

ADAC KART MASTERS

REGLEMENT 2023





Reglement 2023

(Stand vom 27.01.2023)

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 27.01.2023 unter Reg.-Nr.: 355/23 genehmigt.

Präambel

Der ADAC e.V. schreibt als höchstes Prädikat im ADAC Kartsport das ADAC Kart Masters aus, das bundesweit bei fünf Veranstaltungen ausgetragen wird.

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Grundlagen des Wettbewerbs

Das ADAC Kart Masters wird nach folgenden Bestimmungen durchgeführt, denen sich alle Bewerber und Fahrer durch ihre Einschreibung unterwerfen:

- Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- Beschlüsse und Bestimmungen der CIK-FIA
- vorliegende Ausschreibung und eventuell zu erlassende Zusatzbestimmungen/Änderungen (Bulletins) des ADAC, die vom DMSB genehmigt sind.
- Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen der Veranstalter der einzelnen Wertungsläufe (Bulletins)
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVo)
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- DMSB-Kart-Reglement
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- CIK-FIA General Prescriptions
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur
- (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

1.2. Serienausschreiber

ADAC e.V., Bereich Automobilsport
Hansastr.19, 80686 München
Telefon: 089-7676-4412
Fax: 089-7676-4430
E-Mail: wolfgang.neumayer@adac.de

1.3. Klasseneinteilung

- Mini
- OK
- OK-N
- OK-Junior
- OK-N Junior
- KZ2
- KZ2 Masters
- X30 Senior (IAME Series Germany)
- X30 Junior (IAME Series Germany)

Die Klassen OK und OK-N starten bei getrennter Wertung gemeinsam. Die Klassen OK-Junior und OK-N Junior starten bei getrennter Wertung gemeinsam. Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor im Bedarfsfall weitere Klassen zusammenzulegen.

1.4. Wertungsläufe

13./14.05.2023 Wackersdorf, ADAC OC Würzburg e.V.
10./11.06.2023 Ampfing, 1. Kartclub-Ampfing e.V. im ADAC
15./16.07.2023 Mülsen, Arena E und AMC Sachsenring e.V. im ADAC
05./06.08.2023 Kerpen, MSC Langenfeld Rheinland e.V. im ADAC
30.09./01.10.2023 Mülsen, Arena E und AMC Sachsenring e.V. im ADAC

1.5. Status der Veranstaltungen

Status der Veranstaltungen: National A mit ausländischer Beteiligung (NEAFP)

Name des zuständigen ASN

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.
Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt
Homepage: www.dmsb.de
E-Mail: info@dmsb.de

1.6. Teilnahmeberechtigung, Lizenzen

Gewertet werden eingeschriebene Fahrer mit den folgenden Lizenzen des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN:

Klasse	Jahrgang	Nationale Lizenzstufe	Internationale Lizenzstufe
Mini (9 - 13 Jahre)	2010-2014	Nat. Kart-Lizenz Stufe A	
OK-Junior, OK-N Junior X30 Junior (12 - 16 Jahre)	2007-2011	Nat. Kart-Lizenz Stufe A	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) oder höher
OK, OK-N X30 Senior (ab 14 Jahre)	2009 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A	Internationale Lizenz Stufe F (ITF) oder höher
KZ2 (ab 15 Jahre)	2008 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher
KZ2 Masters (ab 35 Jahre)	1988 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher

Es gilt die Jahrgangsregelung, d.h. Geburtstag im betreffenden Kalenderjahr 01.01.-31.12.

Höherwertigere Kart- oder Automobilsport-Lizenzen (mind. Nationale Lizenz Stufe A) sind zulässig.

Ausländische Fahrer müssen eine Auslandsstartgenehmigung Ihres ASN vorlegen. Gaststarter mit einer für die entsprechende Klasse gültigen Lizenz sind an allen Veranstaltungen zum ADAC Kart Masters teilnahmeberechtigt, erhalten aber keine Punkte für die Meisterschaft.

In allen Klassen können Gaststarter bei den Veranstaltungen nur teilnehmen, wenn in der betreffenden Klasse weniger als 36/54 der eingeschriebenen Teilnehmer des ADAC Kart Masters für die betreffende Veranstaltung ordnungsgemäß genannt haben und die Maximalteilnehmerzahl von 36/54 nicht überschritten wird.

1.7. Einschreibung, Einschreibgebühr

Eine Wertung für das ADAC Kart Masters erfolgt nur für eingeschriebene Teilnehmer, deren Einschreibgebühr bezahlt ist. Für deutsche Teilnehmer ist eine ADAC-Mitgliedschaft vorgeschrieben.

Die Einschreibung für alle Klassen erfolgt über den ADAC e.V. in München und muss bis zum 10.04.2023 schriftlich erfolgen. Die Einschreibung in das ADAC Kart Masters erfolgt als Blocknennung online unter www.adac-motorsport.de. Der ADAC behält sich das Recht vor auch noch Einschreibungen anzunehmen, die nach dem 10.04.2023 eingegangen sind.

Die Einschreibgebühr beträgt
Zahlung bis zum 10.04.2023 € 1830,-
Zahlung nach dem 10.04.2023 € 1930,-

Die Kosten (Gebühren) für die Ver- und Entsorgung (Strom, Wasser, Abfall) sind von den Teilnehmern direkt an den Bahnbetreiber bzw. den Veranstalter gemäß dessen Vorgaben zu entrichten. Die Kostenpauschale gilt nicht für Wohnmobile und Wohnwagen.

Die Einschreibgebühr ist unter Angabe des Zahlungsgrundes auf das nachfolgende Konto zu überweisen:

Kontoinhaber: ADAC e.V.
Bankverbindung: Bayerische Landesbank München
IBAN: DE60 7005 0000 0009 0558 30
BIC: BYLADEMMXXX

Bitte unbedingt Zahlungsgrund angeben: „**ADAC Kart Masters + Fahrername**“

Teilnahme an nur 4 Veranstaltungen:

Es besteht auch die Möglichkeit sich nur für 4 Veranstaltungen einzuschreiben, dabei verringert sich die o.a. Einschreibgebühr um € 290,-.

Die Einschreibgebühr bei 4 Veranstaltungen beträgt € 1540,- bis zum 10.04.2023, danach € 1640,-.

Die Einschreibgebühren und die Nenngelder werden nicht -auch nicht teilweise- zurückgezahlt, wenn Bewerber/Fahrer am ADAC Kart Masters nicht oder nicht weiter teilnehmen.

Die Zahl der Einschreibungen in allen Klassen ist auf 36 Teilnehmer begrenzt. Bei Bedarf kann der Serienausschreiber die Teilnehmerzahl für einzelne Klassen erhöhen. Die Einschreibungen werden in der Reihenfolge ihres Zahlungseingangs berücksichtigt.

Sollten in einer Klasse (außer KZ2 Masters) bis zum Einschreibschluss nicht mindestens 5 bezahlte Einschreibungen vorliegen, kann der Serienausschreiber diese Klasse streichen.

Sollten in der Klasse KZ2 Masters bis zum Einschreibschluss nicht mindestens 12 bezahlte Einschreibungen vorliegen, kann der Serienausschreiber diese Klasse streichen.

Der Serienausschreiber behält sich vor Einschreibungen und Gaststarter-Nennungen mit Angabe von Gründen abzulehnen.

Ein Bewerberwechsel eines eingeschriebenen Teilnehmers ist nur mit den Unterschriften des alten und des neuen Bewerbers möglich und muss bis spätestens Mittwoch vor der betreffenden Veranstaltung schriftlich auf dem dafür vorgesehenen Formblatt gemeldet werden. Das Formblatt ist unter www.adac-motorsport.de erhältlich.

Einschreibungen sind nicht übertragbar. Ein Austausch eines eingeschriebenen Fahrers durch einen Bewerber ist nicht möglich.

Jeder eingeschriebene Teilnehmer des ADAC Kart Masters ist verpflichtet, sich bei einer Nichtteilnahme an einer Veranstaltung rechtzeitig schriftlich beim Serienausschreiber abzumelden. Unentschuldigtes Fernbleiben kann von den Sportkommissaren mit einer Geldstrafe in Höhe von 250,- € geahndet und an den DMSB gemeldet werden.

1.8. Nennungen zu den Wertungsläufen

Mit der Abgabe des Einschreibformulars/Blocknennung gem. Art. 1.7. beauftragt und bevollmächtigt der Bewerber den ADAC und dessen Beauftragte, in seinem Namen Nennungen zu allen angegebenen

Veranstaltungen, bei denen Wertungsläufe zum ADAC Kart Masters durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

Gaststarter können die Ausschreibungen, Nennformulare und Zeitpläne zu den einzelnen Veranstaltungen des ADAC Kart Masters im Internet unter www.adac-motorsport.de abrufen.

Das Nenngeld für Gaststarter beträgt je Veranstaltung € 360,- und ist direkt an den Veranstalter zu bezahlen. Das Nenngeld beinhaltet nicht die Kosten (Gebühren) für Ver- und Entsorgung (Strom, Wasser, Abfall) sowie für Wohnmobile und Wohnwagen.

Die Nennung ist verbindlich, wenn der Serienausschreiber/Veranstalter verbindlich dem Teilnehmer gegenüber brieflich oder mit einem anderen Kommunikationsmittel die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat. Das Nenngeld (Einschreibgebühr) bleibt ab diesem Zeitpunkt zahlbar.

1.9. Permanenttickets

Jeder eingeschriebene Fahrer erhält folgende Permanenttickets:

- 1 Fahrer
- 1 Mechaniker A
- 2 Mechaniker B

1.10. Testverbot

Am Mittwoch und Donnerstag vor der jeweiligen Veranstaltung besteht Testverbot für alle eingeschriebenen Teilnehmer und Gaststarter.

Verstöße werden von den Sportkommissaren mit einer Rückstufung in der Startaufstellung zu dem jeweiligen ersten Heat/Rennen des Betroffenen geahndet.

1.11. Testfahrten Freitag und Reifenlimitierung

Die Teilnahme an den Testfahrten am Freitag ist nur Teilnehmern der Veranstaltung gestattet und nur zu den im Zeitplan angegebenen Zeiten gemäß Gruppeneinteilung. Die permanenten Startnummern des ADAC Kart Masters sind am Kart anzubringen.

Für den Testtag am Freitag ist die Anzahl der Slickreifen (neu und/oder gebraucht) limitiert. Die neuen Slickreifen müssen vor Ort bei den beauftragten Händlern (siehe Art. 2.4) erworben und gescannt werden. Gebrauchte Reifen müssen ebenfalls gescannt werden. Nur die gescannten Reifen dürfen für den Testtag ab der zweiten Session verwendet werden.

Ab der zweiten Session inklusive dem freien Training am Samstag und dem Warm Up am Sonntag ist die nachfolgende Anzahl an Reifen zugelassen:

- alle Klassen (außer Mini): 2 Satz Slickreifen (neu und/oder gebraucht)
- Mini: 1 Satz Slickreifen (neu und/oder gebraucht)

Die Anzahl der Regenreifen sowie die Reifen für die erste Freitags-Session sind freigestellt.

Verstöße werden von den Sportkommissaren mit einer Rückstufung in der Startaufstellung zu dem jeweiligen ersten Heat/Rennen des Betroffenen geahndet.

2. Technische Bestimmungen

Es gelten die nachfolgenden aktuellen Technischen Bestimmungen sofern durch das vorliegende Reglement nichts anderes geregelt ist:

OK, OK-N, OK-Junior, OK-N Junior:	CIK-FIA-Reglement
KZ2, KZ2 Masters:	CIK-FIA-Reglement
Mini:	CIK-FIA-Reglement, DMSB-Kartreglement (Teil F)
X30 Senior, X30 Junior:	DMSB-Kartreglement (Teil C), CIK-FIA-Reglement Art. 1 und 2

2.1. Zugelassenes Material

Pro Veranstaltung (bestehend aus Zeittraining, Heats und Rennen) um das ADAC Kart Masters sind zugelassen:

- 1 Chassis
- 2 Motoren (in der Klasse Mini von einem Hersteller)
- 1 Satz Slickreifen plus 1 Ersatzreifen für vorne oder hinten (außer Mini, KZ2 und KZ2 Masters)
- 1 Satz Slickreifen (Mini)
- 2 Satz Slickreifen (KZ2 und KZ2 Masters)
- die Anzahl der Regenreifen ist frei

Der Teilnehmer ist für die Verwendung von zugelassenem Material selbst verantwortlich.

2.1.1. Materialkennzeichnung

Die vorgenannten Teile müssen durch die Technischen Kommissare gekennzeichnet werden. Die Materialkennzeichnung erfolgt in der Regel während der Technischen Abnahme, es sei denn, in der Ausschreibung wird per Bulletin ein anderer Zeitpunkt festgelegt. Alle Teile müssen für alle Konkurrenten frei im Handel erhältlich sein.

Die Kennzeichnung der zugelassenen Motoren muss bis spätestens 30 Minuten vor Beginn des Zeittrainings der entsprechenden Klasse erfolgen. Für die Durchführung der Kennzeichnung ist ausschließlich der Fahrer verantwortlich.

Die Kennzeichnung der zugelassenen Reifen erfolgt bei der Reifenausgabe durch einen Technischen Kommissar oder einen durch die Technischen Kommissare beauftragten Helfer, es sei denn, in der Ausschreibung wird per Bulletin ein anderer Zeitpunkt festgelegt. Für die Durchführung der Kennzeichnung ist ausschließlich der Fahrer verantwortlich.

Für das freie Training ist in allen Klassen nur das Chassis zugelassen, das für die Veranstaltung von den Technischen Kommissaren abgenommen wurde.

Sollte vor dem Zeittraining ein gekennzeichnetes Teil defekt sein, so kann ein anderes Teil nachgezeichnet werden (Motoren bis spätestens 30 Minuten vor Beginn des Zeittrainings). Nur das gekennzeichnete Material ist im Zeittraining und Rennen zugelassen.

An allen Motoren müssen entsprechende Bohrungen mit mind. 3,5 mm Durchmesser vorhanden sein, damit Zylinderkopf, Zylinder, ggfs. auch das Kurbelgehäuse, als eine Einheit verplombt werden kann. Für die Verplombung sind, bei bestimmten Motoren, zur Befestigung des Zylinderkopfes längere Muttern mit je einer Bohrung von mind. 3,5 mm Durchmesser zu verwenden.

2.1.2. Materialtausch

Auf Anordnung der Technischen Kommissare (nach Abstimmung mit den Sportkommissaren) kann jederzeit während einer Veranstaltung der Austausch der vom Fahrer/Bewerber verwendeten Teile (z.B. Zündsystem oder einzelne Komponenten des Zündsystems, Kupplung oder Kupplungsteile, u.a.) durch ein vom ADAC bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell) verlangt werden.

2.1.3. Ersatzreifen

Der permanente Renndirektor des ADAC Kart Masters hat die Möglichkeit, in Abstimmung mit den Sportkommissaren, in Ausnahmefällen zusätzlich Reifen zuzulassen.

2.1.4. Ersatzchassis

Sollte im Laufe der Veranstaltung das abgenommene und verplombte Chassis eines Teilnehmers durch einen Unfall irreparabel beschädigt werden, darf nach Genehmigung durch den Obmann der Technischen Kommissare und dem Renndirektor ein Ersatzchassis nachträglich abgenommen werden. Das Ersatzchassis

(rennfertiges Kart ohne Motor und ohne Reifen) muss in Fabrikat und Modell dem irreparabel beschädigten Chassis entsprechen.

2.1.5. Motorenreparatur

Sollten im Laufe der Veranstaltung beide abgenommenen und verplombten Motoren eines Teilnehmers defekt werden, so kann unter Aufsicht der Technischen Kommissare eine Reparatur eines (1) Motors erfolgen. Der Umfang der Reparaturarbeiten beschränkt sich hierbei auf Zylinderkopf, Kolben und Laufbuchse nebst dazugehörigen Dichtungen. Der reparierte Motor wird anschließend wieder durch die Technischen Kommissare verplombt.

2.1.6. CIK-FIA Frontverkleidungs-Befestigungssysteme

Gemäß DMSB-Kart-Reglement.

2.2. Mindestgewicht

Mini	110 kg
OK:	150 kg
OK-N:	155 kg
OK-Junior:	140 kg
OK-N Junior:	145 kg
KZ2:	175 kg
KZ2 Masters:	180 kg
X30 Senior:	158 kg
X30 Junior:	145 kg

* Ein DMSB- oder FIA- homologierter Sicherheits-Sitz ist in allen Klassen empfohlen. Für alle Kart-Klassen gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-/ FIA-zugelassenen Sicherheitssitzes. Der Gewichts-Bonus beträgt für das Kart 2 kg.

* Die Verwendung einer DMSB-homologierten Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer empfohlen. Für alle Kart-Klassen gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung einer DMSB-homologierten Sicherheits-Lenkung. Der Gewichts-Bonus beträgt für das Kart 1 kg.

2.3. Reifen

In den einzelnen Klassen sind die nachfolgenden Reifen vorgeschrieben:

Mini:

Slick: VEGA M1 CIK Mini (vorne 10 x 4.00-5 / hinten 11 x 5.00-5)
Regen: VEGA WM1 CIK Mini (vorne 10 x 4.00-5 / hinten 11 x 5.00-5)

OK, OK-N, KZ2, KZ2 Masters

Slick: VEGA XM3 CIK Prime (vorne: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)
Regen: VEGA W6 CIK (vorne: 10 x 4.20-5 / hinten: 11 x 6.00-5)

OK-Junior, OK-N Junior:

Slick: VEGA XH3 CIK Option (vorne: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)
Regen: VEGA W6 CIK (vorne: 10 x 4.20-5 / hinten: 11 x 6.00-5)

X30 Senior, X30 Junior:

Slick: Komet K2M (vorne: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)
Regen: Komet K1W (vorne: 10 x 4.20-5 / hinten: 11 x 6.00-5)

Ein Säubern der Reifen mittels Föhn und manueller Hilfsmittel, wie Schaber, Spachtel etc. ist zulässig.

Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung zum Zeittraining oder Rennen ist unzulässig. Daher muss die Reifensäuberung so rechtzeitig erfolgen, dass die Reifen bei der Startaufstellung zum Zeittraining oder Rennen, keine Temperaturerhöhung mehr aufweisen.

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

Zur Kontrolle der Reglementsconformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finalläufe das Messgerät MiniRAE Lite der Firma „RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiprüfproben aus der Reifenlauffläche entnommen werden. Die Teilnehmer haben diese Probenentnahme/Messungen jederzeit zu gestatten. Der maximale Grenzwert der VOC-Messung der Reifen darf unter keinen Umständen 15 ppm überschreiten.

Hinweis: Verunreinigungen der Reifen, z.B. durch Kettenspray sind zu vermeiden, da diese zu einem Überschreiten des Grenzwertes führen können.

Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorgaben entsprechen, darf der Bewerber/Fahrer an dem betreffenden Wettbewerbsteil (Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Rennen 1, Rennen 2) nicht teilnehmen und der betreffende Fahrer erhält keinen Zugang zum Vorstartbereich. Proteste gegen diese Maßnahme sind nicht zulässig. Proteste und Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung. Wird bei einem Teilnehmer ein Vergehen gegen die vorgeschriebenen Reifen festgestellt, erfolgt ein Wertungsausschluss für die gesamte betreffende Veranstaltung.

2.4. Reifenhandling

Bei allen Veranstaltungen zum ADAC Kart Masters erfolgt die Anlieferung der Slickreifen ausschließlich durch die Fa. GN Motorsports (VEGA) und durch die Fa. Prespo GmbH (Komet). Nur diese Reifen dürfen für die Veranstaltung verwendet werden.

Am Freitag nach der Technischen Abnahme der jeweiligen Klasse (laut Zeitplan) erhalten die Fahrer gegen Abgabe ihres Coupons/Vouchers (zu erwerben bei ihrem Reifenhändler oder Team) an der Reifenausgabestelle die Slickreifen.

Ersatz-Slickreifen sind ebenfalls an der Reifenausgabestelle erhältlich (bis spätestens nach Beendigung des 1.Laufs der betreffenden Klasse) und müssen durch die Technischen Kommissare oder einen durch die Technischen Kommissare beauftragten Helfer markiert werden.

Für die Beschaffung und Kennzeichnung der Regenreifen ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich.

2.5. Kraftstoff

Es ist ausschließlich Einheitskraftstoff der Marke Aral Ultimate vorgeschrieben. Dieser ist an allen öffentlichen Aral-Tankstellen im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu beziehen.

Der Kraftstoff muss den CIK-FIA-Bestimmungen (Techn. Reglement Art. 2-21.1) sowie der DIN EN 228 (unverbleiter Otto-Kraftstoff) entsprechen. Zur Kontrolle können zu jeder Zeit der Veranstaltung Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts müssen nach jedem Training und Rennen noch so viel Kraftstoff im Tank haben, dass auf Anweisung der Sportkommissare mindestens 1 Liter entnommen werden kann. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Dem Kraftstoff darf in allen Zweitaktklassen ausschließlich ein Schmiermittel beigemischt werden, welches in der offiziellen CIK-FIA-Liste 2023 (siehe CIK-FIA-Reglement) aufgeführt ist.

Wird bei einem Teilnehmer ein Vergehen gegen den vorgeschriebenen Einheitskraftstoff festgestellt, erfolgt ein Wertungsausschluss für die gesamte betreffende Veranstaltung.

2.6. Vorgeschriebene Nummerntafeln / Startnummern

Startnummerntafeln gemäß DMSB-Kartreglement und CIK-FIA-Reglement.

Alle eingeschriebenen Fahrer erhalten permanente Startnummern, die für alle Veranstaltungen gültig sind. Die Startnummernvergabe erfolgt ab Startnummer 4 numerisch aufsteigend nach Nennungs- und

Zahlungseingang. Die Startnummern 1 bis 3 sind für die Vorjahressieger reserviert. Wunschstartnummern können erst nach erfolgtem Nennungs- und Zahlungseingang reserviert werden. Die Teilnehmer müssen sich selbst mit den notwendigen Startnummern (Aufklebern) versorgen.

2.7. Technische Bestimmungen für die Klassen X30 Senior und X30 Junior

2.7.1 Chassis

Es sind nur Chassis mit aktueller und gültiger CIK-FIA-Homologation zugelassen.

2.7.2 Motor IAME X30 125cc RL TaG – X30 Junior - X30 Senior (IAME Technical Regulations Art. 18)

Es sind nur Motoren des Typs IAME X30 125cc RL TaG zugelassen. Der Motor muss exakt dem Datenblatt 254X - IAME X30 125cc RL TaG entsprechen. Das Datenblatt sowie die darin enthaltenen Fotos und technische Zeichnungen gelten als Referenz zum Vergleich der Übereinstimmung von Motorbauteilen mit dem Original. Im Zweifelsfall wird der von IAME bereitgestellte Mustermotor mit Anbauteilen als Referenz verwendet.

Jegliche Modifikationen am Motor und seinen Anbauteilen sind ohne ausdrückliche Freigabe strengstens verboten.

Als Modifikation gilt jede Maßnahme, durch die das ursprüngliche Aussehen und die Abmessungen eines Originalteils verändert werden. Jegliche Modifikation und/oder Einbaumaßnahme, die die Änderung eines Maßes bzw. seiner Überprüfbarkeit zur Folge hat, ist strengstens verboten. Polieren, Sandstrahlen, Entgraten, Hitze- bzw. Oberflächenbehandlungen, Abtragen und/oder Aufbringen von Material oder sonstige Modifikationen sind nicht erlaubt.

Die Motoren müssen die Original-Seriennummer aufweisen.

Jedes interne oder externe Motorbauteil muss in seiner ursprünglichen Position eingebaut werden und muss entsprechend der originalen Konstruktionspezifikation funktionieren.

Die im Datenblatt angegebenen Toleranzmaße beziehen sich auf die Fertigungstoleranzen der Serienfertigung.

Dem Teilnehmer ist es nicht erlaubt, irgendwelche Eingriffe am Motor vorzunehmen, auch wenn die Toleranzmaße dadurch nicht über- bzw. unterschritten werden.

Jegliches Tuning ist verboten: die zulässigen Höchst- und Mindestmaße und das Volumen des Brennraums müssen gemäß Technischem Reglement der CIK/FIA gemessen werden.

2.7.2.1 Zylinderkopf (IAME Technical Regulations Art. 19)

Lediglich die Reparatur des Zylinderkopfgewindes mit einem Helicoil-Gewindeeinsatz M14 x 1,25 in derselben Länge wie das Originalgewinde ist erlaubt. Der im Zylinderkopf verschraubte Zündkerzenkörper darf in der Brennraumkuppel nicht hervorstehen (d.h. nicht in den Brennraum ragen).

Das Mindestmaß für die Quetschkante muss den im Datenblatt aufgeführten Angaben entsprechen.

Der Lötendraht (mindestens 50% Zinn) für die Vermessung der Quetschkante muss einen Durchmesser von 1,5 mm aufweisen. Die Messung muss am Motor im Rennzustand bei Umgebungstemperatur durchgeführt werden.

Die Konformität des Zylinderkopfprofils wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-025/1 überprüft. Brennraumkuppel, Quetschfläche und Dichtfläche müssen der Kontur der Lehre genau entsprechen.

Das im Zylinderkopf verschraubte CIK-Insert (10151) darf nicht in den Brennraum ragen.

2.7.2.2 Zylinder (IAME Technical Regulations Art. 20)

Der Zylinder muss über die Sicherheitsmarkierung und die Original-IAME-Beschriftung verfügen.

Honen des Zylinders ist erlaubt. Im Zweifelsfall müssen Form und Höhe der Einlass- und Auslasskanäle mit dem Zylinder des Muster-Motors verglichen werden.

Die Anpassung des Brennraumvolumens ist nur durch Auswechseln der Zylinderfußdichtung erlaubt.

Die Zylinderfußdichtung ist freigestellt (Anzahl, Dicke und Hersteller). **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

Eine Zylinderkopfdichtung ist nicht erlaubt.

Die Position der Ein- und Auslasskanäle wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-025/2 und/oder einem Drehwinkelmeßgerät überprüft. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

Die Sichtkontrolle zur korrekten Position der Ein- und Auslasskanäle wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/1 durchgeführt.

2.7.2.3 Kurbelgehäuse, Kurbelwelle, Pleuel, Kurbelwellenzapfen (IAME Technical Regulations Art. 21)

Die Dichtfläche für das Membrangehäuse wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/3 überprüft.

Der Abstand zwischen den Zylinderstehbolzen wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/4 überprüft.

Die Höhe der Zylinderfußfläche wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/5 überprüft.

Nur Original-Hubzapfenlager (IAME-Teile-Nr. X30125431), Kolbenbolzenlager (IAME-Teile-Nr. E-10440/E-10441) und Original-Anlaufscheiben (IAME-Teile-Nr. X30125436/X30125437) sind erlaubt.

Die Dichtringe müssen positionskorrekt mit der konkaven Seite zum Kurbelgehäuse hin montiert werden.

2.7.2.4 Lager (IAME Technical Regulations Art. 22)

Es sind nur Kurbelwellenkugellager 6206 C4 und Kurbelwellenrollenlager SKF BC1-3342 B erlaubt. Eine Vermischung von Kugel- und Rollenlager im selben Motor ist nicht zulässig. Es sind nur Ausgleichswellenkugellager 6202 C3/C4/C4H und 6005 C3/C4 mit Stahlkugeln und Polyamidkäfig erlaubt.

Schräggugellager und Keramikgugellager sind verboten.

Die Lager müssen so montiert werden, dass die Kugeln vom Inneren des Kurbelgehäuses sichtbar sind.

Alle Lager, die nicht die korrekte Typenkennzeichnung gemäß vorliegendem Reglement aufweisen, sind ausdrücklich verboten.

Die Verwendung von Ausgleichscheiben hinter den Lagern ist erlaubt, um das korrekte Axialspiel zu gewährleisten.

Es dürfen nur Original-Lager des entsprechenden Herstellers verwendet werden. Diese müssen die korrekte Hersteller-Teile-Nr. haben und die gleiche Baurichtung aufweisen.

2.7.2.5 Kolben, Kolbenring und Kolbenbolzen (IAME Technical Regulations Art. 23)

Die Kolbenform wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/2 überprüft.

2.7.2.6 Membrangehäuse (IAME Technical Regulations Art. 24)

Eine Bearbeitung der Dichtungs-Auflageflächen ist nicht erlaubt.

Nur das Original-Membrangehäuse ohne jegliche Modifikation ist erlaubt.

Die Stärke der Membrangehäuse-/Kurbelgehäusedichtung beträgt 1 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm).

Die Stärke der Flansch-/Membrangehäusedichtung beträgt 0,8 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm).

2.7.2.7 Membrane (IAME Technical Regulations Art. 25)

Nur Original-Membrane aus Glasfaser (Mindeststärke 0,30 mm) mit IAME-Markierung oder Original-Membrane aus Kohlefaser (Mindeststärke 0,24 mm) mit IAME-Markierung sind erlaubt.

Glasfaser- und Kohlefasermembrane dürfen nicht gemischt werden.

2.7.2.8 Vergaser (IAME Technical Regulations Art. 26)

Es ist nur der Tillotson-Vergaser HW-27A, der mit dem Motor in seiner Originalkonfiguration geliefert wurde, erlaubt (gleiche Marke, gleiches Modell, gleiche Teilenummer). Der Vergaser samt Zubehör muss dem Datenblatt 348/B - Carbuertor Tillotson HW-27A entsprechen.

Die Nadelventilfeder ist freigestellt.

Die Anbringung des Vergasers (z.B. mit Pumpe oben oder unten) ist freigestellt.

Die Dicke der Vergaserflanschdichtung beträgt 1 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm).

Der Vergasereinlass wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/2 überprüft. Das Einlassprofil muss der Kontur der Lehre genau entsprechen.

2.7.2.9 Ansauggeräuschkämpfer (IAME Technical Regulations Art. 27)

Der Ansauggeräuschkämpfer (IAME-Teile-Nr. X30125740) muss identisch mit dem Original sein, der mit dem Motor geliefert wurde (gleiche Marke, gleiches Modell, gleiche Teilenummer).

Die Schutzgitter sind freigestellt.

Der Gummiflansch, der den Ansauggeräuschkämpfer mit dem Vergaser verbindet, ist vorgeschrieben und muss gemäß Datenblatt montiert werden.

Einspritzungs- und/oder Sprühsysteme sind verboten.

Zusätzlich zur Regenabdeckung für den Ansauggeräuschkämpfer mit IAME-Prägung (gem. IAME Datenblatt 254X - Seite 9) ist auch die alte Regenabdeckung ohne IAME-Prägung zugelassen. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

2.7.2.10 Kupplung (IAME Technical Regulations Art. 28)

Die Fliehkraftkupplung muss bei max. 4.000 U/min greifen und das Kart in Bewegung setzen (mit Fahrer in Rennrüstung an Bord).

Die Kupplung muss unter allen Bedingungen bei max. 6.000U/min voll greifen.

Die ordnungsgemäße Funktion der Kupplung kann jederzeit während der Veranstaltung kontrolliert werden, auch nach jeder Session.

Die Kupplungsglocke wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-047/4 überprüft. Die Lehre wird im rechten Winkel zur Achse der Kupplungsglocke angesetzt und darf nicht eindringen.

2.7.2.11 Zündung (IAME Technical Regulations Art. 29)

Es sind nur Original-Zündungen, entweder Selettra Digital "K" oder Selettra Digital "S" ohne jegliche Modifikation erlaubt.

Die technischen Kommissare haben das Recht, jederzeit vor Beginn des Rennens die Auswechslung der Zündung als Ganzes oder in Teilen zu verlangen.

Der Veranstalter haftet nicht für etwaige Ausfälle nach der Auswechslung.

Nur die elektronische CDI-Box Typ „C“ (16000RPM) ist erlaubt und muss am Chassis oder Motor befestigt sein.

Die Kennzeichnung auf der Zündbox ist vorgeschrieben und muss ohne Demontage deutlich sichtbar sein. Abdecken mit Klebe- oder Abdeckband ist verboten.

Modifikationen der Statorplatte sowie der Form und Dicke von Passfeder und Nut an Rotor und Kurbelwellenbolzen sind verboten.

Die korrekte Position der Markierung der Drehrichtung am Rotor wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/7 überprüft.

Die Batterie muss stets mit dem Zündsystem verbunden sein. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

2.7.2.12 Zündkerze (IAME Technical Regulations Art. 30)

Die Marke der Zündkerze ist freigestellt. Die verwendete Zündkerze muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

Die Zündkerze muss zusammen mit dem Original-Dichtring verbaut werden.

Der Zündkerzenkörper und dessen Isolierung dürfen - mit Ausnahme von Elektrode/n – eingeschraubt im Zylinderkopf nicht über dem oberen Teil des Verbrennungsraums hinausgehen, d.h. nicht in den Brennraum ragen (CIK Technisches Reglement Anhang 7). Die Gewindelänge darf insgesamt nicht länger als max. 18,5 mm sein.

Nur der originale Zündkerzenstecker, wie mit dem Motor geliefert (IAME-Teile-Nr. 10544 oder 10543), ist erlaubt.

2.7.2.13 Auspuff (IAME Technical Regulations Art. 31)

Nur der Original-Auspuff und Auspuffflansch wie mit dem Motor geliefert ist erlaubt und muss im Originalzustand gemäß Datenblatt sein. Modifikationen der Struktur und Abmessungen sind nicht erlaubt.

Bohren und Schweißen des Auspuffs sind nur zur Montage einer Abgastemperatursonde erlaubt.

Die Auspuffanlage muss zwischen Zylinder und Auspuffflansch stets komplett gasdicht sein.

Für die ordnungsgemäße Abdichtung des Auspuffsystems ist der Fahrer verantwortlich.

Mindestens eine Original-Dichtung zwischen Zylinder und Auspuffflansch ist vorgeschrieben.

Die Verwendung des Original-Distanzstücks ist freigestellt.

Die Verwendung der originalen 24 mm-Reduzierung im Auspuffflansch gemäß Datenblatt ist in der Klasse X30 Junior vorgeschrieben. Modifikationen sind nicht erlaubt.

Die Verwendung des Zusatzschalldämpfers gemäß Anhang 3 des IAME-Reglements ist nicht vorgeschrieben. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

2.7.2.14 Kühlsystem (IAME Technical Regulations Art. 32)

Das Kühlsystem muss der Original-Konfiguration entsprechen: nur ein (1) Original-IAME-Kühler (IAME-Teile-Nr. T-8000B oder T-8001) und nur eine (1) Original-IAME-Einfach-Wasserpumpe (Aluminium oder Plastik schwarz/blau).

Nur eine (1) Original-IAME-Wasserpumpen-Riemenscheibe (Aluminium oder Plastik schwarz/blau) gemäß Datenblatt ist erlaubt.

Die Kühlerhalterung (Strebe) ist freigestellt (Anzahl und Hersteller). **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

Nur Original-IAME-Thermostate (einfache oder Bypass-Thermostate) sind erlaubt. Ihre Verwendung ist freigestellt. Zwei-Wege-Thermostate können ohne die innere Thermostatkapsel installiert werden und als Verbindungsstück verwendet werden.

Als Kühlmittel ist nur Wasser ohne Zusätze erlaubt.

Selbstklebende oder montierte Kühlerabdeckungen sind erlaubt, dürfen aber während der Fahrt nicht entfernt werden können.

Die Wasserschläuche sind freigestellt (Hersteller). **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

Der Antriebsriemen für die Wasserpumpe ist freigestellt (Anzahl u. Hersteller).

Der Antriebsriemen muss die Riemenscheibe der Wasserpumpe bewegen.

Die Kombination von Plastik- oder Aluminium-Wasserpumpen mit Plastik- oder Aluminium-Riemenscheiben ist erlaubt.

2.7.2.15 Starter (IAME Technical Regulations Art. 33)

Zum Lieferumfang des Motors gehört ein elektrischer Onboard-Starter.

Das Original-Onboard-Startsystem muss mit allen Komponenten installiert und korrekt angeschlossen und funktionsfähig sein.

2.7.2.16 Ritzel (IAME Technical Regulations Art. 34)

Nur Original-IAME-Ritzel Z10/Z11/Z12/Z13 sind zugelassen.

2.8. Zusatzbestimmungen für die Klasse Mini

Jeder Teilnehmer (auch Gaststarter) muss spätestens am Mittwoch vor seiner ersten Veranstaltung beim Serienausschreiber den Motorenhersteller angeben und darf nur einmal in der laufenden Saison diesen wechseln. Ein einmaliges Zurückwechseln auf den ursprünglich genannten Motorenhersteller ist zulässig. Pro Veranstaltung ist nur ein (1) Motorenhersteller zulässig.

2.9. Zusatzbestimmungen für die Klasse OK-N

In der Klasse OK-N sind nur CIK-homologierte Klappenvergaser zugelassen.

2.10. UNIPRO UniLog Datenspeicher

Für alle Karts/Motoren in den Klassen X30 Senior, X30 Junior und Mini, auch für Gaststarter, ist ein UNIPRO UniLog-Datenspeicher (Messwerterfassungsgerät) verbindlich vorgeschrieben. Dieser Datenspeicher wird vom ADAC zur jeweiligen Veranstaltung gestellt und jedem Fahrer verbindlich zugeteilt. Mit dem Beginn des „Freien Trainings“ ist der UniLog-Datenspeicher bei jeglichem Befahren der Rennstrecke am jeweiligen Kart/Motor, entsprechend den DMSB-Bestimmungen, anzubringen. Die dazugehörigen Kabel mit den Aufnehmern für Motordrehzahl und Radgeschwindigkeit (originaler „Assembly kit“) sind vom jeweiligen Fahrer/Team beim Hersteller UNIPRO ApS oder dessen Vertriebs Händler zu erwerben und gemäß der DMSB-Anbau-Anleitung am Kart anzubringen.

Die Verantwortung der ordnungsgemäßen Funktionsfähigkeit des UniLog-Systems während der gesamten Veranstaltung liegt beim Fahrer/Bewerber. Verstöße werden von den Sportkommissaren sportrechtlich geahndet.

Bei Verlust, Totalschaden oder selbst herbeigeführtem Defekt eines UNIPRO UniLog-Datenspeichers wird vom betreffenden Fahrer/Bewerber eine Pauschalgebühr in Höhe von € 200,- erhoben.

3. Durchführungsbestimmungen

3.1. Freies Training

Ein freies Training von mindestens 10 Minuten Dauer für jeden Teilnehmer ist vorgeschrieben.

Ab 37 Teilnehmern in einer Klasse wird das freie Training in der betreffenden Klasse in zwei Trainingsgruppen eingeteilt und in jeweils einer Trainingssitzung für jede Gruppe durchgeführt. Die Gruppeneinteilung erfolgt nach der Gruppeneinteilung des Zeittrainings.

Die Motoren beim freien Training müssen nicht gekennzeichnet sein. Es dürfen nur die für diese Veranstaltung gescannt Reifen verwendet werden. Teilnehmer, die am Freitagstest nicht teilgenommen haben, dürfen für das freie Training am Samstag und das Warm Up am Sonntag einen Satz neue oder gebrauchte Slicks verwenden. Dieser Reifensatz muss im Vorfeld bei den Technischen Kommissaren eingescannt werden.

3.2. Zeittraining

Das Zeittraining findet grundsätzlich in einer Trainingssitzung mit 10 Minuten Zeitdauer pro Klasse statt. Die beste Trainingszeit entscheidet über die Startaufstellung.

Ab 37 Teilnehmern in einer Klasse wird das Zeittraining in der betreffenden Klasse in zwei Zeittrainingsgruppen eingeteilt und in jeweils einer Trainingssitzung für jede Gruppe durchgeführt. Die Gruppeneinteilung wird bei jeder Veranstaltung ausgelost.

Die Anzahl der gefahrenen Runden sowie der Trainingszeitpunkt sind freigestellt. Sobald ein Teilnehmer den Boxenbereich anfährt, darf er nicht wieder das Zeittraining aufnehmen. Jeder Teilnehmer muss mindestens eine gezeitete Runde absolvieren, um sich für die Rennen zu qualifizieren, die innerhalb von 120% der Zeit des Klassenschnellsten liegt. In begründeten Ausnahmefällen entscheidet der Rennleiter/Renndirektor auf schriftlichen Antrag des betreffenden Bewerbers über eine Zulassung zum Start.

a) Wird das Zeittraining in einer Gruppe durchgeführt, erfolgt die Platzierung im Zeittrainingsergebnis nach den jeweils erzielten Zeiten, beginnend mit dem Schnellsten.

b) Wird das Zeittraining in zwei Gruppen durchgeführt wird das Gesamt-Zeittrainingsergebnis wie folgt gebildet:

Ergebnis in der Zeittrainingsgruppe	Platzierung im Gesamt-Zeittrainingsergebnis
Platz 1 schnellere Gruppe	1. Platz Gesamt-Zeittraining
Platz 1 langsamere Gruppe	2. Platz Gesamt-Zeittraining
Platz 2 schnellere Gruppe	3. Platz Gesamt-Zeittraining
Platz 2 langsamere Gruppe	4. Platz Gesamt-Zeittraining
Platz 3 schnellere Gruppe	5. Platz Gesamt-Zeittraining
Platz 3 langsamere Gruppe	6. Platz Gesamt-Zeittraining
usw.	

Bei Zeitgleichheit wird die zweitschnellste Runde des betreffenden Fahrers herangezogen (danach die drittschnellste Runde, usw.).

3.3. Warm Up

Am Renntag wird ein 10-minütiges Warm Up für die Teilnehmer der Rennen gefahren.

Die Teilnahme ist freiwillig. Es dürfen nur die für diese Veranstaltung gescannten Reifen verwendet werden. Teilnehmer, die am Freitagstest nicht teilgenommen haben, dürfen für das freie Training am Samstag und das Warm Up am Sonntag einen Satz neue oder gebrauchte Slicks verwenden. Dieser Reifensatz muss im Vorfeld bei den Technischen Kommissaren eingescannt werden.

3.4. Heats (Qualifikation für die Rennen)

In allen Klassen werden zur Ermittlung der für die Finalrennen qualifizierten Teilnehmer Heats (Qualifikationsrennen) durchgeführt. Ein Heat hat eine Länge von 13 ± 1 km (Mini: 11 ± 1 km).

Die Einteilung der Teilnehmer in die 3 Heatgruppen A, B und C wird nach dem offiziellen Ergebnis des Zeittrainings vorgenommen. Jede Heatgruppe umfasst maximal 18 Teilnehmer.

Ergebnis Gesamt-Zeittraining	Heatgruppe + Platz
Platz 1	Gruppe A - Platz 1
Platz 2	Gruppe B - Platz 1
Platz 3	Gruppe C - Platz 1
Platz 4	Gruppe A - Platz 2
Platz 5	Gruppe B - Platz 2
Platz 6	Gruppe C - Platz 2
usw.	usw.

Die Zusammensetzung der Heats ergibt sich aus der Paarung der Heatgruppen A, B, C nach folgendem Schema:

1. Heat: Gruppen B und C
2. Heat: Gruppen A und B
3. Heat: Gruppen A und C

Die jeweils zuerst aufgeführte Heatgruppe startet bei den Heats immer auf der Seite der Pole Position.

Bei 36 und weniger Teilnehmern in einer Klasse werden 2 Heats mit dem gesamten Feld gefahren. Die Startaufstellung für beide Heats erfolgt nach dem Ergebnis des Zeittrainings.

Für die erreichte Platzierung in den Heats werden jedem Fahrer Punkte zugeschrieben (1. = 0 Pkte., 2. = 2 Pkte., 3. = 3 Pkte., usw.) Die Fahrer werden entsprechend der zurückgelegten Runden platziert. Alle Fahrer, die nicht gestartet sind (nach dem Startsignal nicht die Startlinie überquert haben), erhalten für diesen Heat die volle Punktzahl + 1 Punkt. Fahrer, denen die Schwarze Flagge gezeigt wurde oder die ausgeschlossen wurden, erhalten für diesen Lauf die volle Punktzahl + 2 Punkte. Die volle Punktzahl ist gleich der Anzahl der Fahrer, die jeweils für den Heat A-B gemäß Gruppeneinteilung vorgesehen ist.

Nach Beendigung der Heats wird eine Punktwertung (Addition der Heatpunkte) erstellt. Der Teilnehmer mit der geringsten Punktzahl wird auf Platz eins geführt usw. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Platzierung im Zeittraining.

Die besten 36 Teilnehmer qualifizieren sich für die Rennen. Bei Absage eines qualifizierten Teilnehmers rückt der nächstplatzierte Fahrer der Heatwertung auf.

3.5. Rennen

Bei den Veranstaltungen des ADAC Kart Masters werden jeweils 2 Rennen pro Klasse durchgeführt. In einem Rennen können maximal 36 Karts teilnehmen (gem. jeweils gültiger DMSB-Streckenlizenz).

Die Startaufstellung für das 1. Rennen erfolgt nach der Punktwertung der Heats, auch wenn Proteste aus dem Zeittraining, bzw. aus den Heats, noch nicht entschieden sind.

Die Startaufstellung für das 2. Rennen erfolgt nach dem Einlauf des 1. Rennens, auch wenn Proteste aus dem 1. Rennen noch nicht entschieden sind.

3.6. Vorstart / Startaufstellung

Jedem Fahrer ist es erlaubt seine für die Veranstaltung gekennzeichneten Slickreifen und/oder Regenreifen sowie Werkzeug für den Reifenwechsel mit in den Vorstartbereich zu nehmen, jedoch ist jegliches Arbeiten am Kart mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich verboten. Wenn der Rennleiter/Rennleiter aufgrund von geänderten Wetterbedingungen eine Startverzögerung beschließt, können Reparaturen/Änderungen am Kart in diesem Bereich vorgenommen werden. Der Rennleiter legt fest welchen Umfang die Reparaturen/Änderungen haben dürfen.

3.7. Startart

rollender Start für alle Klassen außer KZ2 und KZ2 Masters

stehender Start für die Klassen KZ2 und KZ2 Masters

3.8. Renndistanz

Die Renndistanz beträgt pro Rennen:

Mini:	12-15 km
OK-Junior, OK-N Junior, X30 Junior:	15-17 km
OK, OK-N, KZ2, KZ2 Masters, X30 Senior:	17-20 km

3.9. Wertungsstrafen

Wenn in den vorgenannten Bestimmungen nichts anderes geregelt ist, gelten bei der Bewertung von Vorfällen und die daraus resultierenden Bestrafungen von Bewerbern/Fahrern neben dem DMSB-Kart-Reglement auch die CIK-FIA General Prescriptions.

3.10. Technische Überprüfung nach dem Rennen

Nach Beendigung jedes Rennens zum ADAC Kart Masters gelten die parc fermé-Bestimmungen. Die Technischen Kommissare sind verpflichtet, eine Endabnahme von mindestens 3 Karts mit Ausrüstung auf Übereinstimmung mit dem Reglement (Motor, Vergaser, Übersetzung, Chassis, Reifen usw.) vorzunehmen.

Die bei einer Untersuchung von Amtswegen anfallenden Re-/Demontagekosten (z.B. für Dichtmittel, Schmierstoffe oder für Arbeitsleistungen) hat der betreffende Fahrer/Bewerber selber zu tragen.

Bei einem abgewiesenen Protest wird das Kart im Rahmen der regulären Nachuntersuchung überprüft.

4. Wertung und Preise

4.1. Wertung

4.1.1. Fahrerwertung

Bei jeder Veranstaltung zum ADAC Kart Masters werden zwei Rennen durchgeführt und nach dem offiziellen Rennergebnis Punkte pro Rennen wie folgt zugeteilt:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte:	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Eine Punktevergabe erfolgt nur für diejenigen Fahrer, die mindestens 75% der Distanz des führenden Fahrzeuges zurückgelegt haben.

Für die Platzierungen in der Heatwertung werden ebenfalls Punkte wie folgt zugeteilt:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Punkte:	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Fahrer, die nicht in das ADAC Kart Masters eingeschrieben sind, zählen zwar als Starter mit, erhalten aber keine Punkte. Die eingeschriebenen Teilnehmer rücken in der Punktevergabe auf.

In der Gesamtwertung werden pro Fahrer das punktschlechteste Ergebnis eines Rennens und das punktschlechteste Ergebnis einer Heatwertung gestrichen. Das Nichterreichen von Wertungspunkten bei Teilnahme oder eine Nichtteilnahme (auch vor dem Zeitpunkt der Einschreibung) kann als Streichresultat gelten. Eine Disqualifikation (Sportstrafe durch die Sportkommissare) oder ein Wertungsverlust (Nichtwertung durch den Rennleiter) kann nicht als Streichresultat herangezogen werden.

Sieger des ADAC Kart Masters bzw. der IAME Series Germany in der betreffenden Klasse ist der Fahrer mit der höchsten Punktzahl. Bei Punktegleichheit (ex-aequo) entscheidet die größere Anzahl der ersten, dann der

zweiten und eventuell weiteren Plätze aller für die Meisterschaft durchgeführten Rennen. Platzierungen von Gaststärtern werden nicht berücksichtigt; die eingeschriebenen Teilnehmer rücken in der Platzierung auf. Sofern dann noch Punktegleichheit besteht, entscheidet die bessere Platzierung im letzten Rennen, dann im vorletzten Rennen, usw.

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

4.1.2. Ladies Cup

An alle Teilnehmerinnen werden in den einzelnen Klassen Punkte für beide Finalrennen nach folgender Formel vergeben. Es erfolgt kein Streichresultat.

$$\frac{\text{Starter (inkl. Gaststarter) - Platzierung (exkl. Gaststarter)}}{\text{Starter}} \times 10 + 1$$

Die bestplatzierte Teilnehmerin (klassenübergreifend) nach allen 5 Veranstaltungen wird bei der Gesamtsiegerehrung geehrt.

4.1.3. Tageswertung

Bei jeder Veranstaltung zum ADAC Kart Masters wird pro Klasse eine Tageswertung erstellt. Diese erfolgt anhand der Ergebnisse der Finalrennen gemäß o.a. Punkteverteilung (Platz 1 bis 15). Eine Punktevergabe erfolgt nur für diejenigen Fahrer, die mindestens 75% der Distanz des führenden Fahrzeuges zurückgelegt haben. Bei Punktegleichheit entscheidet die bessere Platzierung in der Heatwertung.

4.2. Siegerehrung und Pokale

Pro Veranstaltung erhalten die ersten 5 Fahrer pro Klasse der Tageswertung einen Pokal durch den Veranstalter.

Die 5 bestplatzierten Fahrer pro Klasse in der Gesamtwertung erhalten bei der Gesamtsiegerehrung des ADAC Kart Masters einen Pokal durch den Serienausschreiber.

Bei Klassen mit weniger als 10 eingeschriebenen Teilnehmern legt der Serienausschreiber die Anzahl der Pokale fest.

Die Siegerehrungen bei den Veranstaltungen erfolgen vorläufig und vorbehaltlich der technischen Nachuntersuchungen und evtl. Straf-, Protest- und Berufungsentscheidungen.

4.3. Preisgeld

Es ist ein Gesamtpreisgeld von circa 10.000,- € ausgeschrieben, das sich prozentual der Teilnehmerstärke auf die einzelnen Klassen verteilt. Die genaue Höhe und Aufteilung des Preisgeldes werden nach Abschluss der Saison bekannt gegeben.

Die Auszahlung der Preisgelder ist nur an Teilnehmer mit einer gültigen ADAC-Mitgliedschaft (ausgenommen Ausländer) möglich.

Bei ausländischen Fahrern und Teams (Bewerber) zu zahlende Preisgelder, für in Deutschland stattfindende Rennen, ist deutsche Einkommensteuer einzubehalten und an das Finanzamt abzuführen.

Dem ADAC e.V. ist eine Wohnsitzbescheinigung nach § 73 e Satz 6 EStDV vorzulegen, um seinen Wohnsitz im Inland nachzuweisen.

Gültige Prozentsätze gem. § 50a Abs. 2 EStG:

- Bei Preisgeldzahlungen bis € 250,00 je Darbietung wird der Steuerabzug nicht erhoben

- Bei Preisgeldzahlungen über € 250,00 je Darbietung ist Betrag von 15% zzgl. 5,5% Solidaritätszuschlag (ca. 15,83%) einzubehalten.

Die platzierungsabhängigen Vergütungen unterliegen gem. UStAE Abschnitt 1.1 Nr. 24 nicht der Umsatzsteuer.

5. Weitere Bestimmungen

5.1. Zeitnahme / persönliche Transponder

Die Zeitnahme bei allen Veranstaltungen zum ADAC Kart Masters erfolgt durch ein permanentes Zeitnahmeteam mittels Transponderzeitnahme. Für das ADAC Kart Masters sind persönliche Transponder vom Typ MYLAPS Kart Rechargeable Power Transponder (gelb) oder X2 Transponder Kart vorgeschrieben. Jeder Teilnehmer muss selbst dafür Sorge tragen, dass sich der Transponder bei den Veranstaltungen im einsatzbereiten Zustand befindet und muss die Transpondernummer bei der Papierabnahme dem Veranstalter mitteilen.

Gaststarter können sich einen Transponder vor Ort gegen Gebühr bei der Zeitnahme ausleihen.

Die Benutzung des Transponders ist ab dem ersten freien Training vorgeschrieben.

5.2. Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist für alle Teilnehmer Pflicht. Eine festgestellte Nichtteilnahme zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße von € 100,- nach sich. Der Renndirektor kann zudem die Anwesenheit bei der nächsten Fahrerbesprechungsgruppe anordnen.

5.3. Permanente Sportwarte

Der ADAC setzt bei allen Veranstaltungen zum ADAC Kart Masters einen permanenten Renndirektor, einen permanenten stellvertretenden Renndirektor (Videoüberwachung), fünf permanente Technische Kommissare und einen permanenten Sportkommissar ein.

Der Renndirektor ist in seinen Pflichten und Verantwortlichkeiten dem Rennleiter der jeweiligen Veranstaltung gleichgestellt. Bei Unstimmigkeiten ist die endgültige Entscheidung jedoch verantwortlich dem Renndirektor vorbehalten.

Die permanenten Sportwarte sowie alle weiteren Sportwarte und Offiziellen werden in den Veranstaltungsausschreibungen aufgeführt.

5.4. Teilnehmerverpflichtung

Die Teilnehmer/Fahrer am ADAC Kart Masters erkennen diese Regelungen mit Abgabe ihrer Einschreibung/Nennung unwiderruflich an und verpflichten sich zur Einhaltung und Beachtung dieses Reglements.

Jeder Teilnehmer/Fahrer verpflichtet sich zur Anbringung folgender Aufnäher/Aufkleber auf seinem Fahreranzug bzw. Kart:

1 Aufnäher ADAC (8x8 cm) auf dem Fahreroverall

2 Aufkleber ADAC (10x10 cm) auf dem Kart

Sind die entsprechenden Aufnäher/Aufkleber nicht angebracht, erhält der betreffende Fahrer keinen Zugang in den Vorstartbereich.

5.5. Unerlaubte Werbung insbesondere am Fahrzeug, Startnummern, Fahrerausrüstung, Truck und bei den Veranstaltungen zum ADAC Kart Masters

Es ist grundsätzlich nicht erlaubt Unternehmen, Produkte, Marken, Namen oder Ähnliches aus den Bereichen und Branchen von Sponsoren auf jeglichen Flächen des ADAC Kart Masters einschließlich deren Veranstaltungen zu präsentieren:

- Tabak und Tabakprodukte
- Alkohol (mit Ausnahme von alkoholfreiem Bier)
- Pornographie
- Politik
- Religion
- soziale oder beleidigende Werbung
- private Wett- und Glücksspielanbieter ohne Erlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland

5.6. Umweltschutz

Jeder Teilnehmer einer Veranstaltung ist für die Entsorgung des/der bei ihm anfallenden Abfalls bzw. Altstoffe (z.B. Altöl, Reifen, Alteile, Papier) selbst verantwortlich. Wenn vom Veranstalter entsprechende Entsorgungsbehälter aufgestellt werden, sind diese, ggf. unter strikter Beachtung der vorgesehenen Sortierung unbedingt zu benutzen.

Es ist streng verboten, im Verlauf oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an einer Veranstaltung Abfälle sowie Altstoffe wegzuworfen oder liegen zu lassen bzw. soweit eine getrennte Entsorgung vom Veranstalter vorgesehen ist, miteinander zu vermischen. Bei Zuwiderhandlungen wird der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) von den Sportkommissaren oder vom Veranstalter mit einer Sportstrafe (Geldstrafe, Ausschluß bzw. Wertungsverlust sowie u. U. Suspendierung) belegt. Darüber hinaus kann er vom Veranstalter für alle Folgekosten haftbar gemacht werden.

Beim Auftanken, sowie bei Arbeiten am Motor auf dem Veranstaltungsgelände (Fahrer- und Industrielager) sind Schutzfolien unter das Kart (mindestens 1,5 x 2,5 m) zu legen. Diese Folien müssen unter Vermeidung von Umweltschäden spätestens unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung vom Teilnehmer wieder mitgenommen oder unter Beachtung der Anweisung des Veranstalters, entsorgt werden.

Beim Reinigen des Karts dürfen nur Reinigungsmittel mit biologisch abbaubaren chemischen Substanzen verwendet werden.

Generell sind die DMSB-Umweltrichtlinien zu beachten.

5.7. Fahrerlager

Jeder Teilnehmer bekommt vor der betreffenden Veranstaltung einen „Antrag auf Platzreservierung“ zugemailt. Dieses Formblatt muss fristgerecht an den Fahrerlagerbeauftragten zurückgeschickt werden. Der Aufbau erfolgt nur mit Zustimmung des Fahrerlagerbeauftragten ebenso wie die Zuteilung des Platzbedarfs. Dieser kann je nach Rennstrecke variieren. Grundsätzlich steht jedem Teilnehmer, der als Einzelfahrer aufbaut, eine maximale Fläche von 25 m² im Fahrerlager zu. Darüber hinaus gehender Platzbedarf muss vor dem Aufbau mit dem Fahrerlagerbeauftragten abgesprochen werden.

Den Anweisungen der Fahrerlageraufsicht ist unbedingt Folge zu leisten. Für Privatfahrzeuge besteht absolutes Parkverbot im Fahrerlager. Wohnwagen und Wohnmobile stehen grundsätzlich auf dem Wohnwagenplatz (nicht im Fahrerlager). In Sprintern, Transportern, PKWs usw. muss gut sichtbar die Mobilnummer des Besitzers hinterlegt sein.

5.8. Protest und Berufung

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

Protestkaution – zahlbar an den genehmigenden ASN der Veranstaltung:
Status National: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautio – zahlbar an den DMSB:
Status National A 1.000,00 €

(Protest- und Berufungskautioen sind mehrwertsteuerfrei)

5.9. 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.

5.10. Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) zum Ausschluss der Haftung, Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement.

5.11. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

(1) Die Teilnehmer (=Bewerber, Fahrer, Mitfahrer, Kraftfahrzeug-Eigentümer und -Halter) nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden, soweit kein Haftungsausschluss nach dieser Ausschreibung vereinbart wird.

(2) Die Ausschreibung darf grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in Form von Bulletins nur durch die Sportkommissare der Veranstaltung vorgenommen werden, jedoch nur, wenn aus Gründen der Sicherheit und / oder höherer Gewalt oder aufgrund behördlicher Anordnung notwendig ist bzw. die in der Ausschreibung enthaltenen Angaben über Streckenlänge, Renndauer, Rundenzahl und Sportwarte oder offensichtliche Fehler in der Ausschreibung betrifft.

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

5.12. Maßgeblicher Reglementstext

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte, Reglementtext ist verbindlich.

5.13. TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte

Alle Copyright und Bildrechte liegen beim ADAC e. V. einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen der ADAC Kart Masters übernommen werden.

Alle Fernsehrechte des ADAC Kart Masters sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen beim ADAC e. V.

Jede Art von Aufnahmen, Ausstrahlung, Wiederholung oder Reproduktion zu kommerziellen Zwecken ist ohne schriftliche Zustimmung des ADAC e. V. verboten.