

# ADAC *4-takt Kart-cup*

## **Reglement 2015**

Stand: 31. Januar 2015

## Inhalt

1	Serienausschreiber .....	3
2	Grundlagen .....	3
3	Teilnehmer .....	3
4	Nennung .....	3
4.1	Nennung .....	3
4.2	Nenngeld .....	4
4.3	Nennschluss.....	4
5	Klassen- und Gruppeneinteilung .....	4
6	Technische Bestimmungen.....	4
6.1	Kart .....	4
6.2	Antriebseinheit - Allgemein.....	7
6.3	Antriebseinheit - besondere Bestimmungen für die Klasse E .....	7
6.4	Antriebseinheit - besondere Bestimmungen für die Klasse S .....	7
6.5	Persönliche Schutzausrüstung.....	8
6.6	Technische Untersuchungen .....	8
7	Dokumenten - und Papierabnahme .....	9
7.1	Dokumentenabnahme.....	9
7.2	Technische Abnahme .....	9
8	Durchführung der Veranstaltung .....	9
8.1	Fahrerbesprechung .....	9
8.2	Freies Training .....	9
8.3	Zeittraining .....	9
8.4	Rennen.....	10
9	Wertung.....	10
9.1	Einzelwertung.....	10
9.2	Mannschaftswertung .....	10
9.3	Jahressiegerehrung.....	11
10	Besondere Bestimmungen .....	11

## 1 Serienausschreiber

Die ADAC Regionalclubs

ADAC Nordbayern e. V.  
Abt. Sport und Jugend  
Äußere Sulzbacher Straße 98  
90491 Nürnberg

und

ADAC Württemberg e. V.  
Abt. Jugend, Sport & Ortsclubs  
Am Neckartor 2  
70190 Stuttgart

schreiben den ADAC 4-Takt Kart-Cup 2015 zu nachfolgenden Bedingungen aus.

## 2 Grundlagen

Es gelten die Bestimmungen

- der DMSB-Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe
- das Kart-Clubsport-Reglement
- die DMSB Umweltrichtlinien
- die Anti-Doping Bestimmungen der NADA (NADC)

in der jeweils gültigen Fassung

sowie das vorliegende Reglement, nebst eventuellen genehmigten Bulletins, Ausführungsbestimmungen und die Ausschreibung der jeweiligen Veranstaltung mit Änderungen und Ergänzungen.

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten; erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglement-Verstöße nach sich ziehen.

## 3 Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind Fahrerinnen und Fahrer der Jahrgänge 2007 - 1998, die im Besitz einer gültigen DMSB C-Lizenz sind.

Eine gemeinsame Nutzung eines Karts für drei Fahrer ist möglich.

## 4 Nennung

### 4.1 Nennung

Die Nennung für eine Veranstaltung ist auf dem vom Veranstalter herausgegebenen Nennformular abzugeben und muss im Original mit den erforderlichen Unterschriften vorliegen. Eine Doppelnennung ist verboten.

Die Veranstalter behalten sich vor, Teilnehmer/innen ohne Angabe von Gründen abzulehnen. Die ADAC Regionalclubs Nordbayern und Württemberg behalten sich vor Teilnehmer/innen, die sich nicht gemäß dem vorliegenden Reglement verhalten, von der Teilnahme am nächsten Wertungslauf oder für die nächsten Wertungsläufe auszuschließen. Teilnehmer/innen haften für ihre Helfer, Betreuer und Begleiter.

## 4.2 Nenngeld

Das Nenngeld pro Fahrer beträgt für eine Veranstaltung 60,- €.

## 4.3 Nennschluss

Der Nennschluss für die entsprechende Veranstaltung ist der Sonntag 14 Tage vor der Veranstaltung um 24.00 Uhr vorliegend beim Veranstalter. Der Veranstalter kann in Absprache mit dem Serienausschreiber in Ausnahmefällen diesen Nennschluss verlängern.

## 5 Klassen- und Gruppeneinteilung

Klasse E	Gruppe 160 ccm	160 ccm 4-Takt Motor
Klasse E	Gruppe 200 ccm	200 ccm 4-Takt Motor

Teilnehmer in der Klasse E: Jahrgänge 2002 - 2007.

Klasse S	Gruppe 270 ccm	270 ccm 4-Takt Motor
Klasse S	Gruppe 390 ccm	390 ccm 4-Takt Motor

Teilnehmer in der Klasse S: Jahrgänge 1998 - 2001.

## 6 Technische Bestimmungen

### 6.1 Kart

Die Karts dürfen nur in einem technisch und optisch einwandfreiem Zustand bei der Veranstaltung eingesetzt werden und müssen, ab dem Zeitpunkt der Technischen Abnahme, während der gesamten Veranstaltung den Technischen Bestimmungen entsprechen.

#### a) Mindestgewicht

Das Mindestgewicht muss zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbes unter allen Umständen eingehalten werden.

Das Hinzufügen von Ballast um den Gewichtsvorschriften zu entsprechen ist zulässig. Dieser Ballast muss aus festen homogenen Blöcken bestehen und mit mindestens zwei sichtbaren Befestigungsschrauben M6, Festigkeitsqualität 8.8 und großen Unterlagscheiben (Minstdurchmesser: 20 mm) mittels Werkzeug am Kart sicher befestigt sein.

Die Ballastgewichte dürfen nicht an Verkleidungsteilen (Frontspoiler, Frontschild, Seitenkästen) angebracht sein. Das Zusatzgewicht darf in der Summe maximal 15 kg betragen.

Die Festlegung des Mindestgewicht in 2015 erfolgt an der ersten Veranstaltung durch ein Bulletin.

#### b) Chassis

Es sind nur Chassis zugelassen, die von CIK/FIA/FMK/DMSB anerkannten Chassis-Herstellern in Serie gefertigt werden oder wurden und die den aktuell gültigen oder den ursprünglich gültigen Bestimmungen und Maßen der CIK/FIA/FMK/DMSB-Reglements entsprechen.

#### c) Karosserie

Es sind Karosserieteile (Frontspoiler, Frontschild und Seitenkästen) vorgeschrieben, die den aktuell gültigen oder den ursprünglich gültigen Bestimmungen der CIK/FIA/FMK/CSAI/DMSB-Reglements entsprechen.

Die Befestigung der Karosserieteile muss gemäß den aktuell gültigen oder den ursprünglich gültigen

Bestimmungen der CIK/FIA/FMK/CSAI/DMSB-Reglements erfolgen.

Die Seitenkästen dürfen unter keinen Umständen und zu keinem Zeitpunkt

- nach oben über die Linie hinausragen, welche den höchsten Punkt der vorderen Räder (geradeaus gerichtet) mit dem höchsten Punkt der hinteren Räder verbindet
- nach außen über die Linie hinausragen, welche die Außenseiten der vorderen Räder (geradeaus gerichtet) mit den Außenseiten der hinteren Räder verbindet
- nach innen weiter als 20mm von der Linie hineinragen, welche die Außenseiten der vorderen Räder (geradeaus gerichtet) mit den Außenseiten der hinteren Räder verbindet
- bei Regenrennen dürfen die Seitenkästen nach außen nicht über die Linie, welche durch die Außenseiten der Hinterräder verläuft, hinausragen.

Der in Fahrtrichtung rechte Seitenkasten darf zur Unterbringung des Motors ausgeschnitten werden.

Lagerschalen der Hinterachse: serienmäßig; horizontal teilbare nicht zulässig.

Die serienmäßigen Distanzringe an der Hinterachse, sowie die serienmäßigen Radsterne müssen beibehalten werden.

Die serienmäßig vorgesehenen Verstellmöglichkeiten für die Achsgeometrie dürfen genutzt werden.

Die Radlager sind freigestellt, die Verwendung von Abdeckscheiben wird empfohlen.

Der Einbau einer zweiten, zusätzlichen Gasrückholfeder ist erlaubt.

#### d) Heckauffahrschutz

Die Verwendung eines Kart-Heckauffahrschutz (Heckstoßstange) ist vorgeschrieben und muss den aktuell gültigen oder den ursprünglich gültigen Bestimmungen und Maßen der CIK/FIA/FMK/DMSB-Reglements entsprechen.

Der Heckauffahrschutz muss, von hinten gesehen, die Reifen-Laufflächen abdecken.

Der Heckauffahrschutz darf die Gesamtbreite der Hinterachse inkl. der Räder nicht überschreiten.

#### e) Kettenschutz

Es ist ein wirksamer Kettenschutz vorgeschrieben.

#### f) Bremsen

Die Bremsen müssen fußbetätigt, hydraulisch und gleichzeitig auf beide Hinterräder wirken. Karbon-Bremsscheiben sind verboten.

Die Bremsbetätigung, d.h. die Verbindung zwischen dem Pedal und dem Bremszylinder, muss doppelt ausgeführt sein. Falls ein Bowdenzug verwendet wird, muss dieser einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle fixiert sein.

#### g) Sicherheitssitz

Für alle Fahrer bis 13 Jahre (13. Geburtstag) ist die Verwendung eines Kart-Sicherheitssitzes mit erhöhter Rückenlehne gemäß den aktuell gültigen oder den ursprünglich gültigen Bestimmungen des DMSB (Ausnahme: KS-002/04, Hersteller HVT) vorgeschrieben.

Bei freiwilliger Verwendung eines Sicherheitssitzes wird ein Gewichtsbonus von 3 kg gewährt.

#### h) Geräuschbestimmungen

Es gilt ein maximal zulässiger Geräuschwert von 92 dB(A) nach DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode.

#### i) Kraftstoff und Schmieröl

Erlaubt ist nur handelsüblicher, an öffentlichen Tankstellen frei erhältlicher Bleifrei-Normal Kraftstoff gemäß DIN EN 228.

Zusätze jeder Art sind verboten.

Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Alle Karts müssen nach jedem Training und Rennen noch soviel Kraftstoff im Tank haben, dass mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Einspruch gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Es darf nur handelsübliches Motor- und Getriebeöl verwendet werden.

#### j) Reifen und Felgen

Es sind serienmäßige, einteilige Aluminium-Felgen vorgeschrieben.

Es sind keine Reifensicherungsschrauben vorgeschrieben.

Der Felgendurchmesser beträgt maximal 5 Zoll.

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

Jegliche chemische Behandlung der Reifen ist verboten.

Slickreifen:	BEBA Race Runner BAS KYC	Größe vorne: 10 x 4.50-5/ hinten: 11 x 7.10-5
Regenreifen:	BEBA Wet Runner KYC	Größe vorne: 10 x 4.00-5/ hinten: 11 x 6.00-5

Die Reifen sind über den Seriensponsor, BEBA® Rubbertec e. K., Kirchtalstraße 23 a, 34516 Vöhl, Tel: 056 35 99 27 29, Email: info@beba-karttires.com zu folgenden Konditionen zu beziehen:

Slickreifen: 120 Euro/Satz

Regenreifen: 148 Euro/Satz

#### k) Pedalkonsolen

Die Verwendung von Pedalkonsolen zur besseren Erreichbarkeit von Brems- und Gaspedal ist zulässig. Wenn Pedalkonsolen verwendet werden, müssen immer zwei Pedalkonsolen verwendet werden, je eine für das Gaspedal und eine für die Betätigung der Bremse. Die Pedalkonsolen müssen sicher befestigt sein und den Füßen sicheren Halt geben. Über die Zulässigkeit der Pedalkonsolen entscheidet die Technische Abnahme bei der Prüfung der Karts.

#### m) Kameras

Die Verwendung von Kameras jeglicher Art am Kart oder als Helmkamera ist nicht zulässig.

#### n) Data processing / Telemetrie

Während der Veranstaltung ist das Verwenden von System zur Datenerfassung oder Datenübertragung verboten. Ausgenommen ist die Erfassung der Drehzahl durch Abgriff der Induktionsspannung am Zündkabel. Andere Systeme dürfen sich nur während des Zeittrainings und der Rennen am Kart befinden wenn sie deaktiviert wurden (Trennen der Kabelverbindung, Entfernung der Sensoren/ Messeinrichtung).

Jegliche technischen Systeme zur Kommunikation zwischen dem Fahrer auf der Strecke und irgendeinem anderen Punkt sind nicht zulässig.

#### o) Reparaturen

Der/die Teilnehmer/in darf nur Gebrauchsschäden selbst reparieren und Verschleißteile durch Originalteile ersetzen.

#### p) Startnummerntafel / Startnummer

Die Farbe der Startnummerntafel der Klassen weiß. Die Farbe der Ziffern schwarz. Die Startnummernvergabe erfolgt durch den Veranstalter.

## 6.2 Antriebseinheit - Allgemein

Der Motor muss in serienmäßigen Zustand belassen werden.  
Abweichend von der DMSB Homolog.-Nr. 06/95 Pos. 2.9c ist ein Aufbohren des Zylinders sowie die Verwendung von Übermaßkolben nicht zulässig.

Das Einstellen der Ventile im Rahmen des serienmäßigen Verstellbereichs ist erlaubt.

Der serienmäßige Zündzeitpunkt ist unverändert beizubehalten.

Der Gaszug und seine Befestigung am Drosselklappenhebel ist freigestellt.  
Das Prinzip des Bowdenzugs muss jedoch beibehalten werden, darf also nicht durch ein Gestänge oder ähnliches ersetzt werden.

Das Fabrikat der Zündkerze ist freigestellt. Der Wärmewert muss mit dem der Serienzündkerze identisch sein. Durch die Bauform der Zündkerze darf die Verdichtung des Motors nicht erhöht werden.

Die Übersetzung wird vom Veranstalter vorgegeben und in der Ausschreibung der Veranstaltung bekannt gegeben.

Kettenräder können im freien Handel erworben werden.  
Es dürfen ausschließlich Kettenräder aus Stahl verwendet werden.  
Alle vorgesehenen Schrauben müssen vorhanden und festgezogen sein.

## 6.3 Antriebseinheit - besondere Bestimmungen für die Klasse E

Als Antriebseinheit ist einheitlich vorgeschrieben:  
Honda GX160: Hubraum 160 ccm, Basisleistung 5,5 PS mit Drehzahlbegrenzer oder  
Honda GX200: Hubraum 200 ccm, Basisleistung 6,5 PS mit Drehzahlbegrenzer.

Die Einstellung des Drehzahlbegrenzers ist freigestellt.  
Empfohlen ist eine maximale Drehzahl von 4800 Umdrehungen pro Minute (Upm)

Der serienmäßige Luftfilter und die serienmäßige Abgas-Anlage ist vorgeschrieben.  
Als Kraftstofftank ist der serienmäßige Honda-Kraftstofftank vorgeschrieben.

## 6.4 Antriebseinheit - besondere Bestimmungen für die Klasse S

Als Antriebseinheit ist einheitlich vorgeschrieben:

Honda GX 270 SHQ 4-Motor (mit Untersetzungsgetriebe und Kupplung),  
Basisleistung ca. 9 PS (Basis-Motor: DMSB Homolog.-Nr. KM 06/95),  
ohne Drehzahlbegrenzer.

Honda GX390 K1-Motor, Basisleistung 12 PS (Basis-Motor: DMSB Homolog.-Nr. KM 11/98),  
ohne Drehzahlbegrenzer, mit Umbau Sport; Kupplung Teile-Nr. 3981.

Es wird empfohlen, den Motor nicht höher als 5.000 U/min (270er) bzw. 5.100 U/min (390er) zu drehen, zudem wird die Montage eines Drehzahlmessers empfohlen.

Auf das serienmäßige Luftfilter-Knieroehr muss anstelle des Serien-Luftfilters der K+N Luftfilter mit der Teile-Nr. 3975 montiert werden.

Als Nässe-Spritzschutz in den Klassen 270 und L/S-390 für den Luftfilter ist ausschließlich die serienmäßige Luftfilterabdeckung des Honda 340ccm-Motors zugelassen.

Es ist gestattet, im hinteren und seitlichen Bereich des Regenluftfilters einen zusätzlichen Spritzschutz zu montieren und die Kanten abzukleben.

Es darf entweder nur der Nässe-Spritzschutz mit dem serienmäßigen Luftfilter oder nur der K+N

Luftfilter montiert werden. Eine Kombination aus beiden Systemen ist nicht zulässig.

Motor-Abdeckhaube:

270ccm-Motor: Typ „Mach1-270 ADAC, Teile-Nr. 3974 oder ähnlich

390ccm-Motor: Typ „Mach1-390 ADAC, Teile-Nr. 3970 oder ähnlich

Es ist gestattet, auf der (in Fahrtrichtung gesehen) Vorderseite der Motorabdeckhaube Bohrungen anzubringen, die einzig der Kühlung dienen dürfen und die folgenden Bedingungen entsprechen müssen: max. Durchmesser 10 mm, Mindestabstand zwischen den Bohrungen: 10 mm (von Außenkante zu Außenkante jeder Bohrung, max. Anzahl der Bohrungen: 10 Stück.

Abgas-Anlage: HJS-Katalysator-Schalldämpfer-System mit Auslasskrümmer, Teile-Nr. HJS 90950006, Homologations-Nr.: ONS 3510-40.

Als Kraftstofftank ist einheitlich ein auf der Bodenplatte zwischen der Lenksäule montierter Kraftstofftank vorgeschrieben mit einem Fassungsvermögen von 5,4 Liter für den 270ccm-Motor, bzw. mit 8,5 Liter für den 390ccm-Motor. (Mach1 Teile-Nr. 2309 bzw. Teile-Nr. 2315 oder ähnlich.) Die Kraftstoffpumpe muss (in Fahrtrichtung) hinter dem Motor am serienmäßigen Einbauort angebracht sein.

## 6.5 Persönliche Schutzausrüstung

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

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

Das Tragen einer Sicherheitsweste ist in allen Klassen für alle Fahrer bis 15 Jahre (15. Geburtstag) vorgeschrieben.

Das Tragen einer Halskrause (Nackenstütze) ist in allen Klassen für alle Fahrer bis 13 Jahre (13. Geburtstag) vorgeschrieben.

Für alle anderen Fahrer wird das Tragen einer Sicherheitsweste und Halskrause empfohlen.

## 6.6 Technische Untersuchungen

### a) Regelmäßige technische Nachprüfung

Die Karts der drei Erstplatzierten und die Karts weiterer, durch Los oder Entscheid des Rennleiters/des Schiedsgerichtes zu bestimmender Teilnehmer werden bei jeder Veranstaltung einer technischen Nachuntersuchung unterzogen. Diese werden nach jedem letzten Rennen der jeweiligen Klasse durchgeführt. Die aus der regelmäßigen technischen Nachuntersuchung entstehenden Kosten trägt jeder Teilnehmer selbst.

Darüber hinaus kann der Technische Beauftragte zu jedem Zeitpunkt einer Veranstaltung das Kart eines Teilnehmers technisch untersuchen.

### b) Weitergehende angeordnete Untersuchungen

Der Serienausschreiber kann – über die regelmäßige, technische Nachprüfung (gemäß 6.6a) hinaus – sporadisch unabhängige weitergehende Untersuchungen anordnen.



Diese Überprüfungen können am Veranstaltungsort oder an einem anderen geeigneten Ort stattfinden, der im Bedarfsfall vom Serienausschreiber festgelegt wird.  
Die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge trifft das Schiedsgericht der jeweiligen Veranstaltung auf Vorschlag des Technischen Beauftragten.  
Bei reglementwidrigem Befund trägt der Teilnehmer sämtliche Kosten.

## **7 Dokumenten - und Papierabnahme**

Die Dokumenten- und Technische Abnahme sind Bestandteil einer jeden Veranstaltung.  
Erst nach erfolgreicher Dokumenten- und Technischer Abnahme erfolgt eine Zulassung zum Start.  
Über eine Nichtzulassung zum Start entscheidet in erster Instanz der Rennleiter. Gegen die Nichtzulassung zum Start hat ein Teilnehmer die Möglichkeit innerhalb von 30 Minuten beim Schiedsgericht Widerspruch einzulegen.  
Das Fahrzeug darf in seinem äußeren Erscheinungsbild auf keinem Fall dem Ansehen des Motorsports schaden. Die diesbezügliche Entscheidung trifft der Rennleiter.

### **7.1 Dokumentenabnahme**

Zur Dokumentenabnahme haben die TeilnehmerInnen ihre gültige Fahrerlizenz vorzulegen.

### **7.2 Technische Abnahme**

Zur Technischen Abnahme müssen die TeilnehmerInnen mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen und die vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung vorweisen.  
Karts bzw. Fahrerausrüstungen, die den Technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen und es kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar vorzuführen.

## **8 Durchführung der Veranstaltung**

### **8.1 Fahrerbesprechung**

Es ist vor dem Zeittraining eine Fahrerbesprechung abzuhalten. Die Anwesenheit ist für alle TeilnehmerInnen vorgeschrieben. Die Anwesenheit muss vom Veranstalter kontrolliert werden.  
Die Nichtteilnahme an der Fahrerbesprechung wird mit einer Geldstrafe von € 50,- geahndet.

### **8.2 Freies Training**

Es ist für jeden Teilnehmer ein freies Training von mindestens 1 x 15 min vorgeschrieben.

### **8.3 Zeittraining**

Das Zeittraining findet für jeden Teilnehmer in einer 10 minütigen Trainingssitzung statt.  
Die beste Trainingszeit entscheidet über den Startplatz in der Startaufstellung für beide Rennen der Veranstaltung.

Die Anzahl der gefahrenen Runden ist freigestellt.  
Fährt ein Teilnehmer während des Zeittrainings in die Boxengasse ist das Zeittraining für ihn beendet.

Bei der Startaufstellung richtet sich die Anzahl der zugelassenen Fahrer nach dem DMSB Streckenabnahmeprotokoll.

Der Vorstartbereich schließt 10 Minuten vor der Startzeit.

## 8.4 Rennen

Je Klasse werden zwei Wertungsläufe mit einer Renndistanz von 12 Minuten ausgetragen.

Es ist ein stehender Start mit einer Aufwärmrunde vorgeschrieben.  
Der Vorstartbereich schließt 10 Minuten vor der Startzeit.

Fährt ein Teilnehmer während eines Rennens aufgrund eines Technischen Defekts oder verlorenen Frontspoilers in die Boxengasse, darf er nach erfolgreicher Reparatur sein Rennen fortsetzen. Er muss dabei nicht über die Waage. Beendet ein Teilnehmer während seinem Rennen dieses durch Fahren in die Boxengasse, muss er über die Waage.

## 9 Wertung

### 9.1 Einzelwertung

Die Wertung erfolgt in den zwei Klassen mit je zwei Gruppen:

- Klasse E:      Gruppe 160 ccm      - Klasse S:      Gruppe 270 ccm  
                         Gruppe 200 ccm                              Gruppe 390 ccm

Jede Gruppe wird für die Tageswertung und die Meisterschaft getrennt gewertet.  
Der Serienausschreiber behält sich vor, bei einer geringen Teilnehmerzahl die Gruppen einer Klasse gemeinsam zu werten.

Für die Tages- und die Meisterschaftswertung erhalten die TeilnehmerInnen für bei Wertungsläufe Punkte:

Punkteverteilung:

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Punkte	25	22	20	18	16	15	14	13	12	11
Platz	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Punkte	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Bei Rennabbruch innerhalb der ersten 2 Runden findet ein Neustart statt, die Startaufstellung ergibt sich aus dem Zeittraining.

Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehen.  
Bei Rennabbruch ab Runde 3 und weniger als 75 % der vorgesehenen Renndistanz wird 15 Minuten nach dem Zeigen der roten Flagge der Restart angesetzt.  
Die Distanz des wieder gestarteten Rennens entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehen Distanz und der bereits bis zum Rennabbruch absolvierten Distanz. Alle Fahrer, die die letzte Runde vor dem Rennabbruch beendet haben oder die sich in der Reparaturzone (Boxen) im Moment des Rennabbruches befanden, sind zum Neustart zugelassen.  
Nicht besetzte Startplätze bleiben frei.

Es gibt kein Streichresultat. Der Teilnehmer/die Teilnehmerin mit der höchsten Punktzahl ist MeisterIn im ADAC 4-Takt Kart-Cup 2015.

### 9.2 Mannschaftswertung

Jedes teilnehmende Kart nimmt an der Mannschaftswertung zum ADAC 4-Takt Kart-Cup teil, wenn es von einem Ortsclub des ADAC Nordbayern oder des ADAC Württemberg eingesetzt wird.  
Mit der Angabe der Mannschaft auf der Nennung wird die Mannschaft definiert. Alle Einzelergebnisse

aller Wertungsläufe der drei Mannschaftsfahrer (FahrerIn 1, 2 und 3) werden addiert.

Die Mannschaft mit den meisten Punkten ist Mannschaftssieger des ADAC 4-Takt Kart-Cup 2015.

### **9.3 Jahressiegerehrung**

Die Siegerehrung zum ADAC 4-Takt Kart-Cup findet im Rahmen der letzten Veranstaltung in der Saison statt.

## **10 Besondere Bestimmungen**

Über organisatorische Fragen im Zusammenhang mit der Veranstaltung und deren Ablauf erteilt nur der Rennleiter verbindliche Auskünfte.

Der Serienausschreiber behält sich das Recht vor, zu jeder Zeit Änderungen und / oder Ergänzungen an diesem Reglement vorzunehmen. Änderungen und / oder Ergänzungen werden auf den entsprechenden Internetseiten oder durch Aushang bei den Veranstaltungen bekanntgemacht und sind ab dem Zeitpunkt dieser Veröffentlichungen gültig.

Anmerkung:

Die DMSB Rahmenausschreibung für Clubsport-Wettbewerbe und das Kart-Clubsport-Reglement finden Sie unter [clubsport-motorsport.de](http://clubsport-motorsport.de).

Die DMSB Umweltrichtlinien und die Anti-Doping Bestimmungen der NADA (NADC) unter [dmsb.de](http://dmsb.de)

ADAC Nordbayern  
Abt. Sport und Jugend

ADAC Württemberg  
Abt. Jugend, Sport & Ortsclubs

im Januar 2015