

REGLEMENT »

» **DKM 2024**



ADAC

Alle Infos unter: adac.de/motorsport

Deutsche Kart Prädikate Serienreglement 2024

Stand: 12.01.2023

0. PRÄAMBEL

Der ADAC e.V. organisiert die in diesem Serienreglement aufgeführten Deutschen Kart Prädikate gemäß Level 1 und Level 3 der Allgemeinen Prädikatsbestimmungen des DMSB.

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 12.01.2024 unter Reg.-Nr.: 255/24 genehmigt.

Diese Prädikate werden für folgende Kategorien/Klassen ausgeschrieben:

Deutsche Mini-Kart-Meisterschaft - DMKM in der Klasse Mini (Level 1)
DMSB-Schalt-Kart-Cup – DSKC in der Klasse KZ2 (Level 3)

Im Rahmen von Veranstaltungen mit den DMSB Kart-Prädikaten werden die Wettbewerbe für die IAME SERIES GERMANY in den Klassen IAME X30 SENIOR und IAME X30 JUNIOR mit dem Status National A ausgeschrieben.

Nur der deutsche Text ist für dieses Reglement verbindlich. Die Überschriften in diesem Dokument dienen nur der leichteren Bezugnahme und sind nicht Teil dieser Serienbestimmungen.

Die Überschriften in diesem Dokument dienen nur der leichteren Bezugnahme und sind nicht Teil dieser Serienbestimmungen.

Im Interesse einer besseren Lesbarkeit wird davon abgesehen, bei Fehlen einer geschlechtsneutralen Formulierung sowohl die männliche als auch weitere Formen anzuführen. Die nachstehend gewählten männlichen Formulierungen gelten deshalb uneingeschränkt auch für die weiteren Geschlechter.

1. ALLGEMEIN GÜLTIGE BESTIMMUNGEN

Alle an der nationalen DKM-Serie teilnehmenden Fahrer, Teilnehmer und Offizielle verpflichten sich im eigenen Namen, im Namen ihrer Mitarbeiter und Vertreter, folgende Bestimmungen zu beachten:

- Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- CIK-FIA General Prescriptions
- CIK-FIA Specific Prescription sofern zutreffend
- CIK-FIA Technical Regulations
- DMSB Meisterschaftsbestimmungen
- Anti-Doping Reglement 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
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Kart-Reglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVo)
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Beschlüsse und Bestimmungen des DMSB
- DMSB-Umweltrichtlinien
- alle weiteren Bestimmungen der CIK-FIA und des DMSB, sofern anwendbar

2. SERIENVERANSTALTER

ADAC e.V., Bereich Automobilsport
Hansastr.19, 80686 München
Telefon: 089-7676-4412
E-Mail: daniel.schnarr@adac.de

3. ZUSTÄNDIGER ASN

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

4. STATUS DER WETTBEWERBE

National A Hinweis: Bei Wettbewerben mit dem Status „National A“ können alle Teilnehmer (DMSB-Lizenz und Lizenz eines anderen ASN) in der Serienwertung gewertet werden.

5. ZUGELASSENE TEILNEHMER

Grundsätzlich sind in den Prädikaten eingeschriebene Bewerber mit ihren Fahrern teilnahmeberechtigt. Gastfahrer - auch mit nicht eingeschriebenen Bewerbern - können mit Genehmigung des Serien-Koordinators zugelassen werden.

Die Zahl der eingeschriebenen Fahrer ist grundsätzlich in jeder Klasse begrenzt:

Deutsche Mini-Kart-Meisterschaft in der Klasse Mini:	max. 36 eingeschriebene Fahrer
DMSB-Schalt-Kart-Cup in der Klasse KZ2:	max. 54 eingeschriebene Fahrer
IAME Series Germany in der Klasse X30 Junior:	max. 36 eingeschriebene Fahrer
IAME Series Germany in der Klasse X30 Senior:	max. 54 eingeschriebene Fahrer

Der ADAC behält sich vor, das betreffende Prädikat nicht durchzuführen, wenn die Zahl der eingeschriebenen Fahrer niedriger als erwartet und ein qualitativ hochwertige Wettbewerb nicht garantiert ist.

Nur Bewerber, die eine gültige Bewerberlizenz besitzen, können Fahrer, die die vorgenannten Bedingungen erfüllen, in das jeweilige Prädikat einschreiben oder Nennungen zu Veranstaltungen abgeben.

Der Bewerber und/oder sein autorisierter Vertreter müssen volljährig sein.

Die Fahrer müssen im Besitz einer der nachfolgend aufgeführten DMSB-Lizenz (Mindestanforderung) oder einer gleichbedeutenden Lizenz eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein:

Klasse	Jahrgang	Nationale Lizenzstufe oder Internationale Lizenzstufe
MINI (DMKM)	2011 - 2015	Nat. Kart-Lizenz Stufe A
KZ2 (DSKC) *	2009 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A Internationale Lizenz Stufe E (ITE)
X30 Junior	2008 bis 2012	Nat. Kart-Lizenz Stufe A Internationale Lizenz Stufe G (ITG)
X30 Senior	2010 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A Internationale Lizenz Stufe F (ITF)

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

Fahrer mit einer Lizenz eines ausländischen ASN müssen eine Auslandsstartgenehmigung Ihres ASN vorlegen.

* Für den DSKC gilt weiterhin für eingeschriebene Fahrer sowie für Gastfahrer (der Nachweis obliegt dem Fahrer):

- Fahrer, die in den CIK-Wettbewerben der Jahre 2022 und 2023 in der Klasse KZ gestartet sind,
- oder
- Fahrer, welche in den Jahren 2022 und 2023 Meisterschaftspunkte in einem CIK-FIA-Prädikat der Klasse KZ2 eingefahren haben und Fahrer, welche sich in den Jahren 2022 und 2023 im CIK-FIA KZ2 Supercup / CIK-FIA KZ2 World Cup KZ2 / CIK-FIA International Super Cup KZ2-Masters unter den ersten zehn platziert haben,
- oder
- Fahrer, welche sich in den Jahren 2021 und/oder 2022 in der DSKM in den Top 10 platziert haben, dürfen nicht am DSKC teilnehmen;
- oder
- Fahrer, welche sich in den Jahren 2022 und/oder 2023 in der DSKC-Gesamtwertung in den Top 5 platziert haben,

sind im DSKC 2024 nicht startberechtigt.

Gaststarter mit einer für die entsprechende Klasse gültigen Lizenz sind an allen Veranstaltungen zum jeweiligen Prädikat teilnahmeberechtigt, erhalten aber keine Wertungspunkte für die jeweilige Serienwertung.

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

6. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

MINI:

Gemäß Technischem Reglement 2024 der CIK-FIA, insbesondere Artikel 10 GROUP 3 REGULATIONS und Art. 11.1 dieses Serienreglements.

KZ2:

Gemäß Technischem Reglement 2024 der CIK-FIA, insbesondere Artikel 9 GROUP 2 REGULATIONS und Art. 11.1 dieses Serienreglements.

X30 JUNIOR / X30 SENIOR:

Gemäß DMSB Kartreglement, Teil C und Art. 11.1 dieses Serienreglements und der Technische Bestimmungen für X30 Junior oder X30 Senior (siehe Anhang 1 zu diesem Serienreglement).

7. WERTUNGSVERANSTALTUNGEN

	Datum	Rennstrecke	Veranstalter
1.	19.-21.04.2024	Motorsportarena Mülsen *	t.b.a.
2.	10.-12.05.2024	Zimmermann Karting Ampfing	t.b.a.
3.	14.-16.06.2024	ProKart Raceland Wackersdorf	t.b.a.
4.	20.-21.07.2024	Erfthlandring Kerpen *	t.b.a.
5.	09.-11.08.2024	Motorsportarena Mülsen *	t.b.a.
6.	20.-22.09.2024	ProKart Raceland Wackersdorf	t.b.a.

* vorbehaltlich Erneuerung der Streckenlizenz

8. EINSCHREIBUNG / NENNUNG

Die Einschreibungen zu den vorgenannten Prädikaten sind durch das Online-Nennsystem des Serienausschreibers unter www.adac-motorsport.de/deutsche-kart-meisterschaft zu beantragen.

Ein Bewerberwechsel eines eingeschriebenen Teilnehmers ist nur mit den Unterschriften des bisherigen und des zukünftigen Bewerbers möglich und muss bis spätestens Mittwoch vor der betreffenden Veranstaltung schriftlich auf dem dafür vorgesehenen Formblatt gemeldet werden.

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

Eine Einschreibung ist grundsätzlich jeweils bis zum Montag (24:00 Uhr) vor einer Prädikats-Veranstaltung möglich und gilt ab der Einschreibung folgenden Prädikats-Veranstaltung (Ausnahme hierzu in Art. 9 geregelt).

Beachte:

Die Einschreibeentgelte sind auf das Bankkonto des ADAC zu überweisen:

Begünstigter:	ADAC e.V.
Bank:	Bayrische Landesbank München
IBAN:	DE60 7005 0000 0009 0558 30
BIC:	BYLADEMMXXX
Zahlungsgrund:	DKM 2024 / #Klasse# / #Name des Fahrers#

9. EINSCHREIBEENTGELTE / NENNGELDER

Die Teilnahmeentgelte sind gemäß den Angaben auf der Rechnung rechtzeitig per Überweisung zu zahlen und betragen (inkl. Nenngeld und MwSt.):

Einschreibeentgelt für:	Deutsche Mini-Kart-Meisterschaft – DMKM:	€ 3.060,-
	DMSB-Schalt-Kart-Cup – DSKC:	€ 3.060,-
	IAME Series Germany – X30 Junior:	€ 3.060,-
	IAME Series Germany – X30 Senior:	€ 3.060,-

Es besteht auch die Möglichkeit sich nur für 5 Veranstaltungen einzuschreiben, dabei verringert sich die o.a. Einschreibegebühr um € 400,-. Die Einschreibegebühr bei 5 Veranstaltungen beträgt somit € 2.660,-. Im Einschreibeentgelt ist das Umwelt- und Entsorgungsentgelt (z. B. für Duschen, Strom und Müll), der Testtag für den Fahrer inkl. aller zulässigen Begleitpersonen für jede Veranstaltung inklusive.

Barzahlungen vor Ort sind grundsätzlich nicht möglich.

Die Einschreibeentgelte / Nenn gelder werden nicht, auch nicht teilweise zurückgezahlt, wenn eingeschriebene Bewerber/Fahrer an der Prädikatsserie nicht oder nicht weiter teilnehmen.

Im Einschreibeentgelt sind vom Bahnbetreiber erhobene Kosten für ausgewiesene Wohnmobil-/Wohnwagenplätze nicht enthalten.

10. NENNUNGEN ZU DEN WERTUNGSVERANSTALTUNGEN

Mit der Abgabe des Einschreib- bzw. Nennformulars (Online-Nennung) beauftragt und bevollmächtigt der Bewerber den ADAC und dessen Beauftragte, in seinem Namen Nennungen zu allen Wertungsveranstaltungen des jeweiligen Prädikates, abzugeben (Blocknennung).

Wenn ein eingeschriebener Fahrer an einer Veranstaltung nicht teilnehmen kann, ist der Bewerber verpflichtet, den Fahrer grundsätzlich bis spätestens Sonntag vor der betreffenden Prädikatsveranstaltung abzumelden.

Falls ein Bewerber/Fahrer unentschuldigt bei einer Veranstaltung fehlt, wird er den Sportkommissaren gemeldet und der Bewerber kann mit einer Geldstrafe in Höhe von 250,- €, zahlbar an den DMSB, für jeden unentschuldigt fehlenden Fahrer bestraft werden.

GASTFAHRER:

Sind grundsätzlich mit Genehmigung des Serien-Koordinator zugelassen, sofern sie im Besitz einer gültigen Lizenz gem. Art. 5 sind.

Gastfahrer erhalten grundsätzlich keine Prädikats-Wertungspunkte (weder für Fahrer noch für das Team), auch nicht rückwirkend bei späterer Einschreibung.

Ausnahme: Die Serien-Einschreibung eines Gaststarters der ersten Prädikats-Veranstaltung erfolgt nachträglich vor dem Nennschluss der zweiten Prädikats-Veranstaltung, dann kann der Gastfahrer-Status in eine Einschreibung umgewandelt werden; in diesem Fall wird das Gaststarter-Nenn geld mit dem Einschreibeentgelt verrechnet.

Eingeschriebene Teilnehmer rücken bei der Vergabe der Prädikats-Wertungspunkte auf.

Das Nenn geld pro Gaststart beträgt € 490,- inklusive MwSt., Umwelt- und Entsorgungsentgelt (z. B. für Duschen, Strom und Müll) und Testtag für den Fahrer inkl. Begleitpersonen.

Der Nennschluss für Gaststarter ist jeweils 3 Tage vor dem Freien Training vor der betreffenden Prädikats-Veranstaltung.

Mit dem Antrag auf Einschreibung geben Bewerber und Fahrer ausführliche Erklärungen gemäß dem Folgenden ab:

- Allgemeine Vertragserklärungen
- Haftungsausschlussklärung
- Freistellungserklärung für Foto- und Videoproduktion
- Datenschutzerklärung
- Erklärungen zur Schweigepflicht

PERMANENT-TICKETS:

Jeder eingeschriebene Fahrer erhält folgende Permanenttickets:

- 1 Permanent-Ticket für eingeschriebene Fahrer (mit Parc Fermé Zugang)
- 1 Permanent-Ticket je eingeschriebenen Fahrer für seinen Mechaniker „A“ (mit Parc Fermé Zugang)
- 2 Permanent-Tickets je eingeschriebenen Fahrer für seine Mechaniker „B“
- 1 Permanent-Ticket für eingeschriebene Bewerber

Für Gastfahrer gelten für die Dauer der jeweiligen Veranstaltung die gleichen Regelungen.

Der ADAC behält sich vor, weitere Permanent-Tickets auszugeben (z.B. für Offizielle, Industrie usw.).

11. ZUSÄTZLICHE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE PRÄDIKATSVERANSTALTUNGEN

11.1 ZUGELASSENES MATERIAL (CHASSIS-, MOTOR-, REIFENBESTIMMUNGEN, MINDESTMASSE)

Das zum Wettbewerb vorgesehene Material muss aktuell CIK-FIA homologiert bzw. „approved“ sein.

Während ein und demselben Wettbewerb sind für Testtag, Freies Training, Zeittraining (Qualifying), Qualifikations-Heats, Warm up, Super-Heat und Finale maximal zugelassen und es gelten folgende Bestimmungen:

11.1.1 DEUTSCHE MINI-KART-MEISTERSCHAFT - DMKM:

- Ab einschließlich Zeittraining (Qualifying): 1 Chassis und 2 Motoren (der gleichen Marke)
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: VEGA M1 CIK MINI 10x4.00-5 bzw. 11x5.00-5
Regenreifen: VEGA WM1 CIK MINI 10x4.00-5 bzw. 11x5.00-5
- Anzahl der „Trainingsreifen“: Ab der 2. Testsession (Freitag), freies Training (Samstag) und Warm up (Sonntag): 1 Satz Slickreifen
1 Satz Regenreifen
- Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 1 Satz Slickreifen
1 Satz Regenreifen
- Mindestmasse *: 110 kg
- Es ist die Verwendung des Vergasers „Dell’Orto PHBG 18 BS“ gem. CIK-FIA Homologation 054-CA-55 oder „Tillotson FM18-1“ gem. CIK-FIA Homologation 042-CA-55 vorgeschrieben.
- Zusatzbestimmungen zur Motorenverwendung: Jeder Teilnehmer (auch Gaststarter) muss spätestens am Mittwoch vor seiner ersten Veranstaltung beim Serienausschreiber den Motorenhersteller angeben und der Motorenhersteller darf nur einmal in der laufenden Saison gewechselt werden. Ein einmaliges Wechseln zurück zum ursprünglich genannten Motorenhersteller ist zulässig. Pro Veranstaltung ist nur ein (1) Motorenhersteller zulässig.
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** ist vorgeschrieben.

11.1.2 DMSB-SCHALT-KART-CUP - DSKC:

- Ab einschließlich Zeittraining (Qualifying): 1 Chassis und 2 Motoren (der gleichen Marke)
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: VEGA XM4 PRIME 10x4.60-5 bzw. 11x7.10-5
Regenreifen: VEGA W6 CIK 10x4.20-5 bzw. 11x6.00-5
- Anzahl der „Trainingsreifen“: Ab der 2. Testsession (Freitag), freies Training (Samstag) und Warm up (Sonntag): 2 Satz Slickreifen
Anzahl der Regenreifen ist frei
- Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 2 Satz Slickreifen
2 Satz Regenreifen
- Mindestmasse *: 178 kg
- Es ist ausschließlich die Verwendung des Vergasers „DELL’ORTO VSH 30 CS gemäß CIK-FIA Technical Drawing No. 2.5“ vorgeschrieben.

11.1.3 IAME SERIES GERMANY – X30 JUNIOR:

- Ab einschließlich Zeittraining (Qualifying): 1 Chassis und 2 Motoren (der gleichen Marke)
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: Komet K2M (vorn: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)
Regenreifen: Komet K1W (vorn: 10 x 4.20-5 / hinten: 11 x 6.00-5)
- Anzahl der „Trainingsreifen“: Ab der 2. Testsession (Freitag), freies Training (Samstag) und Warm up (Sonntag): 2 Satz Slickreifen
Anzahl der Regenreifen ist frei
- Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 1 Satz Slickreifen +
1 Jokerreifen¹
Anzahl der Regenreifen ist frei
- Mindestmasse *: 145 kg
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** ist vorgeschrieben.

11.1.4 IAME SERIES GERMANY – X30 SENIOR:

- Ab einschließlich Zeittraining (Qualifying): 1 Chassis und 2 Motoren (der gleichen Marke)
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: Komet K2M (vorn: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)
Regenreifen: Komet K1W (vorn: 10 x 4.20-5 / hinten: 11 x 6.00-5)
 - Anzahl der „Trainingsreifen“: Ab der 2. Testsession (Freitag), freies Training (Samstag) und Warm up (Sonntag): 2 Satz Slickreifen
Anzahl der Regenreifen ist frei
 - Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 1 Satz Slickreifen +
1 Jokerreifen¹
Anzahl der Regenreifen ist frei
- Mindestmasse *: 158 kg
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** ist vorgeschrieben.

11.1.5 ALLE KLASSEN:

Der Auspuff (inkl. Dämpfer und dazugehörige Verbindungen), Vergaser und Zündung dürfen gewechselt werden.

* Bei Verwendung eines DMSB- oder FIA- homologierter Sicherheits-Sitz gilt eine Gewichtsbonus für das Kart von 2 kg.

* Die Verwendung einer DMSB-homologierten Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 gilt ein Gewichts-Bonus für das Kart von 1 kg.

11.1.6 REIFENHANDLING:

Am Donnerstag und Freitag vor der jeweiligen Veranstaltung erfolgt gemäß Zeitplan der Erwerb der Coupons bei dem autorisierten Reifenhersteller/Reifenhändler für Trainingsreifen und Rennreifen.

Die Trainings- und Rennreifen werden gemäß Zeitplan an einem in der Ausschreibung benannten Ort ausgegeben und jedem Fahrer mittels Barcode zugeordnet.

Nur diese Reifen dürfen für den Testtag und den Wettbewerb verwendet werden.

Regenreifen dürfen auch von vorangegangenen Prädikats-Veranstaltung des laufenden Jahres verwendet werden.

Da keine bereits zugeordneten Reifen der vorangegangenen Veranstaltungen im Reifenkontrollsystem gespeichert bleiben, ist der Bewerber verantwortliche, dass alle Reifen, die zur Veranstaltung verwendet werden sollen, zu den angegebenen Zeiten in das Reifenkontrollsystem für die aktuelle Veranstaltung gescannt werden.

Für VEGA (MINI und KZ2) gilt

Der Bewerber/Fahrer kann selbst entscheiden, ob er seine eingetragenen Regenreifen bei der nächsten DKM-Veranstaltung wieder verwenden möchte. Sollte er neue Regenreifen benötigen, kann er im Reifensystem eingetragene Regenreifen bis zum Beginn des Zeittrainings austragen lassen und neue noch nicht gescannte Regenreifen spätestens bis 30 min nach Bekanntgabe des „Final Intermediate Classification“ eingetragen lassen. Es dürfe nie mehr als 4 Vorder- und 4 Hinterreifen im System gespeichert sein (Mini 2 Vorder- und 2 Hinterreifen).

Die in den Reifenbestimmungen festgelegte maximale Reifenanzahl ist zu beachten.

Für KOMET (IAME Series) gilt:

Für die Beschaffung der Regenreifen ist jeder Fahrer selbst verantwortlich.

¹⁾ Der „Jokerreifen“ der X30-Klassen muss bis 30 min vor dem Start zum Finale in das Reifenkontrollsystem gescannt sein.

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

Darüber hinaus ist Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung zum Zeittraining oder Rennen 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.

Wenn bei einem Teilnehmer ein Reifen aus seinem zulässigen Renn-Reifenkontingent durch den Technischen Kommissar als schadhaft anerkannt wird, kann dieser Reifen mit Genehmigung der Sportkommissare gegen einen bei der Veranstaltung mittels Barcode erfassten Trainings-Reifen (in vergleichbarem Zustand) ausgetauscht werden.

Die Sportkommissare haben die Möglichkeit auf Antrag des Renndirektors, zusätzliche Reifen zuzulassen, sofern dies aus Sicherheitsgründen (z. B. aufgrund der besonderen Witterungsumstände) erforderlich ist.

11.1.7 REIFENKONTROLLVERFAHREN:

Neben der regelmäßigen Kontrolle der Barcode-Kennzeichnung der Reifen gilt ebenfalls:

Zur Kontrolle der Reglementkonformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finale 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) nicht teilnehmen und der betreffende Fahrer erhält keinen Zugang zum Vorstartbereich.

Proteste gegen diese Maßnahme sind nicht zulässig. Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

11.1.8 MATERIALKENNZEICHNUNG

Die Technischen Kommissare können alle notwendigen Teile kennzeichnen oder mit geeigneten Mitteln versehen, die die Identifikation während des Wettbewerbs jederzeit ermöglichen.

Diese Materialkennzeichnung erfolgt während der Technischen Abnahme, es sei denn, in der Ausschreibung oder per Bulletin wird ein anderer Zeitpunkt festgelegt.

Sollte bereits vor Beginn des Zeittrainings ein gekennzeichnetes Teil irreparabel defekt sein, so kann ein anderes Teil bis spätestens 30 Minuten vor Beginn des jeweiligen Zeittrainings nachgezeichnet werden.

Für die rechtzeitige Durchführung der Kennzeichnung ist ausschließlich der Bewerber/Fahrer verantwortlich.

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 können.

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.

11.1.9 ERSATZCHASSIS

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

Das Ersatzchassis muss in Fabrikat und Modell dem irreparabel beschädigten Chassis entsprechen.

11.1.10 MOTORREPARATUR

Sollten im Laufe der Veranstaltung durch Defekt einer der 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.

11.1.11 KUPPLUNGSÜBERPRÜFUNG

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“ am Samstag ist der UNIPRO 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 Vertriebshändler zu erwerben und gemäß der DMSB-Anbauanleitung am Kart anzubringen.

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

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

11.2 FRONT SPOILER

Zur Kontrolle der Reglementkonformität der Frontspoiler kommt für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finale das Messgerät MiniRAE Lite der Firma „RAE Systems Inc. (USA)“ zum Einsatz.

Der maximale Grenzwert der VOC-Messung der Frontspoiler darf unter keinen Umständen 5 ppm überschreiten. Hinweis: Verunreinigungen der Frontspoiler bzw. ungeeignete Reinigungsmittel sind zu vermeiden, da diese zu einem Überschreiten des Grenzwertes führen können. Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass der Frontspoiler nicht der Vorgabe entspricht, erhält der betreffende Fahrer mit diesem Frontspoiler keinen Zugang zum Vorstart. Proteste gegen diese Maßnahme sind nicht zulässig. Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

11.3 KRAFTSTOFF

Es ist für alle Teilnehmer der Einheitskraftstoff der Marke t.b.a. vorgeschrieben. Die Bestimmungen für das Kraftstoffhandlung werden in einem späteren Serien-Bulletin bekannt gegeben. Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts müssen nach jedem Training und Rennen noch so viel Kraftstoff im Tank haben, dass auf Anweisung des Obmannes der Technischen Kommissare oder der Sportkommissare mindestens 1,5 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig. Dem Kraftstoff darf ausschließlich ein Schmiermittel beigemischt werden, welches in der CIK-FIA-Liste (veröffentlicht auf www.fiakarting.com) aufgeführt ist.

11.4 STARTNUMMERN

Für die DKM-Prädikate werden die festen Startnummern für die gesamte Serie wie folgt vergeben:

DMKM (MINI):	Startnummer 200 ... 299	(Gastfahrer 300 ... 399)
DSKC (KZ2):	Startnummer 400 ... 499	(Gastfahrer 500 ... 599)
IAME Series (X30 Junior):	Startnummer 600 ... 699	(Gastfahrer 700 ... 799)
IAME Series (X30 Senior):	Startnummer 800 ... 899	(Gastfahrer 900 ... 999)

In jedem Startnummernbereich werden die ersten 5 Nummern in der Reihenfolge der Platzierung in der DMSB Prädikate 2023 (DKM/DJKM/DMKM/DSKC) bzw. IAME Series Germany reserviert. Die weitere Vergabe erfolgt nach Einschreibungs- und Zahlungseingang.

Wunschstartnummern werden grundsätzlich erst nach erfolgtem Nennungs- und Zahlungseingang reserviert. Die endgültige Vergabe der Startnummer erfolgt erst beim Eingang des Einschreibeentgeltes.

Die Teilnehmer müssen sich selbst mit den notwendigen Startnummern (Aufklebern) versorgen.

Der Bewerber hat dafür Sorge zu tragen, dass alle Startnummern am Kart entsprechend den CIK-Bestimmungen vor der Technischen Kontrolle angebracht sind und die Startnummern gut sichtbar während des gesamten Wettbewerbs (Freitag bis Sonntag) erhalten sind.

12. DURCHFÜHRUNG DES WETTBEWERBS

12.1 ALLGEMEINES / DEFINITIONEN

12.1.1 TESTVERBOT

Am Donnerstag vor dem Veranstaltungswochenende besteht auf der Rennstrecke der bevorstehenden Veranstaltung ein Test-/Trainingsverbot für jegliche Wettbewerbstechnik und für alle Bewerber/Fahrer, die zur bevorstehenden Veranstaltung teilnehmen.

12.1.2 ZEITPLAN

Die Veranstaltungen werden gemäß dem mit der Veranstaltungsausschreibung veröffentlichten Zeitplan oder später durch Veranstaltungsbulletin angepassten Zeitplan durchgeführt.

12.1.3 OFFIZIELLER AUSHANG

Der offizielle Aushang wird digital sein und der Zugang zum digitalen offiziellen Aushang ist in der Ausschreibung der Veranstaltung geregelt.

12.1.4 START SERVICING PARK

Der Start Servicing Park ist ein abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Start Servicing Park für eine Klasse durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit ihrem für den Heat/das Rennen vorgesehenen Kart und ihrem Mechaniker „A“ dieses Areal zu betreten.

Jedem Fahrer ist es darüber hinaus erlaubt, seine für die Veranstaltung gekennzeichneten und für den bevorstehenden Wettbewerbsteil zugelassenen Räder/Reifen sowie Werkzeug mit in den Start Servicing Park zu nehmen. Im Zeitplan

wird angegeben, wann der Start Servicing Park geschlossen wird (grundsätzlich 10 min. vor der festgelegten Startzeit des betreffenden Wettbewerbsteils).

Am Eingang zum Start Servicing Park verspätete Fahrer werden vom Obmann der Technischen Kommissare den Sportkommissaren gemeldet und können bestraft werden, sofern diese trotz Verspätung den Vorstartbereich rechtzeitig erreichen.

Andernfalls gilt die nachfolgende Regelung.

12.1.5 VORSTARTBEREICH

Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.

Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit dem rennfertigem Kart und dem Mechaniker „A“ je Fahrer, dieses Areal zu betreten.

Im Vorstartbereich dürfen keine Arbeiten am Kart, mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks mit einem Reifendruckprüfer (Manometer), durchgeführt werden. Der Eingang zum Vorstartbereich wird vor den Heats/Rennen 5 Minuten vor der vorgesehenen Startzeit (gemäß Zeitplan) geschlossen.

Fahrer, die nicht rechtzeitig den Vorstartbereich erreichen (verspätete Fahrer), dürfen aus der Reparaturzone/Boxengasse dem Starterfeld nachstarten, wenn die anderen Fahrer des betreffenden Starterfeldes nach dem Startsignal ein erstes Mal die Startlinie überfahren haben. Befindet sich die Einfahrt auf die Strecke nach der Zeitmesslinie, haben diese Fahrer ihre erste Rennrunde beendet, wenn sie das erste Mal die Linie überqueren.

12.1.6 REPARATURZONE

Der Ort der Reparaturzone wird vom Rennleiter/Renndirektor festgelegt. Sie muss über eine Einfahrt und eine Ausfahrt zur Rennstrecke verfügen. Nur in der Reparaturzone darf während des Trainings, der Heats und Rennen fremde Hilfe von berechtigten Personen angenommen werden.

12.1.7 FLAGGENZEICHEN

In Ergänzung zu Art. B.5 DMSB-Kart-Reglement gilt für diese Kart-Prädikate:

- Bei Bedarf wird die blaue Flagge mit rot gekreuzter Diagonale in Verbindung mit der Startnummer in den Final-Rennen gezeigt (Art. B.5.g DMSB-Kart-Reglement).
- Eine gemäß Art. B.5.d) DMSB-Kart-Reglement gezeigte schwarze Flagge führt ohne weiteres Verfahren zu einer Nichtwertung dieses Fahrers im betreffenden Wettbewerbsteil.

12.1.8 DISTANZEN DER HEATS / RENNEN

Grundsätzlich betragen die Distanzen der Heats / Rennen (ohne Warm up- und Formationsrunde):

	HEAT	SUPER HEAT	FINALE
MINI (DMKM):	9 km	11 km	14 km
KZ2 (DSKC):	14 km	19 km	24 km
X30 JUNIOR:	12 km	15 km	18 km
X30 SENIOR:	12 km	15 km	18 km

Die Zielflagge wird gezeigt, wenn der Führende nach Erreichen dieser Distanz das nächste Mal die Linie passiert.

12.2 REGISTRIERUNG / TECHNISCHE ABNAHME

Die Registrierung wird grundsätzlich am Freitag vor dem Rennen, ggfs. auch am Donnerstag, gemäß Zeitplan durchgeführt.

Zur Dokumentenprüfung/Registrierung ist vom Bewerber/Fahrer vorzulegen:

- Lizenzen von Bewerber/Sponsor (ggfs. Originalvollmacht mit Lizenzkopie)
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung bei Lizenznehmern anderer ASN
- Nennformular mit allen erforderlichen originalen Unterschriften (gilt für Gaststarter)
- Transpondernummer

Der Fahrer hat seine Anwesenheit durch seine Unterschrift während der Zeit der Registrierung im Rennbüro nachzuweisen.

Während der Registrierung am Freitag werden die Transponder der Zeitnahme ausgegeben.

Jedes Chassis, welches für die Veranstaltung registriert werden soll, muss mit der für den Transpondertyp vorgesehenen Halterung, in der korrekten Position montiert, ausgestattet sein.

Das zum Wettbewerb vorgesehene Material muss den Technischen Kommissaren während der Technischen Abnahme vorgeführt werden, die dieses Material kennzeichnen (siehe auch Artikel „MATERIALKENNZEICHNUNG“ dieses Reglements).

Der zur Registrierung ausgehändigte Materialpass muss zur Technischen Abnahme vollständig ausgefüllt abgegeben werden.

Hinweis: Die durchgeführte Technische Abnahme bestätigt nicht die Reglementkonformität der abgenommenen Karts, Chassis, Motoren etc.

Die Technische Abnahme dient der Identifizierung des zum Wettbewerb vorgesehenen Materials. Für die Reglementkonformität vom Anfang bis zum Ende des Wettbewerbs ist allein der Bewerber, welcher die Nennung abgegeben hat, verantwortlich.

12.3 TESTSESSIONS / FREIES TRAINING / TRANSPONDERVERWENDUNG

Am Freitag vor dem Rennen finden gemäß Zeitplan Tests gemäß Art. B.6 DMSB-Kart-Reglement statt.

An diesen Tests, die getrennt nach Klassen stattfinden, dürfen grundsätzlich die Fahrer teilnehmen, die für die Veranstaltung in der entsprechenden Klasse genannt wurden.

Das Freie Training findet gemäß Zeitplan statt. Der Trainingszeitpunkt und die Trainingsdauer sind innerhalb des vorgesehenen Trainingszeitraumes für jeden Fahrer frei wählbar.

Der Transponder ist ab dem im Zeitplan festgelegten Zeitpunkt bei jeglichem Befahren am Kart, welches auf der Strecke benutzt wird, anzubringen (wenn nicht anders angegeben, gilt die Verwendungspflicht ab Freitag nach der Mittagspause).

Es darf nur die für den Transponder vorgesehene Halterung verwendet werden.

12.4 FAHRERBESPRECHUNG (BRIEFING)

Für die Durchführung der/des Briefings ist der Renndirektor verantwortlich/zuständig.

Die General Briefing Notes (für die ganze Saison gültig) werden den Bewerbern auf dem Offiziellen Aushang zur Verfügung gestellt.

Die veranstaltungsbezogenen Event Notes werden den Bewerbern/Fahrern am Mittwoch vor der jeweiligen Veranstaltung auf dem Offiziellen Informationskanal und per E-Mail zur Verfügung bestellt.

12.5 DURCHFÜHRUNG DER VERANSTALTUNG GEMÄß DEN CIK-FIA-BESTIMMUNGEN (CIK-FIA SPECIFIC PRESCRIPTION)

Die Durchführung der einzelnen Teile des Wettbewerbs wird grundsätzlich nach den aufgeführten Artikel der CIK-FIA Specific Prescriptions durchgeführt:

12.5.1 FREIES TRAINING

gemäß Artikel 18 A der CIK-FIA Specific Prescriptions.

12.5.2 ZEITTRAINING

gemäß Artikel 18 B der CIK-FIA Specific Prescriptions:

Wenn es nur eine Serie gibt:

Die Startaufstellungen erfolgen in der Reihenfolge der schnellsten Zeit, die jeder Fahrer erreicht hat.

Bei zwei Serien: Platz 1 geht an die schnellste Zeit der 1. Serie (schnellste Zeit insgesamt), Platz 2 an die schnellste Zeit der 2. Serie, Platz 3 an die zweitschnellste Zeit der 1. Serie, Platz 4 an die zweitschnellste Zeit der 2. Serie, vom 5. Platz bis zur drittschnellsten Zeit der 1. Serie und so weiter.

Erreicht ein Fahrer keine Zeit, so nimmt er den Start am Ende der Startaufstellung ein. Befinden sich mehrere Fahrer in dieser Situation, erfolgt die Entscheidung über ihre Startpositionen durch das Los.

12.5.3 QUALIFYING HEATS

gemäß Artikel 18 C der CIK-FIA Specific Prescriptions:

Es werden in den jeweiligen Klassen zwei Qualifying Heats durchgeführt.

Für die erreichten Positionen in einem Heat werden die Punkte wie folgt vergeben:

1. = 50 Pt., 2. = 44 Pt., 3. = 41 Pt., 4. = 38 Pt., 5. = 36 Pt., 6. = 34 Pt., 7. = 32 Pt., 8. = 30 Pt., 9. = 28 Pt., 10. = 27 Pt., 11. = 26 Pt., 12. = 25 Pt., 13. = 24 Pt., 14. = 23 Pt., 15. = 22 Pt., 16. = 21 Pt., 17. = 20 Pt., 18. = 19 Pt., 19. = 18 Pt., 20. = 17 Pt., 21. = 16 Pt., 22. = 15 Pt., 23. = 14 Pt., 24. = 13 Pt., 25. = 12 Pt., 26. = 11 Pt., 27. = 10 Pt., 28. = 9 Pt., 29. = 8 Pt., 30. = 7 Pt., 31. = 6 Pt., 32. = 5 Pt., 33. = 4 Pt., 34. = 3 Pt., 35. = 2 Pt., 36. = 1 Pt.

Wenn ein Fahrer in einem Heat nicht startet, erhält er Punkte in Höhe der Punktezahl des letzten qualifizierten Fahrers minus 1 Punkt.

Wenn ein Fahrer die schwarze Flagge gezeigt bekommt oder disqualifiziert wurde, erhält er Punkte in Höhe der Punktezahl des letzten qualifizierten Fahrers abzüglich 5 Punkten für den betreffenden Heat.

Jeder Fahrer, der nicht alle geplanten Runden zurückgelegt hat, wird entsprechend der Anzahl der tatsächlich gefahrenen Runden gewertet, auch wenn er den Heat nicht beendet hat.

Am Ende der Heats wird eine Zwischenwertung erstellt. Mögliche Gleichstände zwischen zwei oder mehr Fahrern werden entsprechend ihrer Klassifizierung im Qualifying platziert.

12.5.4 SUPER HEATS

gemäß Artikel 18 D der CIK-FIA Specific Prescriptions:

Nach der Durchführung aller Qualifikationsläufe finden je nach Teilnehmerzahl ein oder zwei Super-Heats statt (Fall A = bis 36 Teilnehmer / Fall B = über 36 Teilnehmer).

Für den/die Super Heat(s) werden Punkte wie folgt vergeben:

1. = 75 Pt., 2. = 69 Pt., 3. = 63 Pt., 4. = 57 Pt., 5. = 51 Pt., 6. = 48 Pt., 7. = 45 Pt., 8. = 42 Pt., 9. = 39 Pt., 10. = 36 Pt., 11. = 34 Pt., 12. = 32 Pt., 13. = 30 Pt., 14. = 28 Pt., 15. = 26 Pt., 16. = 24 Pt., 17. = 22 Pt., 18. = 20 Pt., 19. = 18 Pt., 20. = 17 Pt., 21. = 16 Pt., 22. = 15 Pt., 23. = 14 Pt., 24. = 13 Pt., 25. = 12 Pt., 26. = 11 Pt., 27. = 10 Pt., 28. = 9 Pt., 29. = 8 Pt., 30. = 7 Pt., 31. = 6 Pt., 32. = 5 Pt., 33. = 4 Pt., 34. = 3 Pt., 35. = 2 Pt., 36. = 1 Pt.

Wenn ein Fahrer bei seinem Super Heat nicht gestartet ist, erhält er Punkte in Höhe der Punktezahl des letzten qualifizierten Fahrers minus 1 Punkt.

Wenn ein Fahrer die schwarze Flagge gezeigt bekommt oder disqualifiziert wurde, erhält er Punkte in Höhe der Punktezahl des letzten qualifizierten Fahrers abzüglich 5 Punkten für den betreffenden Super Heat.

Die Punkte aus dem/den Super Heat(s) werden zu denen der Zwischenwertung der Qualifikationsheats addiert. Die kumulierte Summe dieser Punkte dient der Bildung einer endgültigen Zwischenklassifizierung.

Die ersten 36 Fahrer der endgültigen Zwischenwertung qualifizieren sich für die Endphase.

Zwei oder mehr Fahrer, die die gleiche Gesamtpunktzahl haben, werden entsprechend ihrer Klassifizierung im Qualifikationstraining aufgeteilt.

12.5.5 FINALE:

gemäß Artikel 18 E der CIK-FIA Specific Prescriptions:

Im Finale nehmen max. 36 Fahrer teil. Die Startpositionen werden anhand der endgültigen Zwischenwertung ermittelt, die nach den Qualifikationsläufen und den Super Heat(s) erstellt wird.

Bei vorgenannten Texten des Art. 12.5 handelt es sich um die wichtigsten Auszüge aus dem CIK-FIA Specific Prescriptions. Bei Unklarheiten entscheidet der vollständige Originaltext.

12.6 ZUSÄTZLICHE SPEZIFISCHE SERIENBESTIMMUNGEN

12.6.1 ZEITTRAINING

Am Tag vor der Finalphase findet das Zeittraining statt. Es wird nur ein Zeittraining pro Gruppe von 6 Minuten Dauer durchgeführt.

Sind in einer Klasse mehr als 36 Fahrer zur Veranstaltung zugelassen, werden die Fahrer in zwei gleichgroße Zeittrainingsgruppen (Serie 1 und Serie 2) nach dem Zufallsprinzip eingeteilt.

12.6.2 STARTAUFSTELLUNG IM VORSTART

Karts, die nach dem Zeigen der grünen Flagge durch den Rennleiter/Renndirektor die Warm up Runde aus dem Vorstartbereich nicht aufnehmen können, dürfen wenn möglich in die Formationsrunde nachstarten, wenn sie vom verantwortlichen Sportwart an der Vorstartausfahrt dazu aufgefordert werden und in die Warm up-Runde starten, bevor das Starterfeld die Zufahrt zur Strecke wieder passiert.

Andernfalls dürfen diese verspäteten Fahrer erst dem Feld nachstarten, wenn der Rennstart vollzogen ist im Sinne des folgenden Artikels. Ein Nachstart in die Formationsrunde ist nicht zulässig.

12.6.3 STARTAUFSTELLUNG AUF DER STRECKE:

Karts, die nach dem Zeigen der grünen Flagge durch den Rennleiter/Renndirektor die Warm up-Runde nicht aufnehmen können, müssen durch Helfer des Veranstalters in den Vorstartbereich oder die Reparaturzone verbracht werden. Dort kann die Hilfe des Mechanikers in Anspruch genommen werden.

Erst wenn das gesamte Feld den Rennstart vollzogen hat, dürfen diese Fahrer nachstarten. Liegt die Zufahrt aus dieser Zone zur Rennstrecke nach der Ziellinie, haben diese nachgestarteten Fahrer die erste Runde beendet, wenn sie das erste Mal die Linie überqueren.

12.6.4 WARM UP

Am Sonntag wird ein Warm-up für alle für die Super-Heats qualifizierten Fahrer durchgeführt. Die Teilnahme ist freiwillig.

12.7 TECHNISCHE KONTROLLEN

Gemäß Artikel 11.14.2.a des ISG der FIA ermächtigen die Sportkommissare den Obmann der Technischen Kommissare für die Prüfung der Einhaltung der technischen Bestimmungen alle möglichen technischen Kontrollen an den Karts durchführen zu lassen.

Darüber hinaus obliegt es den Technischen Kommissaren selbst, in Anwendung von Art. 2.10. F der CIK-FIA General Prescriptions, über jegliche technische Kontrollen selbst zu entscheiden und diese anzuordnen/durchzuführen.

Auf Vorschlag des Obmannes der Technischen Kommissare können die Sportkommissare vor jeglichem Wettbewerbsteil den Austausch von Bauteilen oder Baugruppen des Karts gegen vom ADAC zur Verfügung gestellte Bauteile oder Baugruppen gleicher Homologation anweisen.

Das betrifft z.B. Zündsystem, Kupplung oder Kupplungsteile, ggf. auch Teile aus Ansaug- und Auspuffseite.

Für alle Teilnehmer besteht die Pflicht, ihre Karts unmittelbar nach Beendigung des Zeittrainings / der Heats / der Rennen den Technischen Kommissaren vorzustellen. Vom Ende des Rennens/der Session bis zum Verlassen des Kontrollbereiches der Technischen Kommissare im „Finish Park“ gelten „Parc Fermé“ Bestimmungen.

Ausschließlich bis zum Verlassen dieses Bereiches hat der Teilnehmer die Möglichkeit, etwaige beschädigte Materialkennzeichnungen (Sticker, Barcode-Labels, Plomben u.ä.) beim Technischen Kommissar anzuzeigen, die dann unmittelbar erneuert werden können.

12.8 SIEGEREHRUNG

Es werden die fünf erstplatzierten Fahrer im Finale jeder Klasse und der Teamvertreter des jeweiligen Siegers geehrt. Die Teilnahme an der Siegerehrung ist für die betreffenden Fahrer / Personen Pflicht.

Die Siegerehrungen werden gemäß Zeitplan durchgeführt, gelten aber bis zur Bekanntgabe der offiziellen Ergebnisse als vorläufig.

Während der Siegerehrung müssen alle zu ehrenden Fahrer ihren geschlossenen Fahreroverall (ggfs. mit Pflicht-Werbeaufnäher bei eingeschriebenen Fahrern) und ggf. die Mütze des Reifensponsors tragen.

Die Nichteinhaltung dieser Vorgabe oder das Fehlen bei der Siegerehrung kann eine Meldung an die Sportkommissare nach sich ziehen (Geldstrafe von 250,- €).

12.9 WERBEFLÄCHEN

Mit den Einschreibeunterlagen werden die Pflicht-Werbeflächen am Kart und Fahreranzug mitgeteilt. Der Teilnehmer akzeptiert mit dem Antrag auf Einschreibung diese Werbeflächen. Diese Bestimmungen sind Bestandteil des Reglements und werden entsprechend unter anderem beim Einlass in den Vorstartbereich überprüft. Sind am Kart und/oder am Fahreranzug die entsprechenden Aufkleber/Aufnäher nicht aufgebracht, erhält der betreffende Teilnehmer keinen Zugang in den Vorstartbereich.

Es ist nicht erlaubt Unternehmen, Produkte, Marken, Namen oder Ähnliches zu den folgenden Themen und Branchen von Sponsoren im Rahmen der Prädikats-Veranstaltungen zu präsentieren:

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

13. BEWERTUNG VON VORFÄLLEN

Gemäß Artikel 2.24 der CIK-FIA General Prescriptions.

Für die Veranstaltung wurden gegenüber den CIK-FIA-Meisterschaften die Kompetenzen des Rennleiters/Renndirektors erweitert.

Basierend auf den Feststellungen von Sachrichtern in der Race Control und/oder zur Kontrolle der Position des Front Fairings kann der Rennleiter/Renndirektor Zeitstrafen von bis zu 5 Sekunden oder auch bei weniger schweren Verstöße Verwarnungen verhängen.

Darin enthalten sind auch die Zeitstrafen für ausgelöste Front Fairings.

Ein Rechtsmittel gegen diese Strafen, die auf Entscheidungen von Sachrichtern basieren, ist nicht zulässig.

Die ansonsten geregelten Beschränkungen für Proteste und/oder Berufungen gegen diese relevanten Entscheidungen bleiben durch diese Regelung unberührt

Die Sportkommissare und der Rennleiter/Rennleiter können jedes Video- oder elektronische System nutzen, das ihnen bei der Entscheidungsfindung helfen kann.

Die Entscheidungen der Stewards können die Entscheidungen der Sachrichter ersetzen.

Gemäß der vorgenannten Bestimmungen können Fahrer, deren Fahrverhalten im Widerspruch zu den Fahrverhaltensregeln in Wettbewerben steht und diese Vorfälle festgestellt wurden, bei kleineren Verstößen mit dem geringen Strafmaß „Verwarnung (=Warning)“ oder „Verweis (=Reprimand)“ von den Sportkommissaren bestraft werden.

Nachdem ein Fahrer innerhalb der Serie des jeweiligen Prädikats drei „Reprimands“ erhalten hat, erfolgt mit der dritten „Reprimand“ automatisch durch Entscheidung der Sportkommissare eine Rückversetzung um 5 Plätze in der Startaufstellung im nächsten Finalrennen, an dem der betreffende Fahrer teilnimmt.

Nach Umsetzung der vorgenannten Strafe der Rückversetzung beginnt die Erfassung der „Reprimands“ für diesen Fahrer von neuem. Gegen vorgenannte automatische Strafe der Rückversetzung ist kein Rechtsmittel zulässig.

Für Verwarnungen, die durch den Renndirektor verhängt werden (schwarz/weiße Flagge), gelten diese vorgenannten Regelungen nicht.

14. MEISTERSCHAFTS- UND CUP-WERTUNGEN

14.1 PUNKTEVERGABE NACH DEN QUALIFIKATIONS-HEATS

Bei jeder Wertungsveranstaltung werden für die Positionen in der Zwischenwertung „Intermediate Classification“ (die nach den Qualifikationsheats erstellt wird) Punkte an die 15 bestplatzierten Fahrer gemäß der folgenden Reihenfolge vergeben:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte:	25	22	19	17	15	13	11	9	7	6	5	4	3	2	1

14.2 PUNKTEVERGABE NACH DEN SUPER HEATS

Bei jeder Wertungsveranstaltung werden für die Positionen in der „Final Intermediate Classification“ (die nach dem/den Super Heat/s erstellt wird) Punkte an die 15 bestplatzierten Fahrer gemäß der folgenden Reihenfolge vergeben:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte:	25	22	19	17	15	13	11	9	7	6	5	4	3	2	1

14.3 PUNKTEVERGABE NACH DEM FINALE

Bei jeder Wertungsveranstaltung werden für die Positionen im Finale an die 15 bestplatzierten Fahrer gemäß der folgenden Reihenfolge vergeben:

Platz:	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Punkte:	50	44	38	34	30	26	22	18	14	10	8	6	4	2	1

Der Fahrer, der im Finale die schnellste Runde fährt, erhält **1** zusätzlichen Wertungspunkt.

14.4 PUNKTEVERGABE BEI RENNABBRUCH

Wird ein Rennen unterbrochen und wird nicht erneut gestartet, gilt hinsichtlich der Punktevergabe folgendes (in Relation zum führenden Fahrer):

- wurden weniger als 2 Runden absolviert, werden keine Punkte vergeben.
- Wenn mehr als 2 Runden, aber weniger als 75 % der geplanten Distanz zurückgelegt wurden, wird die Hälfte der geplanten Punkte vergeben
- Wenn 75 % oder mehr der geplanten Distanz zurückgelegt wurden, wird die volle Punktzahl vergeben

14.5 STREICHRESULTATE

Das schlechteste Ergebnis in Bezug auf Punkte des „Intermediate Ranking“ (Art. 14.1), das schlechteste Ergebnis in Bezug auf Punkte des "Final Intermediate Ranking“ (Art. 14.2) und das schlechteste Ergebnis in Bezug auf Punkte im Finale (Art. 14.3) werden für die Meisterschaftswertung (Ausscheidungsergebnis) nicht berücksichtigt.

Eine Nichtteilnahme oder fehlende Punktevergabe durch eine späte Einschreibung können als Streichresultate gelten. Ein Ergebnis aufgrund einer Disqualifikation darf nicht als Streichresultat verwendet werden.

14.6 PUNKTGLEICHHEIT ZWISCHEN MEHREREN FAHRERN

Wenn zwei oder mehr Fahrer die Serie mit der gleichen Punktzahl gem. Art. 14.3 beenden, gilt hinsichtlich der Vergabe des besseren Platzes in der Serienwertung:

- 1) der Inhaber der meisten ersten Plätze im Finale,
- 2) bei gleicher Anzahl erster Plätze der Inhaber der meisten zweiten Plätze im Finale,
- 3) wenn die Anzahl der zweiten Plätze gleich ist, der Inhaber der meisten dritten Plätze im Finale usw., bis ein Gewinner feststeht;
- 4) Besteht immer noch kein Unterschied, entscheidet die bessere Platzierung im Finalrennen des letzten Wettbewerbs (Stichlauf)

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

15. TITEL UND PREISE

15.1 TITEL

Der Fahrer, der gemäß Artikel 14 die meisten Punkte erzielt hat, wird:

in der Deutschen Mini-Kart-Meisterschaft – DMKM:

Deutscher Mini-Kart-Meister 2024

im DMSB-Schalt-Kart-Cup – DSKC:

Sieger DMSB-Schalt-Kart-Cup 2024

in der IAME Series Germany / X30 Junior:

Sieger IAME Series Germany X30 Junior 2024

in der IAME Series Germany / X30 Senior:

Sieger IAME Series Germany X30 Senior 2024

LADIES CUP

An alle Teilnehmerinnen werden in den einzelnen Klassen Punkte für beide Finalrennen nach folgender Formel vergeben:

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

Es gibt kein Streichresultat. Die bestplatzierte Teilnehmerin (klassenübergreifend) nach allen 6 Veranstaltungen wird bei der Gesamtsiegerehrung geehrt.

KZ2-MASTERS WERTUNG

Der ADAC behält sich vor, bei entsprechender Zahl von Fahrern, die die Masters-Bedingungen gem. CIK erfüllen (Mindestalter 35 Jahre) eine in die DSKC-Wertung integrierte KZ2-Masters-Sonderwertung durchzuführen. Grundsätzlich sollen wenigstens 12 Fahrer die Masters-Bedingungen erfüllen. Die Wertung wird automatisch vom ADAC durchgeführt. Die Vergabe der Wertungspunkte für die Sonderwertung erfolgt gemäß Artikel 14 dieses Reglements. Die wertungsberechtigten Fahrer rücken in dieser Sonderwertung auf.

Eine Anpassung des technischen Reglements an das CIK-Masters-Reglement erfolgt nicht.

15.2 PREISE

Der ADAC behält sich vor, weitere Preise entsprechend der finalen Ergebnisse der Meisterschaften und Cups zu vergeben (Preisgelder, Materielle Sponsorenpreise, Förderpaket etc.).

16. WEITERE BESTIMMUNGEN

16.1 ZEITNAHME / PERSÖNLICHE TRANSPONDER

Die Zeitnahme bei allen Veranstaltungen erfolgt durch ein permanentes Zeitnahmeteam mittels Transponderzeitnahme.

Für die Wertungsveranstaltungen sind grundsätzlich 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.

Bei Notwendigkeit können eingeschriebene Teilnehmer und Gaststarter einen Transponder vor Ort gegen Gebühr bei der Zeitnahme ausleihen.

16.2 UMWELTSCHUTZ

Jeder Teilnehmer einer Veranstaltung ist für die Entsorgung des/der bei ihm anfallenden Abfalls bzw. Altstoffe (z.B. Altöl, Reifen, Altteile, 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 Bewerber (dieser haftet auch für seine Helfer) von den Sportkommissaren mit einer Strafe (z. B. Geldstrafe, Disqualifikation) 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.

Gegebenenfalls über Vorgenanntes hinaus sind die DMSB-Umweltrichtlinien und die Umweltregelungen des Veranstalters und des Streckenbetreibers zu befolgen.

16.3 FAHRERLAGER

Jeder Bewerber bekommt vor der betreffenden Veranstaltung einen „Antrag auf Platzreservierung“ per E-Mail zugesendet. Dieses Formblatt muss fristgerecht an den Fahrerlagerbeauftragten (siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung) zurückgeschickt werden.

Der Aufbau erfolgt nur mit Zustimmung des Fahrerlagerbeauftragten ebenso wie die Zuteilung des Platzbedarfs unter Beachtung des offiziellen Zeitplanes. Grundsätzlich stehen für jeden Fahrer 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 Parkverbot im Fahrerlager.

Wohnwagen und Wohnmobile stehen grundsätzlich auf dem ausgewiesenen Wohnwagenstellplatz. In Transportern, PKWs usw. muss gut sichtbar die Mobilnummer des Besitzers hinterlegt sein.

An jeder Fahrerlagereinheit sind eingangsseitig die Startnummern in analoger Größe der Startnummer am Kart der zu dieser Fahrerlagereinheit gehörenden Fahrer gut sichtbar anzubringen.

16.4 RECHTSWEGAUSSCHLUSS UND HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

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.

Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB und des ADAC können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadensverursachung.

16.5 VERLEGUNG ODER ABSAGE VON VERANSTALTUNGEN

Der ADAC behält sich das Recht vor, Veranstaltungen oder einzelne Wettbewerbe aus Gründen der Sicherheit, behördlicher Anordnungen und/oder höherer Gewalt zu Verlegen oder abzusagen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN, sofern der Kalender betroffen ist.

Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diese Fälle ausgeschlossen.

16.6 TV-RECHTE/WERBE- UND FERNSEHRECHTE

Alle Copyright und Bildrechte liegen beim ADAC einschließlich der Bilder, die von Fernsehübertragungen der Serienveranstaltungen übernommen werden.

Alle Fernsehrechte 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.

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

16.7 ÄNDERUNGEN UND KLARSTELLUNGEN ZU DIESEM REGLEMENT

Wenn der ADAC Änderungen oder Klarstellungen dieser Bestimmungen für notwendig erachtet, können solche Änderungen jederzeit vorgenommen werden.

Mit Zustimmung des zuständigen ASN sind diese Änderungen bzw. Klarstellungen gültig. Mit der offiziellen Veröffentlichung sind alle Bewerber/Fahrer, Funktionäre und Organisatoren zur Anerkennung verpflichtet.

ANHANG 1

TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE KLASSEN X30 SENIOR UND X30 JUNIOR

1. CHASSIS

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

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 [254Y](#) - 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.

2.1 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 Lötdraht (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.

2.2 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.

2.3 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.

2.4 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 Keramikkugellager sind verboten.

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

Alle Lager, die nicht die korrekte Typenkenzeichnung 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.

2.5 KOLBEN, KOLBENRING UND KOLBENBOLZEN (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 23)

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

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 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.

2.8 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 - Carburettor 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.

2.9 ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER (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 254Y - Seite 9) ist auch die alte Regenabdeckung ohne IAME-Prägung zugelassen. **(Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)**

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 Rennausrüstung 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.

2.11 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!)**

2.12 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.

2.13 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!)**

2.14 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.

2.15 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.

2.16 RITZEL (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 34)

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

Stand: 12.01.2024