

Sportliches- und Technisches Reglement 2024

RMC Germany

Inhaltsverzeichnis

Sportliches Reglement	3
1. Grundlagen	3
2. Allgemeine Bestimmungen	3
2.1. Teilnehmer	3
2.2. Lizenzen	3
2.3. Alter, Gewichte, Größen Klassen	3
2.4. Anmeldung	4
2.5. Abmeldung	4
2.6. Ausrüstungsmengen	4
2.7. Fahrerlager	4
3. Durchführungsbestimmungen	5
3.1. Registrierung	5
3.2. Rennläufe	5
3.3. Vorstart	6
3.4. Zeittraining	6
3.5. Qualifikationsläufe	7
3.6. Finale	8
3.7. Startaufstellung (Für Vorstart, Qualifikationsläufe, Superläufe und Abschlussrennen)	8
3.8. Startaufstellung auf der Strecke	9
3.9. Start verzögert	10
3.10. Startvorgang	10
3.11. Tageswertung	11
3.12. Siegerehrung	11
3.13. Jahreswertung	11
3.14. Fahrerbesprechung	12
3.15. Einspruch	12
3.16. Vorstart- Kontrolle	12
3.17. Materialtausch Rotax Klassen	12
3.18. Betreten der Rennstrecke	12
3.19. Zusammenlegung der Klassen	12
3.20. Racecontrol	12
3.21. Regelung Starten/Anlassen der Karts	12
4. Werbung	12
4.1. Werbeflächen	12
4.2. Klebeanweisung	12
4.3. Nutzungsabtretung	13
5. Rechtliches	13
5.1. Haftungsausschluss	13
5.2. Rechtswegausschluss, Haftungsbeschränkung	13
5.3. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers	13
5.4. Verantwortlichkeit, Änderung der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung	14
5.5. Gerichtsstand	14
5.6. Akkreditierung	14
5.7. Einverständniserklärung	14
6. Siegerprämien RMC Germany	14
6.1. Qualifikation Weltfinale (RMCGF)	15
6.2. Prämien für RMC Teilnehmer	15
TECHNISCHES REGLEMENT	16
1. Grundlagen	16
2. Chassis	16
2.1. Fahrgestell	16
2.2. Verkleidung	17

2.3. Reifen.....	17
2.4. Verbundwerkstoffe	17
2.5. Datenerfassung.....	17
2.6. Transponder	17
3. Sicherheit	18
3.1. Bekleidung.....	18
3.2. Heckauffahrschutz	18
3.3. Kettenschutz.....	18
4. Motor	18
4.1 Modelle für alle Rotax Klassen.....	18
4.2. Plombierung Rotax	19
4.3. Kraftstoff.....	19
5. Ergänzung zu den ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations	19
5.1. Ansauggeräuschkämpfer.....	19
5.2. Kühlsystem MAX und MAX DD2	19
5.3. Batteriehalterung MAX-auch gültig für MICRO und MINI.....	19
5.4. Zylinder.....	20
5.5. Schaltwippe (MAX-DD2).....	20
5.6. Fliehkraftkupplung MAX	20
5.7. Vergaser Hauptdüse	20
5.8. Kombination von Zündspule, Vergaser, Auspuff und Auslasssteuerung.....	20
5.9. Zündkerze	21
5.10. Zündanlage.....	21
5.11. Vergaser (siehe Technical Regulation Rotax 2024).....	21
5.12. Auspuffstutzen.....	21
5.13. Kurbelgehäuse	21
5.14. Vergasersieb.....	22
5.15. Benzinflter	22
5.16. Spaltmaß	22
5.17. Auspuffanlage	22
6. Micro & Mini	22
6.1. Übersetzung	22
6.2. Leihmotoren Micro & Mini	22

Sportliches Reglement

für die ADAC - RMC Cup Serie 2024 im ADAC-Clubsport-Bereich

1. Grundlagen

- ADAC Clubsport-Reglement
- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Veranstaltungs- und Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Bestimmungen und Beschlüsse des ADAC
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- *Rotax Sporting Regulations 2024*
- *Rotax Global Regulations 2024*
- ROTAX MAX Challenge Germany Sporting Regulations 2024
- ROTAX MAX Challenge Germany Technical Regulations 2024

Darüber hinaus gelten für die RMC im ADAC-Bereich die nachfolgenden Bestimmungen.

Der Organisator/Veranstalter/Ausrichter kann das Reglement in Abstimmung mit dem ADAC jederzeit ändern, um die Sicherheit und Chancengleichheit der Fahrer zu gewährleisten.

Die ADAC – RMC Germany ist entsprechend den *2005 Karting Recognition Regulations 08/2005* von der CIK/FIA anerkannt und durch den ADAC Hessen Thüringen e.V. unter der Reg.-Nr.: genehmigt.

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1. Teilnehmer

An der RMC Cup Serie können alle Fahrer teilnehmen, die die vorgeschriebenen Altersgrenzen und gesundheitlichen Erfordernisse erfüllen.

2.2. Lizenzen

Zur Teilnahme an einer RMC-Veranstaltung ist mindestens eine Racecard des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB e.V.) erforderlich. Diese Lizenz gilt für eine Veranstaltung.

Alle anderen DMSB Lizenzen mit einer höheren Stufe (National A, Int. C) sind ebenfalls zugelassen

2.3. Alter, Gewichte, Größen Klassen

Klasse	Jahrgang	Lizenzstufe*	Gesamtgewicht Inkl. Fahrer	Anzahl Teilnehmer
Micro (8-11 Jahre)	2013-2016	Nat. Kart-Lizenz Stufe C oder höher	min. 105 kg	max. 34
Mini (9-13 Jahre)	2011-2015	Nat. Kart-Lizenz Stufe C oder höher	min. 115 kg	max. 34
JUNIOR (12-15 Jahre)	2009-2012	Nat. Kart-Lizenz Stufe C nicht höher	min. 145 kg	max 54
MAX (ab 14 Jahre)	2010 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C oder höher	min. 162 kg	max. 54
DD2 (ab 15 Jahre)	2009 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C oder höher	min. 175 kg	max. 34
DD2-Masters (ab 32 Jahre)	1992 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe C nicht höher	min. 180 kg	max. 34
DD2 Masters (Handicap ab 18 Jahre)	ab 18 Jahre	Nat. Handicap Lizenz	min. 180 kg	max. 34

*gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen

¹ Bei den Altersangaben gilt die Jahrgangsregelung gemäß den DMSB-Lizenzbestimmungen, d.h. der Fahrer muss das geforderte Alter im jeweiligen Kalenderjahr erreichen.

² Das Gesamtgewicht muss zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung eingehalten werden. Die Wägungen durch die Technischen Kommissare werden auf Basis der TK-Richtlinien für Fahrzeugwägungen des DMSB durchgeführt. Ein Hinzufügen von Ballast am Kart ist gemäß Art.C.3.2.c des DMSB-Kart-Reglements zulässig.

2.4. Anmeldung

Anmeldungen müssen über das Internet online erfolgen. Jeder Teilnehmer hat die freie Wahl, an welchen und wie vielen Veranstaltungen er an den Start gehen bzw. ob er sich für einzelne oder mehrere Veranstaltungen gleichzeitig anmelden möchte.

Die Einschreibgebühr entfällt. Jeder Teilnehmer ist Punkteberechtigt.

Zusätzlich **kann** eine Gebühr für Strom und Müll bis 20,- € je Teilnehmer erhoben werden, diese Gebühr gilt nur für Sonntags. Die Gebühr wird bei der Registrierung in bar kassiert. Alle anderen Gebühren vor Sonntag werden vom Bahnbetreiber kassiert.

Teilnehmer, die sich früher anmelden, haben Vorrang gegenüber Teilnehmern, die sich später anmelden. Eine Anmeldung ist gültig, wenn die Startgebühr beim Veranstalter eingegangen ist. Anmeldungen und Startgebühren (Überweisungen) müssen dem Veranstalter spätestens eine Woche vor Veranstaltung vorliegen.

Kartodrom	Sparkasse Rhein-Maas	Konto: DE5632450000030306898	BLZ: WELADED1KLE
-----------	----------------------	------------------------------	------------------

RMC GERMANY

Pro Veranstaltung gilt folgendes Startgeld von 295€. Für Micro & Mini beträgt das Startgeld 465€ inkl. Leih-Motoren.

Klasse	Junior	Max	DD2	Masters	Micro/Mini
Gebühr	EUR 295,-	EUR 295,-	EUR 295,-	EUR 295,-	EUR 465,-
Reifen	EUR 220,-	EUR 230,-	EUR 230,-	EUR 230,-	EUR 185,-
Gesamt	EUR 515,-	EUR 525,-	EUR 525,-	EUR 525,-	EUR 650,-

Spätere Anmeldungen sind nur noch vor Ort gegen eine zusätzliche Handlingsgebühr i.H.v. 50,- EUR möglich, gegebenenfalls nach Absprache ohne extra Gebühr - Zahlungen sind dann in bar zu entrichten. Anmeldungen nach 18:30 Uhr des Vortages der Veranstaltung werden nicht mehr angenommen.

2.5. Abmeldung

Abmeldungen müssen über das Internet online erfolgen. Bei einer Abmeldung bis spätestens 3 Wochen vor Veranstaltung wird die volle Startgebühr rückerstattet. Bei Abmeldungen bis spätestens Mittwoch 24:00 Uhr vor Veranstaltung erfolgt eine Erstattung der Startgebühr abzüglich einer Handlingsgebühr i.H.v. 50,- EUR. Später eintreffende Abmeldungen werden nicht mehr berücksichtigt. Eine Erstattung der Einschreibgebühr ist grundsätzlich ausgeschlossen. **Nicht ordnungsgemäß erfolgte Abmeldungen werden an den DMSB zur weiteren Verfolgung übermittelt.**

2.6. Ausrüstungsmengen

Für alle Klassen

Für jede Veranstaltung sind 1 Chassis, 2 Motoren, 1 Satz Slick zulässig. Die Anzahl der Regenreifen ist frei.

Sollen 2 Motoren eingesetzt werden, müssen beide bei der technischen Abnahme vorgeführt werden. Es ist erlaubt **jeder Zeit** den zweiten Motor nach zu nennen.

ROTAX Klassen

Es sind nur Motoren zugelassen, die vom für die Bundesrepublik Deutschland und Österreich zuständigen Importeur für ROTAX-Kartprodukte importiert oder nach gesonderter Prüfung durch den Serienausschreiber (inkl. Aufnahme in die EVA-Datenbank) legitimiert worden sind. Für nicht in Deutschland oder Österreich wohnhafte Teilnehmer können zeitlich begrenzte Sondergenehmigungen (Carnets) beim Serienausschreiber beantragt werden.

Starter aus dem Ausland dürfen mit Motoren aus ihrem eigenen Land fahren und werden für die Meisterschaft gewertet.

2.7. Fahrerlager

Jeder Teilnehmer kann sein Equipment innerhalb der zugewiesenen Bereiche des Fahrerlagers nach eigenem Ermessen

positionieren. Er hat darauf zu achten, dass zwischen ihm und seinem unmittelbaren Nachbarn kein nutzloser Leerraum entsteht, die Haupt- und Verbindungswege frei bleiben und die selbst genutzte Gesamtfläche 25m² pro Fahrer nicht übersteigt.

3. Durchführungsbestimmungen

3.1. Registrierung

Ein Teilnehmer kann sich nur registrieren lassen, wenn er ordnungsgemäß angemeldet ist, d.h. die Startgebühr gemäß Art. 2.4 bezahlt hat.

Bei der Registrierung (Papierabnahme) müssen folgende Unterlagen vorgelegt werden:

- Nennformular für alle oder einzelne Veranstaltungen (ausgefüllt und unterschrieben)
- DMSB Lizenz

3.2. Rennläufe

Jede Veranstaltung beinhaltet für jede Klasse:

Micro/Mini

Lauf	Distanz	gepunktet
1 Warmup	5 Minuten	nein
1 Zeittraining	5 Minuten	nein
Heat 1 & 2	7 Minuten + 1 Runde	ja
Super Heat	9 Minuten + 1 Runde	ja
Finale	10 Minuten + 1 Runde	ja

Junior

Lauf	Distanz	gepunktet
1 Warmup	5 Minuten	nein
1 Zeittraining	5 Minuten	nein
Heat 1 & 2	7 Minuten + 1 Runde	ja
Super Heat	11 Minuten + 1 Runde	ja
Finale	12 Minuten + 1 Runde	ja

Alle anderen Klassen

Lauf	Distanz	gepunktet
1 Warmup	5 Minuten	nein
1 Zeittraining	5 Minuten	nein
Heat 1 & 2	7 Minuten + 1 Runde	ja
Super Heat	14 Minuten + 1 Runde	ja
Finale	15 Minuten + 1 Runde	ja

3.3. Vorstart

Um einen reibungslosen Ablauf und die Einhaltung des Zeitplans zu gewährleisten, wird der Vorstartbereich entsprechend dem gültigen Zeitplan und unabhängig von eventuellen Verzögerungen geschlossen.
Fahrer, die sich mit ihrem Fahrzeug nicht rechtzeitig einfinden:

Variante A bei Heats und Wertungsläufen

Fahrer dürfen an den Heats und oder Wertungsläufen teilnehmen, allerdings müssen sie nach Anweisung des Rennleiters aus der Reparaturzone starten, sobald der offizielle Start freigegeben wurde.
Sie dürfen sich in keinem Fall an die Formation des Feldes während der Einführungs- oder Formationsrunden anschließen.

Variante B bei Warm up oder Zeittraining

Fahrer dürfen an Warm up oder Zeittraining teilnehmen, allerdings nur auf Anweisung des Rennleiters.

Teilnehmer, die fremde Hilfe mit oder ohne Werkzeug im Vorstart während des Heats oder Wertungsläufe benötigen, dürfen an den Rennen teilnehmen, allerdings müssen sie nach Anweisung durch den Rennleiter aus der Reparaturzone starten, sobald der offizielle Start freigegeben wurde.

Teilnehmer, die während der Heats oder Wertungsläufe, im Vorstart Reifen entgegen der vorgeschriebene Laufrichtung montiert haben, dürfen diese dementsprechend wechseln, müssen allerdings auf Anweisung des Rennleiters aus der Reparaturzone starten, sobald der offizielle Start freigegeben wurde.
Sie dürfen sich in keinem Fall an die Formation des Feldes während der Einführungs- oder Formationsrunden anschließen.

Das Starten der Motoren im Vorstartbereich ist grundsätzlich verboten.

3.4. Zeittraining

Die Dauer des Zeittrainings beträgt 5 Minuten. Es können nur Fahrer teilnehmen, die die technische Abnahme bestanden haben. Eine Minute nach Beginn des Qualifikationstrainings müssen alle Karts die Startaufstellung verlassen haben. Teilnehmer, die dies nicht getan haben, können nicht am Qualifikationstraining teilnehmen.

Sollten es mehr Fahrer als 36 Fahrer sein max. 54 Fahrer, erfolgt eine Aufteilung in zwei Gruppen per elektronischer Lotterie (Gruppe 1 und Gruppe 2).

Die Verwendung von Transpondern ist verpflichtend.

Jeder Fahrer, der die Boxengasse verlassen hat, gilt als Starter und seine Rundenzeit wird gewertet, unabhängig von den Umständen. Jede vollständig zurückgelegte Runde wird gezeitet. Die gespeicherte Zeit entspricht der besten Runde, die während der Sitzung gefahren wurde. Bei gleicher Zeit wird die zweitbeste Zeit jedes Fahrers herangezogen, sollte auch diese Zeit gleich sein so gilt das Gleiche mit der drittbesten Zeit.

Die endgültige Klassifizierung der Qualifikation wird wie folgt erstellt:

Wenn es nur eine Gruppe gibt:

-Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der schnellsten Zeit, die jeder Fahrer erreicht hat.

Wenn es zwei Gruppen gibt

- Die Klassifizierung wird wie folgt ermittelt (keine kombinierte Qualifikation):

Der 1. Platz geht an die schnellste Zeit der 1. Gruppe (schnellste Zeit insgesamt, schnellere Gruppe)

Der 2. Platz geht an die schnellste Zeit der 2. Gruppe (langsamere Gruppe)

Der 3. Platz geht an den Zweitschnellsten der 1. Gruppe (schnellere Gruppe)

Platz 4 geht an die zweitschnellste Zeit der 2. Gruppe (langsamere Gruppe)

Platz 5 geht an die drittschnellste Zeit der 1. Gruppe (schnellere Gruppe)

Platz 6 geht an die drittschnellste Zeit der 2. Gruppe (langsamere Gruppe)

und so weiter.

Wird für einen Fahrer keine Zeit berücksichtigt, so nimmt er den Start am Ende der Startaufstellung ein. Befinden sich mehrere Fahrer in dieser Situation, wird über deren Startplatz das Los ermittelt. Mechaniker dürfen nach Verlassen der Boxengasse nicht mehr helfen.

DNS-Teilnehmer werden vor EXC-Teilnehmern platziert

Wenn ein Fahrer im Reparaturbereich anhält, ist dies endgültig. Er/sie darf nicht erneut starten.

3.5. Qualifikationsläufe

Fall A: Bei 36 oder weniger Startern werden zwei Qualifikationsläufe mit allen Fahrern durchgeführt. Die Startaufstellung für jeden der drei Läufe wird auf der Grundlage der Ergebnisse des Qualifikationstrainings festgelegt.

Fall B: Mehr als 36 gemeldete Fahrer – am Ende des Qualifikationstrainings werden die Fahrer für die Qualifikationsläufe in Gruppen eingeteilt. Die Anzahl der Fahrer pro Gruppe beträgt maximal 18. Jede Gruppe muss gegen alle anderen Gruppen antreten (A, B, C, max. 54)

- Als Beispiel für (Fall B 3 Gruppen): Im Falle einer Aufteilung der Fahrer in 3 Gruppen wird der Fahrer, der im Qualifikationstraining den 1. Platz belegt hat, in Gruppe A, der 2. in Gruppe B, der 3. in Gruppe C usw. sein 4. in Gruppe A, 5. in Gruppe B, 6. in Gruppe C, 7. in Gruppe A, 8. in Gruppe B und so weiter.

- Jede der drei oben genannten Gruppen tritt gegen jede andere Gruppen an
- Jeder Qualifikationslauf dauert 7 Minuten + 1 Runde für die Klassen Micro, Mini und Junior
- Jeder Qualifikationslauf dauert 10 Minuten + 1 Runde für die Klassen Senior, DD2 und DD2-Master

- Für die Qualifikationsläufe werden die Punkte wie folgt vergeben:

1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
50	44	41	38	36	34	32	30	28	27
11th	12th	13th	14th	15th	16th	17th	18th	19th	20th
26	25	24	23	22	21	20	19	18	17

Usw...

Wenn ein Fahrer in einem Qualifikationslauf nicht an den Start geht (nicht im Pre-Grid mit Kart anwesend ist), erhält er eine Punktezahl in Höhe der Teilnehmerzahl minus 1.

Wurde ein Fahrer mit einer schwarzen Flagge markiert oder disqualifiziert, erhält er eine Punktezahl in Höhe der Teilnehmerzahl minus 5.

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

D) Rangliste nach den Vorläufen

Am Ende der Qualifikationsläufe wird eine „RANGLISTE NACH DEN HEATS“ durchgeführt. RANKING AFTER HEATS

Die Rangliste ergibt sich aus der Summe der Punkte der Qualifikationsläufe und wird nach den meisten Punkten sortiert. Bei einem Ex-aequo ist die bessere Platzierung aus dem Qualifikationstraining ausschlaggebend.

E) Super-Heats

Nach der Klassifizierung aus dem Ranking After Heats werden die Startaufstellungen für die Super Heats erstellt.

Fall A: 36 oder weniger Teilnehmer

Die Startaufstellung für einen Super Heat richtet sich nach der Klassifizierung aus dem Ranking After Heats.

Fall B: mehr als 36 Konkurrenten

Es finden zwei Super Heats statt. Die Raster setzen sich wie folgt zusammen:

1. Platz Rangliste nach den Vorläufen: Pole Position im Super Heat A
 2. Platz Rangliste nach den Vorläufen: Pole Position im Super Heat B
 3. Platz Rangliste nach den Vorläufen: 2. Platz im Super Heat A
 4. Platz Rangliste nach den Vorläufen: 2. Platz im Super Heat B
- Und so weiter.

Dauer des Super Heats für Micro Max und Mini Max: 9 Minuten + 1 Runde

Dauer des Super Heats für Micro Junior Max: 11 Minuten + 1 Runde

Dauer Super Heat für Senior, DD2, DD2-Master: 12 Minuten + 1 Runde

Für die Super-Heats werden die Punkte wie folgt vergeben:

1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
75	69	63	57	51	48	45	42	39	36
11th	12th	13th	14th	15th	16th	17th	18th	19th	20th
34	32	30	28	26	24	22	20	18	17

Usw

Nach den Super Heats wird eine endgültige Zwischenwertung erstellt. Diese Klassifizierung ist die Summe der Punkte aus den Qualifying Heats und Super Heats. Bei einem Ex-Aequo ist die beste Platzierung aus dem Zeittraining entscheidend.

3.6. Finale

36 Fahrer sind aus der endgültigen Zwischenwertung qualifiziert

Dauer des Finales für Micro Max & Mini Max: 11 Minuten + 1 Runde

Dauer des Finales für Junior Max: 12 Minuten + 1 Runde

Dauer des Finales für Senior, DD2, DD2-Master 14 Minuten + 1 Runde

Jeder Fahrer, der nicht alle geplanten Runden zurückgelegt hat, wird nach der Anzahl der tatsächlich gefahrenen Runden gewertet, auch wenn er das Finale nicht beendet hat.

3.7. Startaufstellung (für Vorstart, Qualifikationsläufe, Superläufe und Abschlussrennen)

FIA-CIK Internationaler Sportkodex, FIA-CIK Allgemeine Vorschriften Artikel 2.19

A) Am Ende des Qualifikation-Trainings werden die Liste der qualifizierten Fahrer sowie die Startaufstellung offiziell veröffentlicht.

B) Nur diese Fahrer dürfen in den Qualifikationsläufen, Super-Heats und dem Finale an den Start gehen.

C) Jeder Teilnehmer, dessen Kart(s) aus irgendeinem Grund nicht startbereit ist oder der gute Gründe zu der Annahme hat, dass sein/ihre Kart(s) nicht startbereit sein werden, muss den Offiziellen informieren, der den Rennleiter bei Gelegenheit darüber informiert.

D) Die Startaufstellung erfolgt auf der Grundlage der von jedem Fahrer erreichten schnellsten Zeit unter Berücksichtigung des Qualifikationstrainings. Sollten ein oder mehrere Fahrer die gleiche Zeit erreichen, wird die zweitbeste Zeit herangezogen.

E) Die Pole-Position jeder Startaufstellung hat die Wahl zwischen der Pole-Position (auf der linken oder rechten Seite der Strecke), sofern er den Rennleiter darüber informiert, sobald er die Startaufstellung erreicht. Durch diese Auswahl wird nur die erste Reihe geändert.

F) Der Einlass zum Vorstartbereich endet wie im offiziellen Zeitplan angegeben. Karts, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht ihre Position in der Startaufstellung eingenommen haben, dürfen dies nicht tun, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor, die im Ermessen des Rennleiters liegen.

Die in der Startaufstellung platzierten Karts müssen rennbereit sein; Es ist strengstens untersagt, am Kart im Vorstart jegliche Arbeiten, Einstellungen und/oder Einstellungen vorzunehmen (siehe Punkt 6.17 für weitere Informationen), mit Ausnahme des Reifendrucks, der vom Fahrer oder Mechaniker eingestellt werden kann. Die Einstellung des Reifendrucks durch den Mechaniker und mit eigenen Mitteln (Reifendruckmesser) muss unverzüglich beendet werden, wenn die „3-Minuten“-Anzeige angezeigt wird und ein akustisches Warnsignal ertönt. Zu diesem Zeitpunkt muss der Mechaniker den Vorstartbereich sofort verlassen .

G) Karts im Vorstart dürfen nicht zurückgebracht werden zur Reperaturzone, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor, die im Ermessen des Rennleiters liegen. Das Mitbringen eines zweiten Reifensatzes zur Montagestelle ist untersagt.

Definition Reperaturzone:
Dieser wird gekennzeichnet

H) Die Mechaniker müssen den Montagebereich drei Minuten vor dem geplanten Rennstart räumen. Kann ein Fahrer den Vorstartbereich nach dem Zeigen der grünen Flagge und/oder Ampel nicht verlassen und verlangt er das Eingreifen eines Mechanikers, darf er den Vorstartbereich nur auf Anweisung eines Streckenpostens/Rennleiter verlassen. Dieses erfolgt nach Freigabe des Rennens mit der grünen Ampel/Flagge wenn der letzte Fahrer an der Boxengasse vorbei gefahren ist.

I) Als gestartet gilt jeder Fahrer, der sich mit seinem Kart im Vorstartbereich befindet.

3.8. Startaufstellung auf der Strecke

Unter bestimmten Umständen werden die Karts auf der Rennstrecke platziert. Es gilt das unten aufgeführte spezifische Verfahren.

A) Der Zugang zum Vorstartbereich endet wie im offiziellen Zeitplan angegeben. Karts, die sich zu diesem Zeitpunkt nicht in der Startaufstellung befinden, dürfen nicht mit auf die Strecke zum aufstellen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor, die im Ermessen des Rennleiters liegen. Die im Vorfeld platzierten Karts (auf dem Kartwagen) müssen fahrbereit sein; Es ist strengstens verboten, am Kart jegliche Arbeiten, Einstellungen und/oder Einstellungen vorzunehmen (siehe Punkt 6.17 für weitere Informationen), mit Ausnahme des Reifendrucks, der vom Fahrer oder seinem Mechaniker angepasst werden kann mit eigenen Hilfsmitteln (Reifendruckmesser).

B) Sobald das Tor geschlossen ist, verlässt jeder Fahrer Vorstartbereich, indem er sein Kart auf einen Wagen stellt und von seinem „A“-Mechaniker geschoben wird, um seine Positionen in der Startaufstellung für das Rennen einzunehmen. Ab diesem Zeitpunkt müssen Karts rennbereit sein; Jegliche weitere Arbeiten, Anpassungen und/oder Einstellungen am Kart (mit Ausnahme des Reifendrucks) sind strengstens untersagt (siehe Punkt 6.17 für weitere Informationen). Die Reifendruckregulierung muss unverzüglich nach der „3-Minuten“-Anzeige und anschließendem akustischen Warnsignal beendet werden. Zu diesem Zeitpunkt muss der Mechaniker den Montagebereich sofort verlassen.

C) Wenn das „3-Minuten“-Signal und ein CLEAR THE TRACK/Vorstart verlassen-Schild angezeigt werden, müssen alle Karts auf der Strecke abgestellt sein. Zu diesem Zeitpunkt verlassen die Mechaniker die Startaufstellung. Nach Vorzeigen der „3-Minuten“-Tafel dürfen keine Interviews mehr stattfinden. Alle Personen außer Fahrer und Offizielle müssen die Startaufstellung verlassen.

D) „30-Sekunden“-Signal/Licht: 30 Sekunden nach diesem Signal wird die grüne Flagge und/oder das Licht vorne in der Startaufstellung gezeigt, um anzuzeigen, dass die Karts eine Einführungsrunde beginnen müssen, wobei die Reihenfolge einzuhalten ist in der Startaufstellung und in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorschriften der CIK-FIA.

E) Sollte ein Fahrer nach dem „30-Sekunden“-Signal Hilfe benötigen, muss er dies dem Streckenposten mitteilen. Sobald die anderen Karts die Startaufstellung verlassen haben, wird es zum Reperaturbereich geschoben, dort darf der Mechaniker das Kart reparieren.

Die Streckenposten werden angewiesen, alle Karts, die nach Beginn der Einführungsrunde noch in der Startaufstellung sind, sofort zum Vorstartbereich zu schieben.

Wenn ein Fahrer nach dem Eingreifen eines Mechanikers vom Vorstartbereich startet, darf er dies nur auf Anweisung eines Streckenpostens tun und startet unabhängig von der Anzahl der Formationsrunden vom hinteren Ende des Feldes.

3.9. Start verzögert

Sollte der Rennleiter aus Sicherheitsgründen der Ansicht sein, dass der Start verschoben werden muss, wird wie folgt vorgegangen.

- A) Es wird eine Zeit gegeben, in der Änderungen vorgenommen werden können.
- B) Teilnehmer/Fahrer außerhalb dieser Zeit können nicht am Rennen teilnehmen.
- C) Bei Reifenwechsel:
 - Die Breite des Hinter- und Vorderrads kann angepasst werden, muss jedoch übereinstimmenTechnische Vorschriften der CIK-FIA
 - Sonstige Umbauten und/oder Veränderungen sind nicht gestattet.

3.10. Startvorgang

- A) Das Startsignal erfolgt durch eine Ampel oder Flagge.
- B) Der Start erfolgt „Rollend“. Es gelten die Bestimmungen zum „Rollenden Start für Karts mit Kupplungen und ohne Getriebe“ des CIK-FIA-Rahmenreglements. Das Feld besteht aus zwei Kartreihen.
- C) Der Veranstalter hat das Recht, nach einer Entscheidung des Rennleiters das Startverfahren von „Rollender Start“ auf „Stehender Start“ oder Einerreihe zu ändern.
- D) Sobald der Rennleiter mit der grünen Flagge anzeigt, dass die Karts starten dürfen, darf keine fremde Hilfe mehr in Anspruch genommen werden.
- E) Die Karts legen eine Aufwärmrunde und eine Einführungsrunde (insgesamt 2 Runden) zurück, bevor der Start erfolgen darf. Das Überholen eines anderen Fahrers ist nicht erlaubt. Wenn ein Fahrer aus irgendeinem Grund während der Einführungsrunde anhält, darf er nicht versuchen, erneut zu starten, bevor er vom gesamten Feld überholt wurde. Er muss sich dem Feld hinten als letzter anschließen. Er darf auch nicht auf das ganze Feld warten um sich wieder auf seine ausgehende Startposition zu plazieren.
- F) Ein Fahrer, der aus Unterschiedlichen gründen ein paar Plätze verliert, hat nur dann die Möglichkeit, seinen Startplatz wiederzuerlangen, wenn dieses Manöver andere Fahrer nicht behindert und in jedem Fall vor Erreichen der roten Linie.
- G) Der Rennleiter gibt den Start Frei, sobald er mit der Aufstellung zufrieden ist.
- H) Am Ende der Einführungsrunde fahren die Fahrer in zwei Kartreihen mit langsamer Geschwindigkeit zur Startlinie. Während dessen leuchtet das rote Licht. Kein Kart darf beschleunigen, bevor die roten Ampeln ausgeschaltet sind. Karts müssen ihre Position beibehalten, bis das Startsignal gegeben wird. Wenn der Rennleiter mit der Aufstellung zufrieden ist, gibt er den Start durch Ausschalten der roten Ampeln frei. Wenn er mit dem Ablauf nicht zufrieden ist, schaltet er das orangefarbene Licht ein, was bedeutet, dass eine zusätzliche Einführungsrunde zurückgelegt werden muss. Sollte der Motor eines Fahrers während der Einführungsrunde aussetzen, kann er diesen starten, sobald er/sie vom gesamten Feld überholt wurde. Er darf sich dann am Ende der Formation wieder einreihen und darf nicht versuchen, seinen Startplatz wieder einzunehmen. Wenn das Kart nicht gestartet werden kann, muss es von der Strecke an einen sicheren Ort gebracht werden. Sollte ein Fahrer ohne anzuhalten hinter das gesamte Feld zurückfallen, muss er beim Start hinten bleiben und darf nicht versuchen, seine Position wieder einzunehmen.
- I) Bei wiederholten Fehlstarts oder Zwischenfällen während der Einführungsrunde(n) kann der Rennleiter den Startvorgang durch die rote Flagge stoppen. Die Startaufstellung ist die gleiche wie beim ersten Ablauf. Alle Fahrer, die sich vor dem Abbruch des Verfahrens im Startbereich oder im Reparaturbereich aufgehalten haben, dürfen den Start der neuen Einführungsrunde fahren.
- J) Ein Frühstart liegt vor, wenn ein Fahrer zu Beginn des Rennens die Startlinie vor seinem vorgeschriebenen Startplatz überquert. Dies wird vom Zeitnahmesystem und den offiziellen Zeitnehmern aufgezeichnet, die als Sachverständige fungieren und feststellen, ob ein Frühstart begangen wurde.

K) Sobald der Start erfolgt ist, gelten die Rennbedingungen und unabhängig von der Position eines Karts auf der Strecke ist es verboten, ihm Hilfe zu leisten.

L) Der Start erfolgt, wenn vom Rennleiter nicht anders vorgegeben, nach einer Aufwärmrunde und einer Formationsrunde rollend und wird durch eine "Launch-Control" (videounterstützte Startkontrolle) überwacht. Bei diesem Verfahren werden 2 auf die Strecke aufgezeichnete "Korridore", die mit jeweils 2 weißen Linien im Abstand von 2m auf die Strecke aufgezeichnet sind, mit Hilfe von hochauflösenden Netzwerkkameras kontrolliert. Die Fahrer dürfen ihren Korridor erst verlassen, wenn die rote Ampel erloschen und der Start freigegeben ist. Verlässt ein Fahrer seinen Korridor vor dem Startsignal wird dies gemäß Art. B.12 und B.17 des DMSB-Kart-Reglements wie folgt bestraft:

- vorzeitiges Verlassen mit zwei Rädern: Zeitstrafe von 3 Sekunden
 - vorzeitiges Verlassen mit mehr als zwei Rädern: Zeitstrafe von 5 Sekunden
- (abweichend Art. B17 b DMSB Kart Reglement)

3.11. Tageswertung

Die Platzierungen der Tageswertung ergeben sich aus dem Finaleinlauf.

Wurde ein Fahrer disqualifiziert, behält sich der Veranstalter bei groben Vergehen vor, den betroffenen Teilnehmer von einer oder allen RMC Veranstaltungen auszuschließen.

3.12. Siegerehrung

Die Teilnahme an der Siegerehrung ist für alle Fahrer Pflicht. Die 3 Erstplatzierten der Tageswertung erhalten einen Pokal, Position 4-5 bekommen eine Medaille. Sie haben in ordnungsgemäßer Rennbekleidung zu erscheinen. Fahrer, die sich nicht an diese Vorschrift halten, werden in den Medien bildlich nicht dargestellt.

3.13. Jahreswertung

Die Jahreswertung ergibt sich aus der Summe aller Punkte von 15 Wertungen (5 x Heats, 5 x Super Heat , 5 x Finale) , , es kommen 14 Ergebnisse in die Wertung. Die schlechteste Wertung von den 15 eingefahren Punkten wird nicht gewertet.

Disqualifikationen einzelner Läufe **können nicht als Steichergebnis** genutzt werden.

Die einzelnen Wertungen werden wie folgt bewertet. (Ranking After Heats, Super Heat, Finale)

Platzierung	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12	13	12-34
Punkte Wertungslauf 1-3	55	52	50	49	48	47	46	45	44	43	42		41	40	39, 38, u.s.w.

- Jeder Teilnehmer ist Punkteberechtigt
- Fahrer die im Vorstart (Startaufstellung) mit Kart anwesend waren gelten als gestartet
- Fahrer, die mit Disqualifikationen belegt wurden, erhalten 0 Punkte.

Diejenigen Fahrer, die in ihrer Klasse die jeweils höchste Gesamt-Punktezah erreicht haben, erhalten nachfolgende Titel:

RMC Germany Gesamtsieger

Bei Punktegleichheit entscheidet die größere Anzahl der 1.Plätze aus den Finals/ Super Heats/ Heats. Sollte auch diese identisch sein, so entscheidet die größere Anzahl der 2.Plätze, usw. Sollte dann immer noch Punktegleichstand herrschen, so zählt das bessere Ergebnis im letzten Finale, dann letzter Super Heat, letztes Ranking After Heats im letzten Rennen usw.

3.14. Fahrerbesprechung

Jeder Fahrer ist verpflichtet der, laut Zeitplan festgelegten, Fahrerbesprechung persönlich beizuwohnen. Zur Fahrerbesprechung muss die Fahrerkarte vorgelegt werden. Die Entsendung eines Vertreters ist nicht zulässig.

3.15. Einspruch

Einsprüche müssen schriftlich gemäß DMSB-Veranstaltungsreglements und den Bestimmungen des Internationalen Sportgesetzes (ISG) Kapitel XII eingereicht werden. Mündliche Beschwerden bezüglich anderer Teilnehmer oder eingetretener Ereignisse sind nicht zulässig.

3.16. Vorstart-Kontrolle

Der Veranstalter behält sich vor, zu jeder Zeit, Kontrollen durch die technischen Kommissare in Auftrag zu geben (Motor, Benzin, Kühlwasser und Reifen auf Chemische und Thermische Behandlung). Eine Überschreitung des definierten Grenzwertes führt zur Disqualifikation des jeweiligen Laufes.

3.17. Materialtausch Rotax Klassen

Die Technischen Kommissare können nach Aufforderung und in Abstimmung mit den Sportkommissaren jederzeit während einer Veranstaltung verlangen, die verwendeten Teile (z.B. Motor, Vergaser, Kupplung, Zündsystem oder einzelne Komponenten des Zündsystems, Benzin u.a.) vom Fahrer/ Bewerber durch ein bereitgestelltes Original-Teil (entsprechend RMC Reglement) auszutauschen.

3.18. Betreten der Rennstrecke

Das Betreten der Rennstrecke ist für Fahrer, Betreuer, Teamchefs und Bewerber ohne ausdrückliche Aufforderung der Rennleitung zu keinem Zeitpunkt gestattet.

3.19. Zusammenlegung der Klassen

Der Veranstalter behält sich vor bei zu geringer Teilnehmerzahl folgende Klassen zusammen starten zu lassen. Jedoch wird die Wertung getrennt vorgenommen.

Micro & Mini

Alle DD2 Klassen

3.20. Racecontrol

Es wird bei allen Veranstaltungen eine Race-Control (Kameraüberwachung der Rennstrecke) durchgeführt. Grundsätzlich werden alle Fahrer zur Verkündung etwaiger Strafen über den Streckensprecher dazu aufgefordert bei der Race-Control (Rennleiter) zu erscheinen. Unabhängig davon gilt aber, dass jeder Fahrer selbst dafür verantwortlich ist, sich am offiziellen Aushang darüber zu informieren, ob eine Strafe gegen ihn verhängt wurde.

3.21. Regelung Starten/Anlassen der Karts

Gemäß DMSB-Kart-Reglement Art. B.4.5

4. Werbung

4.1. Werbeflächen

Alle Teilnehmer verpflichten sich das Frontschild, sowie die Oberkante der Startnummern-tafeln (vorne, hinten, links, rechts) für Werbemaßnahmen zur Verfügung zu stellen.

4.2. Klebeanweisung

Die Sponsor-Aufkleber und Startnummern werden einmalig bei der Registrierung kostenlos ausgegeben. Fahrer, die sich nicht an die Klebevorschrift halten, werden in den Medien weder bildlich noch wörtlich (soweit möglich) dargestellt. Der Veranstalter ist darüber hinaus auch berechtigt die Starterlaubnis zu verweigern.

Die Startnummern dürfen NICHT verändert werden.

4.3. Nutzungsabtretung

Alle Fahrer sind damit einverstanden, dass Kartodrom, ROTAX und/oder seine Sponsoren Bild- und Textmaterial der Fahrer für Veröffentlichungen und Werbezwecke verwenden.

5. Rechtliches

5.1. Haftungsausschluss

Die Teilnehmer 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 vereinbart wird.

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen entstehen, und zwar gegen:

- die FIA, den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer und Generalsekretäre,
- die ADAC-Verbände, den Promotor/Serienorganisator,
- der Firma Kartodrom, deren Beauftragte und Bevollmächtigte,
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Streckeneigentümer,
- die Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen,
- den Straßenbaustraßen, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden,
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen,

außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, sowie gegen

- die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,
- den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer (anderslautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerbern und Fahrern gehen vor) und eigene Helfer verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit den Veranstaltungen (ungezeitetes und gezeitetes Training, Warmup, Heat, Sprint, Prefinale, Hoffnungslauf, Finale) entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

5.2. Rechtswegausschluss, Haftungsbeschränkung

Bei Entscheidung der FIA, CIK, DMSB, deren Gerichtsbarkeit, der Sportkommissare oder des Veranstalters als Preisrichter im Sinne § 661 BGB ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Aus Maßnahmen und Entscheidungen des DMSB bzw. seiner Sportgerichtsbarkeit sowie der Beauftragten des DMSB können keine Ersatzansprüche irgendwelcher Art hergeleitet werden, außer bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schadenverursachung.

5.3. Freistellung von Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers

Sofern Bewerber oder Fahrer/Beifahrer nicht selbst Eigentümer des einzusetzenden Fahrzeuges sind, haben sie dafür zu sorgen, dass der Fahrzeugeigentümer die auf dem Nennformular abgedruckte Haftungsverzichterklärung abgibt.

Für den Fall, dass die Erklärung entgegen dieser Verpflichtung nicht vom Fahrzeugeigentümer unterzeichnet wurde, stellen Bewerber und Fahrer/Beifahrer alle in Art. 5.1 angeführten Personen und Stellen von jeglichen Ansprüchen des Fahrzeugeigentümers frei, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung – auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises – beruhen.

Diese Freistellungserklärung bezieht sich bei Ansprüchen gegen die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer), deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge den eigenen Bewerber, den/die eigenen Fahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber und Fahrer gehen vor!) und eigene Helfer auf Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Qualifikationstraining, Warm-Up, Rennen) entstehen und bei Ansprüchen gegen andere Personen und Stellen auf Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung insgesamt entstehen. Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben unberührt.

5.4. Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

Bewerber, Fahrer, 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 vereinbart wird.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen der Ausschreibung vorzunehmen oder auch die Veranstaltung oder einzelne Wettbewerbe abzusagen.

Im Übrigen haftet der Veranstalter nur, soweit durch Ausschreibung und Nennung nicht Haftungsausschluss vereinbart ist.

5.5. Gerichtsstand

Soweit Ansprüche gegen den Veranstalter/Ausrichter oder die Organisation geltend gemacht werden und eine Gerichtsbarkeit nach §38 ZPO zulässig ist, wird hiermit der Gerichtsstand Kleve vereinbart.

5.6. Akkreditierung

Unternehmen und Einzelpersonen, die sich während der Veranstaltung gewerblich betätigen wollen, müssen hierzu die Genehmigung des Veranstalters (Akkreditierung) einholen. Eine gewerbliche Tätigkeit liegt vor, wenn Waren zur Schau gestellt, angeboten, verkauft oder vermietet bzw. Dienstleistungen gegen Entgelt angeboten oder ausgeführt werden.

Der Antrag auf Akkreditierung hat online spätestens 2 Wochen im Voraus zu erfolgen.

Die erteilte Genehmigung (Akkreditierung) kann jederzeit widerrufen werden, wenn sich die, durch den Antragsteller beschriebenen, Voraussetzungen geändert haben, der Antragssteller gegen ethische Geschäftspraktiken verstößt oder das Produkt ROTAX in irgendeiner Weise schädigt. Dies gilt auch für den Zeitraum außerhalb der offiziellen Veranstaltungen.

Die Akkreditierung ersetzt nicht den in fast allen Bundesländern nach § 55 GewO erforderlichen Reisegewerbeschein, welcher beim zuständigen Ordnungsamt beantragt werden muss.

5.7. Einverständniserklärung

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung, dass sie den Inhalt des sportlichen und technischen Reglements vollumfänglich verstehen und akzeptieren.

6. Siegerprämien RMC Germany

Die Jahres-Siegerprämien werden nur an Teilnehmer vergeben, die im Besitz einer DMSB-Lizenz sind.

Teilnehmer, die aufgrund schwerwiegender Vergehen durch ein Sportgericht disqualifiziert oder vom Veranstalter/Ausrichter/Organisator von einer Veranstaltung ausgeschlossen wurden, haben keinen Anspruch auf eine Prämie.

6.1. Qualifikation Weltfinale (RMCGF)

Zur Teilnahme am Weltfinale (WF) qualifizieren sich:

- Die Sieger der Micro, Mini, Junior, Senior, DD2 und DD2 Masters Klasse

Die qualifizierten Teilnehmer starten, unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit, für das Land des Lizenzgebers. Die Kosten für Chassis, Motor, Kartwagen, Werkzeug, Blei, Reifen und Treibstoff werden von BRP-Powertrain bzw. vom ROTAX-Generalimporteur übernommen. Darüber hinaus sind der Eintritt zur „Welcome- und Pricegiving-Party“ für Fahrer und Mechaniker kostenlos.

Alle Teilnehmer sind verpflichtet einen Grand Final Rennanzug Standard in Höhe von 380 € zu kaufen. Ohne diesen Anzug ist keine Teilnahme beim Grand Final möglich.

Für die Teilnahme am Weltfinale ist eine Internationale Kart Lizenz für die entsprechende Klasse gemäß DMSB bzw. CIK-FIA Bestimmungen erforderlich.

6.2. Prämien für RMC Teilnehmer

Die freien Veranstaltungen (nur Startgeld) für das Folgejahr werden wie folgt vergeben und können nur in der Folgesaison (2025) in Anspruch genommen werden, die Prämien sind personengebunden und nicht übertragbar.

	1. Platz	2. Platz	3. Platz
JUNIOR	WF	2	1
MAX	WF	2	1
DD2-Masters	WF	2	1
DD2	WF	2	1
Micro	WF	2	1
Mini	WF	2	1

Die Kosten für die Startgebühr werden vom ROTAX-Generalimporteur übernommen.

Prämien CUP Serie

	1. Platz
JUNIOR Cup	3
MAX Cup	3
DD2-Masters Cup	3
DD2 Cup	3

Die freien Veranstaltungen (nur Startgeld) für das Folgejahr werden wie folgt vergeben und können nur in der Folgesaison (2025) in Anspruch genommen werden, die Prämien sind personengebunden und nicht übertragbar.

Technisches Reglement

für die ADAC – RMC Cup Serie 2024 im ADAC-Bereich

1. Grundlagen

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- ADAC Clubsport Reglement
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- *ROTAX MAX Challenge Technical Regulations 2024*
- *RMC Technisches Reglement 2024*
- *Rotax Global Regulation 2024*

Darüber hinaus gelten für die RMC im ADAC-Bereich die nachfolgenden Bestimmungen.

Der Organisator/Veranstalter/Ausrichter kann das Reglement nach Genehmigung durch den ADAC jederzeit ändern, um die Sicherheit und Chancengleichheit der Fahrer zu gewährleisten.

2. Chassis

2.1. Fahrgestell

Klasse	Rahmen-Ø [mm]	Achswellen-Ø [mm]	Radstand [mm]	Trockenfelge hinten*	Spurbreite hinten [mm]	Achslager hinten
MICRO	max. 28	max. 30	max. 980	Typ 140-150	max. 1180 min. 1120	2
MINI	max. 28	max. 30	max. 980	Typ 140-150	max. 1180 min. 1120	2

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

INFO MICRO: Die Gesamtbreite an der Hinterachse (inkl. Räder) beträgt max. 1180 mm und min. 1120 mm; der Heckaufschuttschutz darf von oben gesehen nicht über die Breite der Hinterräder seitlich hinaus stehen (Toleranz maximal: 20mm)

Das Fahrgestell muss von einem CIK-anerkannten Hersteller nach CIK-Bestimmung in Serie gefertigt worden sein. Chassis-Hersteller im Sinne dieser Vorschrift sind solche, welche bisher mindestens ein Chassis CIK-homologiert haben. Für Fahrer der Klasse DD2 Masters / Handicap muss ein gültiger Kartpass mit den technischen Veränderungen vorhanden sein und jederzeit den Technischen Kommissaren zur Verfügung gestellt werden können.

Klasse	Rahmen-Ø [mm]	Achswellen-Ø [mm]	Radstand [mm]	Trockenfelge hinten*	Spurbreite hinten [mm]	Achslager Hinten
JUNIOR	max. 34	max. 50	min. 1010	Typ 210	max. 1400	2-3
MAX						2-3
DD2		40				1

* Spurbreite hinten bei den Klassen Junior, Senior, DD2 und DD2 Masters mindestens 1340 mm.

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

Vorderradbremmen sind in der JUNIOR & SENIOR-Klasse nicht erlaubt.

In der DD2-Klasse dürfen nur Chassis eingesetzt werden, die durch BRP-Powertrain zugelassen wurden oder CIK zugelassen sind. Sie müssen mit einem homologierten Bremssystem wirkend auf Hinter- und Vorderachse ausgerüstet sein.

2.2. Verkleidung

Frontspoiler, Seitenverkleidung und Frontschild müssen CIK-homologiert oder zumindest CIK-homologiert gewesen sein (breite Ausführung).

2.3. Reifen

Klasse	MICRO/MINI	Junior	Senior	DD2
Slick	C2	D2	D5	D5
Regen	CW	W5	W5	W5

Jede Art der Reifenveränderung (chemische, thermische oder mechanische Behandlung) ist verboten. Die vorgeschriebenen Reifen müssen auf, ihrer Dimension und Bauweise entsprechenden, Felgen montiert sein.

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

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

Wird bei einem Teilnehmer ein Vergehen gegen die vorgeschriebenen Reifen festgestellt (z.B. chemische Behandlung der Reifen), erfolgt ein Wertungsausschluss für die gesamte betreffende Veranstaltung.

Zur Kontrolle der Reglementsconformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finalläufe das Messgerät MiniRAE Lite der Firma RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiprüfungen 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. Proteste und Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

2.4. Verbundwerkstoffe

DMSB CIK-Reglement: 2.1.7 Verbundteile

Teile aus Verbundwerkstoff am gesamten Kart verboten, außer für den Sitz, den Boden und den Kettenschutz.

2.5. Datenerfassung

Während der Veranstaltung sind Datenerfassungsgeräte gemäß Art. 2-26.3 des CIK-Reglements erlaubt. Jegliche Art von Datenübertragung, sowie Sprechfunkverkehr und Bildaufzeichnungssysteme sind verboten.

Ausgenommen von dieser Regelung ist das MyLaps X2 Link System, welches zur Aufzeichnung von GPS-Daten, Übertragung von Rundenzeiten, Positionen und Flaggensignale genutzt wird. Nur der Serienveranstalter bestimmt welche Daten für die Teilnehmer freigegeben werden.

2.6. Transponder

Jeder eingeschriebene Teilnehmer muss einen eigenen „persönlichen MyLaps Transponder“ besitzen. Er ist für dessen Funktionsfähigkeit selbst verantwortlich.

Nicht eingeschriebene Teilnehmer (Gaststarter) können sich einen Transponder gegen eine Gebühr von EUR 20,- pro Veranstaltung ausleihen. Der Transponder muss unmittelbar nach Veranstaltung wieder zurückgegeben werden.

Die Befestigung des Transponders muss gemäß Art. C.3.2.h des DMSB-Kart-Reglements erfolgen, d.h. der Transponder muss mit der vom Hersteller vorgesehenen Halterung am Sitz angebracht werden. Abstand vom Boden ca. 250mm, Splintbolzen nach oben zeigend. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung und Funktion selbst verantwortlich.

3. Sicherheit

3.1. Bekleidung

Overall, Helm, Schuhe, Handschuhe und andere Ausstattungen zum Schutz des Fahrers müssen dem Art. D des DMSB-Bambini-Kart-Reglements für die Micro&Mini Klasse entsprechen. Außerdem ist eine Sicherheitsweste gem. Art. D des DMSB-Kart-Reglements oder ein CIK Homologierter Rippenschutz sowie eine Halskrause vorgeschrieben.

Alle anderen Klassen

Für die Teilnahme an Clubsport-Kartrennen ist folgende Fahrerausrüstung vorgeschrieben:

- Schutzhelm (Integralhelm), mit wirksamem Augenschutz, zugeschnallt, mit anerkannter und gültiger Norm des DMSB oder der CIK/FIA. Weiterhin sind auch Schutzhelme gem. der DMSB- oder der CIK/FIA- Normen bzw. -Standards mit Stand 2009 zulässig.
- Kartsport-Fahrer-Overall gem. den Bestimmungen der CIK/FIA (auch mit abgelaufener Homologation)
- Karthandschuhe, welche die Hände komplett bedecken
- Kartschuhe oder feste Schuhe, welche bis über die Knöchel reichen
- Sicherheitsweste, möglichst mit Zulassung des DMSB oder der CIK/FIA

3.2 Heckauffahrschutz

Es ist ein Heckauffahrschutz gemäß DMSB-Homologationsblatt RP01/2007 oder ähnlicher Bauart vorgeschrieben. Die Heckauffahrschutz-Einrichtung muss mit dem vom Hersteller vorgesehenen Befestigungsteilen ordnungsgemäß montiert sein. Die Montage der Verkleidung hat entsprechend den Montagevorschriften (s.a. MONTAGE-VORSCHRIFTEN FÜR KART-KAROSSERIE TEILE) zu erfolgen. Weiterführende CIK- bzw. DMSB-Vorgaben bleiben davon unberührt. Der Heckauffahrschutz muss, von hinten gesehen, die Reifen-Laufflächen abdecken. Der Heckauffahrschutz darf die Gesamtbreite der Hinterachse inkl. der Räder nicht überschreiten.

Ausnahme Micro/Mini: Toleranz: 20mm; siehe siehe 2.1 - Fahrgestell

3.3 Kettenschutz

Ein Kettenschutz gemäß CIK-Reglement (Art. 2.9) ist zwingend vorgeschrieben. Er muss das Kettenrad und das Motorritzel mindestens bis zur horizontalen Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken. Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

4. Motor

4.1. Modelle Für alle Rotax Klassen

Für alle RMC Nationale Klassen gilt das Internationale Rotax Reglement 2024

Diese ist zu finden auf der der Internet Seite www.karthandel.com unter der Rubrik Infos für Aktive

Die in der RMC zugelassenen Karts müssen den technischen Bestimmungen der CIK sowie dem DMSB-Kart-Reglement entsprechen.

Alle Motoren müssen mit allen Bestandteilen (Vergaser, Auspuffanlage, Kühler, etc.) dem Auslieferungszustand gemäß den gültigen *ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations* entsprechen, die diesem Reglement als Anlage beigefügt ist.

Außer den üblichen Einstellarbeiten sind keinerlei Änderungen am Motor zulässig. Alles nicht ausdrücklich Erlaubte ist verboten. Die Nachweispflicht obliegt grundsätzlich dem Fahrer. Die Leistung der Motoren kann jederzeit Gegenstand von Untersuchungen durch den Serienausschreiber oder dem DMSB sein.

4.2. Plombierung Rotax

Der zum Einsatz kommende Motor muss mit der Plombierung (Zylinder, Zylinderkopf und Membrangehäuse) des für die Bundesrepublik Deutschland und Österreich zuständigen ROTAX-Generalimporteurs oder eines durch ihn autorisierten Servicepartners aus dem Ausland versehen und im Motorenpass ordnungsgemäß eingetragen sein. Diese Regelung gilt für die Motoren aller RMC-Klassen gleichermaßen. Der Motorenpass muss den Technischen Kommissaren bei der Abnahme vorgelegt werden.

4.3. Kraftstoff

Rotax

Es ist nur handelsübliches bleifreies Superbenzin gemäß DIN EN 228 (ROZ95 & 98) erlaubt. Dem Kraftstoff darf nur Luft und 2-Takt Öl (Schmiermittel) zugesetzt werden. Jede Art der Kraftstoffveränderung (z.B. durch chemische Zusätze oder thermische Behandlung) ist verboten. Darüber hinaus muss der Kraftstoff dem Art. C.4.a des DMSB-Kart-Reglements entsprechen.

E10 Kraftstoff ist definitiv VERBOTEN

Es ist nur das Rotax XPS Castor Racing

Der Veranstalter behält sich vor eine Tankstelle inkl. Zapfsäule für die jeweilige Veranstaltung vor Ort festzulegen. Die Bekanntgabe an die Teilnehmer hierzu erfolgt durch den Serienausschreiber vorab per E-Mail.

5. Ergänzungen zu den ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations

RMC Germany Wertung

5.1. Ansauggeräuschkämpfer MAX und MAX-DD2

Der Ansauggeräuschkämpfer/-filter muss zu jeder Zeit mit allen herstellereitigen Einzelteilen montiert und betrieben werden. Ein Verdrehen des Gehäuses ist nicht gestattet.

5.2. Kühlsystem MAX und MAX-DD2

Der Kühler muss zu jeder Zeit mit allen herstellereitigen Einzelteilen montiert und betrieben werden. Ein Abdecken der Kühlrippen mittels Klebeband ist nur erlaubt, wenn der Kühler rundum umwickelt wird und sich das Klebeband während der Fahrt nicht entfernen lässt. Das Anbringen von Luftleitsystemen zur besseren Anströmung der Kühlrippen ist nicht gestattet. Auf dem Klebeband darf keine Werbung angebracht sein.

Das Anbringen von Luftleitsystemen wird bei Bedarf durch die Sportkommissare und die Technischen Kommissare freigestellt.

5.3. Batteriehalterung MAX – auch gültig für MICRO und MINI

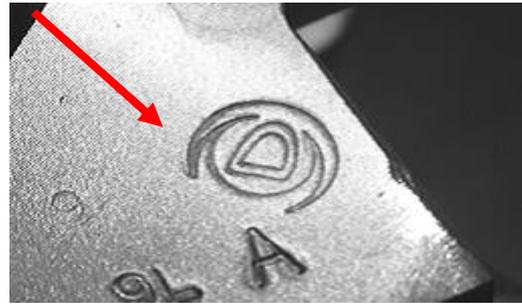
Die Fixierung der Batterie ist unter folgenden Bedingungen freigestellt: Die Batterie muss in einer dafür vorgesehenen Halterung untergebracht sein, die sich nur mittels Werkzeug öffnen lässt. Die Halterung muss mit dem Kart durch

mindestens 2 sichtbare Schrauben (M6, Qualität 8.8 oder besser) mit Unterlegscheiben (min. 6x20mm) fest verbunden sein. Die Halterung darf nicht an Verkleidungsteilen oder deren Befestigungen angebracht werden.

5.4. Zylinder

Es sind nur ROTAX Original-Zylinder mit der Art.Nr. zugelassen:

Junior Max, Micro & Mini 223994 oder 413530
 Senior Max 223993 oder 413 531
 DD2 613933 oder 613934.



Siehe Punkt 5 „RMC Technical Regulation 2024“

5.5. Schaltwippe (MAX-DD2)

Bei Verwendung der Version 2 (Metall-Ausführung) gilt folgendes: Die Wippengriffe können sowohl oberhalb, als auch unterhalb der Wippe montiert werden. Bei Benutzung von abgewinkelten (gekröpften) Lenkradaufnahmen können die Wippengriffe auch geringfügig gebogen werden, um sie parallel zum Lenkrad zu positionieren und so eine ergonomisch bestmögliche Lösung zu erzielen.

5.6. Fliehkraftkupplung MAX

Die Fliehkraftkupplung darf (entsprechend Art.13 der Technical Regulations) in keiner wie immer gearteten Weise modifiziert werden. Unter „modifiziert“ verstehen sich alle Änderungen der Form, des Inhalts oder der Funktion, die eine Abweichung vom Originalzustand ergeben. Darin eingeschlossen sind das Hinzufügen und/oder Entfernen von Teilen und/oder Material, falls nicht ausdrücklich erlaubt.

Die Wartung und Pflege der Kupplung, welche als Trocken-Kupplung ausgeführt ist, hat in regelmäßigen, der Betriebsdauer und -belastung angepassten, Abständen entsprechend der in den Montage-Vorschriften beschriebenen Art und Weise zu erfolgen (s.a. MONTAGE-VORSCHRIFT KUPPLUNGSTROMMEL 125 MAX Mod.09).

Weder die Kupplungsscheibe, noch die Innenseite der Kupplungsglocke/-trommel dürfen Spuren von Öl, Fett oder sonstigen Schmiermitteln aufweisen. Tolerierbar sind lediglich, durch die Fliehkraft vom Zentrum der Kupplungsglocke sternförmig nach außen verlaufende, Schlieren, die von minimalsten Rückständen verflüssigter Substanzen herrühren und keine Änderung des Reibverhaltens der Trocken-Kupplung bewirken.

5.7. Vergaser-Hauptdüse

Die Größe der Hauptdüse ist für alle Klassen freigestellt. Es sind nur Original Dell'Orto Hauptdüsen zugelassen, auch solche, die nicht von BRP-Powertrain erhältlich sind. Vorzugsweise ist die Größe der Hauptdüse gemäß den Empfehlungen (s.a. ALLGEMEINE EMPFEHLUNG DER VERGASER-HAUPTDÜSE) zu wählen.

5.8. Kombination von Zündspule, Vergaser, Auspuff und Auslaßsteuerung

Motor Typ	Junior Max		Senior Max		DD2	
	1	2	1	2	1	2
Zündsystem Denso						
Zündsystem Dell'orto		0		0		0
Auslaßsteuerung pneumatisch						
Auslaßsteuerung elektrisch				0		0
Vergaser QS, QD						
Vergaser XS		0		0		0
Auspuff Version 1 & 2 (bis Ende 2014)						
Auspuff Version 3 (ab 2015 EVO)		0		0		0

5.9. Zündkerze, Zündkerzenstecker

Es ist folgende Zündkerze für Micro, Mini, Junior, Senior und DD2 zugelassen:

NGK GR9DI-8

NGK GR8DI-8

Bei Micro & Mini darf die Fühlerlehre 1,20 mm nicht zwischen die beiden Elektroden passen

Bei Junior, Senior, DD2 darf die Fühlerlehre 1,00 mm nicht zwischen die beiden Elektroden passen

Folgender Zündkerzenstecker ist zugelassen:

NGK Kerzenstecker Teile-Nr 866708 (rot)



Folgender Zündkerzenstecker ist zugelassen:

Rotax Kerzenstecker Teile-Nr 866700 (rot)

5.10. Zündanlage

Micro Teile-Nr: 666815

Senior: Teile-Nr: 666815

Mini: Artikel-Nr: 666818

Junior : Teile-Nr: 666813

DD2: 666816

5.11. Vergaser (siehe Technical Regulation Rotax 2024)

Besondere Regelung für Dell'orto VHSB 34 XS

Vergaser Schieber „45“

Düsennadel "K57"

Schwimmer "4,0 gr"

Düsenstock"DP267" gestempelt

5.12. Auspuffstutzen

Erlaubt ist nur die Variante 273190 mit Dichtring 450360, laut Abbildung



5.13. Kurbelgehäuse

In allen Klassen Junior, Senior, DD2 und Masters ist das Silberne Kurbelgehäuse verboten. Es darf nur noch das schwarze Gehäuse gefahren werden mit der Teile-Nr: 295915

5.14. Vergasersieb

Das Vergasersieb kann gefahren werden, muss aber nicht gefahren werden.



5.15. Benzinfilter

Der Benzinfilter **muss** gefahren werden. Dieser muss angebracht sein zwischen Tank und Benzinpumpe. Der Benzinschlauch ist frei wählbar und muss nicht original Rotax sein.

5.16. Spaltmass

Micro mindestens 2,40 mm
Junior und Min mindestens 1,20 mm
Senior mindestens 1,00mm
DD2 mindestens 1,30 mm

Das Spaltmass wird mit dem Original Lötzinn von Rotax gemessen. Das Lötzinn hat eine Stärke von 2mm. In der Klasse Micro wird mit dem Original Lötzinn von Rotax mit einer Stärke von 3 mm gemessen.

5.17. Auspuffanlage

RMC Germany nach ROTAX Global Regulation 2024

6 Micro & Mini

6.1. Übersetzung

Micro:

Übersetzung 14-72

Mini: Übersetzung 13-80

Das Kettenblatt muss im Original Zustand sein, es dürfen keine Zähne entfernt werden oder eine andere Zahl eingeschlagen sein als drauf steht.

6.2 Leihmotoren Micro & Mini

In den Klassen Micro & Mini werden Leihmotoren gestellt.

Die Motoren beinhalten Motor, Vergaser inklusive Düse, Auspuff, ECU, Kupplung

Nicht enthalten ist Kabelbaum, Batterie, Luftfilter, Ritzel inklusive Glocke, Zündkerze,

Es darf keine Veränderung am Motor vorgenommen werden.