



Technisches Reglement

für die ADAC - ROTAX MAX Challenge 2021 im ADAC-Bereich

(MICRO-MINI)

1. Grundlagen

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- ADAC Clubsport Reglement
- Anti-Dopingbestimmungen der NADA
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- *ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations 2021*

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

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

2. Chassis

2.1. Fahrgestell

Das Fahrgestell muss von einem CIK-anerkannten Hersteller nach CIK-Bestimmung in Serie gefertigt worden sein. Chassis-Hersteller im Sinne dieser Vorschrift sind solche, welche bisher mindestens ein Chassis CIK-homologiert haben.

Klasse	Rahmen-Ø [mm]	Achswellen-Ø [mm]	Radstand [mm]	Trockenfelge hinten*	Spurbreite hinten [mm]	Achslager hinten
MICRO	max. 28	max. 30	max. 980	Typ 140-150	max. 1180 min. 1120	2
MINI	max. 32	max. 50	min. 1000	Typ 210	max. 1360 min. 1340	2-3

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

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

Vorderradbremzen sind nicht erlaubt.

2.2. Verkleidung

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



2.3. Reifen

Es sind ausschließlich Reifen der Marke MOJO nachfolgenden Typs und Dimension erlaubt:

Klasse	MICRO	MINI
Slick	C2	D2
Regen	W5 vorne	W5

C2 vorne	C2 hinten	D2 vorne	D2 hinten	W5 vorne	W5 hinten
10x4,0-5	11x5,0-5	10x4,5-5	11x7,1-5	10x4,5-5	11x6,0-5

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

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

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

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

Zur Kontrolle der Reglementsconformität der Reifen kann für Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats) und Finalläufe das Messgerät MiniRAE Lite der Firma RAE Systems Inc. (USA)“ eingesetzt werden bzw. zu jeder Zeit während der Veranstaltung kleine Gummiprüfungen aus der Reifenlauffläche entnommen werden.

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

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

Sollte bei dieser Messung festgestellt werden, dass ein oder mehrere Reifen nicht den Vorgaben entsprechen, darf der Bewerber/Fahrer an dem betreffenden Wettbewerbsteil (Zeittraining, Qualifikationsläufe (Heats), Rennen) nicht teilnehmen und der betreffende Fahrer erhält keinen Zugang zum Vorstartbereich. Proteste gegen diese Maßnahme sind nicht zulässig. Proteste und Berufungen haben diesbezüglich keine aufschiebende Wirkung.

2.4. Verbundwerkstoffe

DMSB CIK-Reglement: 2.1.7 Verbundteile

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

2.5. Datenerfassung

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

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

2.6. Transponder

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

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

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



3. Sicherheit

3.1. Bekleidung

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

3.2. Sitz

Es ist ein DMSB-homologierter Sicherheitssitz mit erhöhter Rückenlehne gemäß Art. C.3.2.b des DMSB-Kart-Reglements vorgeschrieben.

3.3. Heckauffahrschutz

Es ist ein Heckauffahrschutz gemäß DMSB-Homologationsblatt RP01/2007 oder ähnlicher Bauart vorgeschrieben. Die Heckauffahrschutz-Einrichtung muss mit dem vom Hersteller vorgesehenen Befestigungsteilen ordnungsgemäß montiert sein. Für die Klasse MINI ist auch der Heckauffahrschutz der Klasse DD2 zugelassen. Die Montage der Verkleidung hat entsprechend den Montagevorschriften (s.a. MONTAGE-VORSCHRIFTEN FÜR KART-KAROSSERIE TEILE) zu erfolgen. Weiterführende CIK- bzw. DMSB-Vorgaben bleiben davon unberührt.

Der Heckauffahrschutz muss, von hinten gesehen, die Reifen-Laufflächen abdecken. Der Heckauffahrschutz darf die Gesamtbreite der Hinterachse inkl. der Räder nicht überschreiten.

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

3.4. 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.

3.5. Sicherheitslenksäule

Die Verwendung einer Kart-Sicherheits-Lenksäule oder einer Kart-Sicherheits-Lenkung (Deformationselement) gem. DMSB-Homologation ist in der Klasse Micro vorgeschrieben.

4. Motor

4.1. Modelle

Die in der RMC zugelassenen Karts müssen den technischen Bestimmungen der CIK sowie dem DMSB-Kart-Reglement entsprechen und dürfen nur mit nachfolgenden Motorisierungen betrieben werden:

Klasse	Modell	Hubraum
MICRO	ROTAX FR 125 MicroMAX	125 cm ³
MINI	ROTAX FR 125 MiniMAX	125 cm ³

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 beigelegt ist.

Es kommen der im technischen Basis-Reglement beschriebene FR 125 MicroMAX bzw. MiniMAX zum Einsatz. Folgende Restriktoren müssen gefahren werden.

	Art.Nr.	MicroMAX	MiniMAX
Auslass-Restriktor, Durchlass max 20,20mm	273194	X	X
MicroMAX-Kühler	295924	X	



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

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 versehen und im Motorenpass ordnungsgemäß eingetragen sein. Diese Regelung gilt für die Motoren aller RMC-Klassen gleichermaßen. Der Motorenpass muss den Technischen Kommissaren bei der Abnahme vorgelegt werden.

Die Plombierung darf einen Tag vor Veranstaltung und am Tag der Veranstaltung nur noch durch eine, vom zuständigen ROTAX-Generalimporteur autorisierte, Person zum Zwecke der Reparatur (keine Einstellarbeiten) entfernt und wieder angebracht werden.

4.3. Kraftstoff

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.

Es muss das XPS DYE Kart Öl gefahren werden.

E10 Kraftstoff ist definitiv VERBOTEN

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

5.1. Ansauggeräuschdämpfer MAX – auch gültig für MICRO und MINI

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

5.2. Kühlsystem MAX – auch gültig für MICRO und MINI

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

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

5.3. Batteriehalterung MAX – auch gültig für MICRO und MINI

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

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

5.4. Zylinder – auch gültig für MICRO und MINI

Es sind nur aktuelle ROTAX Original-Zylinder mit der Art.Nr. 223993 (MAX), 223994 (JuniorMAX) und 613933 (MAX-DD2) zugelassen, welche oberhalb der eingeschlagenen Größe nebenstehend abgebildete Kennzeichnung aufweisen.





5.5. Spaltmass

Das Spaltmass für Micro beträgt mindestens 2,40 mm
Für Mini beträgt das Spaltmass mindestens 1,50 mm.

In beiden Klassen wird mit dem original Lötzinn von Rotax gemessen. Die dicke des Lötzinn beträgt 3 mm.

5.6. Fliehkraftkupplung MAX – auch gültig für MICRO und MINI

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. Auspuffanlage Micro & MINI

In der Micro Klasse wird der neue Auspuff gefahren mit der Teilenummer 273136 und dem Innenrohr 273212.

Bei den Minis wird er Auspuff 273078 mit dem Innenrohr 273210 gefahren.

5.8. Vergaser-Hauptdüse

Die Größe der Hauptdüse ist für die MICRO & MINI Klasse 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.

5.9. Vergaser für MICRO & MINI (siehe Tabelle unten, siehe technical Regulation Rotax 2021)

Besondere Regelung für Dellorto VHSB 34 XS (neu wie im Auslieferungszustand außer Hauptdüse)

Reglement aus dem Englischen Reglement Junior & Senior Max identisch

Vergaser Schieber „45“

Düsennadel "K57"

Schwimmer "4,0 gr"

Düsenstock"DP267" gestempelt

Leerlaufdüse 60 & Leerlaufdüseneinsatz 45

Starterdüse 60

5.10.a Zündanlage(siehe Tabelle unten, siehe technical Regulation Rotax 2021)

Motor Typ	Micro Max		Mini Max	
	1	2	1	2
Komponenten/Kombinationen				
Zündsystem Desno				
Zündsystem Dell'orto		0		0
Vergaser QS, QD				
Vergaser XS		0		0
Auspuff Version 1 & 2 (bis Ende 2014)				
Auspuff Version 3 (ab 2015 EVO)				0

5.10.b Zündkerze/ Zündkerzenstecker

Es sind folgende Zündkerzen und Zündkerzenstecker zugelassen:

NGK GR8DI-8

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

Folgende Zündkerzenstecker sind zugelassen:

NKG Kerzenstecker Teile-Nr 866708 (rot)



Folgender Zündkerzenstecker ist zugelassen:
Rotax Kerzenstecker Teile-Nr 866700 (rot)



5.10.c ECU Box

Folgende ECU Box ist zulässig

Micro & Mini: Teile-Nr 666815

5.11. Auspuffstutzen für Micro & Mini

Erlaubt ist nur die Variante 273194, 20,20 mm, mit Dichtring 450360, laut Abbildung

5.12. Restriktor Micro

Es muss der Restriktor mit der Teilenummer 267536 gefahren werden.



6.1. Übersetzung Micro

Übersetzung 15-73 für

Übersetzungsverhältnis 4,87

Hier behält sich der Veranstalter vor diese während einer Veranstaltung zu wechseln.

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



Technisches Reglement

für die ADAC - ROTAX MAX Challenge 2021

1. Grundlagen

- Internationales Sportgesetz der FIA (ISG) mit Anhängen
- Internationales Kart-Reglement der CIK/FIA
- DMSB-Kart-Reglement
- DMSB-Veranstaltungsreglement
- DMSB-Lizenzbestimmungen
- DMSB-Veranstaltungs- und Kart-Reglement
- Rechts- und Verfahrensordnung des DMSB (RuVO)
- Rechts- und Verfahrensregeln der FIA
- Bestimmungen und Beschlüsse des DMSB
- DMSB-Umweltrichtlinien
- Anti-Doping Regelwerk der nationalen und internationalen Anti-Doping Agentur (WADA/NADA-Code) sowie den Anti-Dopingbestimmungen der FIA
- Sportliches und Technisches Reglement dieser Serie mit den vom DMSB genehmigten Änderungen und Ergänzungen (Bulletins)
- Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen
- ROTAX MOJO MAX Challenge Sporting Regulations 2021
- ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations 2021
- dem Ethikkodex und Verhaltenskodex der FIA und dem Ethikkodex des DMSB
- den sonstigen Bestimmungen der FIA und des DMSB

Darüber hinaus gelten für die RMC 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.

2. Chassis

2.1. Fahrgestell

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

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

* Spurbreite hinten bei den Klassen DD2 und DD2 Masters mindestens 1360 mm.

* Es gelten die Fertigungstoleranzen des jeweiligen Herstellers.

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



2.2. Verkleidung

Seitenverkleidung, Frontspoiler und Frontschild müssen CIK-homologiert sein.

C.3.2 Besondere technische Bestimmungen

a) Karosserie:

Für die Karts aller Klassen, mit Ausnahme der Bambini-Klasse, sind CIK/FIA-homologierte Karosserieteile (Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild und Heckauffahrschutz) gemäß CIK/FIA-Reglement vorgeschrieben.

Startnummern der Klasse DD2 Masters / Handicap: Rote Ziffern auf gelbem Hintergrund

2.3. Reifen

Es sind ausschließlich Reifen der Marke MOJO nachfolgenden Typs und Dimension erlaubt:

Klasse	JUNIOR	MAX	DD2
Slick	D2	D5	D5
Regen	W5	W5	W5

D2/D5 vorne	D2/D5 hinten	W5 vorne	W5 hinten
10x4,5-5	11x7,1-5	10x4,5-5	11x6,0-5

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 eine Disqualifikation 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.

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

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.

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

Die Technischen Kommissare können, zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltungen, kleine Gummiprobe aus der Reifenlauffläche entnehmen und zusätzliche VOC-Messungen der Reifen veranlassen. Sollte bei einer dieser Messungen ein Verstoß festgestellt werden (Überschreitung des festgelegten Grenzwertes), erfolgt eine Meldung an die Sportkommissare. Die betroffenen Reifen dürfen für weitere Untersuchungen sichergestellt werden.

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

2.4. Verbundwerkstoffe

Teile aus Verbundwerkstoffen (Fiberglas, Carbon) sind, mit Ausnahme des Sitzes, Kettenschutz und der Bodenplatte, verboten.

DMSB CIK-Reglement: 2.1.7 Verbundteile

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

2.5. Datenerfassung

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



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

2.6. Transponder

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

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

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

3. Sicherheit

3.1. Bekleidung/Fahrerausrüstung

Es gelten die Bestimmungen des DMSB-Kart-Reglements, Art. D.

Hieraus ergibt sich dass, für alle Fahrer der JUNIOR-Klasse ein Helm gemäß FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 oder CMS2016 bzw. CMR2016 sowie eine Sicherheitsweste vorgeschrieben sind.

Auszug aus dem DMSB Kart Reglement ART. D.3 SICHERHEITSWESTEN UND HALSKRAUSEN

Für alle Fahrer der Klassen Bambini, der OK-Junior, der World

Formula (Junior-Klasse), der VT-Junior-Klassen sowie weiterer Junioren-Kart-Klassen (z.B. X30-Junior, Rotax Max Junior) und alle Fahrer der Altersklasse 8 – 13 (s.a. Art. E.2.6) ist im DMSB-Bereich eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Spezifikation (siehe DMSB-Zulassungsliste) oder FIA Standard 8870-2018 vorgeschrieben.

3.2. Sitz

Für die JUNIOR- und MAX-Klasse wird ein DMSB-zugelassener Sicherheitssitz mit erhöhter Rückenlehne gemäß Art. C.3.2.b des DMSB-Kart-Reglements empfohlen. Die Verwendung ist freiwillig und führt zur Reduzierung des Mindestgewichts um 3kg.

3.3. Heckauffahrschutz

Alle Klassen müssen mit einem CIK-homologierten Heckauffahrschutz gemäß Art. 2.5.3 des CIK-Technik-Reglements ausgerüstet sein. In der DD2 und DD2 Masters ist auch der ROTAX-Heckauffahrschutz (RTPS) zugelassen.

3.4. 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

Die in der RMC zugelassenen Karts müssen den technischen Bestimmungen der CIK sowie dem DMSB-Kart-Reglement entsprechen und dürfen nur mit nachfolgenden Motorisierungen betrieben werden:

Klasse	Modell	Hubraum
JUNIOR	ROTAX FR 125 JuniorMAX	125 cm ³
MAX	ROTAX FR 125 MAX	125 cm ³
DD2	ROTAX FR 125 MAX-DD2	125 cm ³



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.

Sie müssen so betrieben werden, wie sie vom Hersteller produziert und ausgeliefert werden.

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.

Die Technischen Kommissare können, nach Absprache mit den Sportkommissaren Motoren für weitere Untersuchungen sicherstellen.

4.2. Plombierung

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 versehen und im Motorenpass ordnungsgemäß eingetragen sein. Diese Regelung gilt für die Motoren aller RMC-Klassen gleichermaßen. Der Motorenpass muss den Technischen Kommissaren bei der Abnahme vorgelegt werden.

4.3. Kraftstoff

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.

Es muss das XPS DYE Kart Öl gefahren werden.

E10 Kraftstoff ist definitiv VERBOTEN

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 oder über die Homepage der Serie.

5. Ergänzungen zu den ROTAX MOJO MAX Challenge Technical Regulations

5.1. Ansaugeräuschkämpfer MAX und MAX-DD2

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

5.2. Kühlsystem MAX und MAX-DD2

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

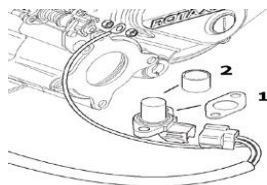
Das Anbringen von Luftleitsystemen wird bei Bedarf durch die Sportkommissare und die Technischen Kommissare freigestellt.

5.3. Batteriehalterung MAX und MAX-DD2

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

5.4. Zylinder

Es sind nur aktuelle ROTAX Original-Zylinder mit der Art.Nr. 223993 (MAX), 223994 (JuniorMAX) und 613933 (MAX-DD2) zugelassen, welche oberhalb der eingeschlagenen Größe nebenstehend abgebildete Kennzeichnung aufweisen.



5.5. Schaltwippe (MAX-DD2)

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

5.6. Fliehkraftkupplung MAX

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

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

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

5.7. Vergaser-Hauptdüse

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

5.8 Kombination von Zündspule, Vergaser, Auspuff und Auslaßsteuerung

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

5.9. Zündkerze, Zündkerzenstecker

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

NGK GR9DI-8

NGK GR8DI-8

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

Folgender Zündkerzenstecker ist zugelassen:
NKG Kerzenstecker Teile-Nr 866708 (rot)



Folgender Zündkerzenstecker ist zugelassen:
Rotax Kerzenstecker Teile-Nr 866700 (rot)



5.10. ECU Box

Folgende ECU Boxen sind zulässig

Junior : Teile-Nr 666813

Senior: Teile-Nr 666815

DD2: Teile-Nr 666816

5.11. Vergaser (siehe technical Regulation Rotax 2021)

Besondere Regelung für Dellorto VHSB 34 XS

Vergaser Schieber „45“

Düsennadel "K57"

Schwimmer "4,0 gr"

Düsenstock"DP267" gestempelt

5.13. Auspuffstutzen

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



5.14. Kurbelgehäuse

Für das Jahr 2021 ist das Silberne Kurbelgehäuse verboten.

5.15.

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



5.16

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

5.17. Spaltmaß

125 Junior MAX	minimum	=	1,20	mm
125 Senior MAX	minimum	=	1,00	mm
125 MAX DD2	minimum	=	1,30	mm