

## Sportliches und Technisches Reglement

### für die IAME SERIES GERMANY 2026

**DMSB-Genehmigungs-Nummer:**

**947/26**

**Status der Serie/Veranstaltungen: National A**

#### **1. PRÄAMBEL**

Der AvD e.V. und der ACV e.V. organisieren in Zusammenarbeit mit der Firma Prespo GmbH & Co. KG die IAME SERIES GERMANY 2026 mit der SHIFTER SERIES GERMANY 2026 (nachfolgend „IAME SERIES GERMANY“ genannt) gemäß den Allgemeinen Bestimmungen des DMSB.

Es werden Prädikate folgender Kategorien/Klassen ausgeschrieben:

- IAME Mini-Swift
- IAME X30 JUNIOR
- IAME X30 SENIOR
- IAME X30 SENIOR MASTERS
- KZ2
- KZ2 MASTERS

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

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

#### **2. ALLGEMEIN GÜLTIGE BESTIMMUNGEN, RECHTSGRUNDLAGEN DES WETTBEWERBES**

Alle Teilnehmer (Bewerber, Fahrer und Offizielle) an der IAME SERIES GERMANY verpflichten sich im eigenen Namen, im Namen ihrer Mitarbeiter und Vertreter, folgende Bestimmungen zu beachten:

- Internationales Sportgesetz der FIA mit Anhängen (ISG)
- CIK-FIA General Prescriptions
- CIK-FIA Specific Prescription sofern zutreffend
- CIK-FIA Technical Regulations

- 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
- IAME DATENBLÄTTER (Technische Spezifikationen) X30, Mini Swift Pro-M

Der Organisator/Veranstalter/Ausrichter kann das Reglement in Abstimmung mit dem DMSB via Bulletin jederzeit ändern.

### **3. ORGANISATION**

Die Firma Prespo GmbH & Co. KG (nachfolgend Serienausschreiber genannt) schreibt für das Jahr 2026 die IAME SERIES GERMANY mit der SHIFTER SERIES GERMANY aus.

#### **3.1 Name des zuständigen ASN**

DMSB – Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Hahnstraße 70, 60528 Frankfurt

Homepage: [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de)

E-Mail: [international\\_series@dmsb.de](mailto:international_series@dmsb.de)

#### **3.2 ASN Visum/Genehmigungs-Nummer**

Die ausgeschriebene Serie mit dem vorliegenden sportlichen und technischen Reglement ist vom Deutschen Motor Sport Bund mit Datum am 29.01.2026 unter Reg.-Nr.: 947/26 genehmigt.

#### **3.3 Name des Veranstalters/Promoters, Adresse und Kontaktdaten (permanentes Büro)**

Prespo GmbH & Co. KG

Kerneigenstraße 4b

84384 Wittibreit

Tel. 08574 912772

e-mail: [info@prespo.de](mailto:info@prespo.de)

#### **3.4 Liste der Offiziellen (permanente Sportwarte) (siehe auch jeweilige Veranstaltungsausschreibung)**

N/A

#### **3.5 Offizielle Sprache**

Die offizielle Sprache ist Deutsch.

Nur der deutsche, vom DMSB genehmigte Reglementtext ist verbindlich.

### 3.6 Verantwortlichkeit, Änderungen des Serienreglements und der Veranstaltungsausschreibungen, 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) Das Serienreglement und die Veranstaltungsausschreibungen dürfen grundsätzlich nur durch die genehmigende Stelle geändert werden. Ab Beginn der Veranstaltung können Änderungen in einer Veranstaltungsausschreibung 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 Veranstaltungsausschreibung betrifft.
- (3) Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Veranstaltungen 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. TEILNEHMER UND LIZENZEN

### 4.1 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	Nationale Lizenzstufe oder Internationale Lizenzstufe	Maximale Anzahl der Teilnehmer	Mindest- gewicht inkl. Fahrer in kg
IAME Mini Swift	9 bis 13 Jahre 2013- 2017	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) / Nat. Kart-Lizenz Stufe A	<u>max. 36</u> <u>eingeschriebene</u> <u>Fahrer</u>	110
IAME X30 Junior	12 bis 14 Jahre 2010 - 2014	Internationale Lizenz Stufe G (ITG) / Nat. Kart-Lizenz Stufe A	<u>max. 36</u> <u>eingeschriebene</u> <u>Fahrer</u>	145
IAME X30 Senior	Ab 14 Jahre 2012 und früher	Internationale Lizenz Stufe F (ITF) / Nat. Kart-Lizenz Stufe A	<u>max. 54</u> <u>eingeschriebene</u> <u>Fahrer</u>	158
IAME X30 MASTERS	ab 30 Jahre 1996 und früher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) / Nat. Kart-Lizenz Stufe A		167
KZ2	Ab 15 Jahre 2011 und früher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) / Nat. Kart- Lizenz Stufe A	<u>max. 54</u> <u>eingeschriebene</u> <u>Fahrer</u>	175
KZ2 Masters	Ab 35 Jahre 1991 und früher	Internationale Lizenz Stufe E (ITE) / Nat. Kart Lizenz Stufe A	<u>max. 36</u> <u>eingeschriebene</u> <u>Fahrer</u>	180

Grundsätzlich sind alle in den einzelnen Klassen eingeschriebene Fahrer teilnahmeberechtigt. Es gilt die Jahrgangsregelung, d.h. Geburtstag im betreffenden Kalenderjahr vom 01.01 – 31.12. Die Angabe des Alters dient lediglich zur besseren Lesbarkeit. Höherwertigere Kart- oder Automobilsport-Lizenzen (mind. Nationale Lizenz Stufe A) sind zulässig. Fahrer mit einer Lizenz eines ausländischen ASN müssen eine Auslandsstartgenehmigung Ihres ASN vorlegen.

#### **4.2 Gaststarter**

In allen Klassen können Gaststarter bei den Veranstaltungen nur teilnehmen, wenn in der betreffenden Klasse weniger als die für die entsprechende Serie vorgesehene maximale Zahl der eingeschriebenen Teilnehmer für die betreffende Veranstaltung ordnungsgemäß genannt haben und die Maximalteilnehmerzahl nicht überschritten wird.

#### **4.3 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. Nur Bewerber, die eine gültige Bewerberlizenz besitzen, können Fahrer, die die vorgenannten Bedingungen erfüllen, in die jeweilige Klasse einschreiben oder Nennungen zu Veranstaltungen abgeben. Der Bewerber und/oder sein autorisierter Vertreter müssen volljährig sein.

#### **4.4 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.

#### **4.5 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. VERANSTALTUNGEN DER RENNSERIE**

#### **5.1 Anzahl der Wettbewerbe**

Die IAME SERIES GERMANY 2026 umfasst 5 Rennveranstaltungen, die an 5 Wochenenden ausgetragen werden.

## 5.2 Termine

Datum	Rennstrecke
11.04. – 12.04.2026	GENK (BEL)
23.05. – 24.05.2026	Erftlandring Kerpen
06.06. – 07.06.2026	ProKart Raceland Wackersdorf
25.07. – 26.07.2026	Motorsportarena Mülsen
19.09. – 20.09.2026	Zimmermann Karting Ampfing

## 5.3 Terminänderungen

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, in Abstimmung mit dem DMSB via Bulletin das Datum und den Ort einer oder mehrerer Veranstaltungen zu ändern.

## 6. EINSCHREIBUNGEN, NENNUNG UND TEILNAHMEVERPFLICHTUNG

Der Serienausschreiber hat das Recht, Anträge auf Einschreibungen unter Angabe von Gründen abzulehnen.

Der Serienausschreiber behält sich vor, die betreffende Klasse nicht durchzuführen, wenn die Zahl der eingeschriebenen Fahrer niedriger als erwartet und ein qualitativ hochwertiger Wettbewerb nicht garantiert ist.

Gewertet werden nur eingeschriebene Fahrer.

### 6.1 Einschreibung

Die Einschreibung in die IAME SERIES GERMANY 2026 erfolgt ausschließlich online unter folgendem Link: [www.iameseriesgermany.de](http://www.iameseriesgermany.de).

Die Einschreibung muss bis zum 07.04.2026 erfolgen. Es wird keine Einschreibgebühr erhoben!

### 6.2 Nennungen, Nenngeld, Nennungen für Gaststarter

Die Nennung von, in die Serie eingeschriebenen Teilnehmer für Veranstaltungen erfolgt grundsätzlich als Blocknennung für alle 5 Veranstaltungen über die Einschreibung. Gaststarter können für einzelne Veranstaltungen nennen.

Die Nenngelder sind gemäß den Angaben in der jeweiligen Veranstaltungsausschreibung rechtzeitig per Überweisung zu zahlen und betragen für:

Klasse	Blocknennung	Gaststarter
IAME Series Germany – IAME Mini Swift:	€ 1.700,- inkl. MwSt.	€ 375,- inkl. MwSt.
IAME Series Germany – X30 Junior:	€ 2.290,- inkl. MwSt.	€ 490,- inkl. MwSt.
IAME Series Germany – X30 Senior:	€ 2.290,- inkl. MwSt.	€ 490,- inkl. MwSt.
SHIFTER Series Germany – KZ2, KZ2 Masters	€ 2.290,- inkl. MwSt.	€ 490,- inkl. MwSt.

Im Nenngeld sind die Umwelt-, Strom- und Entsorgungskosten (z. B. für Duschen, Strom und Müll) der Rennstrecken enthalten.

Das Ticket für den Testtag (Freitag vor dem Veranstaltungs-Wochenende) für den Fahrer muss beim Bahnbetreiber bezogen werden. Dieser Testtag ist nicht Teil der DMSB-geheimigten Veranstaltung der IAME SERIES GERMANY. Es besteht dementsprechend ein gesonderter Unfallversicherungsschutz für die Teilnehmer durch den Veranstalter des Testtages.

Nur mit Zahlung der vollständigen Nenngelder, sowie Prüfung und Freigabe der relevanten und vollständigen Dokumente durch den Veranstalter kommt eine gültige Nennung zustande.

Barzahlungen vor Ort für die Veranstaltungen sind nicht möglich.

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

Das Nenngeld sind auf folgendes Bankkonto zu überweisen:

Begünstigter:	PRESPO GmbH & Co. KG
Bank:	VR-Bank Rottal-Inn eG
IBAN:	DE03 7406 1813 0004 4425 71
BIC:	GENODEF1PFK

Zahlungsgrund/Verwendungszweck: ISG 2026 / #Klasse# / #Name des Fahrers#

### **6.3 Nennung mit einem Bewerber**

Bewerber, die sich mit einem 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 Einschreibgebühr entrichtet haben.

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

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

### **6.4 Nennung zu den einzelnen Veranstaltungen / Nennschluss**

Mit der Abgabe der Blocknennung gem. Art. 6.2. beauftragt und bevollmächtigt der Fahrer den Veranstalter oder dessen Beauftragte, in seinem Namen Nennungen zu allen angegebenen Veranstaltungen, bei denen Wertungsläufe zur IAME SERIES GERMANY durchgeführt werden, abzugeben (Blocknennung).

Gaststarter können die Ausschreibungen, Nennformulare und Zeitpläne zu den einzelnen Veranstaltungen der IAME SERIES GERMANY unter [www.iameseriesgermany.de](http://www.iameseriesgermany.de) abrufen. Die Nennung für Gaststarter erfolgt online.

Das Nenngeld für Gaststarter in jeder Klasse beträgt je Veranstaltung € 490,- bzw. € 375,- für die IAME Mini-Swift-Klasse, siehe 6.2.

Die Nennung ist verbindlich, wenn der Serienausschreiber/Veranstalter verbindlich dem Teilnehmer gegenüber brieflich oder mit einem anderen Kommunikationsmittel die Nennung bestätigt oder eine verbindliche Nennliste veröffentlicht hat. Das Nenngeld bleibt ab diesem Zeitpunkt zahlbar.

Die Nennung von Gaststärtern muss bis Montag vor Veranstaltungsbeginn erfolgen.

### **6.5 Weitere Bestimmungen**

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

Jeder eingeschriebene Teilnehmer ist ab dem Zeitpunkt der Einschreibung punkteberechtigt. Zurückliegende Veranstaltungen werden nicht gewertet.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, die IAME SERIES GERMANY bzw. einzelne Klassen bei weniger als 6 eingeschriebenen Teilnehmern je Klasse nicht durchzuführen.

### **6.6 Abmeldung/Rücktritt vom Nennvertrag**

Jeder eingeschriebene Teilnehmer der IAME SERIES GERMANY ist verpflichtet, sich bei einer Nichtteilnahme an einer Veranstaltung rechtzeitig schriftlich beim Serienausschreiber



abzumelden. Unentschuldigtes Fernbleiben kann von den Sportkommissaren mit einer Geldstrafe in Höhe von 250,- € geahndet und an den DMSB gemeldet werden.

Die Abmeldung muss online unter <https://www.iameseriesgermany.de> erfolgen. Das Rücktrittsrecht vom Nennvertrag ist im DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 13 geregelt.

## **7. VERSICHERUNG, HAFTUNGSAUSSCHLUSS UND VERZICHTSERKLÄRUNG**

### **7.1 Versicherung des Veranstalters/Promotors**

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

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

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement

## **8. REGISTRIERUNG/DOKUMENTENABNAHME, FAHRERBESPRECHUNG UND TECHNISCHE ABNAHME**

### **8.1 Registrierung/Dokumentenabnahme**

Die Registrierung/Dokumentenabnahme erfolgt grundsätzlich am Freitag vor dem Rennen, ggfs. auch am Samstag und wird gemäß Zeitplan durchgeführt. Es findet am Freitag kein Trainings- bzw. Rennbetrieb statt, es wird jedoch ein „Testtag“ (siehe auch Art. 6.2) angeboten.

Zur Registrierung/Dokumentenabnahme ist vom Bewerber/Fahrer vorzuzeigen:

- Nennbestätigung
- Bewerberlizenz/DMSB-Sponsor-Card
- Fahrerlizenz
- Auslandsstartgenehmigung des Heimat ASN
- medizinische Eignungsbestätigung
- Transpondernummer (bei eigenem Transponder)

Der Fahrer hat seine Anwesenheit bei der Veranstaltung durch seine Unterschrift bei der Registrierung/Dokumentenabnahme im Veranstaltungsbüro nachzuweisen.

Während der Registrierung/Dokumentenabnahme werden die Transponder der Zeitnahme ausgegeben (falls benötigt).

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

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

Der, bei der Registrierung/Dokumentenabnahme ausgehändigte Materialpass muss zur Technischen Abnahme vollständig ausgefüllt abgegeben werden.

Technische Abnahme nach aktuell gültigem DMSB-Kart-Reglement: Teil B sportliches Reglement B.3.2

### **8.2 Zeitplan der Registrierung/Dokumentenabnahme**

Siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung bzw. Aushang.

### **8.3 Fahrerbesprechung/Briefing**

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

Jeder Fahrer ist verpflichtet an der, laut Zeitplan festgelegten, kompletten Fahrerbesprechung/Briefing persönlich teilzunehmen, Nachweis durch Unterschrift. Zur Fahrerbesprechung muss die Fahrerlizenz 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.

#### **8.4 Technische Abnahme/Technische Kontrollen**

Die Technische Abnahme erfolgt grundsätzlich am Freitag vor dem Rennen, ggfs. auch am Samstag und wird gemäß Zeitplan durchgeführt. Es findet am Freitag kein Trainings- bzw. Rennbetrieb statt, es wird jedoch ein „Testtag“ (siehe auch Art. 6.2) angeboten.

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.

### **9. ZUGELASSENES MATERIAL**

#### **9.1 Klasse IAME Mini-Swift**

- Chassis: Anzahl: 1 gemäß DMSB Kart Reglement 2026 Teil C
- Motor: Anzahl: 2 IAME 60cc Mini-Swift gemäß Datenblatt IAME 399/E vom 12.12.2025
- Reifen Slick: KOMET Anzahl: 1 Satz K1D-M Dimension: 10x4.00/11x5.00-5 (2 Stück Reifen hinten, 2 Stück Reifen vorne)
- Reifen WET: KOMET Anzahl: freigestellt K1D-W Dimension: 10x4.00/11x5.00-5

#### **9.2 Klasse IAME X30 Junior**

- Chassis: Anzahl: 1 gemäß DMSB Kart Reglement 2026 Teil C
- Motor: Anzahl: 2 IAME X30 125ccm gemäß Datenblatt IAME 254A1 vom 12.12.2025
- Reifen Slick: KOMET Anzahl: K3H Dimension: 10x4.60/11x7.10-5 (3 Stück Reifen hinten, 3 Stück Reifen vorne)
- Reifen WET: KOMET Anzahl: freigestellt K3W Dimension: 10x4.20/11x6.00-5

#### **9.3 Klasse IAME X30 Senior, IAME X30 Senior MASTERS**

- Chassis: Anzahl: 1 gemäß DMSB Kart Reglement 2026 Teil C
- Motor: Anzahl: 2 IAME X30 125ccm gemäß Datenblatt IAME 254A1 vom 12.12.2025
- Reifen Slick: KOMET Anzahl: K3M Dimension: 10x4.60/11x7.10-5 (3 Stück Reifen hinten, 3 Stück Reifen vorne)
- Reifen WET: KOMET Anzahl: freigestellt K3W Dimension: 10x4.20/11x6.00-5

#### **9.4 SHIFTER SERIES GERMANY Klasse: KZ2, KZ2 MASTERS**

- Chassis: Anzahl: 1 gemäß DMSB Kart Reglement 2026 Teil C
- Motor: Anzahl: 2 Gemäß Technischen Bestimmungen der CIK-FIA



- |                 |         |   |
|-----------------|---------|---|
| • Reifen Slick: | VEGA    | insbesondere dem Artikel 9 (Group 2 Regulations). |
|                 | Anzahl: | XM-4 Dimension: 10x4.60/11x7.10-5                 |
| • Reifen WET:   | VEGA    | (4 Stück Reifen hinten, 4 Stück Reifen vorne)     |
|                 | Anzahl: | W6 Dimension: 10x4.20/11x6.00-5                   |
|                 |         | freigestellt                                      |

### 9.5 Materialkennzeichnung

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

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

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

Für die rechtzeitige Durchführung der Kennzeichnung ist ausschließlich der Bewerber/Fahrer verantwortlich. Nur das gekennzeichnete Material ist im Zeittraining und Rennen zugelassen.

An allen Motoren müssen entsprechende Bohrungen mit mind. 3,5 mm Durchmesser vorhanden sein, damit Zylinderkopf, Zylinder, ggfs. auch das Kurbelgehäuse, als eine Einheit verplombt werden können.

Für die Verplombung sind, bei bestimmten Motoren, zur Befestigung des Zylinderkopfes längere Muttern mit je einer Bohrung von mind. 3,5 mm Durchmesser zu verwenden.

### 9.6 Materialtausch

Auf Anordnung der Technischen Kommissare (nach Abstimmung mit den Sportkommissaren) kann jederzeit während einer Veranstaltung der Austausch der vom Fahrer/Bewerber verwendeten Teile (z.B. Zündsystem oder einzelne Komponenten des Zündsystems, Kupplung oder Kupplungsteile, u.a.) durch ein vom Serienausschreiber bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell) verlangt werden.

### 9.7 Ersatzreifen

Der Obmann der Technischen Kommissare hat die Möglichkeit, in Abstimmung mit den Sportkommissaren, in Ausnahmefällen zusätzliche Reifen zuzulassen. Als Ersatz für einen beschädigten Reifen kann nur ein gleichwertiger Reifen in Frage kommen. Im Regelfall ein verwendeter Reifen aus dem Freien Training.

### 9.8 Ersatzchassis

Sollte im Laufe der Veranstaltung das abgenommene und verplombte Chassis eines Teilnehmers durch einen Unfall irreparabel beschädigt werden, darf nach Genehmigung durch den Obmann der Technischen Kommissare und dem Renndirektor ein Ersatzchassis nachträglich abgenommen werden. Das Ersatzchassis (rennfertiges Kart ohne Motor und ohne Reifen) muss in Fabrikat und Modell dem irreparabel beschädigten Chassis entsprechen.

### 9.9 Motorenreparatur

Sollten im Laufe der Veranstaltung alle abgenommenen und verplombten Motoren eines Teilnehmers defekt werden, so kann unter Aufsicht der Technischen Kommissare eine Reparatur eines (1) Motors erfolgen. Der Umfang der Reparaturarbeiten beschränkt sich hierbei auf Zylinderkopf, Kolben und Zylinder inkl. Laufbuchse nebst dazugehörigen Dichtungen. Der reparierte Motor wird anschließend wieder durch die Technischen Kommissare verplombt.

### 9.10 CIK-FIA Frontverkleidungs-Befestigungssystem

Gemäß aktuell gültigem DMSB-Kart-Reglement Art. B 18.

### **9.11 Kupplungsüberprüfung**

Für alle Karts/Motoren in den Klassen IAME X30 Senior, IAME X30 Junior und IAME Mini-Swift, auch für Gaststarter, kann die Verwendung eines UNIPRO UniLog-Datenspeicher (Messwerterfassungsgerät) verbindlich vorgeschrieben werden. Dieser Datenspeicher wird vom Serienausschreiber zur jeweiligen Veranstaltung gestellt und jedem Fahrer verbindlich zugeteilt. Mit dem Beginn des „Freien Trainings“ am Samstag ist der UNIPRO UniLog-Datenspeicher bei jeglichem Befahren der Rennstrecke am jeweiligen Kart/Motor entsprechend den DMSB-Bestimmungen anzubringen. Die dazugehörigen Kabel mit den Aufnehmern für Motordrehzahl und Radgeschwindigkeit (originaler „Assembly Kit“) sind vom jeweiligen Fahrer/Team beim Hersteller UNIPRO ApS oder dessen Vertriebs Händler zu erwerben und gemäß der DMSB-Anbau-Anleitung am Kart anzubringen.

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

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

### **9.12 Reifenkontrollverfahren**

Neben der regelmäßigen Kontrolle der Barcode-Kennzeichnung der Reifen gilt zusätzlich: Zur Kontrolle der Reglementkonformität der Reifen kann für Zeittrainings, Qualifikationsläufe (Heats) und Finale das Messgerät MiniRAE Lite der Firma „RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. können zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiprüfungen aus der Reifenlauf Fläche entnommen werden.

Die Teilnehmer haben diese Probenentnahme/Messungen jederzeit zu gestatten. Der maximale Grenzwert der VOC- Messung der Reifen darf unter keinen Umständen 15 ppm überschreiten.

Hinweis: Verunreinigungen der Reifen, z.B. durch Kettenspray sind zu vermeiden, da diese zu einem Überschreiten des Grenzwertes führen können.

Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorgaben entsprechen, darf der Bewerber/Fahrer an dem betreffenden Wettbewerbsteil (Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Rennen) nicht teilnehmen und der betreffende Fahrer erhält keinen Zugang zum Vorstartbereich.

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

### **9.13 Regelung zum Starten/Anlassen der Karts**

Gemäß aktuell gültigem DMSB-Kart-Reglement Art. B.4.5

## **10. KRAFTSTOFF**

Offizieller Kraftstofflieferant ist Panta Fuel, Typ: RON 102.

Ausschließlich dieses Benzin ist zur Veranstaltung zugelassen.

Jeder Teilnehmer ist selbst dafür verantwortlich, seinen Kraftstoff vom freien Training bis zum Ende des Rennwochenendes am Sonntag zu beschaffen.

Die Kraftstoffbestellung muss zwei Wochen vor dem Wettbewerb über das Online-Formular erfolgen.

Das verwendete Öl muss ein CIK-FIA-zugelassenes/homologiertes Zweitaktöl sein. Dies und das verwendete Öl muss bei der Technischen Abnahme auf dem Materialpass vermerkt werden. Auf

Anfrage muss der Fahrer/Teilnehmer dem Veranstalter eine ungeöffnete 1-Liter-Flasche Öl desselben Herstellers, welches er verwendet hat, zur Verfügung stellen.

Es ist verboten, dem Benzin Flüssigkeiten und/oder leistungssteigernde Chemikalien beizumischen. Der Kraftstoffstand im Tank muss jederzeit mindestens 1,5 Liter betragen. Der Technische Kommissar hat nach Entscheidung der Rennleitung das Recht, das Benzin eines Fahrers jederzeit nach eigenem Ermessen zu wechseln oder zu ersetzen. Es wird empfohlen, die Kraftstoffe an der Rennstrecke mit einem oder mehreren der folgenden Tests zu prüfen: A. Kraftstoffmessung mit dem Digatron DT-47, B. Dichtemessung, C. Wasserlöslichkeitstest. Eine Benzinprüfung durch ein unabhängiges, zugelassenes Prüfinstitut wird bei positivem Ergebnis dem beschuldigten Teilnehmer in Rechnung gestellt.

## **11. REIFENHANDLING / REIFEN-PARC FERMÉ**

Die Reifen werden im jeweiligen Start Servicing Park ausgegeben und müssen dort auf eigene Felgen des Teilnehmers montiert werden. Anschließend müssen die Komplettäder (Räder) im Reifen-Parc Fermé, welcher an den Start Servicing Park angrenzt, abgegeben werden.

Jeder Teilnehmer erhält bei jeder Veranstaltung einen geeigneten Reifenständer, für die geordnete Lagerung seiner Räder im Reifen-Parc Fermé.

Vor der jeweiligen Session (Zeittraining oder Rennen), müssen die Räder im Start Servicing Park wieder abgeholt und dort montiert werden. Es liegt allein in der Verantwortung des Teilnehmers rechtzeitig im Start Servicing Park zu sein, um genügend Zeit für die Ausgabe und Montage der Räder zur Verfügung zu haben.

Der Vorstart schließt 5 Minuten vor der Startzeit. Teilnehmer, welche ihre Räder zu diesem Zeitpunkt noch nicht montiert haben, müssen, nach erfolgtem Start, aus der Boxengassen nachstarten. Nach dem Ende der jeweiligen Session (Zeittraining und Rennen 1), müssen die Räder nach Passieren der Waage und vor dem Verlassen des Parc Fermé, wieder demontiert und im Reifen-Parc Fermé abgegeben und eingelagert werden. Ein detaillierter Lageplan des jeweiligen Reifen-Parc Fermé folgt zum Download im Virtuellen/Digitalen Official Notice Board der jeweiligen Veranstaltung.

Sollte durch das eingesetzte Personal bzw. die Technischen Kommissare ein Verstoß jeglicher Art gegen den beschriebenen Ablauf festgestellt werden, führt dies automatisch zu einem Verbot an der weiteren Teilnahme der Veranstaltung. Gegen diese Entscheidung kann kein Einspruch eingelegt werden. Welche Reifen beim Warm up verwendet werden, ist dem Fahrer überlassen.

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

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

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

Für die Beschaffung der Regenreifen ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich.

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

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

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

Wenn bei einem Teilnehmer ein Reifen aus seinem zulässigen Renn-Reifenkontingent durch den Technischen Kommissar als schadhaft anerkannt wird, kann dieser Reifen mit Genehmigung der

Sportkommissare gegen einen bei der Veranstaltung mittels Barcodes erfassten Trainings-Reifen (in vergleichbarem Zustand) ausgetauscht werden.

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

## 12. DURCHFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

### 12.1 Zeitplan, Format der Veranstaltung

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

Die DMSB-genehmigte Veranstaltungen beginnen mit der Dokumenten- oder Technischen Abnahme, je nach dem, was früher beginnt.

Format der Veranstaltungen:

1. Freie Trainings: Die Möglichkeiten zum freien Training vor dem Qualifying dauern mindestens 10 Minuten. Die Anzahl und endgültige Dauer werden im offiziellen Zeitplan der jeweiligen Veranstaltung angegeben.
2. Zeittraining der einzelnen Klassen: Die Dauer der Zeittrainings beträgt mindestens 4 Minuten. Die endgültige Dauer wird im offiziellen Zeitplan der jeweiligen Veranstaltung angegeben.
3. Distanz der Qualifikationsläufe (Qualifikation Heats): Die Distanz der Vorläufe wird im offiziellen Zeitplan der jeweiligen Veranstaltung angegeben.
4. Distanz des Finallaufes: Die Distanz des Finallaufes wird im offiziellen Zeitplan der jeweiligen Veranstaltung angegeben.

### 12.2 Offizieller Aushang

Virtuelles/Digitales Official Notice Board: [www.iameseriesgermany.de](http://www.iameseriesgermany.de)

### 12.3 Startnummern

Startnummern gemäß DMSB-Kartreglement und CIK-FIA Reglement. Die Vergabe der Startnummern erfolgt grundsätzlich numerisch aufsteigend nach Nennungs- und Zahlungseingang. Wunschstartnummern sind möglich. Die Vergabe erfolgt nach Nennungs- und Zahlungseingang.

Die Nummernkreise werden wie folgt vergeben:

Klasse IAME Mini-Swift:	eingeschriebene Fahrer 200 – 299	Gaststarter: 300 – 399
Klasse IAME X30 JUNIOR:	eingeschriebene Fahrer 600 – 699	Gaststarter: 700 – 799
Klasse IAME X30 SENIOR:	eingeschriebene Fahrer 800 – 899	Gaststarter: 900 – 999
Klasse KZ2/KZ2 MASTERS:	eingeschriebene Fahrer 400 – 499	Gaststarter: 500 – 599

Eine Wunschstartnummer muss im entsprechenden Nummernkreis liegen.

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

### 12.4 Fahrerbesprechung/Briefing

Für die Durchführung der Fahrerbesprechung/des Briefings ist der Renndirektor verantwortlich und zuständig. Die Fahrerbesprechung/Briefings vor Ort finden gemäß Zeitplan klassenweise und vor Beginn der 1. Freien Trainings der jeweiligen Klasse statt. Die Teilnahme an der jeweiligen

kompletten Fahrerbesprechung/Briefing ist für alle Fahrer jeder Klasse Pflicht (Nachweis per Unterschrift).

Die General Briefing Notes (für die ganze Saison gültig) werden den Teilnehmern über den Offiziellen Aushang zur Verfügung gestellt.

Die veranstaltungsbezogenen Event Notes werden den Teilnehmern am Mittwoch vor der jeweiligen Veranstaltung über den Offiziellen Aushang und per E-Mail zur Verfügung gestellt.

### 12.5 Fahrerlager (Einteilung, Vorschriften zur Sicherheit)

Jeder Teilnehmer bekommt vor der betreffenden Veranstaltung einen „Antrag auf Platzreservierung“ per E-Mail zugesendet. Dieses Formblatt muss fristgerecht an den Fahrerlagerbeauftragten (siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung) zurückgeschickt werden. Der Aufbau erfolgt nur mit Zustimmung des Fahrerlagerbeauftragten ebenso wie die Zuteilung des Platzbedarfs unter Beachtung des offiziellen Zeitplanes. Grundsätzlich steht für jeden Teilnehmer eine maximale Fläche von 25 m<sup>2</sup> im Fahrerlager zu Verfügung. Darüber hinaus gehender Platzbedarf muss vor dem Aufbau mit dem Fahrerlagerbeauftragten abgesprochen werden.

Den Anweisungen der Fahrerlageraufsicht ist unbedingt Folge zu leisten. Für Privatfahrzeuge (PKW) besteht Parkverbot im Fahrerlager.

Wohnwagen und Wohnmobile müssen auf den ausgewiesenen Wohnwagenstellplatz abgestellt werden. In allen Fahrzeugen muss gut sichtbar die Mobilrufnummer des Fahrers hinterlegt sein.

### 12.6 Umweltschutz

Es gelten generell die DMSB-Umweltrichtlinien in Verbindung mit Regelungen zum Umweltschutz des Streckenbetreibers.

Jeder Teilnehmer einer Veranstaltung ist selbst für die Entsorgung des/der bei ihm anfallenden Abfalls bzw. Altstoffe (z.B. Altöl, Reifen, Altteile, Papier) verantwortlich. Wenn vom Veranstalter entsprechende Entsorgungsbehälter aufgestellt werden, sind diese unter strikter Beachtung einer vorgesehenen Sortierung unbedingt zu benutzen.

Es ist streng verboten, im Verlauf oder im Zusammenhang mit der Teilnahme an einer Veranstaltung, Abfälle sowie Altstoffe wegzuworfen oder liegen zu lassen bzw. soweit eine getrennte Entsorgung vom Veranstalter vorgesehen ist, miteinander zu vermischen. Bei Zuwiderhandlungen wird der Teilnehmer (dieser haftet auch für seine Helfer) von den Sportkommissaren oder vom Veranstalter mit einer Sportstrafe (Geldstrafe, Ausschluss bzw. Wertungsverlust sowie u. U. Suspendierung) belegt. Darüber hinaus kann er vom Veranstalter für alle Folgekosten haftbar gemacht werden.

Beim Auftanken, sowie bei Arbeiten am Motor auf dem Veranstaltungsgelände (Fahrer- und Industrielager) sind Schutzfolien (mindestens 1,5 x 2,5 m) unter das Kart zu legen. Diese Folien müssen unter Vermeidung von Umweltschäden spätestens unmittelbar nach Abschluss der Veranstaltung vom Teilnehmer wieder mitgenommen oder unter Beachtung der Anweisung des Veranstalters, entsorgt werden.

Beim Reinigen des Karts dürfen nur Reinigungsmittel mit biologisch abbaubaren chemischen Substanzen verwendet werden.

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

### 12.7 Allgemeine Sicherheit

Ein geprüfter, zertifizierter und aktuell zugelassener Feuerlöscher (mind. 6kg, Brandklasse ABC) ist Pflicht an jedem Teilnehmer-Fahrerlagerplatz (mindestens 1 Feuerlöscher je Zelt).

### 12.8 Betreten der Rennstrecke

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



### 12.9 Freies Training

Die Teilnahme am Freien Training am Samstag ist den Fahrern vorbehalten die an der Veranstaltung als eingeschriebener Fahrer oder Gastfahrer genannt sind.

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

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

### 12.10 Zeittraining

Das Zeittraining findet grundsätzlich in einer Trainingssitzung mit 4-10 Minuten Zeitdauer pro Klasse statt. Es gilt die Zeitdauer im Zeitplan der jeweiligen Veranstaltung.

Die Verwendung des Transponders ist verpflichtend.

Die beste Trainingszeit entscheidet über die Startaufstellung der Qualifikationsläufe.

Die Anzahl der gefahrenen Runden, sowie der Trainingszeitpunkt sind freigestellt. Sobald ein Teilnehmer den Boxenbereich anfährt, darf er das Zeittraining nicht wieder aufnehmen. Jeder Teilnehmer muss mindestens eine gezeitete Runde absolvieren, die innerhalb von 120% der Zeit des Klassenschnellsten liegt, um sich für die Qualifikationsläufe zu qualifizieren. In begründeten Ausnahmefällen entscheidet der Rennleiter/Rennleiter auf schriftlichen Antrag des betreffenden Bewerbers über eine Zulassung zum Start.

Ab 37 Teilnehmern in einer Klasse wird das Zeittraining in der betreffenden Klasse in zwei Zeittrainingsgruppen eingeteilt und in jeweils einer Trainingssitzung für jede Gruppe durchgeführt. Die Gruppeneinteilung wird bei jeder Veranstaltung ausgelost.

a) Wird das Zeittraining in einer Gruppe durchgeführt, erfolgt die Platzierung im Zeittrainingsergebnis nach den jeweils erzielten Zeiten, beginnend mit dem Schnellsten.

b) Wird das Zeittraining in zwei Gruppen durchgeführt wird das Gesamt-Zeittrainingsergebnis wie folgt gebildet:

Platzierung des Gesamt-Zeittrainingsergebnis:

Platz 1:	Platz 1 schnellste Gruppe
Platz 2:	Platz 1 langsamere Gruppe
Platz 3:	Platz 2 schnellste Gruppe
Platz 4:	Platz 2 langsamere Gruppe
usw.	

Bei Zeitgleichheit entscheidet die zweitschnellste Runde des Fahrers im Zeittraining.

### 12.11 Warm-up

Am Sonntag wird ein Warm-up für alle zu den Qualifikationsläufen qualifizierten Fahrer durchgeführt. Die Teilnahme ist freiwillig.

Es dürfen nur gescannte Trainingsreifen dieser Veranstaltung für das Warm-up verwendet werden.

### 12.12 Qualifikation Heats (Qualifikationsläufe für den Super Heat und Finale)

Fall A: Bei einem Starterfeld bis zu 36 Teilnehmer werden 2 Qualifikationsläufe mit allen Fahrern durchgeführt. Die Startaufstellung erfolgt analog zum Ergebnis des Zeittraining.

Fall B: Bei einem Starterfeld von 37-54 Teilnehmer (ausschlaggebend ist die Anzahl der Fahrer nach dem Zeittraining) werden die Fahrer anhand des Ergebnisses im Zeittraining in 3 Gruppen eingeteilt (A, B, C). Platz 1 Zeittraining = Gruppe A, Platz 2 = Gruppe B, Platz 3 = Gruppe C usw. Jede der drei oben genannten Gruppen tritt gegen jede andere Gruppe wie folgt an:

Heat 1: Welche 2 Gruppen zuerst gegeneinander antreten wird im Losverfahren entscheiden.

Heat 2: Die schlechtere Gruppe aus dem Heat 1 gegen die nicht gestartete Gruppe aus Heat 1.



### Heat 3: Die verbliebenen Gruppen

Anhand der Platzierungen in den Heats werden folgende Punkte vergeben:

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

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

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

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

Am Ende der Heats wird eine Zwischenwertung erstellt („Ranking After Heats“). Mögliche Gleichstände zwischen zwei oder mehr Fahrern werden entsprechend ihrer Klassifizierung im Zeittraining platziert.

### 12.13 Super Heats

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

Fall A: 36 oder weniger Teilnehmer

Es findet ein Super Heat statt. Die Startaufstellung für den 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 Startaufstellung setzen sich wie folgt zusammen:

1. Platz Rangliste nach den Qualifikation Heats: Pole Position im Super Heat A
2. Platz Rangliste nach den Qualifikation Heats: Pole Position im Super Heat B
3. Platz Rangliste nach den Qualifikation Heats: 2. Platz im Super Heat A
4. Platz Rangliste nach den Qualifikation Heats: 2. Platz im Super Heat B

Anhand der Platzierungen in den Super Heats werden folgende Punkte vergeben:

	Platz 1	Platz 2	Platz 3	Platz 4	Platz 5	Platz 6	Platz 7	Platz 8	Platz 9	Platz 10
Punkte	90	80	72	66	60	54	50	46	42	38
	Platz 11	Platz 12	Platz 13	Platz 14	Platz 15	Platz 16	Platz 17	Platz 18	Platz 19	Platz 20
Punkte	34	32	30	28	26	24	22	20	18	17
	Platz 21	Platz 22	Platz 23	Platz 24	Platz 25	Platz 26	Platz 27	Platz 28	Platz 29	Platz 30
Punkte	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7
	Platz 31	Platz 32	Platz 33	Platz 34	Platz 35	Platz 36				
Punkte	6	5	4	3	2	1				

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

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

Die Punkte aus dem/den Super Heat(s) werden zu denen der Zwischenwertung der Qualifikation Heats addiert. Die kumulierte Summe dieser Punkte dient der Bildung einer finalen Zwischenklassifizierung („Final Intermediate Classification“). Die ersten 36 Fahrer dieser Zwischenwertung qualifizieren sich für das Finale.

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

## **12.14 Finale**

Die besten 36 Fahrer anhand der Zwischenwertung nach den/dem Super Hetas („Final Intermediate Classification“) sind für das Finale qualifiziert.

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

## **12.15 Reifen-Parc Fermé**

Siehe Reifenhandling Art. 11

## **12.16 Vorstart, Startaufstellung, Startverzögerung**

### **12.16.1 Vorstartbereich**

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

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

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

### **12.16.2 Ermittlung der Startaufstellung**

1. Die Startaufstellung für die Qualifikationsläufe ergeben sich aus der Positionierung im Zeittraining.
2. Die Startaufstellung für den Super Heat wird durch das Zwischenergebnis aus den Qualifikationsläufen ermittelt.
3. Die Startaufstellung für das Finale ergibt sich aus dem Ergebnis des SUPER Heats.

Nur Piloten aus der jeweiligen Startaufstellung sind startberechtigt.

Startaufstellung im Vorstart:

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

Andernfalls dürfen diese verspäteten Fahrer erst dem Feld nachstarten, wenn der Rennstart vollzogen ist.

Startaufstellung auf der Strecke:

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

Erst wenn das gesamte Feld den Rennstart vollzogen hat, dürfen diese Fahrer nachstarten.

Liegt die Zufahrt aus dieser Zone zur Rennstrecke nach der Ziellinie, haben diese nachgestarteten Fahrer die erste Runde beendet, wenn sie das erste Mal die Ziellinie überqueren.

### 12.16.3 Startverzögerung

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

1. Es wird eine neue Startzeit festgelegt.
2. Bei Reifenwechsel: Die Breite des Hinter- und Vorderrads kann angepasst werden, muss jedoch mit den Technischen Vorschriften der CIK-FIA übereinstimmen.
3. Sonstige Umbauten und/oder Veränderungen sind nicht gestattet.

### 12.16.4 Startarten:

Stehender Start (Grand Prix Start) für die Klassen KZ2, KZ2 MASTERS

Am Ende der Formationsrunde steht ein Sportwart mit erhobener ROTEN FLAGGE an der Startlinie und die Fahrer nehmen ihre Startposition ein. Alle Lichter der Startampel sind aus. Wenn alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird dieses durch einen Sportwart am Ende der Formation mit der GRÜNEN FLAGGE angezeigt und der Sportwart mit der roten Flagge geht beiseite. Danach wird das ROTE LICHT angeschaltet. Innerhalb der nächsten 6 Sekunden wird der Start freigegeben, indem das ROTE LICHT erlischt bzw. bei Verwendung einer Ampelanlage mit mehreren roten Lichtern alle ROTEN LICHTER erlöschen.

Rollender Start (Indianapolis Start) für die Klassen IAME Mini-Swift, IAME X30 JUNIOR, IAME X30 SENIOR, IAME X30 SENIOR MASTERS

In der zweiten Hälfte der Formationsrunde ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und nach dem Passieren der „Roten Linie“ gleichmäßig beizubehalten. Die Formation bildet zwei Reihen und fährt in dieser Formation mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Richtung Start. Das ROTE LICHT der Startampel ist angeschaltet.

Ist der Starter mit der Geschwindigkeit und der Formation zufrieden, wird der Start mit dem Erlöschen des ROTEN AMPELLICHTES freigegeben.

Falls das Startareal mit Startkorridoren gemäß CIK-FIA-Bestimmungen versehen ist, darf erst dann der entsprechende Startkorridor verlassen werden. Die Linien der Kennzeichnung der Korridore gehören zu den Startkorridoren.

### 12.17 Renndistanzen

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

IAME Mini-Swift:	Heat: 7 Runden	Super Heat: 9 Runden	Finale: 11 Runden
KZ2:	Heat: 11 Runden	Super Heat: 15 Runden	Finale: 19 Runden
KZ2 MASTERS:	Heat: 10 Runden	Super Heat: 12 Runden	Finale: 16 Runden
IAME X30 JUNIOR:	Heat: 10 Runden	Super Heat: 12 Runden	Finale: 14 Runden
IAME X30 SENIOR/IAME X30 SENIOR MASTERS:	Heat: 11 Runden	Super Heat: 13 Runden	Finale: 16 Runden

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

### 12.18 Reparaturzone

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

### 12.19 Unterbrechung oder Abbruch eines Rennens

#### 12.19.1 Vorzeitiges oder verspätetes Zeigen der Zielflagge:

Wird die Zielflagge vorzeitig gezeigt, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend. Wird die Zielflagge später als zum vorgesehenen Zeitpunkt gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb gemäß Veranstaltungsausschreibung hätte enden müssen.

#### 12.19.2 Punktevergabe bei Rennabbruch:

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

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

### 12.20 Technische Überprüfung

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

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

Auf Vorschlag des Obmannes der Technischen Kommissare können die Sportkommissare vor jeglichem Wettbewerbsteil den Austausch von Bauteilen oder Baugruppen des Karts gegen vom Veranstalter zur Verfügung gestellte Bauteile oder Baugruppen gleicher Homologation anweisen. Das betrifft z.B. Zündsystem, Kupplung oder Kupplungsteile, ggf. auch Teile aus Ansaug- und Auspuffsystem.

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

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

### 12.21 Flaggenzeichen

In Ergänzung zu Art. B.5 des aktuell gültigen DMSB-Kart-Reglements gilt:

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

## **12.22 Wertung, Siegerehrung einer Veranstaltung**

### **12.22.1 Tageswertung**

Die Platzierungen der Tageswertung ergeben sich aus dem Finaleinlauf.

### **12.22.2 Siegerehrung**

Die Teilnahme an der Siegerehrung einer Veranstaltung ist für alle zu ehrenden Fahrer Pflicht. Die 5 Erstplatzierten der Tageswertung erhalten einen Pokal. Sie haben in ordnungsgemäßer Rennbekleidung zu erscheinen. Fahrer, die sich nicht an diese Vorschrift halten, werden in den Medien bildlich nicht dargestellt.

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

### **12.22.3 Jahresserienwertung**

Für die Jahresserienwertung werden die Punkte aller Wertungen (Heats, Super Heats, Finale) addiert. Es gibt für die Jahresserienwertung kein Streichresultat.

Punktevergabe für die Heats, SUPER Heats:

	<b>Platz 1</b>	<b>Platz 2</b>	<b>Platz 3</b>	<b>Platz 4</b>	<b>Platz 5</b>	<b>Platz 6</b>	<b>Platz 7</b>	<b>Platz 8</b>	<b>Platz 9</b>	<b>Platz 10</b>
Punkte	25	22	19	17	15	13	11	9	7	6
	<b>Platz 11</b>	<b>Platz 12</b>	<b>Platz 13</b>	<b>Platz 14</b>	<b>Platz 15</b>					
Punkte	5	4	3	2	1					

Punktevergabe für das Finale:

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

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

### **12.22.4 Punktegleichheit zwischen mehreren Fahrern**

Wenn zwei oder mehr Fahrer die Jahresserienwertung mit der gleichen Punktzahl gem. Art. 12.22.3 beenden, gilt hinsichtlich der Vergabe des besseren Platzes in der Jahresserienwertung:

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

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

Die ersten 2 Sieger der Klassen IAME X30 JUNIOR, IAME X30 SENIOR, IAME X30 SENIOR MASTERS erhalten je ein Ticket für das IAME Weltfinale. Kann ein Teilnehmer nicht teilnehmen oder besitzt bereits ein Ticket aus einer internationalen Veranstaltung, dann rückt automatisch der nächstplatzierte Teilnehmer nach. Die Tickets sind nicht frei übertragbar oder verkäuflich.

#### **12.22.5 Ladies Cup**

An alle Teilnehmerinnen werden in den einzelnen Klassen Punkte für das Finale nach der folgenden Formel vergeben:

- Starter (inkl. Gaststarter) – Platzierung in der Gesamtwertung x 10 + 1 Starter

Es gibt kein Streichresultat. Die bestplatzierte Teilnehmerin (klassenübergreifend) nach allen 5 Veranstaltungen wird bei der Gesamtsiegerehrung geehrt.

#### **12.22.6 Sonderwertung Mini U10**

Alle Teilnehmer unter 10 Jahren (gemäß der Jahrgangsregelung für das Jahr 2026 die Jahrgänge 2017 und 2016) werden separat gewertet, Punkte werden in der Klasse IAME Mini-Swift nach der folgenden Formel vergeben:

- Starter (inkl. Gaststarter) – Platzierung in der Gesamtwertung x 10 + 1 Starter

Es gibt kein Streichresultat. Der bestplatzierte Teilnehmer Mini U10 nach allen 5 Veranstaltungen wird bei der Gesamtsiegerehrung geehrt.

#### **12.22.7 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 Berufungskautiönen sind mehrwertsteuerfrei)

#### **12.23 Weitere Bestimmungen**

##### **12.23.1 Zeitnahme / persönliche Transponder**

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

Für die Wertungsveranstaltungen sind grundsätzlich persönliche Transponder vom Typ MYLAPS Kart rechargeable Power Transponder (gelb) oder X2 Transponder Kart vorgeschrieben.

Jeder Teilnehmer muss selbst dafür Sorge tragen, dass sich der Transponder bei den Veranstaltungen im einsatzbereiten Zustand befindet und muss die Transpondernummer bei der Registrierung/Dokumentenabnahme dem Veranstalter mitteilen.

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

##### **12.23.2 Permanente Sportwarte**



Der Veranstalter setzt bei allen Veranstaltungen einen permanenten Renndirektor, einen permanenten stellvertretenden Renndirektor (Videoüberwachung), fünf permanente Technische Kommissare und einen permanenten Sportkommissar ein.

Der Renndirektor ist in seinen Pflichten und Verantwortlichkeiten dem Rennleiter der jeweiligen Veranstaltung gleichgestellt. Bei Unstimmigkeiten ist die endgültige Entscheidung jedoch verantwortlich dem Renndirektor vorbehalten.

Die permanenten Sportwarte sowie alle weiteren Sportwarte und Offiziellen werden in den Veranstaltungsausschreibungen aufgeführt.

### **12.23.3 Teilnehmerverpflichtung**

Die Teilnehmer/Fahrer an der IAME SERIES GERMANY erkennen diese Regelungen mit Abgabe ihrer Einschreibung/Nennung unwiderruflich an und verpflichten sich zur Einhaltung und Beachtung dieses Reglements.

### **12.23.4 Unerlaubte Werbung**

Es ist grundsätzlich nicht erlaubt Unternehmen, Produkte, Marken, Namen oder Ähnliches aus den Bereichen und Branchen von Sponsoren auf jeglichen Flächen zu präsentieren.

Generell verboten sind:

- Tabak und Tabakprodukte
- Alkohol (mit Ausnahme von alkoholfreiem Bier)
- Pornographie
- Politik
- Religion
- soziale oder beleidigende Werbung
- private Wett- und Glücksspielanbieter ohne Erlaubnis in der Bundesrepublik Deutschland

### **12.23.5 Verbot von Kameras**

Vom ersten Zeittraining bis zum Ende des Rennwettbewerbs sind keine privaten Kameras an den Karts und/oder den Fahrern erlaubt, und es sind zu keiner Zeit Kameras an irgendeinem Teil des Helms erlaubt

### **12.23.6 Race-Control**

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.

### **12.23.7 Rechtswegausschluss und Haftungsbeschränkung**

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

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

### **12.23.8 Erklärungen zum Ausschluss der Haftung Verzichtserklärung des Fahrzeugeigentümers**

gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement.

#### **12.23.9 TV-Rechte/Werbe- und Fernsehrechte**

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

Alle Fernsehrechte sowohl für terrestrische Übertragung als auch für Kabel- und Satellitenfernsehübertragung, alle Videorechte und alle Rechte zur Verwertung durch sämtliche elektronische Medien, einschließlich Internet liegen beim Veranstalter.

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

#### **12.23.10 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 muss schriftlich mindestens 2 Wochen vor der Veranstaltung gestellt werden. Eine erteilte Genehmigung kann jederzeit widerrufen werden.

## Technisches Reglement IAME SERIES GERMANY 2026

### TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE KLASSE IAME MINI-SWIFT

#### 1. MOTOR, ZUBEHÖR UND AUSTRÜSTUNG

Es ist ausschließlich der Motor IAME 60cc MINISWIFT, „Promotional“ TAG (Dokumentenhersteller Nr. 399/E, aktueller Index) zugelassen. Der Motor muss dem gültigen Herstellerdatenblatt entsprechen und in der Originalkonfiguration betrieben werden. Alle dort definierten Originalbauteile und Zubehörteile sind vorgeschrieben, sofern dieses Reglement keine Ausnahmen definiert.

Jegliche Modifikationen am Motor oder seinen Anbauteilen sind ohne ausdrückliche Freigabe strengstens verboten. Als Modifikation gilt jede Maßnahme, die Form, Abmessungen, Oberflächenbeschaffenheit oder Funktionsweise eines Bauteils verändert. Materialabtrag, Polieren, Aufbringen von Material, Oberflächenbehandlungen oder vergleichbare Eingriffe sind nicht zulässig.

Ausnahme: Der Aluminium-Kettenschutz kann ohne Kompromisse bei der Sicherheit modifiziert werden, um eine einfache Demontage der Kette zu ermöglichen.

Zugelassen sind ausschließlich Zylinder mit eisernen Laufbuchsen, Haltestiften und IAME-markierten Dichtflächen.

Für Wartungsarbeiten sind ausschließlich Original-IAME-Ersatzteile erlaubt.

##### 1.1 Quetschkante

Die Quetschkante muss an jedem Punkt folgende Werte einhalten:

- Minimal: 0,75 mm
- Maximal: 0,85 mm

Die Messung erfolgt gemäß dem in Anhang 12 der IAME International Series beschriebenen Verfahren mit:

- Lötdraht 60/40 Zinn/Blei, WÜRTH, Bestell-Nr. 0987113 Ø 1,5 mm
- Digitalem Messschieber

Die Messung muss am Motor im Rennzustand bei Umgebungstemperatur durchgeführt werden

Die Zylinderfußdichtung ist freigestellt (Anzahl / Dicke und Hersteller).

Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement.

Ein zusätzliches IAME-Erdungskabel ist zulässig.

#### 2. KUPPLUNG, GETRIEBE

Die Fliehkraftkupplung muss während der gesamten Veranstaltung (vom Start bis zum Ziel) ordnungsgemäß funktionieren und das Kart bei 4.500 U/min (+ max. 500 U/min) in Bewegung setzen.

Kontrollen können jederzeit in der Vorstartaufstellung oder im Zielbereich durchgeführt werden (Fahrer im Kart). Vor dem Start festgestellte Nichtkonformität führt zum Startverbot. Im Zielbereich festgestellte Abweichungen werden als technische Nichtkonformität gewertet. Für Drehzahlmessungen wird ein Drehzahlmesser der Marke Unilog verwendet.

Zugelassene Kupplungskomponenten:

- Kupplungstrommel: A-61550US
- Kupplung: A-61843

Die O-Ring-Dichtung zwischen Kupplungstrommel und Kupplungsnahe ist zwingend erforderlich. Innenflächen der Kupplung und Beläge müssen frei von Fett, Öl oder anderen Substanzen sein.

#### 3. AUSPUFFANLAGE

##### 3.1 Auspuffanlage

Zugelassen sind ausschließlich Abgasanlagen ab Baujahr **2023**, erkennbar an:

- IAME-Prägung
- Integriertem Sensorhalter

Die Abgassonde darf verwendet werden; alternativ ist ein Verschlussstopfen zulässig.

Jegliche Modifikationen (Schweißen, Bohren, Polieren, Materialzugabe oder -entfernung) sind verboten. Lediglich das Abdichten der Auspuffspitze mit Silikonpaste ist zulässig.

### 3.2 Zündkerzen

Zugelassene Modelle:

- NGK BR8EG
- NGK BR9EG
- NGK BR10EG

Die Zündkerze muss samt Originaldichtring verbaut werden und darf nicht modifiziert werden.

### 4. LAGER UND WELLENDICHTRINGE

Zugelassen sind ausschließlich 6204 Kugellager in den Varianten C3 oder C4 (Metallkugeln, Polyamidkäfig).

Die Einbaurichtung ist freigestellt. Andere Lager gleichen Typs werden toleriert.

Die Wellendichtringe müssen montiert sein:

- Einbaurichtung: Hohlteil zum Kurbelgehäuse
- Keine Modifikation zulässig
- Verbesserung des Sitzes im Gehäuse durch Loctite oder Silikondichtmasse erlaubt

### 5. VERGASER UND ZUBEHÖR

Zugelassen ist ausschließlich der Vergaser:

- TILLOTSON HW-31A, Venturi max. Ø 17,15 mm
- Originalkonfiguration mit zwei thermischen Flanschen (Nr. 1 und Nr. 2)

Modifikationen am Vergaser (Polieren, Bearbeiten, Materialänderungen) sind strengstens verboten.

Es sind nur Originalzubehöerteile und Ersatzteile zugelassen, die mit dem Vergaser und von IAME-Germany geliefert werden.

Zulässige Komponenten:

- Einlass & Nadel: Tillotson 233-720P, mit 1 Original-Kupferscheibe
- Dichtungen & Membranen: DG 1HW
- Reparatursatz: RK 7HW
- Die Federgabel ist freigestellt

Vergaser- und Flanschdichtungen:

- Müssen original IAME sein
- Dicke: 0,70 mm ± 0,30 mm
- Stapeln nicht zulässig

### 6. ANSAUGGERÄUSCHDÄMPFER

Es sind 2 Versionen zugelassen (gemäß. CIK-Homologation 01/SA/14):

- Version ohne Filter
- Version mit integriertem Filter

Der Ansaugschalldämpfer darf nicht modifiziert werden. Der vordere Teil darf zur Befestigung durchbohrt werden, sofern die Abdichtung erhalten bleibt.

Eine Regenabdeckung ist zulässig, darf jedoch keine Venturi ähnliche Wirkung erzeugen.

## **7. BATTERIEN**

Batterien mit VRLA-Technologie (Blei / Säure / Gel) werden empfohlen. Lithium-Ionen-Batterien mit 14,8 V sind erlaubt (nur mit DMSB-Zulassung, gemäß DMSB-Handbuch ...).

Die Batterie muss:

- Im originalen IAME-Batteriehalter montiert sein
- Sicher befestigt sein und keine Gefahr darstellen
- Korrekt mit dem Motorkabelbaum verbunden werden

Technische Kommissare dürfen eine Änderung der Position verlangen, wenn Sicherheitsbedenken bestehen.

## **8. Chassis**

Es sind nur Chassis mit aktueller und gültiger CIK-FIA-Homologation zugelassen. Die Bestimmungen der Art. 10.4.2.2, 9.5.4.2 und 10.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 10.4.2, 10.5.4 und 10.5.5.1.

## **TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE KLASSEN X30 SENIOR UND X30 JUNIOR**

### **1. CHASSIS**

Es sind nur Chassis mit aktueller und gültiger CIK-FIA-Homologation zugelassen. Die Bestimmungen der Art. 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

### **2. MOTOR IAME X30 125CC RL TAG – X30 JUNIOR - X30 SENIOR (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 18)**

Es sind nur Motoren des Typs IAME X30 125cc R-C TAG zugelassen. Der Motor muss exakt dem Datenblatt 254/A1 IAME X30 125cc RL-C TAG entsprechen. Das Datenblatt sowie die darin enthaltenen Fotos und technische Zeichnungen gelten als Referenz zum Vergleich der Übereinstimmung von Motorbauteilen mit dem Original. Im Zweifelsfall wird der von IAME bereitgestellte Mustermotor mit Anbauteilen als Referenz verwendet.

Jegliche Modifikationen am Motor und seinen Anbauteilen sind ohne ausdrückliche Freigabe strengstens verboten.

Als Modifikation gilt jede Maßnahme, durch die das ursprüngliche Aussehen und die Abmessungen eines Originalteils verändert werden. Jegliche Modifikation und/oder Einbaumaßnahme, die die Änderung eines Maßes bzw. seiner Überprüfbarkeit zur Folge hat, ist strengstens verboten. Polieren, Sandstrahlen, Entgraten, Hitze- bzw. Oberflächenbehandlungen, Abtragen und/oder Aufbringen von Material oder sonstige Modifikationen sind nicht erlaubt.

Die Motoren müssen die Original-Seriennummer aufweisen.

Jedes interne oder externe Motorbauteil muss in seiner ursprünglichen Position eingebaut werden und muss entsprechend der originalen Konstruktionsspezifikation funktionieren.

Die im Datenblatt angegebenen Toleranzmaße beziehen sich auf die Fertigungstoleranzen der Serienfertigung.

Dem Teilnehmer ist es nicht erlaubt, irgendwelche Eingriffe am Motor vorzunehmen, auch wenn die Toleranzmaße dadurch nicht über- bzw. unterschritten werden.

Jegliches Tuning ist verboten: die zulässigen Höchst- und Mindestmaße und das Volumen des Brennraums müssen gemäß Technischem Reglement der CIK/FIA gemessen werden.

#### **2.1 Zylinderkopf (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 19)**

Lediglich die Reparatur des Zylinderkopfgewindes mit einem Helicoil-Gewindeeinsatz M14 x 1,25 in derselben Länge wie das Originalgewinde ist erlaubt. Der im Zylinderkopf verschraubte

Zündkerzenkörper darf in der Brennraumkuppel nicht hervorstehen (d.h. nicht in den Brennraum ragen).

Das Mindestmaß für die Quetschkante muss den im Datenblatt aufgeführten Angaben entsprechen. Die Messung erfolgt gemäß dem Anhang 12 der IAME International Series beschriebenen Verfahren mit:

- Lötdraht 60/40 Zinn/Blei, WÜRTH Best Nr. 0987113  
Durchmesser 1,5 mm
- Digitalem Messschieber

Die Messung muss am Motor im Rennzustand bei Umgebungstemperatur durchgeführt werden. Die Konformität des Zylinderkopfprofils wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-025/1 überprüft. Brennraumkuppel, Quetschfläche und Dichtfläche müssen der Kontur der Lehre genau entsprechen.

Das im Zylinderkopf verschraubte CIK-Insert (10151) darf nicht in den Brennraum ragen.

## **2.2 Zylinder (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 20)**

Der Zylinder muss über die Sicherheitsmarkierung und die Original-IAME-Beschriftung verfügen. Honen des Zylinders ist erlaubt. Im Zweifelsfall müssen Form und Höhe der Einlass- und Auslasskanäle mit dem Zylinder des Muster-Motors verglichen werden.

Die Anpassung des Brennraumvolumens ist nur durch Auswechseln der Zylinderfußdichtung erlaubt.

Die Zylinderfußdichtung ist freigestellt (Anzahl, Dicke und Hersteller). (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

Eine Zylinderkopfdichtung ist nicht erlaubt.

Die Position der Ein- und Auslasskanäle wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-025/2 und/oder einem Drehwinkelmeßgerät überprüft. (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!).

Die Sichtkontrolle zur korrekten Position der Ein- und Auslasskanäle wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/1 durchgeführt.

## **2.3 Kurbelgehäuse, Kurbelwelle, Pleuel, Kurbelwellenzapfen (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 21)**

Die Dichtfläche für das Membrangehäuse wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/3 überprüft.

Der Abstand zwischen den Zylinderstehbolzen wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/4 überprüft. Die Höhe der Zylinderfußfläche wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/5 überprüft.

Nur Original-Hubzapfenlager (IAME-Teile-Nr. X30125431), Kolbenbolzenlager (IAME-Teile-Nr. E-10440/E-10441) und Original-Anlaufscheiben (IAME-Teile-Nr. X30125436/X30125437) sind erlaubt.

Die Dichtringe müssen positionskorrekt mit der konkaven Seite zum Kurbelgehäuse hin montiert werden.

## **2.4 Lager (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 22)**

Es sind nur Kurbelwellenkugellager 6206 C4 und Kurbelwellenrollenlager SKF BC1-3342 B erlaubt. Eine Vermischung von Kugel- und Rollenlager im selben Motor ist nicht zulässig. Es sind nur Ausgleichswellenkugellager 6202 C3/C4/C4H und 6005 C3/C4 mit Stahlkugeln und Polyamidkäfig erlaubt.

Schräggugellager und Keramikugellager sind verboten.

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

Alle Lager, die nicht die korrekte Typenkennzeichnung gemäß vorliegendem Reglement aufweisen, sind ausdrücklich verboten.



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

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

## **2.5 Kolben, Kolbenring und Kolbenbolzen (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 23)**

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

## **2.6 Membrangehäuse (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 24)**

Eine Bearbeitung der Dichtungs-Auflageflächen ist nicht erlaubt.

Nur das Original-Membrangehäuse ohne jegliche Modifikation ist erlaubt.

Die Stärke der Membrangehäuse-/Kurbelgehäusedichtung beträgt 1 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm). Die Stärke der Flansch-/Membrangehäusedichtung beträgt 0,8 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm).

## **2.7 Membrane (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 25)**

Nur Original-Membrane aus Glasfaser (Mindeststärke 0,30 mm) mit IAME-Markierung oder Original-Membrane aus Kohlefaser (Mindeststärke 0,24 mm) mit IAME-Markierung sind erlaubt.

Glasfaser- und Kohlefasermembrane dürfen nicht gemischt werden.

## **2.8 Vergaser (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 26)**

Es ist nur der Tillotson-Vergaser HW-27A, der mit dem Motor in seiner Originalkonfiguration geliefert wurde, erlaubt (gleiche Marke, gleiches Modell, gleiche Teilenummer). Der Vergaser samt Zubehör muss dem Datenblatt 348/D - Carburettor Tillotson HW-27A entsprechen.

Die Nadelventilfeder ist freigestellt.

Die Anbringung des Vergasers (z.B. mit Pumpe oben oder unten) ist freigestellt.

Die Dicke der Vergaserflanschdichtung beträgt 1 mm (zulässige Toleranz +/- 0,3 mm).

Der Vergasereinlass wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/2 überprüft. Das Einlassprofil muss der Kontur der Lehre genau entsprechen.

## **2.9 Ansauggeräuschkämpfer (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 27)**

Der Ansauggeräuschkämpfer (IAME-Teile-Nr. X30125740) muss identisch mit dem Original sein, der mit dem Motor geliefert wurde (gleiche Marke, gleiches Modell, gleiche Teilenummer).

Die Schutzgitter sind freigestellt.

Der Gummiflansch, der den Ansauggeräuschkämpfer mit dem Vergaser verbindet, ist vorgeschrieben und muss gemäß Datenblatt montiert werden.

Einspritzungs- und/oder Sprühsysteme sind verboten.

Zusätzlich zur Regenabdeckung für den Ansauggeräuschkämpfer mit IAME-Prägung (gem. IAME Datenblatt 254/A1 - Seite 9) ist auch die alte Regenabdeckung ohne IAME-Prägung zugelassen. (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

## **2.10 Kupplung (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 28)**

Die Fliehkraftkupplung muss bei max. 4.000 U/min greifen und das Kart in Bewegung setzen (mit Fahrer in Rennausrüstung an Bord).

Die Kupplung muss unter allen Bedingungen bei max. 6.000U/min voll greifen.

Die ordnungsgemäße Funktion der Kupplung kann jederzeit während der Veranstaltung kontrolliert werden, auch nach jeder Session.

Die Kupplungsglocke wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-047/4 überprüft. Die Lehre wird im rechten Winkel zur Achse der Kupplungsglocke angesetzt und darf nicht eindringen.

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

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

### **2.11 Zündung (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 29)**

Es sind nur Original-Zündungen, entweder Selettra Digital "K" oder Selettra Digital "S" ohne jegliche Modifikation erlaubt.

Die technischen Kommissare haben das Recht, jederzeit vor Beginn des Rennens die Auswechslung der Zündung als Ganzes oder in Teilen zu verlangen.

Der Veranstalter haftet nicht für etwaige Ausfälle nach der Auswechslung.

Nur die elektronische CDI-Box Typ „C“ (16000RPM) ist erlaubt und muss am Chassis oder Motor befestigt sein.

Die Kennzeichnung auf der Zündbox ist vorgeschrieben und muss ohne Demontage deutlich sichtbar sein. Abdecken mit Klebe- oder Abdeckband ist verboten.

Modifikationen der Statorplatte sowie der Form und Dicke von Passfeder und Nut an Rotor und Kurbelwellenbolzen sind verboten.

Die korrekte Position der Markierung der Drehrichtung am Rotor wird mit der Original-IAME-Lehre Nr. ATT-035/7 überprüft.

Die Batterie muss stets mit dem Zündsystem verbunden sein. (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

### **2.12 Zündkerze (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 30)**

Die Marke der Zündkerze ist freigestellt. Die verwendete Zündkerze muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben. (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

Die Zündkerze muss zusammen mit dem Original-Dichtring verbaut werden.

Der Zündkerzenkörper und dessen Isolierung dürfen - mit Ausnahme von Elektrode/n – eingeschraubt im Zylinderkopf nicht über dem oberen Teil des Verbrennungsraums hinausgehen, d.h. nicht in den Brennraum ragen (CIK Technisches Reglement Anhang 7). Die Gewindelänge darf insgesamt nicht länger als max. 18,5 mm sein.

Nur der originale Zündkerzenstecker, wie mit dem Motor geliefert (IAME-Teile-Nr. 10544 oder 10543), ist erlaubt.

### **2.13 Auspuff (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 31)**

Nur der Original-Auspuff und Auspuffflansch wie mit dem Motor geliefert ist erlaubt und muss im Originalzustand gemäß Datenblatt sein. Modifikationen der Struktur und Abmessungen sind nicht erlaubt.

Bohren und Schweißen des Auspuffs sind nur zur Montage einer Abgastemperatursonde erlaubt.

Die Auspuffanlage muss zwischen Zylinder und Auspuffflansch stets komplett gasdicht sein.

Für die ordnungsgemäße Abdichtung des Auspuffsystems ist der Fahrer verantwortlich (eine Abdichtung mit hinzugefügter Dichtmasse ist erlaubt).

Mindestens eine Original-Dichtung zwischen Zylinder und Auspuffflansch ist vorgeschrieben. Die Verwendung des Original-Distanzstücks ist freigestellt.

Die Verwendung der originalen 24 mm-Reduzierung im Auspuffflansch gemäß Datenblatt ist in der Klasse X30 Junior vorgeschrieben. Modifikationen sind nicht erlaubt. Die Kontrolle erfolgt mit der Original IAME-Lehre Nr. ATT.035/18.

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

Entsprechend der behördlichen Festlegungen kann diese Vorschrift auch für weitere Wertungsveranstaltungen der Klasse IAME X30 der IAME SERIES GERMANY Bestand haben (siehe jeweilige Veranstaltungsausschreibung). (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement)

**2.14 Kühlsystem (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 32)**

Das Kühlsystem muss der Original-Konfiguration entsprechen: nur ein (1) Original-IAME-Kühler (IAME-Teile-Nr. T-8000B oder T-8001) und nur eine (1) Original-IAME-Einfach-Wasserpumpe (Aluminium oder Plastik schwarz/blau).

Nur eine (1) Original-IAME-Wasserpumpen-Riemenscheibe (Aluminium oder Plastik schwarz/blau) gemäß Datenblatt ist erlaubt.

Die Kühlerhalterung (Strebe) ist freigestellt (Anzahl und Hersteller). (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

Nur Original-IAME-Thermostate (einfache oder Bypass-Thermostate) sind erlaubt. Ihre Verwendung ist freigestellt. Zwei-Wege-Thermostate können ohne die innere Thermostatkapsel installiert werden und als Verbindungsstück verwendet werden.

Als Kühlmittel ist nur Wasser ohne Zusätze erlaubt.

Selbstklebende oder montierte Kühlerabdeckungen sind erlaubt, dürfen aber während der Fahrt nicht entfernt werden können.

Die Wasserschläuche sind freigestellt (Hersteller). (Hinweis: Abweichung vom IAME-Reglement!)

Der Antriebsriemen für die Wasserpumpe ist freigestellt (Anzahl u. Hersteller). Der Antriebsriemen muss die Riemenscheibe der Wasserpumpe bewegen.

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

**2.15 Starter (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 33)**

Zum Lieferumfang des Motors gehört ein elektrischer Onboard-Starter.

Das Original-Onboard-Startsystem muss mit allen Komponenten installiert und korrekt angeschlossen und funktionsfähig sein.

**2.16 Ritzel (IAME TECHNICAL REGULATIONS ART. 34)**

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

**TECHNISCHES REGLEMENT SHIFTER SERIES GERMANY****TECHNISCHE BESTIMMUNGEN FÜR DIE KLASSEN KZ2, KZ2 MASTERS**

Gemäß Technischen Bestimmungen der CIK-FIA für die Klasse KZ2 bzw. Klasse KZ2 Masters, insbesondere dem Artikel 9 (Group 2 Regulations). Die Bestimmungen der Art. 9.4.2.2, 9.5.4.2 und 9.5.5.2 betreffend Wheel Cover finden keine Anwendung. Es gelten die Bestimmungen gemäß Art. 9.4.2, 9.5.4 und 9.5.5.1.

Für beide Klassen ist ausschließlich die Verwendung des Vergasers „DELL'ORTO VSH 30 CS“ gemäß CIK-FIA Technical Drawing No. 2.5 vorgeschrieben.