgt. Sollte während des Trainings oder Qualifyings festgestellt werden, dass keine Zeiterfassung über die Kontaktschleifen erfolgt, (Rundenzeiten an der Ziellinie sowie Sektorzeiten) ist der Fehler **unverzüglich** zu beheben.

### **d) Wertungsläufe**

Pro Veranstaltung sind zwei Wertungsläufe à 20 Minuten (+ eine Runde) vorgesehen. Die Ziellinie gilt sowohl auf der Strecke als auch in der Boxengasse.

Wird ein Wertungslauf wegen höherer Gewalt oder aus Sicherheitsgründen abgebrochen oder findet nicht statt, behält sich der Serienorganisator das Recht vor, die Anzahl der Wertungsläufe zu reduzieren oder via Bulletin eine Ersatzveranstaltung zu benennen. Der Serienorganisator ist nicht verpflichtet, einen Wertungslauf in seinem ursprünglichen Format innerhalb einer Veranstaltung umzusetzen.

Die drei bestplatzierten Fahrzeuge des Wertungslaufs fahren zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Platz, an dem die Siegerehrung stattfindet. Abweichende Regelungen werden in der Fahrerbesprechung festgelegt. Die Fahrzeuge werden dort von Sportwarten eingewiesen. Dieser Bereich unterliegt den Parc Fermé-Bedingungen und ebenso ist es den Fahrern nicht gestattet, diesen Bereich ohne Zustimmung eines offiziellen oder der Serienorganisation zu verlassen. Unmittelbar im Anschluss an die Siegerehrung werden von Helfern des jeweiligen Teams die Wettbewerbsfahrzeuge so schnell wie möglich zum Parc Fermé oder zur technischen Abnahme gebracht. Die Fahrzeuge werden dabei jeweils von einem Sportwart oder einem technischen Kommissar begleitet.

Jedes andere Fahrzeug, das die Linie passiert hat, muss im Anschluss an die Auslaufrunde auf direktem Wege zu dem in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung angegebenen Parc Fermé gebracht werden.

Fahrzeuge, die in den Wertungslauf gestartet sind, aber nicht mit eigener Motorkraft die Linie überfahren und/oder den Weg zum Parc Fermé zurücklegen können, müssen unter Aufsicht von Sportwarten in den Parc Fermé gebracht werden.

Es ist den Fahrern gestattet, vor dem Aussteigen oder unmittelbar im Anschluss die im Fahrzeug mitgeführten Kameras auszuschalten. Die Kameras dürfen jedoch nicht entfernt und Daten nicht gelöscht werden.

Aufzeichnungen auf Kameras können jederzeit auf Anweisung eines Offiziellen oder der Serienorganisation als Beweismittel herangezogen werden. Es ist ggf. durch das Team die uneingeschränkte Hilfestellung zu leisten, das entsprechende Video auf einem Datenträger bereit zu stellen.

### **e) Voraufstellung zum Training/Qualifikation/Rennen**

Jeder Veranstaltung ist ein bestimmter Vorstartbereich zugewiesen, in dem die Fahrzeuge sich vor dem Start einer Session aufzustellen haben, um auf die Strecke zu fahren. **Dies gilt auch für die Fahrzeuge, die während der Veranstaltung in den Boxen untergebracht sind.**

Startet ein Fahrzeug die entsprechende Session aus der Box/Boxengasse und erscheint **nicht** vorab im Vorstartbereich, so ist pro Fahrzeug und Vergehen eine Strafe in Höhe von € 250,- (zzgl. MwSt.) zu zahlen.

Die Fahrzeuge sind rechtzeitig in dem Vorstartbereich aufzustellen, sodass der Serienorganisation oder dem technischen Kommissar z.B. das Scannen der Reifen ermöglicht wird. Erscheint ein Fahrzeug im Vorstartbereich und die Session ist bereits gestartet, so kann die Serienorganisation oder ein von dieser bestimmter Helfer das bzw. die Fahrzeuge

stoppen, um z.B. den Scan der Reifen auszuführen. Diese Fahrzeuge können erst nach Freigabe durch diese/diesen in die Session einfahren.

Vor und während aller freien Trainingssitzungen und den Qualifikationstrainings haben die Teilnehmer ihre Fahrzeuge so vor der Box abzustellen, dass die Längsachse mit der Fahrzeugfront in Fahrtrichtung einen Winkel von etwa 45 Grad mit der Fast Lane bildet.

Wird der 45 Grad-Winkel nicht eingehalten und das Fahrzeug z.B. quer vor eine Box gestellt, kann ein Sicherheitsrisiko entstehen. Die Sportkommissare können in diesem Fall eine Geldstrafe von bis zu € 150,- (zzgl. MwSt.) verhängen.

Alle Teilnehmer erhalten rechtzeitig vor dem Start der ersten Session von der Serienorganisation einen Boxenplan, in dem die zu belegenden Boxenvorplätze entsprechend geteilt werden. Die Einhaltung der Boxenvorplätze ist für alle Teilnehmer verbindlich.

Die Boxengasse wird durch eine Linie auf ihrer gesamten Länge vor den Boxen in zwei Bereiche unterteilt. Der entlang den Boxen verlaufende Bereich dient als Arbeitsfläche (Working Lane). Der entlang der Boxenmauer verlaufende Bereich dient als Fahrbahn (Fast Lane).

Die Wettbewerbsfahrzeuge dürfen sich nur dann auf der Fahrbahn (Fast Lane) der Boxengasse befinden, wenn der Fahrer in seiner normalen Position, angeschnallt hinter dem Lenkrad sitzt.

Außerhalb der Arbeitsfläche der Boxengasse (Working Lane) dürfen keine Arbeiten am Fahrzeug vorgenommen werden, ebenfalls dürfen sich dort keine Werkzeuge, Ersatzteile und/oder Personen befinden. Keinesfalls dürfen Arbeiten an einem Fahrzeug durchgeführt werden, wenn dadurch andere Teilnehmer behindert werden. Verstöße gegen diese Regelung werden den Sportkommissaren zur weiteren Bestrafung gemeldet.

#### **f) Fahrvorschriften, Verhaltensregeln und Strafen**

Der Race Director und die Sportkommissare können jede in dem vorliegenden Reglement beschriebene Strafe ersatzweise oder zusätzlich zu den im ISG festgelegten Strafen verhängen. Anlass für eine Strafe kann jeder den Sportkommissaren gemeldete Regelverstoß sein. Die Sportkommissare können Bestrafungen zur Bewährung aussetzen.

Als **Drive Through-Ersatzstrafe** wird für die letzten 7 Minuten der Wertungsläufe grundsätzlich eine Zeitersatzstrafe von 30 Sekunden festgelegt. Eine abweichende Regelung kann in den jeweiligen Veranstaltungs-Ausschreibungen aufgeführt werden.

#### **Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse:**

Die Höchstgeschwindigkeit in der Boxengasse beträgt gem. DMSB-Streckenlizenz zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung grundsätzlich max. 60 km/h; Anfang und Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung sind durch Schilder und/oder Linien an der Boxeneinfahrt und -ausfahrt gekennzeichnet.

Training/Qualifikation: € 50,- Geldstrafe zzgl. pro 1 km/h Überschreitung € 10,- Geldstrafe zahlbar an den DMSB

Wertungslauf: Drive Through Strafe.

#### **g) Sicherheitsphasen/Neutralisation (Full Course Yellow)**

Zur Neutralisierung einer Session (Training, Qualifikation) kann eine Full Course Yellow Phase ausgerufen werden. Im Rennen kann neben dem Safety Car auch eine Full Course Yellow Phase zur Neutralisation ausgerufen werden. Während einer Full Course Yellow Phase gilt eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h.

## **8. Wertung**

Sieger eines Wertungslaufes ist der Teilnehmer, der die gefahrene Zeit/Distanz mit seinem Fahrzeug in der kürzesten Zeit unter Berücksichtigung aller Strafen zurückgelegt hat. Alle Teilnehmer, die gestartet sind, werden gewertet, sofern sie mindestens 75 % der Distanz des Siegers zurückgelegt haben.

Bei Kürzung der Distanz oder Abbruch eines Wertungslaufes, soweit dieser nicht wieder aufgenommen wird, erhalten die Teilnehmer folgende Punkte:

mind. 75% der vorgesehenen Distanz	=	volle Punkte
mind. 50% der vorgesehenen Distanz	=	halbe Punkte
unter 50% der vorgesehenen Distanz	=	keine Punkte

## 8.1 Punktetabelle

Für die Wertungsläufe werden folgende Punkte vergeben:

1. Platz	25 Punkte
2. Platz	18 Punkte
3. Platz	15 Punkte
4. Platz	12 Punkte
5. Platz	10 Punkte
6. Platz	8 Punkte
7. Platz	6 Punkte
8. Platz	4 Punkte
9. Platz	2 Punkte
10. Platz	1 Punkt

Für die schnellste Runde in der Qualifikation wird ein (1) extra Punkt vergeben (=maximal 2 Punkte pro Veranstaltung).

Für die Jahresendwertung werden alle Ergebnisse der einzelnen Wertungsläufe berücksichtigt. Es gibt kein Streichresultat. Als Basis für die Wertung dient das offizielle Resultat des Veranstalters. Es werden alle durchgeführten Läufe zur Gesamtwertung herangezogen.

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.

## 8.2 Punktegleichheit

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

## 8.3 Jahresendwertungen

### a) Fahrerwertung

Für die Jahresendwertung werden alle endgültigen Ergebnisse der Wertungsläufe des Jahres 2026 berücksichtigt.

### b) Teamwertung

Es wird eine Jahreswertung für Teams durchgeführt. Für die Punktevergabe wird jeweils **nur das bestplatzierte Fahrzeug** eines Teams berücksichtigt. Zusatzpunkte für die schnellsten Zeiten in den Qualifyings gehen auch in die Teamwertung ein. Es gibt kein Streichresultat.

Entscheidend für die Teamwertung und die Teamzugehörigkeit eines Fahrers ist die Angabe des Teams bzw. Teamnamens auf dem Einschreibe- bzw. Nennformular. Die Festlegung eines Teamnamens kann unabhängig vom Bewerbernamen erfolgen. Ein Teamwechsel oder die Änderung des Teamnamens ist bis zum Nennschluss einer Veranstaltung der Serienorganisation mitzuteilen. Eine rückwirkende Änderung ist somit nicht möglich. Bei einem Teamwechsel eines Fahrers zu einem anderen Team, verbleiben die bisher erreichten Punkte beim bisherigen Team.

## 9. Private Trainings und Tests, Einsatzvorschriften

Im Sinne der Chancengleichheit und Alleinstellung des ADAC Tourenwagen Junior Cup verpflichten sich Fahrer/Bewerber und Teams auf die Einhaltung der folgenden Artikel 9.1 und 9.2.

Zuwiderhandlungen können mit Startverbot zu einzelnen Veranstaltungen bis zum Ausschluss aus der Serie geahndet werden. Eine Erstattung oder anteilige Erstattung der Einschreibgebühr erfolgt in solchen Fällen nicht. Darüber hinaus erlischt der für den ADAC Tourenwagen Junior Cup gegebene Bezug für Ersatzteile und der technische Support für das Fahrzeug.

Ausnahmen von diesen Regelungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung der Serienorganisation. E-Mails und Textnachrichten gelten in diesem Fall nicht als schriftliche Genehmigung.

Ausgenommen hiervon sind die in der Saison 2026 offiziell vom ADAC Tourenwagen Junior Cup ausgeschrieben Tests (siehe 9.3).

### 9.1 Fahrer

Mit der Einschreibung verpflichtet sich der Teilnehmer an keinen anderen als die zum ADAC Tourenwagen Junior Cup ausgeschrieben Rennen und Rennveranstaltungen im In- und Ausland **mit seinem oder einem anderen Fahrzeug des ADAC Tourenwagen Junior Cup** zu nennen und/oder teilzunehmen. Eine Ausnahme besteht für den Einsatz der Fahrzeuge im Rahmen des **NATC (Sprint und Endurance) sowie des NATC Youngster Cup 2026**, die nicht am gleichen Rennwochenende wie die zum ADAC Tourenwagen Junior Cup gehörenden Veranstaltungen stattfinden.

Ein Testverbot für private Trainings, Test- und/oder Einstellfahrten **mit einem Fahrzeug des ADAC Tourenwagen Junior Cup** (dazu gehören auch Teilnahmen am NATC) besteht grundsätzlich innerhalb der Veranstaltungswoche **für die auf der Veranstaltung zu befahrenden Strecke (gilt für alle Streckenvarianten)**. Das Testverbot besteht auch während einer laufenden Veranstaltung und ist erst mit dem Ende der Veranstaltung (per Definition: Mit Aufhebung des Parc Fermé des letzten Rennens) aufgehoben.

**Erläuterung:** Findet die Veranstaltung von Freitag bis Sonntag (als Drei-Tages-Veranstaltung) statt, so besteht das Testverbot auf dieser Strecke in der selben Woche von Montag bis einschließlich Donnerstag.

Bei einer Zwei-Tages Veranstaltung (Samstag/Sonntag) besteht das Testverbot entsprechend von Montag bis einschließlich Freitag.

Fahrzeuge des ADAC Tourenwagen Junior Cup sind über ihre Chassisnummer definiert (VW120CUP-XXX).

Ausgenommen von den oben genannten Definitionen sind die in der Saison 2026 offiziell vom ADAC Tourenwagen Junior Cup ausgeschrieben Tests (siehe 9.3).

Ein weiteres oder generelles Testverbot für private Trainings, Test- und/oder Einstellfahrten besteht nicht.

## 9.2 Teams

Der Einsatz des Fahrzeuges ist auf den ADAC Tourenwagen Junior Cup beschränkt. Teilnahmen an Rennen und Rennveranstaltungen anderer Serien sind nicht zulässig. Dies gilt ebenso, wenn das Fahrzeug im Auftrag eines anderen Teams oder Fahrers eingesetzt wird und ist unabhängig davon, ob das Fahrzeug von einem eingeschriebenen oder externen Fahrer bewegt wird. Eine Ausnahme besteht für den Einsatz im Rahmen des **NATC (Sprint und Endurance) sowie des NATC Youngster Cup 2026**, die nicht am gleichen Rennwochenende wie die zum ADAC Tourenwagen Junior Cup gehörenden Veranstaltungen stattfinden.

Ein Testverbot für Fahrzeuge des ADAC Tourenwagen Junior Cup für private Trainings, Test- und/oder Einstellfahrten (dazu gehören auch Teilnahmen am NATC) besteht grundsätzlich innerhalb der Veranstaltungswoche **für die auf der Veranstaltung zu befahrenden Strecke (gilt für alle Streckenvarianten)**. Das Testverbot besteht auch während einer laufenden Veranstaltung und ist erst mit dem Ende der Veranstaltung (per Definition: Mit Aufhebung des Parc Ferme des letzten Rennens) aufgehoben.

Siehe Erläuterung unter 9.1.

Fahrzeuge des ADAC Tourenwagen Junior Cup sind über ihre Chassisnummer definiert (VW120CUP-XXX).

Ein weiteres oder generelles Testverbot für private Trainings, Test- und/oder Einstellfahrten besteht nicht.

## 9.3 Offizielle Testtage des ADAC Tourenwagen Junior Cup

Der ADAC Tourenwagen Junior Cup veranstaltet in der Saison 2026 folgende offizielle Tests:

a) Einen Testtag (Preparation Day) vor der Saison

Die Anwesenheit und Teilnahme an diesem Testtag ist für alle eingeschriebenen Teilnehmer **verbindlich**.

Eine Erstattung der Teilnahmegebühr erfolgt grundsätzlich, auch bei Nichtteilnahme, nicht. Fehlt ein Teilnehmerfahrzeug eines eingeschriebenen Teilnehmers, muss das Fahrzeug auf verlangen und auf eigene Kosten für technische Kontrollen zu MRD gebracht werden..

b) Einen Test jeweils am Vortag einer Veranstaltung

Diese offiziellen Tests, **sofern verfügbar**, umfassen i.d.R. eine Fahrzeit von ca. 1-2 Stunden (ggf. aufgeteilt in mehrere Sessions) und sind fester Bestandteil des Kalenders des ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026.

Die Teilnahmegebühr ist pro Fahrzeug an die Serienorganisation zu entrichten.

Es steht den Teams bzw. Fahrzeugeigentümern frei, auch neuen Fahrern, die nicht in den Cup eingeschrieben sind, im Rahmen dieser Zeit einen Test zu ermöglichen. Die Teilnahme an anderen Zeitslots, außer denen, die offiziell für den ADAC Tourenwagen Junior Cup vorgesehen sind, ist ausgeschlossen und fällt unter das Testverbot unter Artikel 9, 9.1 bzw. 9.2.

**Für alle offiziellen Tests sind die sportlichen und technischen Regularien des ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 verbindlich.**

Alle Tests finden vorbehaltlich der möglichen Streckenverfügbarkeiten statt.

Nehmen Lizenznehmer an diesen Tests teil, entfällt der mit der Lizenz verbundene Sportunfall-Versicherungsschutz für diese Teilnahme (vgl. DMSB-Lizenzbestimmungen). Die Testfahrten sind nicht Teil der DMSB-genehmigten Veranstaltungen. Es besteht dementsprechend ein gesonderter Unfallversicherungsschutz für die Teilnehmer durch den Veranstalter der Tests.

## 10. Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des ASN

### 10.1 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang.

### 10.2 Fahrerbesprechung/Briefing

Siehe Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung bzw. Aushang.

In jedem Fall findet eine Fahrerbesprechung vor dem ersten offiziellen freien Training statt.

Die Bestrafung für eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) obliegt dem jeweiligen Veranstalter.

## 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 vollständiger Beklebung lt. Beklebungsvorschrift, siehe Teil 3, Anhang 1) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

Folgende Fahrzeug-Dokumente sind vorzulegen:

- DMSB-Wagenpass
- Zertifikat für Überrollvorrichtung

Vor dem Beginn des freien Trainings einer Veranstaltung muss jedes Fahrzeug zu den im Zeitplan angegebenen Zeiten zur technischen Abnahme vorgeführt werden. Nur Fahrzeuge, die danach eine Freigabe (Sticker) der technischen Kommissare erhalten, dürfen an der entsprechenden Veranstaltung teilnehmen.

Die Vorführung eines Fahrzeuges zur technischen Abnahme wird als eine stillschweigende Bestätigung des Teilnehmers angesehen, dass das betreffende Fahrzeug in allen Punkten dem technischen Reglement und der aktuellen Homologation entspricht.

Fahrzeuge, die den Sicherheitsbestimmungen des technischen Reglements nicht entsprechen, werden zurückgewiesen. Bei behebbaren Mängeln können die technischen Kommissare eine erneute Vorführung gestatten. In diesem Fall hat eine erneute Vorführung ohne besondere Anordnung zu erfolgen.

Ein Fahrzeug, das nach der technischen Abnahme in einer Weise beschädigt, in technischer Hinsicht modifiziert bzw. umgebaut wurde, die seine Übereinstimmung mit dem technischen Reglement und/oder den Sicherheitsbestimmungen in Frage stellen kann, muss ohne besondere Anordnung den technischen Kommissaren zur erneuten Abnahme vorgeführt werden. Dieses gilt insbesondere dann, wenn das Fahrzeug durch einen Unfall beschädigt wurde. Das Fahrzeug darf nach einer Instandsetzung nur nach erneuter Begutachtung und Freigabe durch den technischen Kommissar weiter eingesetzt werden.

Fahrzeuge oder Teile davon können nach einer Veranstaltung in Abstimmung mit den Sportkommissaren und dem technischen Kommissar auch außerhalb des Veranstaltungsortes durch die technischen Kommissare oder vom DMSB beauftragte Personen überprüft werden. Das Ergebnis dieser Überprüfung wird den Sportkommissaren mitgeteilt. Bis zur Entscheidung bleiben die Ergebnisse vorläufig. Die Kosten für Demontage und Montage auf Grund von Nachuntersuchungen sowohl während als auch nach der Veranstaltung trägt der Bewerber.

Jeder Fahrer kann nur ein (1) Fahrzeug bei der technischen Kontrolle vorzeigen. Es ist dem Teilnehmer nicht gestattet, das Fahrzeug während des Events zu wechseln.

Teilnehmerfahrzeuge können zu jeder Zeit einer Veranstaltung des ADAC Tourenwagen Junior Cup von den technischen Kommissaren technisch überprüft werden. Jeder Teilnehmer erklärt sich ausdrücklich damit einverstanden, dass diese Überprüfungen an einem von der Serienorganisation festgelegtem Ort durchgeführt werden können. Transportkosten können nicht in Rechnung gestellt werden. Die Auswahl der Fahrzeuge treffen die Sportkommissare auf Vorschlag des zuständigen technischen Kommissars oder der Serienorganisation. Nach genauer Prüfung der Teile durch die technischen Kommissare wird das Ergebnis den Sportkommissaren mitgeteilt. Der Bewerber oder sein Vertreter haben das Recht, entnommene Teile zu kennzeichnen. Beanstandete Teile sind verwechslungssicher und eindeutig zu kennzeichnen und können von der Serienorganisation einbehalten werden. Reglementkonforme Teile werden dem Besitzer schnellstmöglich zurückgegeben. Gegen die Herkunft der entnommenen Teile kann nicht protestiert werden. Der betroffene Teilnehmer oder sein Vertreter ist berechtigt bei der Überprüfung seiner Teile anwesend zu sein. Die Remontage obliegt dem Teilnehmer.

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

Grundsätzlich dürfen vorhandene Plomben, die in dem aktuellen Homologationsblatt für das Fahrzeug festgelegt sind, (auch zwischen den Veranstaltungen) nur mit vorheriger Genehmigung und im Beisein eines autorisierten technischen Kommissars entfernt werden. Weiterhin sind nur die vom Serienorganisator autorisierten Firmen berechtigt eine Plombe zu entfernen und ggf. zu erneuern.

Fehlt eine Plombe oder ist sie vorsätzlich beschädigt oder geöffnet worden, ist das entsprechende Fahrzeug im ADAC Tourenwagen Junior Cup nicht mehr startberechtigt. Eine Manipulation des Fahrzeuges zur Vorteilsnahme kann somit nicht ausgeschlossen werden.

Zur Herstellung der Cup-Konformität ist für das Fahrzeug ein Kontrollprozess vorgesehen, der je nach Aufwand und Baugruppe, jedoch mit mindestens € 2.000,00 zzgl. MwSt. und exkl. der ggf. benötigten Ersatzteile (Schrauben, Dichtungen etc.), die gesondert in Rechnung gestellt werden, berechnet wird.

Ist dieser Kontrollprozess beendet, Regelkonformität vorausgesetzt, wird das Fahrzeug mit einer entsprechenden Plombe versehen und erhält seine Startberechtigung zurück.

Für den Kontrollprozess ist das Fahrzeug auf eigene Kosten bei der Serienorganisation anzuliefern und wieder abzuholen.

### **11.2 Zeitplan technische Abnahme/technische Kontrollen**

Siehe Veranstaltungsausschreibung.

## 12. Rennen

Die endgültige Startaufstellung für die Wertungsläufe wird im Regelfall spätestens 45 Minuten vor dem Start in die Einführungsrunde veröffentlicht. Qualifizierte Teilnehmer, denen eine Teilnahme nicht möglich ist, haben sich bis zu diesem Zeitpunkt beim Rennleiter schriftlich abzumelden.

Vor dem Beginn der Einführungsrunde wird die Boxengasse/der Vorstart geöffnet und die Fahrzeuge starten in eine Informationsrunde. Am Ende dieser Runde fahren die Teilnehmer im Schrittempo in die Startaufstellung und nehmen ihre Startposition ein. Danach ist der Motor abzustellen. Bei Anzeige des 3-Minuten-Signals müssen alle Wettbewerbsfahrzeuge auf den Rädern auf der Strecke stehen und dürfen nicht wieder angehoben werden.

Es ist nicht zulässig, bei der Überführung in die Startaufstellung in die Boxengasse einzufahren um eine weitere Informationsrunde zu absolvieren. Teilnehmer, die bei der Überführung in die Boxengasse einfahren, dürfen diese erst zu Beginn der Einführungsrunde verlassen. Sie haben die Möglichkeit, nachdem das gesamte Feld in seiner Einführungsrunde an der Boxenausfahrt vorbeigefahren ist - innerhalb von 10 Sekunden - die Boxengasse zu verlassen und die Einführungsrunde am Ende des Feldes zu absolvieren. Der ursprüngliche Startplatz darf nicht eingenommen werden.

Ein Verstoß gegen die vorstehenden Vorschriften wird mindestens mit einer Drive-Through-Penalty geahndet. Fahrzeuge, die nicht innerhalb der 10 Sekunden die Boxengasse verlassen, haben die Möglichkeit aus der Boxengasse in den Wertungslauf zu starten, nachdem das gesamte Feld nach dem Erteilen des Startzeichens die Boxenausfahrt passiert hat.

### Unterbrechung des Rennens

Wenn es notwendig ist, ein Rennen zu unterbrechen, wird auf Anweisung des Rennleiters an allen Streckenposten die rote Flagge und an der Ziellinie das rote Ampelzeichen zur Unterbrechung gezeigt. Sobald dieses Zeichen gegeben wird, besteht Überholverbot, die Boxenausfahrt wird geschlossen und alle Fahrzeuge fahren langsam zur Startaufstellung.

Das erste dort ankommende Fahrzeug nimmt die Pole-Position ein. Alle nachfolgenden Fahrzeuge füllen die dahinter liegenden Startplätze/Startboxen auf. Der Rennleiter kann eine hiervon abweichende Anordnung treffen.

Sollten sich aufgrund der Unterbrechung Fahrzeuge vor dem Führenden befinden, so werden diese beim Zeigen des 3-Minuten-Schildes/-Signals auf Anweisung der Sportwarte um die Strecke geführt und in der Reihenfolge der derzeitigen Platzierung am Ende der Startaufstellung aufgestellt. Die Reihenfolge wird durch den Zeitpunkt bestimmt, an dem es zuletzt möglich war, die Position aller Fahrzeuge zu ermitteln. Jeder Teilnehmer, der, nachdem das Rennen unterbrochen wurde, in die Boxengasse einfährt oder dessen Fahrzeug von der Strecke in die Boxengasse geschoben wird, erhält eine Drive-Through-Strafe.

Für jedes Fahrzeug, welches sich in der Boxenanfahrt oder in der Boxengasse befand, als das Zeichen zur Unterbrechung gegeben wurde, entfällt diese Bestrafung. Alle diese Fahrzeuge verbleiben bis zur Wiederaufnahme des Rennens in der Boxengasse und dürfen diese erst verlassen, nachdem alle hinter dem Safety Car fahrenden Fahrzeuge an der Boxenausfahrt vorbeigefahren sind. Grundsätzlich nimmt das Safety Car dann für den Re-Start die Position vor der Startaufstellung ein. Es wird ein Re-Start hinter dem Safety Car durchgeführt.

Während der Unterbrechung des Rennens gilt:

- Die Zeitnahmesysteme werden nicht gestoppt. Der Renndirektor kann eine hiervon abweichende Anordnung treffen.
- 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 nicht behindern darf.
- Be- und Enttanken ist verboten.
- Nur Teammitglieder und Offizielle sind in der Startaufstellung zulässig.

### 12.1 Verwendung von Regenreifen

Es obliegt dem Rennleiter zu entscheiden, ob die Strecke die Verwendung von Regenreifen rechtfertigt. Die Entscheidung muss kurzfristig an die Teilnehmer weitergegeben werden. Nach

dem Zeigen des Schildes "wet race"/"wet practice"/"wet track" oder einer Einblendung auf dem Zeitemonitor der Zeitnahme hat der Teilnehmer die freie Reifenwahl unter Beachtung dieses Artikels.

In diesem Fall muss der Teilnehmer davon ausgehen, dass der Rennleiter weder das Training noch das Rennen unterbricht. Die Entscheidung der Reifenwahl gilt nur für den kompletten Reifensatz, **eine Mischung von Regen- und Slickreifen ist nicht erlaubt**. Die Regenreifen sind nicht limitiert.

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

N/A

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

N/A

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

### **13.1 Titel Gesamtsieger**

Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen im ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 erhält den Titel:

#### ***Gewinner ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026***

Das Team mit der insgesamt höchsten Punktzahl nach allen Wertungsläufen im ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 erhält den Titel:

#### ***Bestes Team ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026***

Der „Gewinner ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026“ verpflichtet sich, das jeweilige Siegerfahrzeug als Ausstellungsfahrzeug kostenfrei (inkl. der Anlieferung/Rückholung) für eine Messe/Ausstellung zur Verfügung zu stellen.

### **13.2 Preisgeld und Pokale**

Der Gewinner des ADAC Tourenwagen Junior Cup 2026 erhält einmalig für das Folgejahr (2027) eine kostenlose Einschreibung in folgende ADAC Serien:

- ADAC GT4 Germany
- ADAC BMW M2 Cup

Die Einschreibung versteht sich wahlweise für **eine** der o.g. Serien und gilt fahrerbezogen für **einen** Fahrer. Ist in einer Serie vorgesehen, dass das Fahrzeug von zwei Fahrern pilotiert wird, wird die Einschreibung nur zu 50% und nur für den jeweiligen Fahrer übernommen. Eine Auszahlung des Einschreibebetrages im Falle einer Nichtteilnahme ist ebenso ausgeschlossen wie die Übertragung auf eine andere Person oder die Übertragung in ein anderes Jahr.

Sonstige Preise bzw. Preisgelder werden ggf. gesondert per Bulletin bekannt geben.

## **14. Rechte des Serienbetreibers**

### **14.1 Siegerehrungen und Pressekonferenz**

Die Siegerehrung findet unmittelbar nach jedem Wertungslauf auf dem vom Veranstalter vorgesehenen Podium statt. Die Teilnahme an der Siegerehrung ist für die drei erstplatzierten

Fahrer des Wertungslaufs vorgeschrieben. Während der Siegerehrung müssen alle zu ehrenden Fahrer ihren geschlossenen Fahreroverall und die Mütze des Reifensponsors tragen. Der Repräsentant des Siegerteams muss die Mütze des Reifensponsors ebenfalls während der Siegerehrung tragen. Die Mütze ist so auszurichten, dass der Schriftzug von vorne lesbar ist. Während der Nationalhymne ist die Mütze abzunehmen und mit dem Schriftzug von vorne lesbar vor dem Körper zu halten. Zur Siegerehrung dürfen weder Mützen noch Trinkflaschen, außer denen von der Serienorganisation zur Verfügung gestellten, mit auf das Siegerpodest genommen werden.

Ein Verstoß gegen diese Bedingungen wird geahndet. Darüber hinaus können die Sportkommissare Sportstrafen verfügen.

## **14.2 Podium**

Die Rechte für jede Art von Werbung im Zusammenhang mit dem Podium liegen bei der Serienorganisation.

## **14.3 Grid Girls und Grid Boards**

Die Rechte für jede Art von Werbung im Zusammenhang mit den Grid Boards sowie Schirmen und Bekleidung der Grid Girls liegen bei der Serienorganisation.

## **14.4 Serienbeklebung**

Die vollständige Beklebungsvorschrift (siehe Skizze Anlage 1) ist zusätzlich zu den ADAC Tourenwagen Junior Cup Veranstaltungen auch während Testfahrten und PR-Terminen zu verwenden.

Jeder Teilnehmer erhält gegen eine Kostenbeteiligung in Höhe von € 150,00 zzgl. MwSt. ein Beklebungspaket, welches die folgende Serienbeklebung enthält (vorbehaltlich Änderungen):

- 2x Scheibenband vorne
- 1x Aufkleber Heckscheibe
- 4x Startnummerntafel seitlich inkl. Startnummer
- 4x Sponsorleiste (2x links / 2x rechts)
- 3x Aufkleber Hoosier (Stoßfänger vorne)
- 3x Aufkleber Hoosier (Stoßfänger hinten)
- 4x Nummernschild für vorne und hinten
- 4x Aufkleber Spiegelkappe
- 2x Namensschriftzug mit Nationalflagge für die hinteren Seitenscheiben (1x links / 1x rechts)
- 3x Namensschriftzug Frontscheibe
- 2x Pfeil für die Abschleppschlaufen
- 1x Aufkleber Batterie-Hauptschalter (Motorhaube)

Einzelstarter werden die benötigten Aufkleber nach Bedarf berechnet (Preisliste siehe Klebeanweisung 2026).

**Eine genaue Klebeanweisung mit Bemaßung ist bei der Serienorganisation erhältlich bzw. liegt diese der Serienbeklebung bei Versand an den Teilnehmer bei.**

## **15. PR und Promotion**

### **15.1 Meet the Drivers**

Alle Fahrer und Bewerber haben auf Verlangen der Serienorganisation am Meet the Drivers während den ADAC Tourenwagen Junior Cup Veranstaltungen teilzunehmen. Die Art und Weise der Durchführung wird individuell festgelegt.

## **16. TV-Rechte/Werbe- und sonstige Medienrechte**

Alle Fernsehrechte des ADAC Tourenwagen Junior 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 bei der Serienorganisation.

Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung der Serienorganisation verboten.

Alle Copyright- und Bildrechte liegen bei der Serienorganisation einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen der Serie übernommen werden.

Alle Aufnahme- und Ausstrahlungsrechte des ADAC Tourenwagen Junior Cup sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte sowie alle anderen Rechte über weitere mögliche Medien (Print, Social Media, Internet etc.) liegen bei der Serienorganisation. Jede Art von Aufnahme, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des Rechteinhabers verboten.

Der Serienpromoter und von ihm autorisierte Personen bzw. Unternehmen sind berechtigt für die Produktion von Spielen (insbesondere Computerspiele oder Simulationen) über die Serie, für die Vermarktung der Serie oder einzelner Elemente sämtliche Logos und Aufkleber der Sponsoren des Fahrers und/oder des Bewerbers, sämtliche Bilder und Darstellungen der teilnehmenden Fahrzeuge, den Fahrer- und Bewerbernamen inkl. deren Logos, sowie sämtliche Bilder und Darstellungen des Fahrers, des Bewerbers und deren Ausrüstung (betrifft auch die Team- und Fahrerbekleidung) unentgeltlich und zeitlich unbegrenzt zu verwenden.

Teilnehmer, die im ADAC Tourenwagen Junior Cup eingeschrieben sind, erhalten auf Anfrage bei der Serienorganisation die Rechte zur Nutzung von Fernsehmaterial für Messen und interne Zwecke ohne Rechtegebühren unter Übernahme der technischen Kosten. Rechtenutzung durch Sponsoren, Werbetreibende oder für jegliche andere Art der kommerziellen Verwertung müssen schriftlich bei der Serienorganisation beantragt werden und können mit einer Rechtegebühr belegt werden.

## **17. Verwendung von Logos und Titeln**

Die kommerzielle Verwendung des Titels „ADAC Tourenwagen Junior Cup“ ist nur nach vorheriger Genehmigung durch die Serienorganisation erlaubt.

Für die Vermarktung des eingeschriebenen Fahrers, seines Bewerbers oder seines Teams, darf der genaue Titel („ADAC Tourenwagen Junior Cup“) für die Bereiche Presse und Social Media verwendet werden. Eine Veränderung, Kürzung oder Abwandlung des Titels ist nicht gestattet.

Darüber hinaus dürfen nur die von der Serienorganisation freigegebenen Logos des ADAC Tourenwagen Junior Cup nach vorheriger Absprache verwendet werden.

Der Serienpromoter hat das Recht, auf Flächen der Team Trucks, Busse und Begleitfahrzeuge die Kennzeichnung des Serien-Logos und seiner Partnern in Form von entsprechenden Aufklebern anbringen zu lassen.

Nur die vom Serienausschreiber zur Verfügung gestellten Aufkleber dürfen verwendet werden.

## **18. Werbung und Sponsoring**

Es ist nicht erlaubt für Unternehmen, Produkte, Marken, Namen oder Ähnliches aus den folgenden Bereichen am Fahrzeug, der Fahrerausrüstung, an Team-Fahrzeugen, an Team-Bekleidung, in der Kommunikation oder in irgendeiner anderen Art und Weise bei den

Veranstaltungen der zum ADAC Tourenwagen Junior Cup Werbung zu machen oder sie in irgendeiner anderen Art und Weise zu repräsentieren:

- Tabak und Tabakprodukte
- Pornographie
- Politik
- Religion
- soziale oder beleidigende Werbung
- private Wett- und Glücksspielanbieter ohne Erlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland

Sponsoren müssen grundsätzlich zuerst von der Serienorganisation genehmigt werden. Sie dürfen nicht gegen die Werberichtlinien der FIA, des DMSB, des ADAC sowie gegen allgemeine oder gesetzlich geregelte Werbeverbote verstoßen. Die Serienorganisation hat das Recht die Zulassung von Sponsoren ohne Angabe von Gründen zu verweigern, die nach seiner allein ausschlaggebenden Einschätzung als ein direkter Wettbewerber des ADAC und/oder dessen angegliederten Gesellschaften oder dessen Partner anzusehen sind oder in irgendeiner Weise gegen die bestehenden Serien- und Technikpartner konkurrieren.

Ein Verstoß gegen diese Bedingungen wird gemäß Artikel 22 geahndet.

## **19. Protest und Berufung**

Bei Protesten und Berufung gilt 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 DMSB:**

Status National A 300,00 €

### **Berufungskautiön - zahlbar an den DMSB**

Status National A: 1.000,00 €

(Protest- und Berufungskautiönen sind mehrwertsteuerfrei)

## **20. 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.

## **21. Besondere Bestimmungen**

Fahrer mit medizinischen Besonderheiten (wie z.B. Allergien, Bluter, Diabetiker usw.) sind immer verpflichtet, vor Beginn einer Veranstaltung dem medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) eine schriftliche Mitteilung mit Name und Start-Nr. des Wettbewerbsfahrzeuges zu übergeben. Teilnehmer mit Verletzungen bzw. vorübergehenden Behinderungen sind ebenfalls verpflichtet, sich unverzüglich dem medizinischen Einsatzleiter (Chief Medical Officer - CMO) vorzustellen.

Der Ort des offiziellen Aushangs wird in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben. Dort werden alle Wertungen und Ergebnisse der Trainingsläufe und der Wertungsläufe sowie

alle von den Offiziellen getroffenen Bekanntmachungen, Bulletins und Entscheidungen veröffentlicht.

Alle Personen, die sich im Fahrerlager, in den Boxen, in der Boxengasse oder auf der Strecke aufhalten, müssen jederzeit die zum Aufenthalt in dem entsprechenden Bereich legitimierenden Ausweise sichtbar tragen.

Das Betreten des Boxenbereiches ist nur Personen gestattet, die eine hierzu gültige Berechtigung besitzen. Kinder und Jugendliche (unter 16 Jahren), auch in Begleitung Erwachsener, haben keinen Zutritt zur Boxengasse. Dies gilt auch dann, wenn sie einen für diesen Bereich gültigen Ausweis tragen. Eine Ausnahmeregelung besteht nur für teilnehmende Fahrer, Teammitglieder und Mitarbeiter der Serienorganisation.

Es ist verboten, das Fahrzeug entgegen oder quer zur Fahrtrichtung zu bewegen, es sei denn, es ist zwingend erforderlich, um das Fahrzeug aus einer gefährlichen Position zu bringen oder ein Sportwart hat eine entsprechende Anweisung gegeben.

Es ist Aufgabe der Sportwarte der Streckensicherung, liegengebliebene Fahrzeuge so schnell wie möglich an einen sicheren Ort zu verbringen, so dass dieses Fahrzeug keine Behinderung oder Gefahr für andere Teilnehmer darstellt. Es ist jedem Teilnehmer streng untersagt, außerhalb der Boxengasse ein Fahrzeug während eines Wettbewerbs, außer auf Anweisung eines Sportwartes, zu schieben. Dem Fahrer darf außerhalb der Boxengasse während den Trainingsläufen, den Qualifyings und den Wertungsläufen nur von Sportwarten geholfen werden.

Nimmt ein Teilnehmer in einem Qualifying/Wertungslauf Hilfe durch Fahrzeuge der mobilen Streckensicherung („mechanische Hilfeleistung“) in Anspruch, ist für diesen Teilnehmer der betreffende Veranstaltungsteil in jedem Fall beendet. Gefahrenere Runden und Rundenzeiten werden ab dem Zeitpunkt der unerlaubten Fortsetzung nicht mehr gewertet. Dem Teilnehmer wird zusätzlich die schwarze Flagge gezeigt.

## 22. Strafen

Wenn nicht anders benannt, wird die Serienorganisation bzw. die Offiziellen Verstöße gegen die in diesem Reglement aufgeführten Bedingungen ahnden. Als Grundlage dient der folgende Strafenkatalog:

Vergehen	Strafe (€ zzgl. MwSt.)
Nichtteilnahme eines Fahrers oder Teamrepräsentanten an einer Siegerehrung / Pressekonferenz	250 €
Verstoß eines Fahrers gegen die Bekleidungs Vorschrift Siegerehrung	500 €
Nichtteilnahme eines Fahrers an Meet the Drivers	250 €
Verstoß gegen Artikel 18, Werbung und Sponsoring	1.500 € Meldung an die Sportkommissare
Nicht korrekte Anbringung der Serien-Aufnäher an einer Fahrerausrüstung	500 €
Verstoß gegen Artikel 4.1, Abmeldung des Fahrers von einer Veranstaltung	500 €
Nicht korrekte Anbringung der Serien-Beklebung an einem Fahrzeug	500 €

Fehlendes Signal auf einem der Pflichtkanäle des Dataloggers	250 €
Verstoß gegen Artikel 7.3 e), Start aus der Boxengasse	250 €
Verstoß gegen Artikel 7.3 e), Aufstellen in der Boxengasse (45-Grad Winkel)	150 €
Verstoß gegen Artikel 2.7, Reifen	500 €

Einmalige Vergehen werden mit den oben aufgeführten Strafen geahndet.

Die Serienorganisation behält sich vor, Verwarnungen oder bei wiederholten Vergehen auch höhere Strafen auszusprechen.

Der Rennleiter kann von dem Fahrer, der den Regelverstoß begangen hat, die sofortige Rückgabe des erzielten Vorteils verlangen. Als Rückgabe des Vorteils gilt das vollständige Vorbeilassen des zu Unrecht überholten Fahrzeugs. Nutzt der betreffende Fahrer die Möglichkeit zur Rückgabe des regelwidrigen Vorteils nicht, wird eine Wertungsstrafe verhängt.

Eine vom Rennleiter verfügte Wertungsstrafe kann von den Sportkommissaren bei in zulässiger Weise eingelegtem Protest überprüft werden. Die Sportkommissare sind dabei an die Entscheidung des Renndirektors nicht gebunden und können diese auch zu Ungunsten des Betroffenen ändern und zusätzlich eine oder mehrere Strafen festsetzen.

Liegt der Wertungsstrafe ein Sachverhalt zugrunde, der die Festsetzung einer oder mehrerer Strafen rechtfertigt, können diese auch unabhängig von einem Protestverfahren oder einer Entscheidung des Rennleiters von den Sportkommissaren und/oder dem Sportgericht festgesetzt werden. Der Rennleiter ist verpflichtet, die Sportkommissare unverzüglich über festgesetzte Wertungsstrafen zu informieren.

Geldstrafen, die vom Rennleiter ausgesprochen werden, müssen umgehend nach Bekanntgabe bezahlt werden. Geldstrafen, die von den Sportkommissaren ausgesprochen werden, sind innerhalb von 48 Stunden nach Bekanntgabe an den DMSB zu zahlen.

Für alle Fahrer wird seitens der Rennleitung Eventübergreifend eine offizielle Warning-List geführt in der Verstöße auf der Strecke (ausgenommen Tracklimits) vermerkt werden. Ist die Anzahl von drei (3) Verstößen erreicht, erhält der Teilnehmer **für das auf den dritten Verstoß folgende Rennen** eine Grid-Strafe von plus fünf Plätzen (+5), die nachfolgenden Fahrer rücken in der Startaufstellung auf.

Die Grid-Strafe wiederholt sich erneut nach drei (3) Verstößen.

Die schnellste Zeit im Qualifying zählt auch dann offiziell als Pole Position, wenn der Fahrer für das Rennen mit einer Grid-Strafe belegt wurde. Die Grid-Strafe wird demnach für das Rennen verhängt, das Qualifying ist davon unberührt.

### 23. Sprechfunk und Telemetrie

Die Übermittlung von Daten und/oder Signalen jeder Art an eine fahrzeugfremde Station/ Einrichtung und umgekehrt während der Fahrt des Wettbewerbsfahrzeuges, ist verboten. Ausgenommen hiervon sind:

- a) Zulässige Informationen, die mittels Anzeigetafel von der Boxenmauer zum Fahrzeug übermittelt werden.
- b) Signale, die ausschließlich zur Bestimmung der Runden- bzw. Sektorzeiten dienen (Laptrigger-Signale).
- c) Körperbewegungen, -zeichen des Fahrers.
- d) Funksignale der offiziellen TV-Kameras.

Mit Ausnahme der vorstehenden Punkte ist Daten/Signal-Verkehr über Infrarot, Laser, digitale/ analoge Funkschnittstellen und ähnliche Systeme von und zum Fahrzeug während einer Veranstaltung verboten. Ebenfalls dürfen diese Einrichtungen während einer Veranstaltung nicht im Wettbewerbsfahrzeug vorhanden sein.

Am stehenden Fahrzeug ist die Messung der Reifen- und Bremsentemperaturen durch Infrarotmessgeräte zulässig.

**Ein Sprechfunksystem, egal welcher Art, ist verboten, die Kommunikation mit dem Fahrer hat via Punkt a) zu erfolgen.**

## **24. (Fernseh-) Kameras und Antennen**

Die Teilnehmer sind verpflichtet, während der Veranstaltung die von der Serienorganisation ggf. zugewiesenen Kameras im entsprechenden Fahrzeug nach den Vorgaben der Serienorganisation oder des beauftragten Dienstleisters am definierten Platz zu montieren (ggf. sind entsprechende Befestigungspunkte im Fahrzeug zu schaffen) und zu betreiben.

Jeder Teilnehmer kann optional max. drei (3) Kameras im Fahrzeug montieren. Die entsprechende/n Halterung/en ist/sind mindestens mit Kabelbändern zu sichern und bedürfen einer Abnahme durch den technischen Kommissar.

Zur Video-Einbindung in das Datalogging ist nur die von der Serienorganisation bestimmte Kameralösung von AiM (Smarty Cam HD etc.) zulässig. Alle anderen Kameras (GoPro etc.) müssen unabhängig vom Datalogger arbeiten.

## **25. Begrenzung Motoren- und Turbo-Einheiten**

N/A

## **26. Balance of Performance (BoP) und Platzierungsgewicht**

N/A

## **27. Fläche im Fahrerlager**

Die vom Veranstalter gekennzeichneten Flächen müssen entsprechend des gültigen Fahrerlagerplans bezogen werden. Jedes Team verpflichtet sich zur Einhaltung der entsprechenden für ihn ausgewiesenen oder vor Ort zugeteilten Fläche.

Flächen im Fahrerlager können nur dann als Ausstellungs- und Promotionfläche genutzt werden, wenn dies von der Serienorganisation schriftlich freigegeben ist. Grundsätzlich ist das Bewerben anderer Fahrerzeuge und Rennserien im Fahrerlager des ADAC Tourenwagen Junior Cup untersagt. Somit dürfen sich im Teamzelt nur die Fahrzeuge befinden, die auch an der jeweiligen Veranstaltung teilnehmen.

### **27.1 Beachflags**

Um den ADAC Tourenwagen Junior Cup auf Veranstaltungen und im Fahrerlager einheitlich zu kennzeichnen, erhält jeder Bewerber von dem Serienausschreiber pro eingeschriebenem Fahrzeug zwei kostenlose Beachflags, die zur Kennzeichnung der zugeteilten Fahrerlagerfläche verpflichtend aufgestellt werden müssen.

Nur die von dem Serienausschreiber ausgegebenen Beachflags sind zulässig. Die Beachflags bleiben bis auf weiteres Eigentum des Serienausschreibers und müssen auch in den Folgejahren benutzt werden. Auf Verlangen oder bei Nichtteilnahme (auch in den Folgejahren) kann die Rücksendung der Beachflags zum Serienausschreiber angeordnet werden. Der Bewerber verpflichtet sich diesen Aufforderungen kostenlos und uneingeschränkt nachzukommen.

Jeder Bewerber ist für den sicheren Transport und einer fachgerechten Aufstellung und Handhabung seiner Beachflags verantwortlich. Bei Verlust oder Defekt muss über den Serienausschreiber gegen eine Kostenbeteiligung von € 120,00 (zzgl. MwSt.) pro Stück eine neue Beachflag bezogen werden.

Bei mehreren Fahrzeugen in einem Team, ist die Anzahl der aufgestellten Beachflags entsprechend zu erhöhen (ein Fahrzeug = zwei Beachflags, zwei Fahrzeuge = 4 Beachflags usw.). Der Serienausschreiber behält sich vor, an Einzelstarter keine Beachflags auszugeben.

## **Teil 2 Technisches Reglement**

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

#### **1.1 Übersicht der ausgeschriebenen Gruppen/Klassen**

Im ADAC Tourenwagen Junior Cup können ausschließlich Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die den technischen Vorgaben dieses Reglements entsprechen und über eine ADAC Tourenwagen Junior Cup Homologation verfügen.

#### **1.2 Grundlagen der technischen Bestimmungen gemäß**

- ☒ Art. 251, 252, 253 des Anhang J (ISG der FIA)
- ☒ Art. 255 des Anhang J, soweit dieses Reglement darauf verweist
- ☒ Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements (DMSB-Handbuch, blauer Teil), siehe auch Art. 1.11 Vorliegendes technisches Reglement
- ☒ ADAC Tourenwagen Junior Cup Fahrzeug-Homologation

#### **1.3 Allgemeines/Präambel**

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

#### **1.4 Fahrerausrüstung**

Das Tragen von Overalls sowie Unterwäsche (mit langen Ärmeln und Beinen), Kopfhaube, 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**

Die Basis des homologierten Fahrzeuges ist das originale Fahrzeug. Nur die im Homologationsblatt definierten Änderungen sind zulässig. Diese und auch die in den offiziellen Dokumenten des Fahrzeugherstellers

- Ersatzteilkatalog des Jahres 2026
- Technikrundschriften des Jahres 2026

angegebenen Teile, Bauausführungen und Änderungen sind bindend. Es ist nicht erlaubt, an dem Fahrzeug und insbesondere an performancerelevanten Teilen wie dem Motor und seiner Peripherie, dem Getriebe, der Radaufhängung etc. serienmäßige (homologierte) Teile (dazu gehören auch O-Ringe oder Dichtungen) hinzuzufügen oder wegzulassen, auch wenn entsprechende Teile nicht durch eine Plombe gesichert sind oder diese nicht im Homologationsblatt aufgeführt sind.

Es zählt der Auslieferungszustand des Fahrzeuges, der durch den Fahrzeughersteller definiert wird.

Der Fahrzeughersteller ist von jeder Verantwortung bzgl. des reglementkonformen Zustandes der Fahrzeuge ausgenommen.

**Es liegt allein in der Verantwortung des Teilnehmers, sein Fahrzeug regelmäßig auf Reglementkonformität zu kontrollieren und dementsprechend einzusetzen.**

Der Fahrzeughersteller ist berechtigt, den Auslieferungszustand jederzeit zu verändern oder Teile und Verbesserungen an den Fahrzeugen, die nicht performancerelevant sind, hinzuzufügen (z.B. durch ein Modelljahreswechsel), ohne dass dies eine besondere Information verlangt.

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

Änderungen und Einbauten dürfen nur innerhalb des nachfolgend bestimmten Rahmens durchgeführt werden. Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch **identische Originalteile mit Originalteilenummer** ausgetauscht werden. Abweichende Teile sind im Homologationsblatt des Fahrzeuges definiert. Die Nachweispflicht der korrekt verbauten Teile liegt bei dem Teilnehmer.

An den sicherheits- und performancerelevanten Teilen des Fahrzeuges (insbesondere für Hilfsrahmen, Aggregateträger, Querlenker, Rad- und Motoraufhängung, Lenkung, Achskörper, Befestigung von Dämpfer und Federn etc.), dürfen die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Federscheiben, Splinte nur durch **unbearbeitete Originalteile des Herstellers** ersetzt werden.

Alle anderen Befestigungs-Normteile dürfen durch gleichwertige (Festigkeit, Länge, Abmessungen, Art usw.) Teile frei wählbarer Hersteller ersetzt werden.

Die aufgeführten Teile und Ausrüstungen im Homologationsblatt sind zu jeder Zeit bindend und haben **übergeordneten Stellenwert zu den o.g. Originalteilen**.

**Regelverstöße oder Veränderungen an performancerelevanten Teilen werden an die Sportkommissare gemeldet und können für den Teilnehmer erhebliche sportrechtliche Strafen nach sich ziehen.**

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

Das erforderliche Mindestgewicht des Fahrzeugs mit Fahrer inkl. seiner vollständigen Ausrüstung (Helm, Overall usw.) beträgt **1.000 kg**.

Sollte es nicht ausreichen, das Mindestgewicht über die Kraftstoffmenge zu regulieren, sind Zusatzgewichte erlaubt, anzubringen an der ausgewiesenen Position unter dem Fahrersitz (siehe Homologationsblatt, 9. Bodywork-Chassis, additional weight).

Die Zusatzgewichte müssen fest am Fahrzeug verschraubt sein.

Für das ermittelte Gewicht wird eine Messtoleranz gemäß Wiegevorschrift (2 kg) berücksichtigt. Die vom technischen Kommissar festgestellten Gewichte sind Sachrichterentscheidungen und rechtsverbindlich.

### DMSB-Hinweis:

Die DMSB-Richtlinien für die Fahrzeugwägung (inkl. Kalibrierung bzw. Eichung von Waagen) müssen vom Veranstalter/Serienausschreiber beachtet werden. Demnach müssen mobile Waagen in Jahresabständen im Regelfall durch den Waagen-Hersteller überprüft werden.

### **1.6.1 Mindestgewicht des Fahrzeugs**

Das Mindestgewicht setzt sich aus dem Fahrzeug + Fahrer zusammen.

Das Mindestgewicht muss zu jeder Zeit der Veranstaltung eingehalten werden.

Das Mindestgewicht wird wie folgt bestimmt:

## 1.6.2 Feststellung des Fahrergewichts

Unmittelbar nach den freien Trainings, der Qualifikation und den Rennen können einzelne oder alle Fahrer nach Aufforderung gewogen werden, damit dieses Gewicht zu dem des Fahrzeugs addiert werden kann.

Der technische Kommissar oder sein Helfer wird dem Fahrer dann sein Gewicht mitteilen. Sobald der Fahrer den Bereich der technischen Abnahme verlässt, gilt dies als implizite Anerkennung des Gewichts.

## 1.6.3 Wiegen während der freien Trainings und der Qualifikation

Das Wiegen während der freien Trainings und der Qualifikation erfolgt in dem durch den technischen Kommissar festgelegten Wiegebereich. Wird einem Fahrer signalisiert, dass sein Fahrzeug zum Wiegen ausgewählt wurde, muss er auf dem kürzesten Weg zum Wiegebereich fahren und den Motor abschalten.

Das Fahrzeug wird zusammen mit dem Fahrer gewogen. Der Fahrer oder ein Teammitglied erhält eine Information über das festgestellte Gesamtgewicht. Der Fahrer darf während des Wiegevorgangs keine Bewegungen machen, die das Wiegeergebnis beeinflussen.

Wird bei einem Wiegevorgang eine Unterschreitung des geltenden Mindestgewichts festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug zusammen mit dem Fahrer sofort im Anschluss ein zweites und ein drittes Mal auf derselben Waage und im selben Zustand gewogen.

Der Höchstwert dieser insgesamt drei Wiegungen gilt als tatsächliches Gewicht des Fahrzeugs. Ohne Zustimmung der technischen Kommissare darf weder der Fahrer den Wiegebereich verlassen noch darf das Fahrzeug entfernt werden.

Fahrzeuge, die zum Wiegen bestimmt wurden, unterliegen den Parc Fermé-Bestimmungen.

Keine Substanz darf dem Fahrzeug hinzugefügt bzw. vom Fahrzeug entfernt werden, nachdem es zum Wiegen bestimmt wurde. Gleiches gilt während des Wiegevorgangs oder nach dem Ende des Wertungslaufs. Ausgenommen hiervon sind Handlungen der technischen Kommissare.

## 1.6.4 Wiegen nach der Qualifikation und den Wertungsläufen

Das Fahrzeug wird während der technischen Kontrolle in der Regel **mit** Fahrer gewogen.

Wird bei einem Wiegevorgang während der technischen Abnahme eine Unterschreitung des geltenden Mindestgewichts festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug mit Fahrer sofort im Anschluss ein zweites und ein drittes Mal auf derselben Waage und im selben Zustand gewogen. Der Höchstwert dieser insgesamt drei Wiegungen gilt als tatsächliches Gewicht des Fahrzeugs.

Wenn ein Fahrzeug während der Qualifikation oder der Wertungsläufe ein Teil verliert, so kann das Gewicht dieses Teils beim Wiegen berücksichtigt werden. Nach Abstimmung mit dem technischen Kommissar liegt es im Ermessen der Sportkommissare, ob und welches verlorene Teil beim Wiegen berücksichtigt wird.

Die Unterschreitung des Mindestgewichts in der Qualifikation wird mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrzeugs bestraft. Der betroffene Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zu dem entsprechenden Wertungslauf starten.

Die Unterschreitung des Mindestgewichts im Wertungslauf wird mit Disqualifikation bestraft.

Der Teilnehmer ist dafür verantwortlich, dass das unter seiner Bewerbung eingesetzte Wettbewerbsfahrzeug nach einer Qualifikation oder einem Rennen 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 Fall der Zielflagge bzw. nach einer vorzeitigen Beendigung oder dem Abbruch einer Session oder aber der Weisung eines Kommissars oder seinem Helfer bis zum Abschluss des Wiegens den Parc Fermé-Bestimmungen.

Fahrzeuge dürfen während einer Qualifikation und auch nach dem Abwinken nicht in die Box bzw. das Teamzelt geschoben werden, selbst dann nicht, wenn das entsprechende Team in der

Boxengasse unmittelbar vor seiner Box steht. Das Fahrzeug darf die Box bzw. das Teamzelt erst wieder nach Auflösung des Parc Fermé befahren.

Der Weg zum Wiegebereich und der Wiegebereich selbst unterliegt den Parc Fermé-Bestimmungen. Es ist keiner Person erlaubt sich Zugang zum Fahrzeug zu verschaffen und in diesem Teile oder Personen zu transportieren solange sich das Fahrzeug in Parc Fermé-Bestimmungen befindet. Außer dem Fahrer selbst, darf in dieser Zeit niemand das Fahrzeug fahren, es sei denn, ein Kommissar oder sein Helfer 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.

Das Ausschalten einer Kamera muss z.B. durch den Fahrer erfolgen, solange er sich noch am Fahrzeug befindet. Ein erneuter Zugang, nachdem sich der Fahrer vom Auto entfernt hat, ist dem Fahrer und seinem Team unter Parc Fermé-Bedingungen nicht gestattet. In solchen Fällen ist der technische Kommissar oder die Serienorganisation zu informieren, die ein Fahrzeug oder eine Kamera im Parc Fermé ausschalten dürfen.

Des Weiteren haben nur die zuständigen Sportwarte und deren Helfer sowie die Serienorganisation Zutritt zum Wiegebereich. In diesem Bereich sind nur Tätigkeiten am Fahrzeug zugelassen, die von den vorgenannten Personen ausdrücklich erlaubt werden. Wird ein Fahrzeug trotz Aufforderung nicht zum Wiegen gebracht, so erfolgt durch die technischen Kommissare eine Meldung an die Sportkommissare.

### **1.7 Hubraumfaktor für aufgeladene Motoren**

Der Hubraumfaktor beträgt:

Fahrzeuge mit Turbolader (Otto-Motor): 1,7

### **1.8 Abgasvorschriften**

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

Die Fahrzeuge müssen mit einem Katalysator gemäß DMSB-Abgasvorschriften ausgerüstet sein.

### **1.9 Geräuschbestimmungen**

Die max. zulässigen Geräuschgrenzwerte betragen 138 dB(A) nach LWA-Verfahren und 106 dB(A) nach LP-Verfahren.

Dieser Geräuschwert wird nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode ermittelt.

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

### **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 verbindliche Werbung am Wettbewerbsfahrzeug vorgeschrieben, siehe Anlage 1 (ADAC Tourenwagen Junior Cup Beklebungsvorschrift Fahrzeug).

Jeder eingeschriebene Teilnehmer erhält eine permanente Startnummer, die er bei allen Veranstaltungen auf seinem Fahrzeug führen muss. Zur Anbringung der Startnummer, Logos der Serienpartner etc. sind am Fahrzeug definierte Flächen freizuhalten. Diese Flächen dürfen durch keine andere Werbung unterbrochen werden und müssen auf den Fahrzeugseiten wenn nicht anders beschrieben senkrecht zur Fahrbahn angebracht sein.

Für die Fahrerausrüstung gelten die Werbevorschriften gemäß Anlage 2 (ADAC Tourenwagen Junior Cup Pflichtwerbung Fahreranzug).

### 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
- Ölsammelbehälter gemäß Art. 255.5.1.14
- Tankentlüftung gemäß Art. 253.3.4
- 2-Kreis-Bremsanlage gemäß Art. 253.4
- Haubenhalter gemäß Art. 253.5
- Sicherheitsgurte gemäß Art. 253.6
- Hand-Feuerlöscher gemäß Art. 253.7.3
- Überrollvorrichtung gemäß Art. 253.8 und zusätzlichen DMSB-Bestimmungen
- Rückspiegel gemäß Art. 253.9
- Abschleppösen/-vorrichtungen gemäß Art. 253.10
- Verbundglas-Windschutzscheibe
- Türfangnetze gemäß Art. 253.11 oder DMSB-Bestimmungen
- Stromkreisunterbrecher gemäß Art. 253.13
- Feuerschutzwand gemäß Art. 253.15
- Sitze und Befestigungen gemäß Art. 253.16
- FIA-homologierter Fahrersitz gemäß Art. 253.16
- Rückwärtsgang gemäß Art. 275.9.3
- Verbot von Reifen-Druckkontrollventilen gemäß Art. 253.17

Sofern ein anderer als der Serienkraftstoffbehälter des betreffenden Fahrzeugherstellers verwendet wird oder aber die Position des Serien-Kraftstoffbehälters gegenüber der serienmäßigen Position des Kraftstoffbehälters geändert wird, muss ein Sicherheitskraftstoffbehälter gemäß FIA-Norm FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999 oder FIA-Standard 8875-2025 verwendet werden.

### 1.12 Kraftstoff und ggf. Einheits-Kraftstoff

Nur der von der Serienorganisation für die betreffende Veranstaltung vorgeschriebene Kraftstoff darf verwendet werden.

Ist kein Kraftstoff vorgeschrieben, ist ausschließlich der Basiskraftstoff **ARAL Ultimate 102** zu verwenden. Sollte für diesen Kraftstoff keine verbindliche Tankstelle angegeben werden, so ist dieser an allen öffentlichen Aral-Tankstellen im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu beziehen.

Zu keinem Zeitpunkt der Veranstaltung darf sich ab der technischen Abnahme ein anderer als der vorgeschriebene Kraftstoff in einem abgenommenen Fahrzeug befinden.

Jegliches Verändern des vorgeschriebenen Kraftstoffes ist verboten. So dürfen zum Beispiel keinerlei Substanzen hinzugefügt, entfernt oder in ihrer Konzentration verändert werden.

Jegliches Vermischen mit anderen Kraftstoffen ist verboten; auch dann, wenn dieser bei einer der vorausgegangenen Veranstaltungen zugewiesen wurde.  
Darüber hinaus gilt für Otto-Kraftstoff der Oktangrenzwert von max. 102 ROZ.

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

### 1.12.1 Kraftstoffkontrollen

Kraftstoffproben können zu jeder Zeit der Veranstaltung durch die technischen Kommissare entnommen werden. Es gelten die DMSB-Kraftstoffbestimmungen (DMSB-Handbuch, blauer Teil).

Für die Entnahme gilt eine Kraftstoff-Restmenge von 250 ccm (0,25 Liter).

### 1.12.2 Nachtanken, Tankanlagen und Kontrolle

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

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

Aus Sicherheitsgründen ist das Betanken der Fahrzeuge in den Boxen strengstens verboten.

## 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 Fahrhöhe Vorder- und Hinterachse

Skizze und Angaben siehe Art. 7 Homologationsblatt des Fahrzeuges (ride height measurement).

Am vorderen Messpunkt dürfen **100 mm nicht unterschritten** werden.

Am hinteren Messpunkt dürfen **180 mm nicht überschritten** werden.

Für die Höhenmessung der Fahrzeuge steht den Teilnehmern bei jeder Veranstaltung ein ausgewiesener Bereich als Referenzfläche zur Verfügung. Die Fahrhöhe definiert sich als Abstand der festgelegten Messpunkte an der Karosserie bzw. Radaufhängung **zum Boden** und kann zu jeder Zeit der Veranstaltung im rennfertigen Zustand **mit Fahrer** und unter Einhaltung des gültigen Mindestgewichts gemessen werden.

Werden die im Homologationsblatt des Fahrzeuges angegebenen Fahrhöhen nach oder während eines Qualifying oder bei einer Nachkontrolle eines Rennens unter bzw. überschritten, darf der Luftdruck der Reifen auf 2.0 bar angehoben bzw. abgesenkt werden.

Wird bei einem Messvorgang während der technischen Abnahme nach einer Qualifikation oder einem Rennen eine Unter- bzw. Überschreitung der geltenden Fahrhöhen festgestellt, wird das betreffende Fahrzeug mit Fahrer sofort im Anschluss einige cm von der ursprünglichen Messposition ein zweites und ein drittes Mal gemessen.

Für eine vierte Referenzmessung darf der Luftdruck der Reifen (wie genannt) angepasst werden.

Die Unter- bzw. Überschreitung der geltenden Fahrhöhe in der Qualifikation wird analog zu dem Mindestgewicht mit der Nichtwertung des betreffenden Fahrzeugs bestraft. Der betroffene Fahrer darf jedoch vom letzten Startplatz zu dem entsprechenden Wertungslauf starten. Die Unter- bzw. Überschreitung der angegebenen Fahrhöhe wird im Wertungslauf mit Disqualifikation bestraft.

## **2. Besondere technische Bestimmungen**

### **2.1 Allgemeines**

Sofern nicht anders in Teil 2 dieser Ausschreibung angegeben, sind für alle Fahrzeuge die Angaben in dem Homologationsblatt bindend.

Für alle Arbeiten, bei denen eine Plombe entfernt werden muss, gelten folgende Regeln: Plomben dürfen nur auf Anweisung und unter Anwesenheit des Fahrzeugherstellers bzw. des technischen Kommissars der Serie entfernt werden und die Arbeiten nur unter Aufsicht dieser Personen durchgeführt werden.

### **2.2 Motor**

Siehe Art. 3 Homologationsblatt.

Für Arbeiten am Motor, bei denen eine Plombe entfernt werden muss, gelten folgende Regeln: Die original Ersatzteile **Rumpfmotor**, **Zylinderkopf** und **Turbolader** können nur über den im Homologationsblatt angegebenen Fahrzeughersteller (MRD) als Neuteile bezogen werden. Darüber hinaus müssen alle Arbeiten am Motor (Revision oder Instandsetzung), für die eine Plombe entfernt werden muss, über den im Homologationsblatt des Fahrzeuges angegebenen Fahrzeughersteller (MRD) durchgeführt werden.

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

Die zwei Kühlwasserthermostate, die sich im Thermostatgehäuse am Zylinderkopf (auf der Seite der Schwungscheibe/Kupplung) befinden, können optional, einzeln oder paarweise, entfernt werden (siehe Art. 331 Homologationsblatt).

Der Kühlerlüfter muss inkl. Lüfterring (1S0 121 207 P) und Gebläsemotor ersatzlos aus dem Fahrzeug entfernt werden, so dass die Flächen hinter den Kühlern frei sind.

#### **Kühlflüssigkeit**

Als Kühlflüssigkeit für den gesamten Kühlkreislauf des Motors (inkl. Ladeluftkühlung etc.) ist ausschließlich reines Wasser in Trinkwasserqualität oder destilliertes Wasser, in beiden Fällen mit dem Kühlmittelzusatz

Ravenol ETC Concentrate Protect C12evo, Art. 1410165-150

zugelassen. Kühlsysteme, die zuvor mit anderen Kühlmittelzusätzen betrieben wurden, müssen restlos gespült werden.

Das Mischungsverhältnis zwischen Kühlmittelzusatz und Wasser beträgt min. 20% zu 80% (Kühlmittelzusatz / Wasser), das heißt, dass auf dem gesamten Kühlsystem (Füllmenge ca. 5 Liter, min. 1 Liter Kühlmittelzusatz vorhanden sein muss.

Wird das Kühlsystem entlüftet oder nachgefüllt, ist entsprechend auf das korrekte Mischungsverhältnis (1:4 = pro Liter Kühlflüssigkeit = 200 ml Kühlmittelzusatz und 800 ml Wasser) zu achten.

#### **Motoröl**

Als einheitliches Motoröl ist ausschließlich folgende Spezifikation vorgeschrieben:

## Ravenol VMP SAE 5W-30, Art. 1111122-005

Jegliche Beimischung anderer Öle oder Additive ist verboten.

Die Serienorganisation behält sich vor, zu jeder Zeit während einer Veranstaltung Ölproben zu entnehmen.

### **2.2.1 Motorsteuergeräte**

Die Serienorganisation behält sich nach Absprache mit dem technischen Kommissar vor, die Motorsteuergeräte vor, während oder nach einer Veranstaltung zum ADAC Tourenwagen Junior Cup ohne Vorankündigung auszutauschen und/oder untereinander zu tauschen oder einzuziehen, um die Chancengleichheit für die Teilnehmer sicherzustellen oder Kontrollen durchzuführen. Alle Teilnehmer sind verpflichtet, den Austausch uneingeschränkt und zu jeder Zeit vor, während und nach einer Veranstaltung zu ermöglichen und die notwendige Unterstützung für die Durchführung zu leisten. **Das Entfernen eines Motorsteuergeräts aus dem Fahrzeug ist verboten.**

Ein defektes Steuergerät kann gegen ein neues bzw. Austausch-Steuergerät mit gültigem Softwarestand getauscht werden. Steuergeräte können ausschließlich über die Serienorganisation zum Neupreis des Herstellers bezogen werden, der Preis für einen Softwareflash auf den aktuellen Cup-Softwarestand beträgt € 250,- (zzgl. MwSt.).

Jedes Fahrzeug besitzt ein (1) einziges Steuergerät das mit der Fahrzeugnummer gekennzeichnet ist, defekte oder Austausch-Steuergeräte zieht die Serienorganisation ohne Ausgleich des Restwertes ein.

### **2.2.2 Abgasanlage**

Siehe Art. 328 Homologationsblatt.

## **2.3 Kraftübertragung**

### **Kupplung**

Siehe Art. 6 Homologationsblatt

### **Kupplungsflüssigkeit**

Als einheitliche Kupplungsflüssigkeit ist ausschließlich folgende Spezifikation vorgeschrieben:

Ravenol DOT 4 LV, Art. 1350605-001 / 1350615-001

Ein Protest gegen die Kupplungsflüssigkeit ist unzulässig.

### **Getriebe**

Siehe Art. 6 Homologationsblatt.

Alle Arbeiten am Getriebe (Revision oder Instandsetzung), für die eine Plombe entfernt werden muss, müssen über den im Homologationsblatt des Fahrzeuges angegebenen Fahrzeughersteller (MRD) durchgeführt werden.

### **Getriebeöl**

Als einheitliches Getriebeöl ist ausschließlich folgende Spezifikation vorgeschrieben:

Ravenol Racing Gearoil SAE 75W-140, Art. 1221111-004

Jegliche Beimischung anderer Öle oder Additive ist verboten.

Die Serienorganisation behält sich vor, zu jeder Zeit während einer Veranstaltung Ölproben zu entnehmen.

## 2.4 Bremsen

Siehe Art. 8.3 Homologationsblatt.

### **Bremsflüssigkeit**

Als einheitliche Bremsflüssigkeit ist ausschließlich folgende Spezifikation vorgeschrieben:

Ravenol Racing Brake Fluid R340+, Art. 1350616-500

Ein Protest gegen die Bremsflüssigkeit ist unzulässig.

## 2.5 Lenkung

Siehe Art. 8.4 Homologationsblatt.

## 2.6 Radaufhängung

Siehe Art. 7 Homologationsblatt.

Der Stabilisator an der Vorderachse muss zu jeder Zeit mit den Federbeinen über die homologierten Koppelstangen verbunden und fest an allen dafür vorgesehenen Punkten verschraubt sein. **Der Stabilisator darf zu keiner Zeit „ausgehängt“ werden.** Die Position der Befestigung in den dafür vorgesehenen Bohrungen (hart, mittel, weich) ist freigestellt.

Gleiches gilt für den hinteren Stabilisator, der beidseitig fest mit dem Achskörper über die Schrauben des Stoßdämpfers und die Schellen verschraubt bzw. befestigt sein muss.

## 2.7 Räder (Radschüssel + Felge) und Reifen

Siehe Art. 8.1 Homologationsblatt.

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.

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 oder Stickstoff 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 und Erfassung der Reifen

Die Reifen werden 2026 mit einem Barcode geliefert (Innen- und Außenseite), dieser wird dem Teilnehmer zugeordnet.

Der Teilnehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die Reifen-Barcodeliste (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.

Zu einer Veranstaltung gehören auch alle offiziellen Tests des ADAC Tourenwagen Junior Cup.

Werden in einem offiziellem Test, Training, Qualifikation oder Wertungslauf Reifen gefahren, die nicht der 2026er Spezifikation und z.B. keine für dieses Jahr gültige Markierung bzw. keinen Barcode aufweisen, so wird der betroffene Reifen mit EUR 500,- (zzgl. MwSt.) pro Reifen, zahlbar an die Serienorganisation, nachberechnet und ggf. zusätzlich eine Wertungsstrafe durch die Sportkommissare verhängt.

Werden Reifen innerhalb einer Veranstaltung vertauscht, so dass die Kennzeichnung (Barcode) z.B. nicht mit der Startnummer des Fahrers übereinstimmt, so zieht dies für das betroffene Fahrzeug min. eine Wertungsstrafe durch die Sportkommissare nach sich.

Wechselt ein Fahrer in der laufenden Saison das Team, so sind die bisher auf ihn registrierten Slickreifen **Eigentum des Fahrers**. Das Team verpflichtet sich in diesem Fall, dem Teilnehmer auf Verlangen die entsprechenden Reifen unmittelbar und ohne zusätzliche Kosten (ausgenommen der ggf. anfallenden Versand- oder Transportkosten) zur Verfügung zu stellen.

### 2.7.2 Begrenzung der Reifen

#### Slick-Reifen

Bei jeder Veranstaltung können maximal acht (8) Slick-Reifen gekennzeichnet werden.

#### Verwendung von neuen Slick-Reifen

- a) Bei der ersten Veranstaltung müssen pro Fahrer **acht (8) neue Reifen** verwendet werden.
- b) Bei jeder weiteren Veranstaltung können max. **vier (4) neue Reifen** verwendet werden.

Erläuterung:

Bei jeder Veranstaltung (außer der ersten) können max. vier (4) neue Reifen in Verbindung mit vier (4) Reifen aus einer vergangenen Veranstaltung gekennzeichnet werden.

Sollen für eine Veranstaltung keine neuen Reifen verwendet werden, können nur bis zu acht (8) Reifen aus einer vergangenen Veranstaltung gekennzeichnet werden.

Fahrer, die in der Saison zum ersten Mal an einer Veranstaltung teilnehmen, dürfen bei dieser Veranstaltung acht (8) neue Reifen verwenden, für jede Folgeveranstaltung regulär vier (4) neue.

## Regenreifen

Die Anzahl der Regenreifen ist freigestellt.

### 2.7.3 Reifenkontrolle

- a) Die Durchführung von Reifenkontrollen wird analog zu den Kraftstoffkontrollen (Teil 2, Art. 1.11.1) geregelt.
- b) Die Serienorganisation, 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.
- c) Reifen, die für ein Fahrzeug gemäß Artikel 21 für eine Veranstaltung gekennzeichnet sind, müssen, sobald sie in der Verantwortung des Teams sind, **zu jeder Zeit offen und sichtbar in den jeweiligen Boxen/Teamzelten gelagert werden**. Es ist nicht zulässig, die Reifen in Anhängern, Fahrzeugen oder sonstigen Räumen zu lagern.

### 2.7.4 Reifennutzung

- a) Kein Fahrzeug darf zu irgendeinem Zeitpunkt mit Reifen (gilt für Slick- und Regenreifen) die Rennstrecke befahren, die nicht für dieses Fahrzeug und diese Veranstaltung gekennzeichnet wurden.  
Im ADAC Tourenwagen Junior Cup sind bei allen offiziellen Test- und Rennveranstaltungen ausschließlich Reifen vom permanenten Serienausrüster zugelassen, **die in dem Jahr 2026** über die Serienorganisation zu den offiziell ausgeschriebenen Preisen bezogen wurden und die eine für dieses Jahr gültige Markierung aufweisen.
- b) Regenreifen dürfen während eines Trainings, eines Qualifyings oder eines Wertungslaufs nur verwendet werden, wenn die Session vom Renndirektor zu "wet race"/"wet practice"/"wet track" erklärt wurde.

### 2.7.5 Reifenschäden

Es ist nicht zulässig, die für die Veranstaltung gekennzeichneten Reifen durch nicht gekennzeichnete Reifen auszutauschen. Die Zustimmung kann nur für den Fall erteilt werden, dass ein Reifenschaden, entsprechend der Bestätigung des Reifenherstellers, auf den Produktionsprozess zurückzuführen ist.

## 2.8 Karosserie und Abmessungen

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

Siehe Art. 9.2 Homologationsblatt.

Erleichterungen oder das Entfernen, teilweise Entfernen, das Kürzen oder das Biegen von originalen Blechen oder Blechteilen, ungeachtet dessen, ob sie in dem Fahrzeug benutzt werden, ist verboten. **Bei Verstößen kann ein Austausch der betreffenden Blechteile bis hin zum Austausch der gesamten Karosserie verlangt werden.**

Zu den Karosserieteilen gehören neben der Karosserie auch alle Türen, Hauben und Verschlussbleche. Der originale Unterbodenschutz ist an der gesamten Karosserie beizubehalten und darf nicht mechanisch oder durch ein anderes Verfahren (dazu gehören auch alle Arten von Hitzeeinwirkung) entfernt werden. Dies gilt auch für Austausch- und Spenderkarosserien.

Das Hinzufügen von Unterbodenschutz ist verboten. Sollten einzelne Bleche repariert werden, so ist darauf zu achten, dass lediglich die Stellen, an denen die Reparaturen bzw.

Schweißungen vorgenommen wurden, durch ein minimum an Unterbodenschutz versiegelt werden, so wie es der Serie entspricht.

Beschädigte Karosserie-Kunststoffteile (Stoßfänger, Schwellerverkleidungen etc.) dürfen unter Verwendung des gleichen Materials fachgerecht instandgesetzt werden, sofern sie nach der Reparatur wieder **an den originalen Befestigungspunkten mit den homologierten Befestigungen** befestigt werden können. Die Einarbeitung von Metall oder anderen Werkstoffen ist nicht zulässig.

Die Kotflügel und dessen Anbauteile dürfen unter Verwendung des originalen Materials (Glasfasermatte 300g) und einem Polyester-Reparaturharz unter der Voraussetzung instandgesetzt werden, dass die Form und Materialstärke des ursprünglichen Teils beibehalten wird und das Gewicht des ursprünglichen Bauteils sich innerhalb von plus/minus 250 g eines Neuteils befindet. Das Gewicht eines unlackierten Kotflügels wird mit 1.350 g angegeben.

Die Rückseite der Kotflügel darf nicht lackiert werden, so dass das gesamte Typenschild sowie Art und Position der Reparaturen sichtbar bleibt.

Der technische Kommissar kann bei nicht fachgerechter Reparatur von Karosserieteilen (inkl. Kotflügeln und sonstigen Kunststoff- und GFK-Teilen) den Austausch des betreffenden Teils verlangen.

Die originale Frontscheibe darf gegen eine handelsübliche aftermarket Frontscheibe aus Glas, welche in Form, Glasstärke und Dimension dem Originalteil entspricht, ausgetauscht werden. Der Hersteller und die Bezugsquelle muss dem technischen Kommissar bzw. der Serienorganisation auf Verlangen dargelegt werden können, sobald diese Scheibe im Fahrzeug verbaut ist.

Darüber hinaus ist es erlaubt, beheizbare Frontscheiben nach den oben genannten Kriterien zu verwenden und mittels eines Schalters über das Bordnetz mit Strom zu versorgen. Für die Stromversorgung sind keine externen Stromquellen wie Akkus etc. zulässig.

Alternativ kann der originale Innenspiegel durch einen mittig angebrachten Klemmspiegel am vorderen Käfigrohr, welches oberhalb der Frontscheibe verläuft, ersetzt werden.

Für die Heckscheibe und die hinteren Seitenscheiben sind die nicht abgedunkelten Varianten des VW up!-Basismodells zulässig.

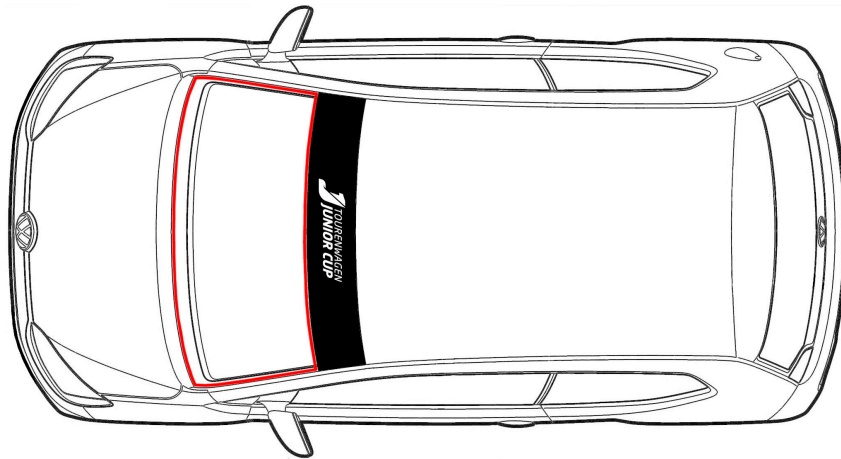
**Alle anderen Scheiben müssen dem Originalfahrzeug (VW up GTI, spezifische Scheiben beachten!) entsprechen und mit der original Teilenummer ausgestattet sein.**

Es ist erlaubt auf der Frontscheibe außen max. fünf (5) Abreißfolien flächendeckend zu kleben um Steinschlägen vorzubeugen. Es wird empfohlen, die vorderen Seitenscheiben auf der Innenseite mit einer Splitterfolie zu versehen.

Die Sicht des Fahrers darf durch diese Folie nicht behindert oder beeinträchtigt werden. Es ist dafür zu sorgen, dass die Abreißfolie **unsichtbar** auf der Frontscheibe angebracht sind, ggf. vorhandene **Abreißecken müssen entfernt werden** und dürfen nicht sichtbar sein.

**Aufkleber wie Scheibenband, Fahrername und Startnummer müssen aus Gründen der Sichtbarkeit immer auf der Scheibe/Scheibenfolie platziert sein.**

Beispiel für die Verwendung der Scheibenfolie (rot):



Generell dürfen Spalten an der Karosserie (z.B. Übergänge von Baugruppen, Kotflügel zu Stoßfänger oder Dachhaut zu Scheibe etc.) oder Karosserie- und Kühleröffnungen **oder die Kühler selbst** nicht mit Klebeband überklebt werden.

(Karosserie-)Teile, die sich **während einer Session** von ihrer ursprünglichen Befestigung gelöst haben, dürfen unter dem Einsatz von Klebeband **vorübergehend** befestigt werden.

Die Entscheidung über die Regelkonformität von vorübergehenden Befestigungen mittels Klebeband liegt bei dem technischen Kommissar.

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

Siehe Art. 9.1 Homologationsblatt.

### **c) Zusätzliches Zubehör**

Alles Zubehör ist erlaubt, welches keinerlei Einfluss auf das Fahrverhalten des Fahrzeugs ausübt. Dieses Zubehör darf keinesfalls, auch nicht indirekt, Einfluss auf die Motorleistung, Lenkung, Kraftübertragung, Bremsen oder Straßenlage ausüben und keines der für das Fahrzeug homologierten Teile ersetzen. Insbesondere dürfen aus Gründen der Chancengleichheit keine Teile hinzugefügt werden, die die Bedienung des Fahrzeuges gegenüber der homologierten Ausstattung in irgendeiner Weise verändern, beeinflussen, erleichtern oder den Fahrer mechanisch als auch thermisch bevorteilen.

Der Einsatz von max. drei (3) Kameras (inklusive der Incident-Cam), die sich innerhalb des Fahrzeuges (ausschließlich im Fahrgastraum) befinden müssen, ist erlaubt. Die Kameras müssen mit einer Verschraubung an dem Käfig oder einem anderen durch eine Schraubverbindung befestigten Halter angebracht sein. Zusätzlich muss eine Sicherung durch ein Drahtseil oder min. einem Kabelband aus Kunststoff erfolgen. Die Halterungen sind bei der technischen Abnahme vorzuführen und bedürfen einer Genehmigung durch den technischen Kommissar. Das Mindestgewicht ist auch ohne jegliche Kamera inkl. deren Befestigung einzuhalten.

## **2.9 Aerodynamische Hilfsmittel**

Siehe Art. 9.2 Homologationsblatt.

## **2.10 Elektrische Ausrüstung**

Der originale Kabelbaum des Fahrzeuges, ebenso dessen Leitungen und Steckverbindungen müssen beibehalten werden.

Es ist erlaubt, unbenutzte Leitungen und Stecker zu entfernen, sofern die für den eigentlichen Zweck vorgesehen Bauteile aus dem Fahrzeug entfernt sind. In diesen Bereich fallen z.B.

Leitungen und Stecker des Airbag-Systems, des ABS-Systems, der Fahrassistenz, des Radio- und Lautsprechersystems. Die elektrischen Fensterheber in den Türen müssen auf beiden Seiten funktionstüchtig bleiben und sich zu jederzeit über die Schalter in der Fahrertür vollständig öffnen und schließen lassen.

Es ist nicht zulässig, zusätzliche Schalt- oder Stromkreise oder auch Schnittstellen und Bypässe in dem Fahrzeug zu installieren, welche automatisch, per Schalter, per Funknetzwerk oder manuell irgendeine Funktion auf die Motorsteuerung, der Benzinpumpe/n, der Wasserpumpen oder anderen Systemen ausüben oder den Zugang zu Steuergeräten ermöglichen.

Der Kabelbaum zum Motor- und ABS-Steuergerät muss auf seiner gesamten Länge unangetastet bleiben. Ebenso der/die gesamte/n Motorkabelbaum bzw. -kabelbäume und Leitungen der Steuerungselemente und Sensoren (inkl. Lambdasonden etc.), die in irgendeiner Weise zur Motorsteuerung erforderlich sind oder für diese benutzt werden.

## **2.11 Kraftstoffkreislauf**

Siehe Art. 4 Homologationsblatt.

Die Verwendung von Tankschaum und jeglichen andersartigen Füllmaterialien ist verboten.

## **2.12 Schmierungssystem**

Siehe Art. 3.3.3 Homologationsblatt.

## **2.13 Datenübertragung**

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.

## **2.14 Datalogger und Datentausch**

Der Datalogger ist im ADAC Tourenwagen Junior Cup ein zentrales Element zur Ausbildung der Teilnehmer und dient der Serienorganisation und dem technischen Kommissar darüber hinaus zur technischen Überwachung der Fahrzeuge.

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

Es müssen zu jeder Zeit während eines Test oder einer Veranstaltung mindestens die folgenden für die Datenauswertung und den Datentausch relevanten Kanäle aufgezeichnet werden:

- Raddrehzahl des linken Vorderrades  
(AiM-Kanal: Speed-1)
- Raddrehzahl des rechten Vorderrades  
(AiM-Kanal: Speed-2)
- Lenkwinkel  
(via CAN)
- Lenkgeschwindigkeit  
(via CAN)

- Bremsdruck vorne  
(AiM-Kanal: CH1)
- Bremsdruck hinten  
(AiM-Kanal: CH2)
- Drosselklappe (Gaspedalstellung)  
(via CAN)
- Motordrehzahl  
(via CAN)
- Wassertemperatur des Motors  
(via CAN)
- Geschwindigkeit  
(via GPS)
- Rundenzeit  
(via GPS)
- Tankanzeige  
(AiM-Kanal: CH4)
- Ladedruck über Scrutineering-Sensor  
(AiM-Kanal: CH3)

Nach jeder offiziellen zu einer Veranstaltung gehörenden Session (dazu gehören alle freien Trainings, Qualifyings und Rennen) wird der Datensatz des Dataloggers des **bestplatzierten Fahrers** den restlichen Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Der Datensatz besteht aus allen geloggt Daten des Dataloggers aus dieser Session inkl. der schnellsten Runde des Teilnehmers. Die Serienorganisation behält sich vor, einzelne Daten, insbesondere welche der technischen Überwachung des Fahrzeuges dienen und nicht Fahrerbezogen sind, den Teilnehmern nicht zur Verfügung zu stellen.

Die Vergabe des Datensatzes erfolgt im Anschluss an jede Session.

**Um die Funktion der einzelnen Kanäle zu kontrollieren, ist auf dem Datalogger eine „Check Page“ eingerichtet (siehe aktuelles Handbuch zum Fahrzeug), die jederzeit vom Teilnehmer bzw. seines Teams aufgerufen werden kann, so dass das korrekte Logging der Daten sichergestellt wird.**

Fehlt ein oben genannter 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.

Der Datalogger ist von dem Teilnehmer bzw. seines Teams regelmäßig auf plausible Werte zu überprüfen und insbesondere sind einige ausgewiesene, analog erfassten Kanäle regelmäßig zu kalibrieren bzw. zu „nullen“. Eine Anleitung zum Kalibrieren der Werte ist beim Fahrzeughersteller (MRD) zu erhalten bzw. Teil des aktuellen „Quick Start Manual“ zum Fahrzeug.

## **2.15 Zeitnahme-Transponder**

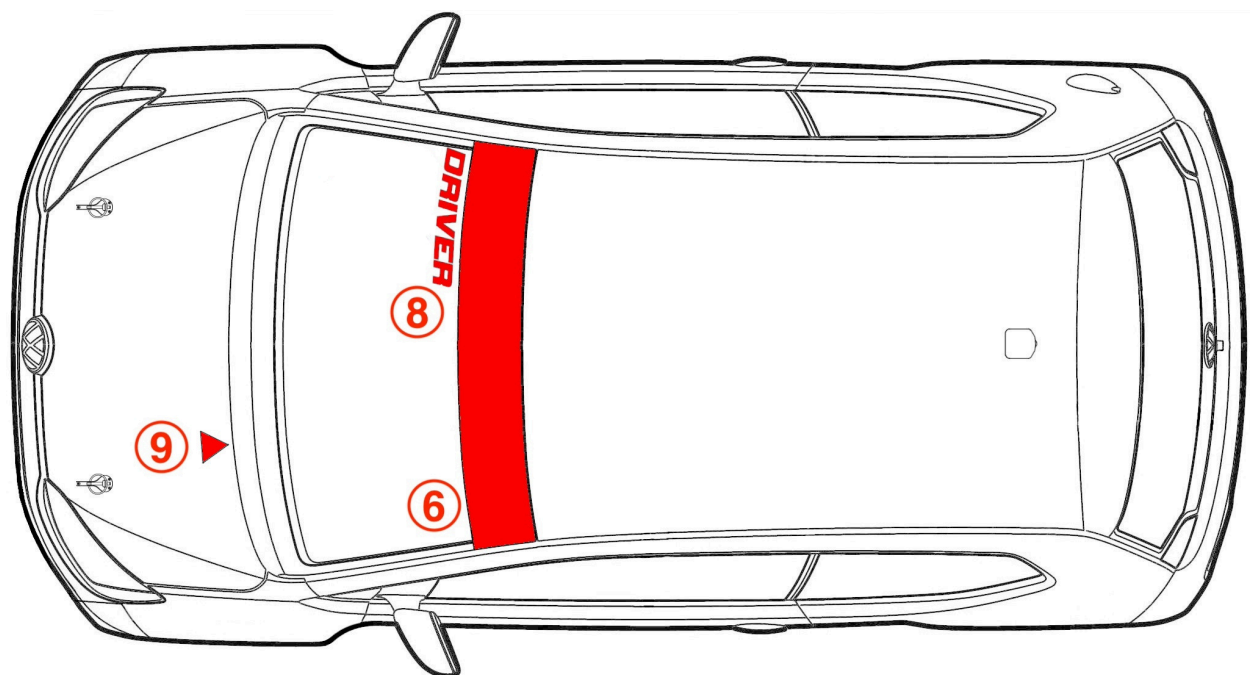
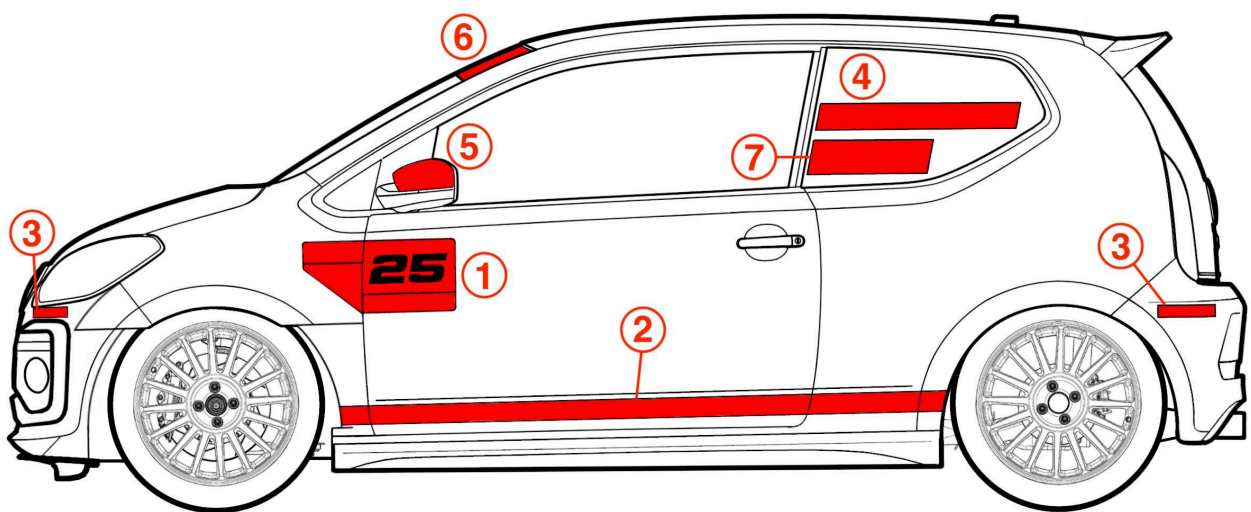
Siehe Rahmen-Ausschreibung Teil 1, Art. 7.3 c)

Jedes Fahrzeug ist mit einem betriebsbereiten und funktionsfähigen Zeitnahme-Transponder auszurüsten. 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. Installation, siehe ggf. Homologationsblatt des Fahrzeuges.

### Teil 3 Anlagen/Zeichnungen

#### **Anlage 1: ADAC Tourenwagen Junior Cup Beklebungsvorschrift Fahrzeug**

1. Startnummerntafel seitlich inkl. Startnummer
2. Sponsorleiste
3. Reifenpartner
4. Namensschriftzug mit Nationalflagge für die hinteren Seitenscheiben
5. Sponsorfläche Spiegelkappe
6. Scheibenband vorne (und ggf. hinten)
7. Sponsorfläche auf der hinteren Seitenscheibe
8. Namensschriftzug Frontscheibe
9. Aufkleber Batterie-Hauptschalter
10. Nummernschild für vorne und hinten
11. Pfeil für die Abschleppschlaufen



## Anlage 2: ADAC Tourenwagen Junior Cup Pflichtwerbung Fahreroverall



Bei allen Logos ist eine **Breite von 110-120 mm** (Maß A) einzuhalten. Bei kleinen Fahrern/ Fahreroverall (<1,65 m Körpergröße) kann die Breite der Logos auf einheitlich 90 mm reduziert werden. **Kleinere Aufnäher oder Bedruckungen werden nicht akzeptiert!** Der Abstand der Logos zueinander (Maß B) beträgt **min. 10 mm** und sollte **20 mm nicht überschreiten**.

### 1. Logo ADAC Tourenwagen Junior Cup

Auf dem Fahreroverall ist das ADAC Tourenwagen Junior Cup Logo - wie abgebildet - zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung **auf der linken Seite oben** zu tragen.

Das Logo kann

- als schwarzes Quadrat mit weißer Schrift** auf den Fahreranzug gedruckt oder gestickt werden (Druckdatei ist bei der Serienorganisation erhältlich).
- als Aufnäher von der Serienorganisation bezogen werden.

Ein Aufnäher wird jedem Teilnehmer bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt. Jeder weitere Aufnäher wird mit € 15,00 (ggf. + Versand) berechnet.

### 2. Logo ADAC

Auf dem Fahreroverall ist das ADAC Logo - wie abgebildet - zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung **auf der rechten Seite oben** zu tragen.

Das Logo kann

- als gelbes Quadrat mit schwarzer Schrift** auf den Fahreranzug gedruckt oder gestickt werden (Druckdatei ist bei der Serienorganisation erhältlich, bitte korrekte CI beachten).
- als Aufnäher von der Serienorganisation bezogen werden.

Ein Aufnäher wird jedem Teilnehmer bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt. Jeder weitere Aufnäher wird mit € 15,00 (ggf. + Versand) berechnet.

### 3. Logo Hoosier

Auf dem Fahreranzug ist das Logo des Reifenpartners zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung **auf der rechten Seite unterhalb des ADAC Logos** zu tragen.

Das Logo kann

- a) als Druck oder Stick auf den Fahreranzug aufgebracht werden (Druckdatei ist bei der Serienorganisation erhältlich, bitte korrekte CI beachten).
- b) als Aufnäher von der Serienorganisation bezogen werden.

Ein Aufnäher wird jedem Teilnehmer bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt. Jeder weitere Aufnäher wird mit € 10,00 (ggf. + Versand) berechnet.

### 4. Logo H&R

Auf dem Fahreranzug ist das Logo des Fahrwerkspartners zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung **auf der linken Seite unterhalb des ADAC Tourenwagen Junior Cup Logos** zu tragen.

Das Logo kann

- a) als Druck oder Stick auf den Fahreranzug aufgebracht werden (Druckdatei ist bei der Serienorganisation erhältlich).
- b) als Aufnäher von der Serienorganisation bezogen werden.

Ein Aufnäher wird jedem Teilnehmer bei Bedarf kostenlos zur Verfügung gestellt. Jeder weitere Aufnäher wird mit € 10,00 (ggf. + Versand) berechnet.

## Anlage 3: ADAC Tourenwagen Junior Cup CI-Guideline

### Allgemein

Der ADAC Tourenwagen Junior Cup bietet seinen Fahrern, Teams und Serienpartnern eine professionelle Vermarktungsplattform. Eine eindeutige CI-Guideline hinsichtlich der Fahrzeuggestaltung soll die hohen Ambitionen aller Beteiligten auch optisch unterstreichen. Ein professionelles und einheitliches Aussehen der Fahrzeuge soll dabei nicht nur den hohen Anspruch der teilnehmenden Teams kennzeichnen, sondern auch die Serienpartner des ADAC Tourenwagen Junior Cup in einer professionellen Weise präsentieren.

Die Einhaltung der für die aktuelle Saison geltenden Klebeanweisung ist verpflichtend für alle Teilnehmer und **Bestandteil der technischen Abnahme**.

### Fahrzeug außen

Es dürfen generell nur die in Wagenfarbe lackierten Flächen beklebt oder foliert werden. Unlackierte oder in Kontrastfarbe (schwarz) lackierte Kunststoffteile (Kühlluft- und auslässe, Kühlermaske, Gestaltungselemente etc.) entsprechen dem homologierten Zustand (= VW up! GTI Serienfahrzeug) und verbleiben in ihrer ursprünglichen Farbe. Eine Lackierung bzw. Folierung ist an diesen Stellen zu unterbrechen.

Ein Fahrzeug muss bei Nachlackierungen in seiner ursprünglichen Farbe verbleiben. Eine Folierung, egal in welcher Farbe, ist freigestellt.

An der Fahrzeugfront ist das Markenemblem des Herstellers (VW-Zeichen, **aktuelle Version**, ab Modelljahr 2020) in seiner originalen Position und Farbe zu verwenden, ebenso sind die modellspezifischen Embleme (GTI) und der farblich gekennzeichnete Kontraststreifen (rot) im Bereich des Kühlers beizubehalten.

An der Heckklappe ist das Markenemblem des Herstellers (VW-Zeichen, **aktuelle Version**, ab Modelljahr 2020), das modell-spezifische Emblem (GTI, **verchromte Buchstaben**) und die rote Zierleiste **an den originalen Positionen** zu verwenden (für die korrekte Anbringung dieser Teile hält die Serienorganisation eine Positionslehre vor). Eine Lackierung bzw. Folierung ist bei diesen Teilen ebenfalls zu unterbrechen.

Die roten Zierleisten vorne und hinten, sowie die GTI-Embleme dürfen nicht andersfarbig foliert werden.

Die seitlichen GTI-Embleme an den vorderen Original-Kotflügeln müssen dauerhaft entfernt werden.

Die Spiegelkappen der Außenspiegel sind, wenn durch die Serienbeklebung nicht anders vorgeschrieben, in der Farbe freigestellt.

### Fahrzeug innen

Es ist erlaubt, den Innenraum in der ursprünglichen Farbe des Fahrzeuges nachzulackieren.

### Überrollkäfig

Es ist erlaubt, den Überrollkäfig außer in seiner ursprünglichen Farbe (schwarz seidenmatt) in der Originalfarbe des Fahrzeuges zu lackieren.

### Fenster, Heckklappe und Scheinwerfer

Die hinteren Seitenscheiben und die Heckklappe dürfen von außen foliert werden, solange der Fahrername und ggf. vorgeschriebene Sponsorflächen an der vorgeschriebenen Position (Positionslehre beachten) an den hinteren Seitenscheiben deutlich erkennbar bleibt. Für die Folierung großer Flächen ist Lochfolie zu verwenden.

Die Scheinwerfer, Rücklichter, Nebelleuchten, Reflektoren etc. dürfen nicht entfernt und von außen lackiert oder foliert werden und müssen im homologierten Zustand verbleiben. Eine Fahrzeuglackierung oder -folierung ist an diesen Stellen zu unterbrechen.

Eine Ausnahme besteht für die Frontscheinwerfer, für die eine vollflächige transparente Folie, die auch **eingefärbt bzw. getönt (ausgenommen rot)** sein kann, zugelassen ist. Die Scheinwerfer (inkl. Tagfahrlicht, Blinker etc.) müssen dabei voll funktionsfähig und sichtbar bleiben.

Die Leuchtmittel sind unter der Voraussetzung freigestellt, dass sie frei im Handel erhältlich sind, eine Straßenzulassung für das Fahrzeug besitzen und nicht weiter modifiziert wurden.