

# REGLEMENT »

» **DKM 2025**



Alle Infos unter: [adac.de/motorsport](https://adac.de/motorsport)

# Deutsche Kart Prädikate Serienreglement 2025

Stand: 28.01.2025

## 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 28.01.2025 unter Reg.-Nr.: 106/25 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](mailto:daniel.schnarr@adac.de)

### 3. ZUSTÄNDIGER ASN

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

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

Der ADAC als Promoter hat das Recht, Anträge auf Einschreibungen unter Angabe von Gründen abzulehnen. Der Promoter kann den Nachweis von Rennerfahrungen des Fahrers verlangen. Die Nachweispflicht liegt beim betreffenden 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)	2012 bis 2016	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) Nat. Kart-Lizenz Stufe A
KZ2 (DSKC) *	2010 und älter	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) Nat. Kart-Lizenz Stufe A
X30 Junior	2009 bis 2013	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) Nat. Kart-Lizenz Stufe A
X30 Senior	2011 und älter	Internationale Lizenz Stufe F (ITF) Nat. Kart-Lizenz Stufe A

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 2023 und 2024 in der Klasse KZ gestartet sind,
- oder
- Fahrer, welche in den Jahren 2023 Meisterschaftspunkte und/oder 2024 einen Platz unter den ersten 25 in der CIK-FIA-Meisterschaft der Klasse KZ2 erreicht haben und Fahrer, welche sich in den Jahren 2023 und/oder 2024 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 2023 in der DSKM und/oder 2024 in der DKM in den Top 10 platziert haben,
- oder

- Fahrer, welche sich in den Jahren 2023 und/oder 2024 in der DSKC-Gesamtwertung in den Top 5 platziert haben,

sind im DSKC 2025 grundsätzlich 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 die für die entsprechende Serie vorgesehene maximale Zahl der eingeschriebenen Teilnehmer für die betreffende Veranstaltung ordnungsgemäß genannt haben und die Maximalteilnehmerzahl nicht überschritten wird.

## 6. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

### **MINI:**

Gemäß Technischem Reglement 2025 der CIK-FIA, insbesondere Artikel 10 GROUP 3 REGULATIONS und Art. 11.1 dieses Serienreglements.

### **K22:**

Gemäß Technischem Reglement 2025 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 2025 für X30 Junior oder X30 Senior (siehe Anhang 1 zu diesem Serienreglement).

## 7. WERTUNGSVERANSTALTUNGEN

	<b>Datum</b>	<b>Rennstrecke</b>	<b>Veranstalter</b>
1.	18.-20.04.2025	Karting des Fagnes Mariembourg (BEL)	MC Roetgen e.V. im ADAC
2.	30.05.-01.06.2025	Motorsportarena Mülsen	Club ARENA E e.V. im ADAC
3.	25.-27.07.2025	Zimmermann Karting Ampfing *	ADAC e.V. Bereich Automobilsport
4.	15.-17.08.2025	Erfthlandring Kerpen	MSC Langenfeld e.V. im ADAC
5.	19.-21.09.2025	ProKart Raceland Wackersdorf	ADAC e.V. Bereich Automobilsport

\* 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](http://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.

Ein Antrag auf Einschreibung ist grundsätzlich jeweils bis zum Montag (24:00 Uhr) vor einer Prädikats-Veranstaltung vorzunehmen und gilt ab Annahme des Einschreibungsantrages und frühestens ab der folgenden Prädikats-Veranstaltung (Ausnahme hierzu in Art. 9 geregelt).

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 2025 / #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:	€ 2.660,-
	DMSB-Schalt-Kart-Cup – DSKC:	€ 2.660,-
	IAME Series Germany – X30 Junior:	€ 2.660,-
	IAME Series Germany – X30 Senior:	€ 2.660,-

Im Einschreibeentgelt ist das Umwelt- und Entsorgungsentgelt (z. B. für Duschen, Strom und Müll), der Testtag (Freitag des Veranstaltungs-Wochenendes) für den Fahrer inkl. aller zulässigen Begleitpersonen für jede Veranstaltung inklusive. Barzahlungen vor Ort sind grundsätzlich nicht möglich.

Die Einschreibeentgelte / Nenngelder 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 Montag 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-Koordinators 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-Nenngeld mit dem Einschreibeentgelt verrechnet.

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

Das Nenngeld pro Gaststart beträgt € 510,- 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
- Haftungsausschlusserklärung
- Freistellungserklärung für Foto- und Videoproduktion
- Datenschutzerklärung
- Erklärungen zur Schweigepflicht

### PERMANENT-TICKETS:

Jeder eingeschriebene Fahrer erhält folgende Permanenttickets:

- 1 x Fahrer
- 2 x Mechaniker
- 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  
Anzahl Regenreifen freigestellt
- 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 und derselbe Motorenhersteller zulässig.
- Kupplung  
(gemäß Art. 10.11.2 - Clutch CIK-FIA KARTING TECHNICAL REGULATIONS)  
Die Verwendung der serienmäßigen Fliehkraft-Trockenkupplung ist obligatorisch.  
Die Kupplung muss der Technischen Zeichnung der CIK-FIA „TD Nr. 3.4.a“ entsprechen. Das Reibmaterial muss glatt sein und darf keine Löcher oder Rillen aufweisen.  
Die Kupplung muss bei max. 3.500 U/min beginnen zu greifen.  
Die ordnungsgemäße Funktion der Kupplung kann jederzeit während der Veranstaltung kontrolliert werden, auch nach jeder Session.  
Darüber hinaus darf die Kupplung (Glocke sowie die Kupplungsbeläge) keine Spuren von Fett, Öl oder sonstigen reibungsbeeinflussenden Materialien aufweisen.  
Jeder Teilnehmer (Bewerber / Fahrer) ist selbst für die Sauberkeit und das Einhalten der Verschleißgrenze vom Kupplungskörper und der Kupplungsglocke verantwortlich.
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** kann vorgeschrieben werden.  
Der Verlust, die Beschädigung/Zerstörung oder jeder Versuch der Manipulation des UNIPRO Unilog Datenspeichergerätes wird mit einer Geldstrafe von bis zu 250 Euro bestraft zuzüglich der Berechnung der Kosten für Neubeschaffung/Reparatur an den Bewerber

#### 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 Regenreifen freigestellt
- 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 VSHS 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)
- Auspuff-Geräuschdämpfer: Siehe Anhang 1, Art. 2.13
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: Komet K3H (vorn: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)  
Regenreifen: Komet K3W (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 Regenreifen freigestellt
- Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 3 Slick-Vorderreifen und 3 Slick-Hinterreifen  
2 Satz Regenreifen
- Mindestmasse \*: 145 kg
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** kann vorgeschrieben werden. Der Verlust, die Beschädigung/Zerstörung oder jeder Versuch der Manipulation des UNIPRO Unilog Datenspeichergerätes wird mit einer Geldstrafe von bis zu 250 Euro bestraft zuzüglich der Berechnung der Kosten für Neubeschaffung/Reparatur an den Bewerber

### 11.1.4 IAME SERIES GERMANY – X30 SENIOR:

- Ab einschließlich Zeittraining (Qualifying): 1 Chassis und 2 Motoren (der gleichen Marke)
- Auspuff-Geräuschdämpfer: Siehe Anhang 1, Art. 2.13
- Reifenbestimmungen: Slickreifen: Komet K3M (vorn: 10 x 4.60-5 / hinten: 11 x 7.10-5)  
Regenreifen: Komet K3W (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 Regenreifen freigestellt
- Anzahl der „Rennreifen“: Für Zeittraining (Qualifying), Qualifying Heats, Super Heat und Finale: 3 Slick-Vorderreifen und 3 Slick-Hinterreifen  
2 Satz Regenreifen
- Mindestmasse \*: 158 kg
- Die Verwendung eines **UNIPRO UniLog-Datenspeichers** kann vorgeschrieben werden. Der Verlust, die Beschädigung/Zerstörung oder jeder Versuch der Manipulation des UNIPRO Unilog Datenspeichergerätes wird mit einer Geldstrafe von bis zu 250 Euro bestraft zuzüglich der Berechnung der Kosten für Neubeschaffung/Reparatur an den Bewerber

### 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.

Findet das Qualifying bei trockenen Bedingungen statt, müssen für das Qualifying NEUE SLICKREIFEN verwendet werden.

Ausschließlich Regenreifen können die Teilnehmer, die bei einer DKM-Veranstaltung des laufenden Jahres mittels Barcode dem Teilnehmer zugeordnet wurden, auch bei darauf folgenden Veranstaltungen nutzen.

Wenn bereits gescannte und im Reifenidentifikationssystem befindliche Regenreifen auf Antrag des Bewerbers entfernt werden müssen, ist das bis spätestens 30 min vor Beginn des Zeittrainings möglich.

Neue noch nicht gescannte Regenreifen können spätestens bis 30 min nach Bekanntgabe des „Final Intermediate Classification“ eingetragen werden. Dabei ist die in maximal zulässige Reifenanzahl zu beachten.

Nur für KOMET Reifen (IAME Series) gilt:

Für die Beschaffung der Regenreifen ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich.

Nur für VEGA Reifen (DMKM und DSKC) gilt:

Für die Beschaffung der Trainings-Regenreifen ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich.

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 oder durch andere anormale äußere Einflüsse irreparabel beschädigt sein, 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. Die Zulassung eines Ersatz-Chassis ist innerhalb einer Veranstaltung nur einmal möglich.

### **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 dieses 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, kann die Verwendung eines UNIPRO UniLog-Datenspeicher (Messwerterfassungsgerät) verbindlich vorgeschrieben werden. 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-Anbau-Anleitung 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 Aspen+ vorgeschrieben.

Der Kraftstoff muss grundsätzlich vorab über ein Online-Bestellformular vorbestellt und per Vorkasse beglichen werden.

Die Ausgabe des Kraftstoffs bei den einzelnen Veranstaltungen erfolgt gemäß Zeitplan.

Die Bestell- und Bezugsbedingungen werden in einer späteren Serieninformation bekannt gemacht.

Nur der bei den DKM-Veranstaltungen erworbene Kraftstoff darf durch die Teilnehmer verwendet werden.

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 vorgeschriebenen Kraftstoff darf ausschließlich ein Schmiermittel beigemischt werden, welches in der aktuellen CIK-FIA-Liste (veröffentlicht auf [www.fiakarting.com](http://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)
DSK (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 2024 (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 Wettbewerbstechik und für alle Bewerber/Fahrer, die an der 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 für alle Dokumente für die Serie und die einzelnen Veranstaltungen ist digital unter Nutzung der kostenfreien App SPORTITY mit dem Zugangscode DKM2025 einzusehen.

#### 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 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 einem Mechaniker 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/Rennleiter 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):

	<b>HEAT</b>	<b>SUPER HEAT</b>	<b>FINALE</b>
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:	14 km	17 km	20 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 vorzuzeigen:

- 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 und die Fahrerausrüstung 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 Briefings vor Ort finden gemäß Zeitplan klassenweise am Freitag des Veranstaltungswochenendes statt. Die Teilnahme am jeweiligen Briefing ist für alle Fahrer dieser Klasse Pflicht (Nachweis per Unterschrift). Die Teilnahme der Bewerber an einem Briefing wird dringend empfohlen.

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 gestellt.

## 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

Grundsätzlich gemäß Artikel 18 B der CIK-FIA Specific Prescriptions:

#### Für die Erstellung des Ergebnisses des Zeittrainings gilt Folgendes:

##### Gibt es nur eine Serie:

Alle Fahrer der Klasse nehmen zusammen an ein und derselben Session teil.

Die Startaufstellungen zu den Qualifying Heats erfolgen in der Reihenfolge der schnellsten Zeit, die jeder Fahrer erreicht hat.

##### Gibt es 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:

#### Fall A: Bei bis zu 36 Fahrern:

Es werden in den jeweiligen Klassen zwei Qualifying Heats durchgeführt.

Die Startaufstellung zu Qualifying Heat 1 und Qualifying Heat 2 erfolgt analog des Ergebnisses des Zeittrainings.

#### Fall B: Bei mehr 36 Fahrern:

Anhand des Ergebnisses des Zeittrainings werden die Fahrer in die Gruppen A, B und C eingeteilt (1. Platz = Gruppe A, 2. Platz = Gruppe B, 3. Platz = Gruppe C, 4. Platz = Gruppe A usw.). Die Startaufstellungen werden entsprechend dieser Gruppen erstellt:

Erster Heat: Gruppe B =C; Zweiter Heat: Gruppe A=C; Dritter Heat: Gruppe A=B)

Für die erreichten Platzierungen in einem Heat werden 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.

Ist ein Fahrer in einem Heat nicht gestartet, 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 („Intermediate Classification“). 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 Fahrer / Fall B = über 36 Fahrer).

**Fall A:** Die Startaufstellung für den Super Heat umfasst alle Fahrer und wird auf Grundlage der Zwischenwertung („Intermediate Classification“) der Qualifying Heats erstellt.

**Fall B:** Der Fahrer auf dem ersten Platz der Intermediate Classification startet auf dem ersten Platz in Super Heat A, der zweite Fahrer der Intermediate Classification startet auf dem ersten Platz in Super Heat B, der dritte Fahrer startet auf dem zweiten Platz in Super Heat A, der vierte Fahrer startet auf dem zweiten Platz in Super Heat B und so weiter.

Für die Platzierung in einem Super Heat werden folgende Punkte vergeben:

1. = 90 Pt., 2. = 80 Pt., 3. = 72 Pt., 4. = 66 Pt., 5. = 60 Pt., 6. = 54 Pt., 7. = 50 Pt., 8. = 46 Pt., 9. = 42 Pt., 10. = 38 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.

Ist ein Fahrer bei seinem Super Heat nicht gestartet, 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 Qualifikation Heats addiert. Die kumulierte Summe dieser Punkte dient der Bildung einer finalen Zwischenklassifizierung („Final Intermediate Classification“). Die ersten 36 Fahrer dieser Zwischenwertung qualifizieren sich für das Finale.

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 Final Intermediate Classification ermittelt.

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) eingeteilt.

Für die erste Veranstaltung der Serie werden die Fahrer für diese Gruppen per Los ausgewählt.

Bei den folgenden Veranstaltungen der Serie richtet sich diese Zusammensetzung der Qualifikationsgruppen nach dem vorläufigen Stand der betreffenden Serienwertung zu Beginn des Wettbewerbs und gilt nach folgendem Prinzip:

Von den im Wettbewerb teilnehmenden Fahrern wird der bestplatzierte Fahrer der vorläufigen Wertung der betreffenden Meisterschaft der 1. Serie zugeteilt, der Zweitbeste der Wertung der 2. Serie, der Drittbeste der Wertung der 1. Serie, der Viertbeste der 2. Serie und so weiter.

Die Zuordnung der Gastfahrer innerhalb der Qualifikationsserie für die jeweilige DKM-Meisterschaft erfolgt nach dem Zufallsprinzip.

#### **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 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

Im Anhang 2 dieses Serien-Reglements sind die Pflicht-Werbeflächen (Typ und Position) am Kart und am Fahreranzug geregelt.

Der Teilnehmer akzeptiert mit dem Antrag auf Einschreibung diese Werbeflächen. Diese Bestimmungen sind Bestandteil des Reglements und der Bewerber ist für eine ordnungsgemäße Anbringung selbst verantwortlich.

Die notwendigen Sticker und Aufnäher werden rechtzeitig zur Verfügung gestellt.

Sind am Kart und/oder am Fahreranzug die entsprechenden Aufkleber/Aufnäher nicht korrekt aufgebracht, kann dem betreffenden Fahrer der Zugang in den Vorstartbereich verwehrt werden.

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 „Warnung (=Warning)“ oder „Verwarnung (=Reprimand)“ von den Sportkommissaren bestraft werden.

Nachdem ein Fahrer innerhalb der Serie des jeweiligen Prädikats drei „Reprimands“ erhalten hat, erfolgt mit dem 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 Warnungen, 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 Qualifying Heats 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**

Es werden die Ergebnisse aller Veranstaltungen der Serie gewertet (kein Streichresultat).

## 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 2025**

im DMSB-Schalt-Kart-Cup – DSKC:

**Sieger DMSB-Schalt-Kart-Cup 2025**

in der IAME Series Germany / X30 Junior:

**Sieger IAME Series Germany X30 Junior 2025**

in der IAME Series Germany / X30 Senior:

**Sieger IAME Series Germany X30 Senior 2025**

### LADIES CUP

An alle Teilnehmerinnen werden in den einzelnen Klassen Punkte für das Finale 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

Die fünf bestplatzierten Fahrer der Serie erhalten je einen Pokal.

Die Vergabe weiterer Preise erfolgt gemäß Anhang 3 dieses Reglements.

## 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 m<sup>2</sup> 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 254Z - 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 Typenbezeichnung 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 Bauart 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/D - 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 254Z - 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.

Darüber hinaus darf die Kupplung (Glocke sowie die Kupplungsbeläge, Frictionmaterial) keine Spuren von Fett, Öl oder sonstigen reibungsbeeinflussenden Materialien aufweisen.

Jeder Teilnehmer (Bewerber / Fahrer) ist selbst für die Sauberkeit und das Einhalten der Verschleißgrenze vom Kupplungskörper und der Kupplungsglocke verantwortlich.

### 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 (eine Abdichtung mit hinzugefügter Dichtmasse ist erlaubt).

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 Kontrolle erfolgt mit der Original IAME-Lehre Nr. ATT.035/18.

**Die Verwendung des Zusatzschalldämpfers X30125723-K gemäß Anhang 3 des IAME-Reglements ist für die Veranstaltung in Mariembourg vorgeschrieben.**

Entsprechend der behördlichen Festlegungen kann diese Vorschrift auch für weitere Wertungsveranstaltungen der IAME X30 Serie Germany Bestand haben (siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung).

### 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 der originalen Plastik- oder Aluminium-Wasserpumpen mit original Plastik- oder Aluminium-Riemenscheiben ist nicht erlaubt. Das heißt, die Wasserpumpe und die Riemenscheibe müssen aus dem gleichen Original-Material sein.

### 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.

---

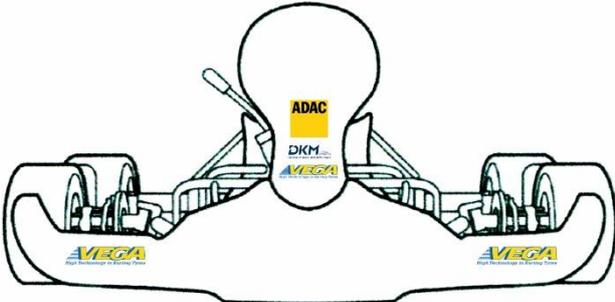
Inhalt von Anhang 1: Vorbehaltlich Änderungen des Technischen Reglements IAME X30 2025

## ANHANG 2

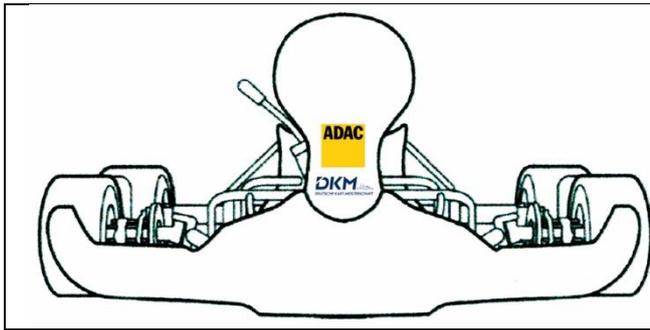
# VORGESCHRIEBENE WERBEFLÄCHEN

gem. Art. 2.9

Folgende Pflicht-Werbeflächen am Kart und Fahreranzug sind für die DMKM (Mini) und DSKM (KZ2) festgelegt:

	<p><b>Werbefläche Seitenkasten:</b> „VEGA“ (links und rechts) : 13,5 cm breit x 3 cm hoch</p>
	<p><b>Werbefläche Frontschild:</b> „ADAC“ : 10 cm x 10 cm „VEGA“ : 13,5 cm breit x 3 cm hoch „DKM“ : 11,5 cm breit x 4,5 cm hoch</p> <p><b>Werbefläche Frontspoiler:</b> „VEGA“ (links und rechts) : 13,5 cm breit x 3 cm hoch</p>
	<p><b>Werbefläche Fahreranzug:</b> „ADAC“ : 8 cm x 8 cm „DKM“ : 11,5 cm breit x 4,5 cm hoch „VEGA“ : 11 cm breit x 3,5 cm hoch</p>

Folgende Pflicht-Werbeflächen am Kart und Fahreranzug sind für die IAME SERIES GERMANY (X30 Senior und X30 Junior) festgelegt:



Werbefläche Frontschild:

ADAC : 10 cm x 10 cm

DKM : 11,5 cm breit x 4,5 cm hoch



Werbefläche Overall:

ADAC : 8 cm x 8 cm

DKM : 11,5 cm breit x 4,5 cm hoch

Die Maßangaben der Werbesticker sind circa-Angaben.

---

## **ANHANG 3**

### **PREISE**

#### **gem. Art. 12.2**

Im Einzelnen werden für die nationalen DKM-Serien folgende ergänzende Preise vergeben:

#### **DMKM (Mini):**

- a) Der Gewinner erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DMKM/DJKM/X30 Junior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 100% und eine Helmlackierung im Wert von 1.500 EUR von „helmade“.
- b) Der Zweitplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DMKM/DJKM/X30 Junior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 50%.
- c) Der Drittplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DMKM/DJKM/X30 Junior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.

#### **DSKC (KZ2):**

- a) Der Gewinner erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM einen Erlass der Einschreibgebühr zu 100% und eine Helmlackierung im Wert von 1.500 EUR von „helmade“.
- b) Der Zweitplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM einen Erlass der Einschreibgebühr zu 50%.
- c) Der Drittplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.

#### **X30 Junior:**

- a) Der Gewinner erhält ein kostenloses Ticket zur Teilnahme am IAME-Weltfinale (2024) von Prespo, eine Helmlackierung im Wert von 1.500 EUR von „helmade“ und im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DJKM / DSKC / X30 Junior / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- b) Der Zweitplatzierte erhält ein kostenloses Ticket zur Teilnahme am IAME-Weltfinale (2024) von Prespo und im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DJKM / DSKC / X30 Junior / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- c) Der Drittplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DJKM / DSKC / X30 Junior / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- d) Unter allen eingeschriebenen Teilnehmern wird jeweils ein IAME-Motorenpaket von Prespo verlost.

#### **X30 Senior:**

- a) Der Gewinner erhält ein kostenloses Ticket zur Teilnahme am IAME-Weltfinale (2024) von Prespo, eine Helmlackierung im Wert von 1.500 EUR von „helmade“ und im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DSKC / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- b) Der Zweitplatzierte erhält ein kostenloses Ticket zur Teilnahme am IAME-Weltfinale (2024) von Prespo und im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DSKC / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- c) Der Drittplatzierte erhält im Folgejahr bei der Einschreibung zur DKM / DSKC / X30 Senior einen Erlass der Einschreibgebühr zu 25%.
- d) Unter allen eingeschriebenen Teilnehmern wird jeweils ein IAME-Motorenpaket von Prespo verlost.

Bei der Vergabe der Preise sind die gesetzlichen steuerlichen Vorgaben und Gesetzgebungen Deutschlands zu beachten und anzuwenden. Im Detail werden diese den Preisträgern bei der Vergabe der Preise verbindlich mitgeteilt.