

Sportliches und Technisches Reglement

für die Rotax Max Challenge GERMANY 2026

**DMSB-Genehmigungs-Nummer:
916/26**

Status der Serie/Veranstaltungen: National A

TEIL 1 SPORTLICHES REGLEMENT

1. GRUNDLAGEN

2. ORGANISATION

- 2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie
- 2.2 Name des zuständigen ASN
- 2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer
- 2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten
- 2.5 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte)

3. BESTIMMUNGEN UND RECHTSGRUNDLAGEN DER SERIE

- 3.1 Offizielle Sprache
- 3.2 Verantwortlichkeit, Änderungen der Ausschreibung, Absage der Veranstaltung

4. LIZENZEN

5. EINSCHREIBUNGEN, NENNUNG UND TEILNAHMEVERPFLICHTUNG

- 5.1 Nennungen und Nennschluss je Veranstaltung
- 5.2 Abmeldung/Rücktritt vom Nennvertrag

6. VERSICHERUNG; HAFTUNGSAUSSCHLUSS UND VERZICHTSERKLÄRUNG

- 6.1 Versicherung des Veranstalters/Promoters
- 6.2 Erklärungen von Bewerber, Fahrer und Beifahrer des Fahrzeugeigentümers

7. DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

- 7.1. Dokumentenabnahme
- 7.2 Zeitplan Dokumentenabnahme
- 7.3 Technische Abnahme/Technische Kontrollen

8. AUSRÜSTUNGSMENGEN

- 8.1. Materialtausch Rotax Klassen
- 8.2. Fahrerlager

9. VERTANSTALTUNG

- 9.1 Fahrerbesprechung
- 9.2 Rennläufe
- 9.3 Regelung Starten/Anlassen der Karts
- 9.4 Vorstart
- 9.5 Vorstart-Kontrolle
- 9.6 Zeittraining
- 9.7 Qualifikations Heats
- 9.8 Finale

10. WERTUNG

- 10.1 Tageswertung
- 10.2 Siegerehrung
- 10.3 Jahreswertung

11. SIEGERPRÄMIEN

12. WERBUNG

13. BESONDERE BESTIMMUNGEN

TEIL 2 TECHNISCHES REGLEMENT

1. GRUNDLAGEN

2. CHASSIS

- 2.1 Verkleidung
- 2.2 Reifen
- 2.3 Verbundwerkstoffe
- 2.4 Datenerfassung
- 2.5 Transponder
- 2.6 Startnummern

3. SICHERHEIT

- 3.1. Bekleidung
- 3.2 Heckauffahrschutz
- 3.3 Kettenschutz

4. MOTOR

- 4.1. Modelle Für alle Rotax Klassen
- 4.2. Plombierung Rotax
- 4.3. Kraftstoff

5. ERGÄNZUNGEN ZU DEN ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL REGULATIONS

1. GRUNDLAGEN

- 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
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibungen der Veranstaltungen mit eventuellen Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- alle weiteren Bestimmungen der CIK-FIA und des DMSB, sofern anwendbar
- Global Rotax MAX Challenge Sporting Regulation 2026
- Global Rotax MAX Challenge Technical Regulation 2026

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

2. ORGANISATION

2.1 Einzelheiten zu den Titeln und Prädikaten der Serie

Die Firma Kartodrom nachfolgend Serienausschreiber genannt, schreibt für das Jahr 2026 die Rotax Max Challenge Germany (RMC Germany Serie) aus.

2.2 Name des zuständigen ASN

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

2.3 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer

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.: 916/26 genehmigt.

2.4 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)

Serienausschreiber: Firma Kartodrom
Andreas Matis
Daimlerstraße 10
D-47533 Kleve

Telefon: 02821-7113651
E-Mail: kartodrom@karthandel.com

Veranstaltender Club: Kartsportverein Saterland e.V.
Schützenstraße 6
D-45459 Rees



2.5 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)

N/A

3. BESTIMMUNGEN UND RECHTSGRUNDLAGEN DER SERIE

3.1 Offizielle Sprache

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

3.2 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.

4. LIZENZEN

Fahrer

Fahrer müssen im Besitz einer für das Jahr 2026 gültigen Nationalen oder Internationalen Bewerber- und Fahrerlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN sein, mit den Stufen:

Klasse	Jahrgang ¹⁾	Nationale Lizenzstufe*	Internationale Lizenzstufe	Gesamtgewicht Inkl. Fahrer ²⁾	Anzahl Teilnehmer
MINI (9-13 Jahre)	2013 - 2017	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe G (ITG)	min. 115 kg	max. 54
JUNIOR (12-15 Jahre)	2011-2014	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) **,	min. 145 kg	max. 54
SENIOR (ab 14 Jahre)	2012 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe F (ITF), Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher	min. 162 kg	max. 54
DD2 (ab 15 Jahre) ³⁾	2011 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher	min. 175 kg	max. 34
DD2-Masters (ab 32 Jahre) ³⁾	1994 und älter	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher	min. 180 kg	max. 34
DD2 Masters (Handicap ab 18 Jahre)	ab 18 Jahre	Nat. Kart-Lizenz Stufe A oder höher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) oder höher	min. 180 kg	max. 34

*gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen

**Ein Fahrer mit internationaler Lizenz, der im Jahr der Veranstaltung das 15. Lebensjahr vollendet, ist in der Klasse Junior nur dann startberechtigt, wenn er als Ausnahmefall zugelassen ist und auf der offiziellen CIK-FIA-Liste für

Sonderlizenzfälle geführt wird. Voraussetzung ist die Berechtigung zum Besitz einer gültigen Internationalen Lizenz der Stufe G gemäß Artikel 3.4.1 der CIK International Drivers' Licences for Karting Drivers & Code of Driving Conduct. Fahrer mit internationalen Lizenzen der Stufen F oder E sind in der Klasse JUNIOR nicht startberechtigt.

- 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.
- ³ Sollten in der DD2 Masters weniger als 8 Teilnehmer sein, so wird diese Klasse mit der DD2 Klasse zusammengelegt und das Gewicht auf 175kg reduziert. Jedoch wird die Wertung getrennt vorgenommen.

Bewerber

Bewerber, die sich mit dem Fahrer einschreiben, müssen eine Internationale Kart-Bewerberlizenz für Firmen- oder Nationale Club Bewerberlizenz des DMSB oder eines anderen der FIA angeschlossenen ASN für das Jahr 2026 besitzen und die Einschreibegebühr entrichtet haben.

Bewerberwechsel

Ein Bewerberwechsel eines eingeschriebenen Teilnehmers ist nur mit den Unterschriften des bisherigen und des zukünftigen Bewerbers möglich.

DMSB-Sponsor-Card

Sponsoren oder Namensgeber, die neben dem Fahrernamen im offiziellen Programmteil sowie Nenn-, Starter- und Ergebnislisten genannt werden wollen, ohne gleichzeitig die Funktion eines Bewerbers zu übernehmen, können dies durch den Erwerb einer „DMSB-Sponsor-Card Kart für Firmen, Clubs, Teams“ erreichen.

Bedingungen für Bewerber/Fahrer außerhalb ihres nationalen Gebiets

Bei Veranstaltungen mit dem Status National A sind DMSB-Lizenznehmer sowie Lizenznehmer eines anderen der FIA angeschlossenen ASN teilnahmeberechtigt und erhalten Punkte für diese Serie.

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.

5. EINSCHREIBUNGEN, NENNUNG UND TEILNAHMEVERPFLICHTUNG

Die Einschreibung zur RMC Germany Serie online auf der Homepage: <https://www.rotax-ems.com/GER> erfolgen.

Die Einschreibegebühr entfällt.

Jeder eingeschriebene Teilnehmer ist ab dem Zeitpunkt der Einschreibung punkteberechtigt.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die Serie RMC Germany bzw. einzelne Klassen bei weniger als 6 eingeschriebenen Teilnehmern je Klasse nicht durchzuführen.

5.1 Nennungen und Nennschluss je Veranstaltung

Jeder Teilnehmer hat die freie Wahl, an welchen und wie vielen Veranstaltungen er an den Start gehen bzw. ob er für einzelne oder mehrere Veranstaltungen gleichzeitig nennen möchte.

Teilnehmer, die früher eine Nennung abgeben, haben Vorrang gegenüber Teilnehmern, die später eine Nennung abgeben. Eine Nennung ist gültig, wenn das Nenngeld beim Veranstalter eingegangen ist.

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

Folgendes Nenngeld ist vom Teilnehmer zu entrichten:

Klasse	MINI	JUNIOR	SENIOR	DD2
Gebühr	EUR 390,-	EUR 390,-	EUR 390,-	EUR 390,-
Reifen	EUR 195,-	EUR 230,-	EUR 240,-	EUR 240,-
Gesamt	EUR 585,-	EUR 620,-	EUR 630,-	EUR 630,-

Das Nenngeld (Überweisungen) müssen dem Veranstalter spätestens eine Woche vor Veranstaltung vorliegen.

Kartodrom	Sparkasse Rhein-Maas	Konto: DE85324500000030078620	BLZ: WELADED1KLE
-----------	----------------------	-------------------------------	------------------

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 jeweiligen Streckenbetreiber kassiert.

Weiter wird eine Energiekostenpauschale von 25€ pro Wochenende erhoben, diese ist zuzüglich zu den 390€ zu bezahlen.

Über die endgültige Zulassung von Teilnehmern in der RMC Germany entscheiden der KSV Saterland und die Firma Kartodrom.

Der Serienausschreiber und Veranstalter kann Nennungen mit Angabe von Gründen ablehnen.

5.2 Abmeldung/Rücktritt vom Nennvertrag

Abmeldungen müssen online über die Homepage <https://www.rotax-ems.com/GER> erfolgen. Das Rücktrittsrecht vom Nennungsvertrag (Nenngeldrückerstattung) ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.

Bei einer Abmeldung bis spätestens 3 Wochen vor Veranstaltung wird das volle Nenngeld rückerstattet. Bei Abmeldungen bis spätestens Mittwoch 24:00 Uhr vor Veranstaltung erfolgt eine Erstattung des Nenngeldes abzüglich einer Handlingsgebühr i.H.v. 50,- EUR. Später eintreffende Abmeldungen werden nicht mehr berücksichtigt.

Nicht ordnungsgemäß erfolgte Abmeldungen werden dem DMSB gemeldet.

6. VERSICHERUNG; HAFTUNGSAUSSCHLUSS UND VERZICHTSERKLÄRUNG

6.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

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

gemäß Veranstaltungsreglement

7. VERANSTALTUNGEN

7.1 Serien-Terminkalender

18./19.04.2026 Wackersdorf
 09./10.05.2026 Kerpen
 04./05.07.2026 Mülsen
 08./09.08.2026 Liedolsheim
 19./20.09.2026 Oschersleben



7. DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

7.1 Dokumentenabnahme

Folgende Dokumente müssen vom Fahrer/Bewerber vorgelegt werden:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- medizinische Eignungsbestätigung

7.2 Zeitplan Dokumentenabnahme

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

7.3 Fahrerbesprechung

Der Ort der Fahrerbesprechung/Briefing ist in den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen angegeben.

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

Eine festgestellte Nichtteilnahme oder nicht vollständige Teilnahme an der Fahrerbesprechung/Briefing (gemäß Unterschriftenliste) zieht ohne besonderes Strafverfahren eine Geldbuße in Höhe von 100 Euro nach sich.

7.4 Technische Abnahme/Technische Kontrollen

Bei der Technischen Abnahme müssen die Fahrer oder von ihnen beauftragte Personen mit dem Wettbewerbsfahrzeug und der vorgeschriebenen Fahrer-Sicherheitsausrüstung erscheinen. Das Fahrzeug muss so vorgeführt werden, wie es im Wettbewerb eingesetzt wird (inkl. Startnummern) und muss den geltenden technischen Bestimmungen entsprechen.

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

Sollten Fahrer aus Deutschland mit Motoren aus dem Ausland starten, hat dieses einer Disqualifikation zur Folge.

Jeder Teilnehmer hat die Möglichkeit bei der Firma Kartodrom nachzufragen ob der Motor dem richtigen Herkunftsland entspricht.

8.1 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.

In der Klasse Mini-Max werden ab der zweiten Veranstaltung die ersten 3 der Meisterschaft mit Leihmotoren der Firma Kartodrom ausgestattet.

8.2 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.

9. VERANSTALTUNGEN

9.2 Rennläufe

Jede Veranstaltung beinhaltet für jede Klasse:

Mini

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

Senior + DD2 Klassen

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

9.3 Regelung zum Starten/Anlassen der Karts

Gemäß DMSB-Kart-Reglement Art. B.4.5

9.4 Vorstart

Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben. Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse durch den Veranstalter gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit dem rennfertigem Kart und einem Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten. Im Vorstartbereich



dürfen keine Arbeiten am Kart, mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks vorgenommen werden.
Um einen reibungslosen Ablauf und die Einhaltung des Zeitplans zu gewährleisten, wird der Vorstartbereich entsprechend dem gültigen Zeitplan und unabhängig von eventuellen Verzögerungen geschlossen.
Für Fahrer, die sich mit ihrem Fahrzeug nicht rechtzeitig einfinden gilt folgendes:

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.

9.5 Vorstart-Kontrolle

Der Veranstalter behält sich vor, in Abstimmung mit dem Rennleiter zu jeder Zeit, Kontrollen durch die Technischen Kommissare in Auftrag zu geben (u.a.: Motor, Benzin, Kühlwasser und Reifen auf Chemische und Thermische Behandlung). Eine Überschreitung der definierten Grenzwerte führt zur Disqualifikation des jeweiligen Laufes.

9.6 Reparaturzone:

Der Ort der Reparaturzone wird vom Rennleiter/Rennleiter festgelegt und entsprechend gekennzeichnet. 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.

9.6 Zeittraining

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

DNS-Teilnehmer werden vor DSQ-Teilnehmern platziert

Mechaniker dürfen nach Verlassen der Boxengasse nicht mehr helfen.

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

9.7 Qualifikations Heats

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

Fall B: Mehr als 36 gemeldete Fahrer – am Ende des Zeittrainings werden die Fahrer für die Qualifikations Heats 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 Zeittraining 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 Qualifikations Heat dauert 7 Minuten + 1 Runde für die Klasse Mini, Junior

- Jeder Qualifikations Heat dauert 10 Minuten + 1 Runde für die Klassen Senior, DD2 und DD2-Master

- Für die Qualifikationsläufe werden die Punkte wie folgt vergeben:

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

Usw.

Wenn ein Fahrer in einem Qualifikations Heat 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 Qualifikations Heats



Am Ende der Qualifikations Heats wird eine „RANGLISTE NACH DEN HEATS“ erstellt: RANKING AFTER HEATS

Die Rangliste ergibt sich aus der Summe der Punkte der Qualifikations Heats und wird nach den meisten Punkten sortiert. Bei einem Ex-aequo ist die bessere Platzierung aus dem Zeittraining 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 Teilnehmer

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

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

Dauer des Super Heats für MINI: 9 Minuten + 1 Runde

Dauer des Super Heats für JUNIOR, SENIOR: 11 Minuten + 1 Runde

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

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

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

Usw.

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

9.8 Finale

36 Fahrer sind aus der endgültigen Zwischenwertung (Final Intermediate Classification) qualifiziert

Dauer des Finales für MINI: 10 Minuten + 1 Runde

Dauer des Finales für JUNIOR, SENIOR: 12 Minuten + 1 Runde

Dauer des Finales für 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.

9.9 Startaufstellung (für Vorstart, Qualifikations Heats, SuperHeats und Finale)

FIA-CIK International Sporting Code, FIA-CIK Karting General Prescriptions Artikel 2.19

Startaufstellung im Vorstart

- A) Am Ende des Zeittrainings werden die Liste der qualifizierten Fahrer sowie die Startaufstellung offiziell veröffentlicht.
- B) Nur diese Fahrer dürfen in den Qualifikations Heats, 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 Zeittrainings. 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, Anpassungen 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 zur Reparaturzone zurückgebracht werden, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor, die im Ermessen des Rennleiters liegen. Das Mitbringen eines zweiten Reifensatzes zur Montagestelle ist untersagt.

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.

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, Anpassungen 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 den 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 anschließend

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 Reparaturbereich 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.

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 mit den Technischen Vorschriften der CIK-FIA übereinstimmen
- Sonstige Umbauten und/oder Veränderungen sind nicht gestattet.

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 und in Absprache mit den Sportkommissaren das Startverfahren von „Rollender Start“ auf „Stehender Start“ oder Einerreihe zu ändern. Diese Abweichungen werden in der Veranstaltungsausschreibung bekannt gegeben.

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 platzieren.

F) Ein Fahrer, der aus Unterschiedlichen Gründen Plätze verliert, hat nur dann die Möglichkeit, seinen Startplatz wieder einzunehmen, wenn dieses Manöver andere Fahrer nicht behindert und in jedem Fall vor Erreichen der roten Linie abgeschlossen ist.

G) 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.

H) Der Rennleiter gibt den Start Frei, sobald er mit der Aufstellung zufrieden ist.

I) Am Ende der Einführungsrunde fahren die Fahrer in zwei Kartreihen mit langsamer Geschwindigkeit zur Startlinie. Währenddessen 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.

J) 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.

K) 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.

L) 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.

M) 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)

10. WERTUNG

10.1 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.

10.2 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.

10.3 Jahreswertung

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

Eine komplette Disqualifikation aus dem „Ranking after Heats oder „Final Intermediate Classification“ kann nicht als Streichergebnis genutzt werden

Disqualifikation im Finale kann nicht als Streichergebnis 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.
- Fahrer, die nicht im Vorstart waren, erhalten 0 Punkte

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

RMC Germany Gesamtsieger

Bei Punktgleichheit 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 Punktgleichstand herrschen, so zählt das bessere Ergebnis im letzten Finale, dann letzter Super Heat, letztes Ranking After Heats im letzten Rennen usw.

In Fällen, in denen aufgrund eines offensichtlichen Versehens oder Irrtums nach Veröffentlichung der Serienwertung durch den Veranstalter eine nachträgliche Korrektur notwendig wird, kann diese vom Veranstalter vorgenommen werden.

Beschwerden zur Serienwertung sind an den Serienausschreiber zu richten. Gegen die Entscheidung des Serienausschreibers ist kein Rechtsmittel möglich.

11. SIEGERPRÄMIEN

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.

Qualifikation Weltfinale (RMCGF)

Zur Teilnahme am Weltfinale (WF) qualifizieren sich:

- Die Sieger der 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 490 € 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.

Prämien für RMC Teilnehmer

Die freien Veranstaltungen (nur Nenngeld) für das Folgejahr werden wie folgt vergeben und können nur in der Folgesaison (2027) in Anspruch genommen werden, die Prämien sind personengebunden und nicht übertragbar.

	1.Platz	2.Platz	3.Platz
MINI	WF	2	1
JUNIOR	WF	2	1
SENIOR	WF	2	1
DD2-Masters	WF	2	1
DD2	WF	WF	1

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

Rookie

In der Rookie Wertung (Mini, Junior, Senior, DD2) werden nur Fahrer gewertet, die Ihre erste Saison RMC Germany mit nationaler Lizenz fahren oder in eine neue Klasse aufsteigen. Teilnehmer mit einer Internationalen Lizenz werden nicht gewertet.

In der Klasse DD2 Masters, gibt es eine gesonderte Wertung für Teilnehmer ab Jahrgang 1981, diese nennt sich Masters Plus. Hier wird es keine Rookie Wertung geben.

Die freien Veranstaltungen (nur Nenngeld) für das Folgejahr werden wie folgt vergeben und können nur in der Folgesaison (2026) in Anspruch genommen werden, die Prämien sind personengebunden und nicht übertragbar.

	1.Platz
MINI Rookie	3
JUNIOR Rookie	3
SENIOR Rookie	3
DD2-Masters Plus	3
DD2 Rookie	3

12. WERBUNG

Werbeflächen

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

Klebeanweisung

Die Sponsor-Aufkleber 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 können bei uns käuflich erworben werden. Die Startnummern sind ab 2026 nicht mehr kostenlos.

Nutzungsabtretung

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

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.

13. BESONDERE BESTIMMUNGEN

Betreten der Rennstrecke

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

Racecontrol

Es wird bei allen Veranstaltungen eine Race-Control (Kameraüberwachung der Rennstrecke) durchgeführt. Grundsätzlich werden alle Fahrer zur Verkündung etwaiger Strafen über die Sportity-App 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.

14. 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 €

Berufungskautiön – zahlbar an DMSB:

Status National A: 1.000,00 €

(Protest- und Berufungskautiön sind mehrwertsteuerfrei)

Protestkaution – zahlbar an den zu genehmigenden ASN der Veranstaltung:

Status National A: siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung

Berufungskautiön – zahlbar an den DMSB:

Status National A 1.000,00 €

(Protest- und Berufungskautiön sind mehrwertsteuerfrei)

15. 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.

Technisches Reglement

für die Rotax MAX Challenge GERMANY 2026

1. GRUNDLAGEN

- 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
- Global Rotax MAX Challenge Sporting Regulation 2026
- Global Rotax MAX Challenge Technical Regulation 2026

Darüber hinaus gelten für die RMC Germany die nachfolgenden Bestimmungen.

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

2. CHASSIS

Das Chassis muss über eine gültige CIK-Homologation verfügen. 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
SENIOR						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.

Vorderradbremzen 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.

2.1 Verkleidung

Frontspoiler, Seitenverkleidung und Frontschild müssen CIK-homologiert sein.



2.2 Reifen

Klasse	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.

Der Veranstalter behält sich vor ein Reifen Parc Ferme vorzuschreiben. In diesem werden die Reifen gelagert und dürfen das Parc Ferme nicht verlassen.

2.3 Verbundwerkstoffe

DMSB CIK-Reglement: 2.1.7 Verbundteile

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

2.4 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 Flaggsignale genutzt wird. Nur der Serienveranstalter bestimmt welche Daten für die Teilnehmer freigegeben werden.

2.5 Transponder

Jeder Teilnehmer kann seinen eigenen „persönlichen MyLaps Transponder“ besitzen. Er ist für dessen Funktionsfähigkeit selbst verantwortlich.

Teilnehmer ohne Transponder können sich einen Transponder gegen eine Gebühr von EUR 30,- pro Veranstaltung ausleihen. Der Transponder muss unmittelbar nach Veranstaltung wieder zurückgegeben werden.

Änderungen zur Transponderbefestigung DMSB Kart Reglement Art C3.2 - h -. Der Transponder ist an der Rückseite des Kartsitzes zu montieren. Es ist dem Teilnehmer freigestellt diesen mit einem originalen Transponderhalter zu benutzen. Der Transponder muss mittels Kabelbinder oder Schraube sicher am Kartsitz befestigt werden. Die Antenne muss nach unten zeigen. Zusatzgewichte unter dem Transponder sind zu vermeiden. Der Teilnehmer ist für die sichere Montage selbst verantwortlich.

2.6 Startnummern

Änderungen zur Startnummernvorgabe

Die Startnummern müssen schwarz auf gelbem Hintergrund sein. Die Schriftart ist nicht vorgeschrieben. Die Startnummern müssen von den Offiziellen (Rennleitung, Streckenposten, Zeitnahme, Racecontrol) zu jeder Zeit erkennbar sein. Die technischen Kommissare behalten sich vor, bei nicht Lesbarkeit, ein Tausch der vorhandenen Startnummern zu veranlassen

3. SICHERHEIT

3.1. Bekleidung

Overall, Helm, Schuhe, Handschuhe und andere Ausstattungen zum Schutz des Fahrers müssen dem Art. D des DMSB-Reglements entsprechen.

3.2 Heckauffahrschutz

Es ist ein Heckauffahrschutz gemäß DMSB-Homologationsblatt RP01/2007 oder ~~ähnlicher Bauart~~ CIK-homologiert 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-Lauflächen abdecken. Der Heckauffahrschutz darf die Gesamtbreite der Hinterachse inkl. der Räder nicht überschreiten.

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 Rotax Klassen gilt das Internationale Rotax Reglement 2025 „Global Technical Regulation“

Diese ist zu finden auf 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 Deutschland und Österreich ordnungsgemäß eingetragen sein. Diese Regelung gilt für die Motoren aller RMC-Klassen gleichermaßen. Der Motorenpass muss den Technischen Kommissaren bei der Abnahme vorgelegt werden.

Plomben aus dem Ausland sind nicht zulässig für Teilnehmer aus Deutschland. Für Gastfahrer aus dem Ausland gelten diese Bestimmungen nicht, hier sind Plomben aus dem Ausland erlaubt.

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 zugelassen mit einem Mischungsverhältnis von 2% Öl
Entspricht 1:50

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

5.1. Ansauggeräuschkämpfer MAX und MAX-DD2

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

5.2. Kühlsystem MAX und MAX-DD2

6.13 KÜHLER

Das Entfernen des Thermostats aus dem Zylinderkopfdeckel ist eine zulässige Modifikation.

Der Kühler muss mit allen Komponenten montiert sein, wie in der jeweiligen Abbildung dargestellt.

Das Anbringen von Klebeband (nur neutrales Klebeband ohne Werbung) um den Kühler ist eine zulässige Modifikation, um den Luftstrom durch den Kühler zu regulieren.

Das Klebeband darf während des Fahrbetriebs auf der Strecke nicht vom Kühler entfernt werden.

Jegliche andere nicht originale Vorrichtung zur Steuerung des Luftstroms durch den Kühler ist verboten.

Die angegebenen Abmessungen der Kühler dienen nur als Referenz.

125 Micro MAX und 125 Mini MAX

Der Kühler muss auf der rechten Seite des Motors montiert sein.

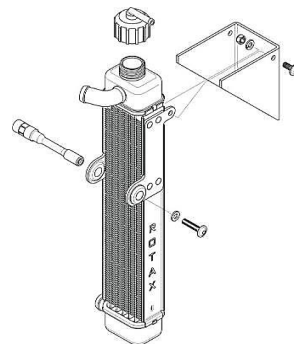
Kühlfläche:

Höhe: 280 – 300 mm

Breite: 58 – 62 mm

Kühlerdicke: 30 – 34 mm

Das Entfernen der originalen Klappe ist eine zulässige Modifikation.



125 Junior MAX und 125 Senior MAX

Der Kühler muss auf der rechten Seite des Motors montiert sein.

Kühlfläche:

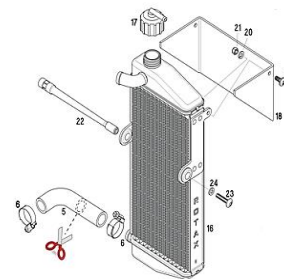
Höhe: 290 mm

Breite: 138 mm

Kühlerdicke: 34 mm

Der Kühler muss seitlich mit der Aufschrift „ROTAX“ versehen sein.

Das Entfernen der originalen Klappe ist eine zulässige Modifikation.



125 MAX DD2

Der Kühler muss auf der linken Seite des Fahrersitzes montiert sein.

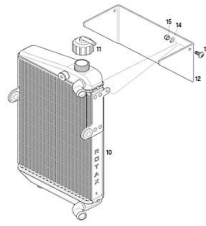
Der höchste Punkt des Kühlers inklusive Deckel (Überlaufwinkel und Schlauch ausgenommen) darf nicht höher als 400 mm über dem Hauptrohr des Kart-Chassis liegen.

Kühlfläche:

Höhe: 290 mm

Breite: 196 mm

Kühlerdicke: 34 mm



Das Entfernen der originalen Klappe ist eine zulässige Modifikation.

5.3. Batteriehalterung MAX

Die Fixierung der Batterie ist nur in der Original Halterung von Rotax erlaubt.

5.4. Zylinder

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

Junior Max, 413530

Senior Max 223993 oder 413 531

DD2 613933 oder 613934.

Siehe Punkt 5 „RMC Technical Regulation 2025“



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

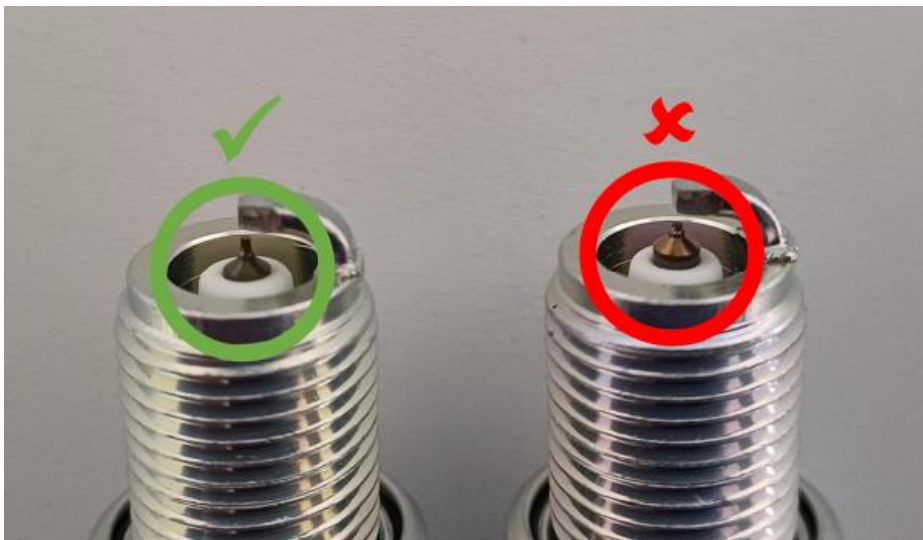
<i>Motor Typ</i>	<i>Junior Max</i>		<i>Senior Max</i>		<i>DD2</i>	
Komponenten/Kombinationen	1	2	1	2	1	2
Zündsystem Denso						
Zündsystem Dell'orto		0		0		0
Auslaßsteuerung pneumatisch						
Auslaßsteuerung elektrisch				0		0
Vergaser QS, QD						
Vergaser XS		0		0		0
Auspuff Version 1 & 2 (bis Ende 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 Junior, Senior, DD2 darf die Fühlerlehre 1,00 mm nicht zwischen die beiden Elektroden passen

Folgende Zündkerzenstecker sind zugelassen:

NKG Kerzenstecker Teile-Nr 866708 (rot) und 866700 (rot)



5.10. Zündanlage

Senior: Teile-Nr: 666815

Junior : Teile-Nr: 666813

DD2: 666816

Mini: 666818



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. Für Mini die Variante 273196



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

Junior/Mini 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.

5.17. Auspuffanlage

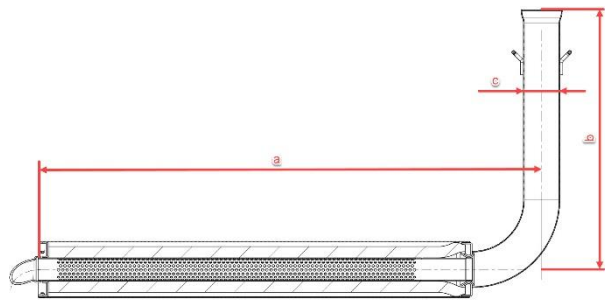
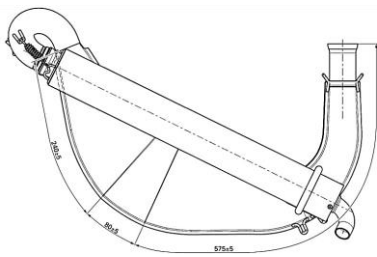
RMC Germany nach ROTAX Global Regulation 2026 6.16

MAX JUNIOR & SENIOR



KART^o
DROM

DD2



Mini

5.18 Benzinpumpe

Die MIKUNI-Membranpumpe (siehe Bild links) muss in den Kategorien 125 Micro MAX, 125 Mini MAX und 125 Junior MAX verwendet werden.

Für 125 Senior MAX und 125 MAX DD2 (einschließlich Master) ist die Verwendung der MIKUNI- oder Dellorto-Membranpumpe zulässig (siehe Bild rechts).

Es wird empfohlen an allen Kraftstoff- und Impulsleitungen Kraftstoffschlauchklemmen zu verwenden, um eine sichere Abdichtung zu gewährleisten.



Es wird empfohlen an allen Kraftstoff- und Impulsleitungen Kraftstoffschlauchklemmen zu verwenden, um eine sichere Abdichtung zu gewährleisten.

5.19 Lager

Die nachfolgend aufgeführten, ursprünglich von ROTAX gelieferten Lager sind die einzigen zugelassenen Lager. Siehe untenstehende Bilder als Referenz.

Kurbelwellen-Hauptlager 6206 von FAG

Muss mit FAG – Z-579165.11.KL oder Z-579165.21.KL gekennzeichnet sein.

Ausgleichswellenlager 6302 von SKF

Gekennzeichnet mit SKF 6302 TN9/C3.

Ausgleichswellenlager 6005 von FAG

Gekennzeichnet mit FAG F-801801.6005.

Primärwellenlager 6204 von FAG

Gekennzeichnet mit FAG 6204-E-TVH-C3.

Für alle Lager ist die Einbaurichtung frei.



5.20 Kurbelwelle

Pleuel

Maß | Toleranz

Hub: 54,5 mm +0,10 mm / -0,10 mm

Das Pleuel muss auf dem Schaft die geschmiedeten Kennzahlen „213“, „365“, „367“ oder „362“ tragen.

Die Schäfte der Pleuel mit den Kennzahlen „213“, „365“ und „367“ sind nicht bearbeitet und kupferbeschichtet.

Der Schaft des Pleuels mit der Kennzahl „362“ ist nicht kupferbeschichtet und blank (grau/braun).

Schleifen oder Polieren des Pleuelschaftes ist nicht erlaubt.

Hinweis:

Ab dem 01.01.2027 sind Pleuel mit den geschmiedeten Kennzahlen 213, 365 und 367 nicht mehr zugelassen.



Zündsignal an der Kurbelwelle

Die Schablone (Rotax 277391) auf der Kurbelwelle montieren.

Die Bohrung der Schablone für den Pleuelzapfen mit dem Pleuelzapfen der Kurbelwelle ausrichten.

Die beiden Kanten der Signalarbeitung an der Kurbelwelle müssen fluchtend ($\pm 0,5$ mm) mit den entsprechenden Kanten (MAX oder DD2) der Schablone liegen.



5.20 Ausgleichswelle

Ausgleichswelle und Ausgleichszahnräder müssen montiert sein.

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX und 125 Senior MAX:

Die Ausgleichswelle muss die Identifikationsnummer 6237948 oder 6237949 tragen.

Die Oberfläche (1) ist nicht bearbeitet und muss eine Guss- bzw. Schmiedeoberfläche aufweisen.

Das Mindestgewicht der trockenen Ausgleichswelle darf nicht unter 255 Gramm liegen.

2-Gang-Getriebe (nur für 125 MAX DD2)

Primärwelle mit 19 Zähnen für den 1. Gang und 24 Zähnen für den 2. Gang.

Leerlaufrad für den 1. Gang muss 81 Zähne haben.

Leerlaufrad für den 2. Gang muss 77 Zähne haben.

5.21 Kurbelgehäuse

Wie vom Hersteller geliefert.

Kein Schleifen oder Polieren ist in den beiden Hauptüberströmkanälen sowie im Kurbelgehäusebereich erlaubt.

Bearbeitung kann im im Bild gekennzeichneten Bereich sowie im Bereich der Bohrung für den Zündkurbelwellensensor sichtbar sein.



125 Junior MAX, 125 Senior MAX und 125 MAX DD2

Bei IRMCE-, Continental-(Zone)- und nationalen RMC-Veranstaltungen sind ausschließlich schwarz beschichtete Kurbelgehäuse zulässig.

Bei allen anderen Veranstaltungen sind unbeschichtete oder schwarz beschichtete Kurbelgehäuse zulässig.

125 Micro MAX und 125 Mini MAX

Bei IRMCE-, Continental-(Zone)- und nationalen RMC-Veranstaltungen sind ausschließlich originale, bearbeitete Kurbelgehäuse mit Pick-up-Flansch zulässig, mit den Gussnummern 6211885 (Zündsensorseite) und 6211893 (Kupplungsseite).

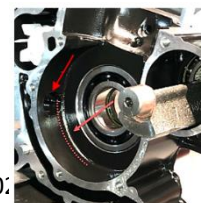
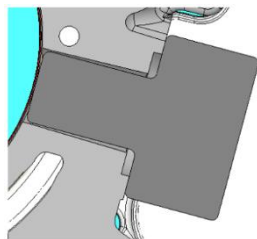
Bei allen anderen Veranstaltungen sind unbeschichtete oder schwarz beschichtete Kurbelgehäuse zulässig.

Für 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX und 125 MAX DD2

Die Zündabstands-Kontrolllehre (277406) muss senkrecht in die Bohrung für den Zündsensor eingesetzt werden.

Die Lehre muss vollständig an der Anschlagfläche des Kurbelgehäuses anliegen; es dürfen keine Spalte in den Kontaktflächen sichtbar sein.

Diese Messung ist nur gültig für originale, bearbeitete Kurbelgehäuse mit Pick-up-Flansch mit der Gussnummer 6211885 (Zündsensorseite).



5.22 Ausgleichsantrieb und Getriebeöl

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX und 125 Senior MAX:

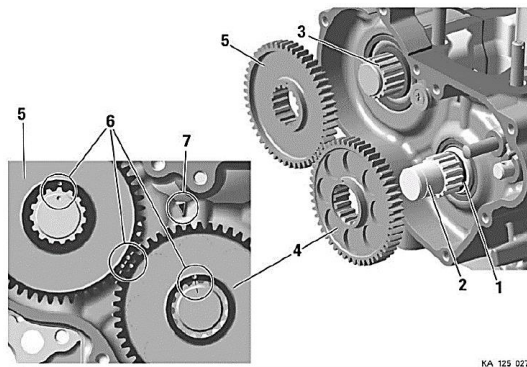
Es sind ausschließlich Ausgleichszahnräder aus Stahl zulässig
(Mindestbreite = 8,8 mm).

Die Ausgleichszahnräder müssen montiert sein und gemäß den Anweisungen im Reparaturhandbuch ausgerichtet werden.

Während der gesamten Veranstaltung muss jederzeit eine Mindestmenge von 50 ml Getriebeöl entnommen werden können.

Es darf ausschließlich XPS KART GEAR Oil verwendet werden;
der Wechsel zu einem anderen Getriebeölhersteller ist nicht erlaubt.

Das zu messende Öl muss über die dafür vorgesehene Entnahmeöffnung innerhalb von maximal 1 Minute entnommen werden.



5.23 Ansaugsystem

Membranträger

Die Membranventil-Baugruppe ist mit 2 Anschlagplatten und 2 Membranen ausgestattet, wobei jede Membran 3 Zungen besitzt.

Bauteil | Dicke | Toleranz

Membran: 0,6 mm +0,10 mm / -0,10 mm

Das Planrichten (Abflachen) der gebogenen Anschlagplatten der Membran ist verboten.

Der Mindestabstand zwischen den beiden Anschlagplatten muss größer als 16,70 mm sein.

Die Messung muss mit einer digitalen Schieblehre von der inneren Oberfläche der Anschlagplatten aus erfolgen, fluchtend mit der Mitte jeder Membranzunge, wie durch die roten Linien in der Abbildung dargestellt.

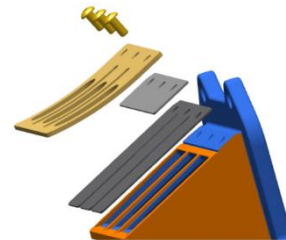


Für 125 Micro MAX und 125 Mini MAX

Es ist verpflichtend, 2 zusätzliche „Distanzplatten“ an der Membranblock-Baugruppe zu montieren.

Die Distanzplatten müssen auf beiden Seiten der Membran-Baugruppe fest zwischen den Membranungen und der gebogenen Anschlagplatte montiert werden, und zwar in der Reihenfolge, wie im Diagramm dargestellt.

Es ist erlaubt, bis zu 2 Dichtungen zwischen der Membranblock-Baugruppe und dem Zylinder zu montieren.



5.24 Wheel Cover

Für Junior/ Senior/ DD2:

Die Bestimmungen der Art. 4.11.2, 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 des CIK/FIA Technik Reglement betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

Für Mini:

Die Bestimmungen der Art. 4.11.2, 10.4.2.2, 10.5.4.2 und 10.5.5.2 des CIK/FIA Technik Reglement betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 10.4.2, 10.5.4 und 10.5.5.1.