ADAC KART MASTERS

REGLEMENT

ADAC KART MASTERS 2026



ADAC

Alle Infos unter: adac.de/motorsport

ADAC Kart Masters
Serienreglement 2026

Stand: 30.01.2026

0. PRÄAMBEL

Der ADAC e.V. organisiert das ADAC Kart Masters, welches eine nationale Rennserie ist und als Bindeglied zwischen dem Kart Clubsport und der Deutschen Kart-Meisterschaft dienen soll. Die Serie ist fester Bestandteil der ADAC Kartsport Pyramide und bietet einen leistungsorientierten Wettbewerb auf nationaler Ebene.

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 30.01.2026 unter Reg.-Nr.: 905/26 genehmigt.

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 am ADAC Kart Masters 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: international_series@dmsb.de

4. STATUS DER WETTBEWERBE

National A

Bei Wettbewerben mit dem Status National A können alle Teilnehmer mit einer DMSB-Lizenz sowie einer Lizenz eines anderen ASN in der Serienwertung berücksichtigt werden.

5. ZUGELASSENE TEILNEHMER

Grundsätzlich sind in den Klassen 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:

Mini (A+B):	max. 36 eingeschriebene Fahrer
OK-N Junior:	max. 36 eingeschriebene Fahrer*
OK-N:	max. 36 eingeschriebene Fahrer
X30 Junior:	max. 36 eingeschriebene Fahrer
X30 Senior:	max. 36 eingeschriebene Fahrer
KZ2:	max. 54 eingeschriebene Fahrer
KZ2 Masters:	max. 36 eingeschriebene Fahrer

*Bei Vorliegen von mehr als 36 gültigen Einschreibungen bis zum 07. April 2026 kann der ADAC entscheiden, die Klasse OK-N Junior auf max. 54 zugelassene Teilnehmer zu erhöhen.

Der ADAC behält sich vor, die betreffende Klasse 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 Klasse einschreiben oder Nennungen zu Veranstaltungen abgeben.
Der Bewerber und/oder sein autorisierter Vertreter müssen volljährig sein.

Die Fahrer des ADAC Kart Masters müssen im Besitz einer gültigen Kart-Lizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein und mindestens folgende Lizenzstufe besitzen:

Klasse	Jahrgang	Nationale oder Internationale Lizenzstufe
Mini A + B	2013-2017	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe G (ITG)
OK-N Junior	2010-2014	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe G (ITG)*
X30 Junior	2010-2014	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe G (ITG)*
OK-N	2012 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe F/E (ITF/ITE)
X30 Senior	2012 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe F/E (ITF/ITE)
KZ2**	2011 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe E (ITE)
KZ2 Masters	1991 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A / Int. Lizenz Stufe E (ITE)

* In der Klasse OK-N Junior und X30 Junior sind Fahrer mit Int. Lizenz der Stufe F und E nicht startberechtigt.

** Teilnehmer der Klasse KZ2, die bei CIK-FIA-KZ-Veranstaltungen (FIA Karting European Championship und FIA Karting World Championship) eine Platzierung unter den Top 30 der Endwertung erreicht haben, sind für die Meisterschaft nicht punkteberechtigt.

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

6. ZUGELASSENE FAHRZEUGE

KZ2: Gemäß Technischem Reglement 2026 der CIK-FIA für die Klasse KZ2, insbesondere Art. 9 Group 2 Regulations und Art. 11.1 dieses Serienreglements. Die Bestimmungen der Art. 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

OK-N / OK-N Junior: Gemäß Technischem Reglement 2026 der CIK-FIA für die Klassen OK-N und OK-N Junior, insbesondere Art. 9 Group 2 Regulations und Art. 11.1 dieses Serienreglements. Art. Die Bestimmungen der Art. 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

X30 Senior / X30 Junior: Gemäß DMSB Kartreglement, Teil C und Art. 11.1 dieses Serienreglements und der Technische Bestimmungen IAME Series Germany 2026 für X30 Junior oder X30 Senior (siehe Anhang 2 zu diesem Serienreglement). Die Bestimmungen der Art. 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

Mini (A+B): Gemäß Technischem Reglement 2026 der CIK-FIA für die Klasse Mini, insbesondere Art. 10 Group 3 Regulations und Art. 11.1 dieses Serienreglements. Die Bestimmungen der Art. 10.4.2.2, 10.5.4.2 und 10.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 10.4.2.1, 10.5.4.1 und 10.5.5.1.
Mini A: Motor, Vergaser & Zündung gemäß Technischem Reglement 2026 CIK-FIA für die Klasse Mini. Sowohl Motor, Vergaser als auch Zündung benötigen eine gültige Homologation der CIK-FIA (Homologationsperiode 2026 – 2028). Darüber hinaus sind auch Motoren gemäß der vorherigen Homologationsperiode (2023-2025) zugelassen, Vergaser und Zündung müssen aber über eine aktuell gültige Homologation verfügen. Im Zweifelsfall ist vom Teilnehmer ein Nachweis zu erbringen.
Mini B: Motor, Vergaser & Zündung gemäß Technischem Reglement 2025 CIK-FIA für die Klasse Mini. Der Motor, Vergaser und Zündung müssen aus der Homologationsperiode 2023-2025 stammen. Darüber hinaus muss das komplette Kart dem Technischen Reglement 2026 CIK-FIA entsprechen (z.B. Getriebe, Chassis).

7. WERTUNGSVERANSTALTUNGEN

	Datum	Rennstrecke	Veranstalter
1.	24.-26.04.2026	Motorsportarena Mülsen	Club ARENA E e.V. im ADAC
2.	10.-12.07.2026	Zimmermann Karting Ampfing	ADAC e.V. Bereich Automobilsport
3.	07.-09.08.2026	Erftlandring Kerpen	MSC Langenfeld e.V. im ADAC
4.	02.-04.10.2026	ProKart Raceland Wackersdorf	ADAC e.V. Bereich Automobilsport

8. EINSCHREIBUNG / NENNUNG

Die Einschreibungen in das ADAC Kart Masters sind durch das Online-Nennsystem des Serienausschreibers unter https://www.adac-motorsport.de/adac-kart-masters/ zu beantragen. Eine Einschreibung ist grundsätzlich jeweils bis zum Montag (24:00 Uhr) vor einer Veranstaltung möglich und gilt ab Annahme des Einschreibungsantrages und frühestens ab der folgenden Veranstaltung (Ausnahme hierzu in Art. 9 geregelt).

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.

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:	ADAC Kart Masters 2026 / #Klasse# / #Name des Fahrers#

9. EINSCHREIBEENTGELTE / NENNGELDER

Das Einschreibeentgelt beträgt für alle Klassen 1.760,- EUR inklusive MwSt., Umwelt- und Entsorgungsentgelt (z. B. für Duschen, Strom und Müll) und Testtag für den Fahrer inkl. Begleitpersonen für jede Veranstaltung. Das Einschreibeentgelt ist gemäß den Angaben auf der Rechnung rechtzeitig per Überweisung zu zahlen (inkl. Nenngeld und MwSt.). Barzahlungen vor Ort sind grundsätzlich nicht möglich.

Die Einschreibeentgelte / Nenngelder werden nicht, auch nicht teilweise zurückgezahlt, wenn eingeschriebene Bewerber/Fahrer an der Serie nicht oder nicht weiter teilnehmen.

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 der jeweiligen Klasse, 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 Veranstaltung 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 in allen Klassen zugelassen, 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. Gaststarter müssen im Besitz einer entsprechenden Lizenz gem. Art. 5 sein. Gastfahrer erhalten grundsätzlich keine Wertungspunkte (weder für Fahrer noch für das Team), auch nicht rückwirkend bei späterer Einschreibung.

Ausnahme: Die Serien-Einschreibung eines Gaststarters der ersten ADAC Kart Masters Veranstaltung erfolgt nachträglich vor dem Nennschluss der zweiten 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 Wertungspunkte auf.

Das Nenngeld pro Gaststart beträgt 440,- 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 am Montag (24:00 Uhr) vor der vor der betreffenden Veranstaltung.

Mit dem Antrag auf Einschreibung gibt der Bewerber und Fahrer ausführliche Erklärungen gemäß den allg. Teilnahmebedingungen ab.

11. ZUSÄTZLICHE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE VERANSTALTUNGEN

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

11.1.1 REIFENVORSCHRIFTEN:

Im ADAC Kart Masters sind für die einzelnen Veranstaltungen (inkl. Testtag) für alle Klassen Einheitsreifen (Trainings- und Rennreifen) des Herstellers VEGA und Komet vorgeschrieben. Ein Reifensatz ist definiert als bestehend aus zwei (2) Vorderreifen und zwei (2) Hinterreifen. Ein halber Reifensatz besteht aus einem (1) Vorderreifen und einem (1) Hinterreifen:

KZ2 (VEGA):

Slick-Reifen:	XM4 CIK PRIME 10x4.60-5	Regenreifen:	W6 CIK 10x4.20-5
	XM4 CIK PRIME 11x7.10-5		W6 CIK 11x6.00-5

OK-N / OK-N Junior (VEGA):

Slickreifen:	XH4 CIK OPTION 10x4,60-5	Regenreifen:	W6 CIK 10x4.20-5
	XH4 CIK OPTION 11x7.10-5		W6 CIK 11x6.00-5

X30 Senior / X30 Junior (Komet):

Slickreifen Senior:	K3M 10 x 4.60-5	Slickreifen Junior:	K3H 10 x 4.60-5	Regenreifen:	K3W 10 x 4.20-5
	K3M 11 x 7.10-5		K3H 11 x 7.10-5		K3W 11 x 6.00-5

Mini (VEGA):

Slickreifen:	M1 CIK MINI 10x4.00-5	Regenreifen:	WM1 CIK MINI 10x4.00-5
	M1 CIK MINI 11x5.00-5		WM1 CIK MINI 11x5.00-5

Testtag, Freies Training, Warm up:
Für den Testtag (ab der 2. Sitzung), das Freie Training und das Warm Up gelten sogenannte „Trainingsreifen“. Die Slick-Trainingsreifen müssen vor Ort beim autorisierten Reifenhändler erworben werden und werden jedem Fahrer mittels Barcode als Trainings-Reifen zugeordnet. Die maximal zulässigen Reifenanzahlen sind in Art. 11.1.4 aufgeführt.

Zeittraining, Heats, Finale:
Für das Zeittraining, die Heats und das Finale gelten sogenannte „Rennreifen“.
Slickreifen: Für das Zeittraining muss bei trockenen Bedingungen ein neuer Reifensatz aus dem mittels Barcode zugeordneten Reifenkontingent eingesetzt werden.
Regenreifen: siehe hierzu auch Art. 11.1.2
Die maximal zulässigen Reifenanzahlen sind in Art. 11.1.4 aufgeführt.

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

11.1.2 REIFENHANDLING:

Am Freitagmorgen vor der jeweiligen Veranstaltung erfolgt gemäß Zeitplan der Erwerb der Coupons bei dem autorisierten Reifenhändler für Slick-Trainingsreifen und Slick-Rennreifen.

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

Jeder Teilnehmer/Bewerber ist selbst dafür verantwortlich, dass seine Regenreifen spätestens 30 Minuten vor Beginn des Zeittrainings im Reifensystem eingetragen sind. Die Regenreifen können spätestens bis 30 min nach Bekanntgabe des „Final Intermediate Classification“ eingetragen werden. Dabei ist die maximale zulässige Reifenanzahl zu beachten.

Wenn bei einem Teilnehmer ein Reifen aus seinem zulässigen Rennreifen-Kontingent 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.

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.

<u>Für alle Komet und VEGA Regenreifen gilt:</u>
Für die Beschaffung der Regenreifen (Trainingsreifen und Rennreifen) ist jeder Teilnehmer/Bewerber selbst verantwortlich.

11.1.3 REIFENKONTROLLVERFAHREN:

Neben der regelmäßigen Kontrolle der Barcode-Kennzeichnung der Reifen gilt ebenfalls: Zur Kontrolle der Reglementkonformität der Reifen kann für Zeittraining, Heats und Finale das Messgerät MiniRAE Lite der Firma „RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiproben 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.

11.1.4 ÜBERSICHT (ZUGELASSENES MATERIAL):

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:

Klasse	Anzahl Chassis	Anzahl Motoren (gleiche Marke)	Slick-Trainings-reifen	Regen-Trainings-reifen	Rennreifen (Slickreifen)	Rennreifen (Regenreifen)	Mindest-masse	Vergaser / Typ
KZ2	1	2	2 Sätze	freigestellt	1,5 Sätze	2 Sätze	175 kg*	Dell’Orto VHSH 30 CS (CIK-FIA Drawing No. 2.5)
KZ2 Masters	1	2	2 Sätze	freigestellt	1,5 Sätze	2 Sätze	180 kg*	Dell’Orto VHSH 30 CS (CIK-FIA Drawing No. 2.5)
OK-N	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	2 Sätze	155 kg*	Drosselklappenvergaser (CIK-FIA homologiert)
OK-N Junior	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	2 Sätze	145 kg*	Drosselklappenvergaser (CIK-FIA homologiert)
X30 Senior	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	2 Sätze	158 kg*	
X30 Junior	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	2 Sätze	145 kg*	

Mini A	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	1 Satz	110 kg*	Dell'Orto PHDG 18-09854 (CIK-FIA 054-CA-15) oder Dell'Orto PHDG 18-09860 (CIK-FIA 054-CA-25) oder Tillotson FM18-2 (CIK-FIA 042-CA-07)
Mini B	1	2	1 Satz	freigestellt	1 Satz	1 Satz	115 kg*	Dell'Orto PHBG 18 BS (CIK-FIA 054-CA-55) oder Tillotson FM18-1 (CIK-FIA 042-CA-55)

11.1.5 ALLE KLASSEN:

Der Auspuff (inkl. Dämpfer und dazugehörende 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 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 MOTORRENREPARATUR

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.

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 Fronspoiler 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 ARAL ULTIMATE 102 vorgeschrieben. Dieser ist an allen öffentlichen Aral-Tankstellen im gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu beziehen.

Die Karts müssen nach jedem Training und Rennen noch so viel Kraftstoff im Tank haben, dass auf Anweisung der Sportkommissare mindestens 1,5 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Dem vorgeschriebenen Kraftstoff darf ausschließlich ein Schmiermittel beigemengt werden, welches in der aktuellen CIK-FIA-Liste (veröffentlicht auf www.fiakarting.com) aufgeführt ist.

Zur Kontrolle können während der gesamten Veranstaltung jederzeit Kraftstoffproben entnommen werden. Bei Auffälligkeiten kann zusätzlich eine Probenentnahme zur Laboruntersuchung erfolgen. In diesem Fall gilt das Ergebnis zunächst als vorläufig. Sollte das Testergebnis positiv ausfallen, erfolgt eine Disqualifikation für die gesamte betreffende Veranstaltung. Für die Verwendung des vorgeschriebenen Kraftstoffs ist der Teilnehmer/Bewerber verantwortlich. Die Referenztankstellen für die Referenzproben der jeweiligen ADAC Kart Masters Veranstaltung werden rechtzeitig in einer Serieninformation bekannt gegeben.

11.4 STARTNUMMERN

Für das ADAC Kart Masters werden die festen Startnummern für die gesamte Serie wie folgt vergeben:

KZ2:	Startnummer	1 bis 99
OK-N:	Startnummern	101 bis 199
OK-N Junior:	Startnummern	201 bis 299
Mini A	Startnummern	301 bis 399
Mini B:	Startnummern	501 bis 599
KZ2 Masters:	Startnummern	401 bis 499
X30 Junior:	Startnummern	601 bis 699
X30 Senior:	Startnummern	701 bis 799

In jedem Startnummernbereich werden die ersten 5 Nummern in der Reihenfolge der Platzierung der vorherigen ADAC Kart Masters Saison 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

Von Montag bis 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 für alle Dokumente für die Serie und die einzelnen Veranstaltungen ist digital unter Nutzung der kostenfreien App SPORTITY mit dem Zugangscode AKM2026 einzusehen.

12.1.4 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, gemeinsam 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.

Im Vorstartbereich dürfen keine Arbeiten am Kart, mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks mit einem Reifendruckprüfer (Manometer), durchgeführt werden. Wird ein Kart aus irgendeinem Grund im Vorstartbereich vorgefunden und als nicht rennbereit eingestuft, darf dieses Kart innerhalb eines festgelegten Zeitfensters vor Schließung des Zugangs zum Vorstartbereich (fünf Minuten vor der planmäßigen Startzeit des Rennens), aus dem Vorstartbereich entfernt werden, damit notwendige Reparaturen durch den Mechaniker des Fahrers durchgeführt werden können. Unabhängig davon wird der Eingang zum Vorstartbereich fünf Minuten vor der vorgesehenen Startzeit (gemäß Zeitplan) vor den Heats/Rennen 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.

12.1.5 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.

12.1.6 FLAGGENZEICHEN

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

12.1.7 DISTANZEN DER HEATS / RENNEN

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

Klasse	Heat	Super Heat	Finale
Mini A + B	6 Minuten + 1 Runde	8 Minuten + 1 Runde	10 Minuten + 1 Runde
OK-N Junior	8 Minuten + 1 Runde	11 Minuten + 1 Runde	13 Minuten + 1 Runde
X30 Junior	8 Minuten + 1 Runde	11 Minuten + 1 Runde	13 Minuten + 1 Runde
OK-N	9 Minuten + 1 Runde	12 Minuten + 1 Runde	14 Minuten + 1 Runde
X30 Senior	9 Minuten + 1 Runde	12 Minuten + 1 Runde	14 Minuten + 1 Runde
KZ2	9 Minuten + 1 Runde	13 Minuten + 1 Runde	15 Minuten + 1 Runde
KZ2 Masters	9 Minuten + 1 Runde	13 Minuten + 1 Runde	15 Minuten + 1 Runde

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
- Transpondernummer

(Die Nennung ist fristgerecht und vollständig einzureichen)

Am Freitagmorgen werden die Transponder der Zeitnahme ausgegeben bzw. bei Nutzung eines eigenen Transponders die Transpondernummern hinterlegt. Die hierfür im Zeitplan festgelegten Zeiten sind zwingend einzuhalten.

Das zum Wettbewerb vorgesehene Material und die Fahrerausrüstung muss den Technischen Kommissaren während der Technischen Abnahme vorgeführt werden, die dieses Material kennzeichnen. Der Materialpass muss zur Technischen Abnahme vollständig ausgefüllt sein.

12.3 TESTSESSIONS / FREIES TRAINING

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.

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

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

12.4 FAHRERBESPRECHUNG (BRIEFING)

Für die Durchführung der/des Briefings ist der Renndirektor verantwortlich/zuständig. Die Briefings vor Ort finden gemäß Zeitplan klassenweise am Samstag 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 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 vor der jeweiligen Veranstaltung auf dem auf dem ADAC Kart Masters Aushang und ggf. 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. Darüber hinaus gemäß des folgenden Art. 12.6.1 des ADAC Kart Masters Serienreglements.

12.5.3 QUALIFYING HEATS

Gemäß Artikel 18 C der CIK-FIA Specific Prescriptions:

Anpassung: In Klassen bis 36 Starter werden grundsätzlich zwei Qualifying Heats durchgeführt. Für die Platzierung in einem Qualifying Heat werden folgende Punkte, beginnend bei Platz 1, vergeben:
50, 44, 41, 38, 36, 34, 32, 30, 28, 27, 26, 25, 24, 23, 22, 21, 20, 19, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Am Ende der Qualifiying Heats wird eine Zwischenwertung erstellt („Intermediate Classification“). Eventuelle Gleichstände zwischen zwei oder mehr Fahrern werden entsprechend ihrer Platzierung im Qualifying gewertet.

12.5.4 SUPER HEAT

Gemäß Artikel 18 D der CIK-FIA Specific Prescriptions. Für die Platzierung in einem Super Heat werden folgende Punkte, beginnend bei Platz 1, vergeben:
90, 80, 72, 66, 60, 54, 50, 46, 42, 38, 34, 32, 30, 28, 26, 24, 22, 20, 18, 17, 16, 15, 14, 13, 12 ,11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Die Punkte aus den Super Heats werden zu denen der Intermediate Classification addiert. Die kumulierte Gesamtpunktzahl dieser Punkte dient zur Erstellung der Final Intermediate Classification. Die ersten 36 Fahrer in der Final Intermediate Classification sind für die Finalphase qualifiziert.

30 Minuten vor der gemäß Zeitplan vorgesehenen Startzeit des jeweiligen Finales wird die Finale Startaufstellung pupliziert.

Änderungen hinsichtlich der qualifizierten Final-Teilnehmer werden nur bis zu diesem Zeitpunkt für diese Startaufstellung berücksichtigt.

Bei Abmeldungen von qualifizierten Fahrern oder Ausschluss von Final-Teilnehmern durch Entscheidungen der Sportkommissare, können die Fahrer ab Platz 37 der Final Intermediate Classification in dieser Reihenfolge zur Teilnahme in das Finale nachrücken.

Zwei oder mehr Fahrer mit gleicher Gesamtpunktzahl werden entsprechend ihrer Wertung im Qualifying platziert.

Wenn ein Fahrer in einem Qualifying Heat oder in seinem Super Heat nicht an den Start geht, erhält er Punkte in Höhe der Punktzahl des letzten qualifizierten Fahrers minus 1 Punkt.
Wenn ein Fahrer eine schwarze Flagge erhält oder disqualifiziert wird, erhält er für den betreffenden Qualifying Heat oder Super Heat die gleiche Punktzahl wie der letzte qualifizierte Fahrer abzüglich von 5 Punkten.
Jeder Fahrer, der nicht alle vorgesehenen Runden zurückgelegt hat, wird, auch wenn er den Qualifikationslauf nicht beendet hat, nach der Anzahl der Runden klassifiziert, die er tatsächlich absolviert hat.

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.
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 ADAC Kart Masters Meisterschaftswertung 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 Wertung der 1. Serie und so weiter.
Die Zuordnung der Gastfahrer innerhalb der Qualifikationsserie für die jeweilige 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.

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 selbst durchzuführen oder 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. In der Klasse Mini wird eine separate Klassenwertung für die Klasse Mini A und Mini B erstellt, diese werden separat 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).
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 1 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 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 oder sein Stellvertreter 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 der jeweiligen Klasse 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 Verarnungen, die durch den Renndirektor verhängt werden (schwarz/weiße Flagge), gelten diese vorgenannten Regelungen nicht.

14. MEISTERSCHAFTSWERTUNGEN

Es werden für alle Klassen Meisterschaftspunkte gemäß nachfolgendem Schema vergeben. In der Klasse Mini werden separate Klassenwertung für die Klasse Mini A und Mini B aus dem Gesamtergebnis der Qualifying-Heats, Super-Heats und Finals erstellt, die für die Punktevergabe herangezogen werden.

14.1 PUNKTEVERGABE NACH DEN QUALIFYING-HEATS

Bei jeder Wertungsveranstaltung werden für die Positionen in der „Intermediate Classification“ (erstellt nach den Qualifying Heats) 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“ (erstellt nach dem/den Super Heat/s) 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 jedem Wettbewerb werden für die Positionen im Finale Punkte an die besten 15 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

Der Fahrer, der gemäß Artikel 14 die meisten Punkte erzielt hat, wird Sieger des ADAC Kart Masters 2026 in der betreffenden Klasse:

ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse Mini A
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse Mini B
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse OK-N Junior
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse X30 Junior
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse OK-N
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse X30 Senior
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse KZ2
ADAC Kart Masters 2026 – Sieger der Klasse KZ2 -Masters

16. ÄNDERUNGEN UND KLARSTELLUNGEN ZU DIESEM REGLEMENT

Wenn der ADAC Änderungen oder Klarstellungen dieser Bestimmungen für notwendig erachtet, können solche Änderungen jederzeit per Bulletin vorgenommen werden. Mit Genehmigung des DMSB sind diese Änderungen bzw. Klarstellungen gültig. Mit der offiziellen Veröffentlichung sind alle Bewerber/Fahrer, Funktionäre und Organisatoren zur Anerkennung verpflichtet.

17. PROTEST UND BERUFUNG

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

Protestkaution – zahlbar an DMSB
Status National A: 300,00 €

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

(Protest- und Berufungskautionen sind mehrwertsteuerfrei)

18. VERSICHERUNG UND HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Versicherung des Veranstalters/Sportlicher Ausrichter:
gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer (=Teilnehmer) mit Annahme der Teilnahmebedingungen, insbesondere zum Ausschluss der Haftung.

19. RECHTSWEGAUSSCHLUSS UND HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

(1) Bei Entscheidung der FIA, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare, des Serienausschreibers oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne des § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

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

20. VERANTWORTLICHKEIT, ÄNDERUNGEN DER AUSSCHREIBUNG, ABSAGE DER VERANSTALTUNG

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

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

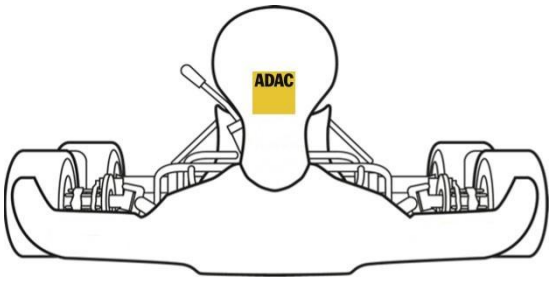
(3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe aus vorgenannten Gründen abzusagen oder zu verlegen, vorbehaltlich der Zustimmung des jeweiligen ASN und der FIA, sofern der Kalender betroffen ist, Schadensersatz- oder Erfüllungsansprüche sind für diesen Fall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

ANHANG 1

VORGESCHRIEBENE WERBEFLÄCHEN

gem. Art. 2.9

Folgende Pflicht-Werbeflächen am Kart und Fahreranzug sind für alle Klassen festgelegt:

	**Werbefläche Frontschild:** „ADAC“: 10 cm x 10 cm
	**Werbefläche Fahreranzug:** „ADAC“ : 8 cm x 8 cm

Die Maßangaben der Werbesticker sind circa-Angaben.

ANHANG 2

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 254/A1 - 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 Konstruktionsspezifikation 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.

Schrägkugellager 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 Typenkennzeichnung gemäß vorliegendem Reglement aufweisen, sind ausdrücklich verboten.

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

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

2.5 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 Ansauggeräuschdämpfer (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 Ansauggeräuschdämpfer mit dem Vergaser verbindet, ist vorgeschrieben und muss gemäß Datenblatt montiert werden.

Einspritzungs- und/oder Sprühsysteme sind verboten.

Zusätzlich zur Regenabdeckung für den Ansauggeräuschdämpfer mit IAME-Prägung (gem. IAME Datenblatt 254/A1 - 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 Anhang2: Vorbehaltlich Änderungen des Technischen Reglements IAME X30 2026