

Ausschreibung

für 4-Takt Monkey-Cross-Rennen



gültig ab Januar 2012

GLIEDERUNG DES DEUTSCHEN MONKEY-CLUBS

DMC-Vorstandschaft

| | | |
|---|--|--|
| Frank Jaksch Mittlere Str. 8 73265 Dettingen/Teck | Markus Thurner Wolfstraße 12 73278 Schlierbach | Volker Osborne Sudetenstr. 1 91625 Schnelldorf |
| RKV Kirchheim | HMV Hepsisau | MSC Feuchtwangen |

Vereine im DMC

HMV - Hepsisauer Motorsportverein e.V. im DMV

Hartmut Hummel
Kelterplatz 10, 73235 Weilheim-Hepsisau
Tel. 07023 / 910990
Fax 07023 / 9109944
E-Mail: h.hummel@h-hummel.de (www.hmv-hepsisau.de)

RKV - Rad und Kraftfahrverein Kirchheim unter Teck e.V. im DMV

Fritz Götz
Brunnenstrasse 19, 73230 Kirchheim
Tel. 07021 / 53290
Fax 07021 / 59945
E-Mail: motorsport@rkv-kirchheim.de (www.rkv-kirchheim.de)

MSC - Motorsportclub Feuchtwangen e.V. im DMV

Sven Breitingner
91626 Schopfloch
Tel.: 09857 / 975869
E-Mail: benzel380@t-online.de (www.msc-feuchtwangen.de)

MONKEY-CROSS MEISTERSCHAFT

Der Deutsche Monkey Club (DMC) richtet zusammen mit den genannten Motorsportvereinen die Deutsche Monkey-Cross Meisterschaft im Rahmen einer jährlichen Rennserie aus.

Veranstalter der einzelnen Rennen sind die Vereine, welche auch Mitglied im Deutschen Motorsportverband (DMV) sind.

Bei jedem Rennen werden Meisterschaftspunkte vergeben, mittels dieser der DMC die Deutschen Monkey-Cross Meister in den einzelnen Klassen ermittelt.

Die Meisterschaftsfehrung findet am Ende der Saison nach der letzten Veranstaltung statt und wird rechtzeitig bekannt gegeben.

DMC-GREMIUM

Das DMC-Gremium ist das Entscheidungsorgan des DMC und für die Durchführung der Deutschen MonkeyCross Meisterschaft zuständig. Jeder eingangs genannte Verein benennt und entsendet drei stimmberechtigte Mitglieder in das DMC-Gremium.

Das DMC-Gremium wählt aus seinen Reihen die aus drei Personen bestehende DMC-Vorstandschaft. Von jedem Verein kann nur ein Vertreter der Vorstandschaft angehören.

Aufgabe des DMC-Gremiums ist insbesondere die regelmäßige Aktualisierung der Ausschreibung, die jährliche Festlegung und Bekanntgabe der Renntermine sowie die Entscheidung über Proteste.

ORGANISATORISCHE AUSSCHREIBUNG

Veranstalter und Rennleitung

Jeder Rennveranstalter richtet seine Monkey-Cross Veranstaltungen eigenverantwortlich nach den Bestimmungen des DMC aus. Er schließt hierfür beim DMV entsprechende Veranstalterversicherungen ab und bestimmt jeweils eine Rennleitung.

Während einer Veranstaltung ist die Rennleitung die höchste Entscheidungsinstanz. Betrifft eine Angelegenheit die grundsätzlichen Bestimmungen des DMC (Ausschreibung) oder handelt es sich um einen Protest, so hat sich die Rennleitung mit dem DMC abzustimmen.

Jeder Fahrer hat den Anweisungen der Funktionäre und Streckenposten Folge zu leisten. Zuwiderhandlungen können mit Rennausschluss geahndet werden.

Fahrerlager

Der Veranstalter hat dafür zu sorgen, dass Fahrer und Helfer freie Durchfahrt zum Fahrerlager haben.

Das Fahren außerhalb der Rennstrecke und des Fahrerlagers während der Veranstaltung ist strengstens verboten. Im Fahrerlager ist das Fahren nur im Schrittempo erlaubt. Zuwiderhandlungen können zum Ausschluss führen.

Fahrzeugabnahme und Fahrerbesprechung

Die **Abnahme** erfolgt durch eine oder mehrere dafür bestimmte Personen. Sie überprüfen den ordnungsgemäßen Zustand der Fahrzeuge und des Helms und bestätigen dies mit einem Stempel/Aufkleber am Fahrzeug und am Helm. Bei der Fahrzeugabnahme sind auch die Nennungen und Startnummern zu kontrollieren.

Die wichtigsten Informationen zu einer Veranstaltung werden im Rahmen einer **Fahrerbesprechung** bekannt gegeben; hierzu zählt insbesondere der vorgesehene Zeitplan, die Örtlichkeit des Helferraumes und des Ergebnisaushangs sowie die Regelungen bzgl. der lärmbedingter Disqualifikation wegen eines Defekts am Auspuff. Für Fahrer und Beifahrer sowie ggf. Erziehungsberechtigte besteht Anwesenheitspflicht.

Der Zeitpunkt für Fahrzeugabnahme und Fahrerbesprechung ist so zu wählen, dass sie bis zum Beginn des Pflichttrainings beendet sind. Das heißt, sobald das Pflichttraining der ersten Klasse begonnen hat, ist eine Anmeldung bzw. Fahrzeugabnahme nicht mehr vorgesehen.

Zeitnahme und Streckenposten

Die Zeitnehmer/innen und Streckenposten sind durch die einzelnen Vereine in ausreichender Anzahl zu stellen.

Die Zeitnahme-Mitglieder haben sich vor Beginn der Wertungsläufe am Rennbüro zu melden. Die Ergebnisse der einzelnen Zeitnahmeteams werden geprüft, mit Uhrzeit versehen und an einer Ergebnistafel ausgehängt. Einwände gegen die Listen werden geprüft, sofern sie innerhalb einer angemessenen Frist bei der Rennleitung vorgebracht werden. Derartige Einwände sind kein formeller Protest (keine Gebühr).

Die Strecke muss beim freien Training, beim Pflichttraining und bei den Wertungsläufen durch Streckenposten gesichert sein.

Training und Start

Jeder Veranstalter ist verpflichtet, am Tag der Wertungsläufe ein freies Training (mind. 15min.-Takt) sowie ein Pflichttraining (mind. 10min.-Takt) im Zeitplan vorzusehen.

Die Aufnahme des freien Trainings und des Pflichttrainings darf nur nach technischer Abnahme des Fahrzeugs, sowie auf abgesperrter Strecke erfolgen. Mindestens 5 Minuten vor Beginn des Pflichttrainings haben sich alle Fahrer einer Klasse im Vorstart einzufinden. Gleiches gilt für die Wertungsläufe. Wer zu spät zum Vorstart kommt, am Pflichttraining nicht teilnimmt oder nicht die vorgeschriebene Schutzkleidung trägt, hat keinen Anspruch auf die Teilnahme an den Wertungsläufen. Eine Teilnahme außer Konkurrenz an Pflichttraining und Wertungsläufen ist nicht möglich.

Das Pflichttraining hat mit einem gemeinsamen Start an der Startanlage zu beginnen. Jeder Fahrer ist verpflichtet eine Runde im Pflichttraining zu absolvieren.

Die Startaufstellung zum Rennen erfolgt im 1. Wertungslauf nach dem aktuellen Meisterschaftsstand und im 2. Wertungslauf nach dem Ergebnis des 1. Wertungslaufes. Wer zum Zeitpunkt des Startvorgangs am Start bzw. Vorstartbereich nicht anwesend ist (Fahrer, ggf. Beifahrer und Fahrzeug), ist für diesen Wertungslauf ausgeschlossen.

Drei Minuten vor dem Start muss der Startplatz geräumt sein. Bei Fehlstart wird der Start wiederholt. Das Anhalten der Fahrer geschieht mit der roten Flagge an geeigneter Stelle.

Zusatz für Klasse 5:

Änderungen der Teamzusammensetzung während einer Veranstaltung (ab Pflichttraining) sind nicht erlaubt.

Flaggen und Signale

Gelbe Flagge: Bedeutet Gefahr und zeigt den Fahrern ein Hindernis an. Es gilt ein Überholverbot in dem betroffenen Streckenabschnitt.

Gelbe Flagge geschwenkt: Erhöhte Gefahr, blockierte Strecke, eventuell Fertigmachen zum Anhalten. Es gilt ein Überholverbot in dem betroffenen Streckenabschnitt.

Blaue Flagge: Bitte dem überrundendem Fahrer an geeigneter Stelle das Überholen ermöglichen.

Rote Flagge: Anhalten.

Renndauer:

| | | |
|----------|---|-------------------------------|
| Klasse 0 | - | 2 mal 10 Minuten und 2 Runden |
| Klasse 1 | - | 2 mal 15 Minuten und 2 Runden |
| Klasse 2 | - | 2 mal 15 Minuten und 2 Runden |
| Klasse 3 | - | 2 mal 15 Minuten und 2 Runden |
| Klasse 4 | - | 2 mal 15 Minuten und 2 Runden |
| Klasse 5 | - | 2 mal 15 Minuten und 2 Runden |

Aus organisatorischen Gründen kann der Veranstalter einzelne Klassen beim freien Training gemeinsam fahren lassen. Dabei sind die Teilnehmerzahlen und die unterschiedliche Fzg-Charakteristik zu berücksichtigen.

Bei zu großer Teilnehmerzahl in einer Klasse kann nach Entscheidung der Rennleitung anstelle zweier Wertungsläufe, zwei Vorläufe, ein Hoffnungslauf und ein Finallauf durchgeführt werden. Dadurch fährt jeder Fahrer, auch wenn er nicht ins Finale kommt, mindestens zwei Rennläufe während einer Veranstaltung.

Der Finallauf (mind. 15 Fahrer – wg. Punktevergabe) setzt sich zu 1/3 aus dem Vorlauf 1, zu 1/3 aus dem Vorlauf 2 und zu 1/3 aus dem Hoffnungslauf zusammen.

Die Renndauer in den Vorläufen und im Hoffnungslauf beträgt jeweils 10 Min. und 2 Runden; im Finallauf die normal für diese Klasse vorgesehene Zeit.

Die Startaufstellung in den Vorläufen erfolgt nach dem aktuellen DM-Stand (VL1:Plätze 1,3,5... und VL2: 2,4,6...). Fehlen einzelne Fahrer werden die Starterfelder durch die „Schlechtplatziertesten“ ausgeglichen.

Die Startaufstellung im Finale erfolgt in folgender Reihenfolge:

1.VL1, dann 1. VL2, dann 1. HL, dann 2.VL1, dann 2. VL2, dann 2. HL usw.

Das Training (freies Training und Pflichttraining) kann aus Zeitgründen auf eine Trainingseinheit verkürzt werden, die dann für alle Pflicht ist.

Für Vor- und Hoffnungsläufe gibt es keine DM-Punkte. Um dennoch die Vergleichbarkeit der einzelnen Veranstaltungen zu gewährleisten, gibt es im Finallauf die doppelte Punktzahl.

Um die Chancengleichheit zu bewahren, achtet der Veranstalter auf ausreichende Pausen zwischen Vorlauf, Hoffnungslauf und Finallauf.

Strecke und Wertungsläufe

Die Fahrer dürfen sich während des Rennens nur innerhalb der Streckenbegrenzung bewegen. Ein Fahrer, der unbeabsichtigt während des Rennens die Strecke verlässt, bleibt nur dann in der Wertung, wenn er die Fahrt von dort wieder aufnimmt, wo er die Strecke verlassen hat. Bei etwaigem Ausscheiden muss das Fahrzeug sofort von der Strecke gebracht werden. Reparaturen durch Dritte sind während des Rennens nur in der Helferzone erlaubt. Ein Verbringen des Fahrzeugs ins Fahrerlager führt zum Ausschluss aus der Wertung für diesen Lauf.

Überholmöglichkeit muss auf der ganzen Strecke gewährleistet sein. Auch einzelne, durch das Gelände bedingte, kurze, schmale Streckenabschnitte sollten nach Möglichkeit vier Meter aufweisen. Die Streckenführung ist durch den Veranstalter so zu wählen, dass sie den Fahrzeugen, insbesondere der in den Klassen 0 und 5 angemessen ist. Während der Wertungsläufe darf ab Klasse 1 keine Hilfe Dritter in Anspruch genommen werden; ausgenommen Reparaturen in der Helferzone.

Ausgehend vom Führenden werden nach Zeitablauf den Fahrern die letzten beiden Runden angezeigt. Danach wird der Lauf durch das Zeigen der schwarz-weiß karierten Flagge beendet. Jeder Fahrer wird unter Berücksichtigung der von ihm absolvierten Rundenzahl entsprechend der Durchfahrtsreihenfolge gewertet. Ausgeschlossene sowie ausgefallene Teilnehmer werden nicht gewertet.

Zum **Ausschluss** aus der Wertung führt insbesondere

- die Nichtanwesenheit am gemeinsamen Start,
- das Verlassen oder Abkürzen der gekennzeichneten Strecke (bspw. Auslassen eines Reifens),
- die absichtliche Behinderung eines anderen Teilnehmers,
- rücksichtslose und unfallgefährdende Fahrweise,
- Tätlichkeiten der Fahrer untereinander oder deren Erziehungsberechtigte während der Veranstaltung,
- das Verlassen des Streckenbereiches (mit Fahrzeug) während des Rennens (bspw. Aufsuchen des Fahrerlagers),
- der Fahrzeugwechsel oder -tausch (ab Abnahme) sowie
- Verstöße im Rahmen des Protestverfahrens.

Sofern es an der Fahrerbesprechung bekannt gegeben wurde, kann der Rennleiter aus Gründen des Lärmschutzes Fzg'e mit auftretenden Defekten an der Auspuffanlage vom weiteren Rennverlauf ausschließen.

Als **ausgefallen** gilt, wer

- die Ziellinie nicht innerhalb von 3 Minuten nach Eintreffen des Siegers überquert,
- sein Fahrzeug ohne eigene Motorkraft über die Ziellinie verbringt (bspw. schieben)
- ohne Beifahrer (Kl. 5) die Ziellinie überquert.

Darüber hinaus kann die Rennleitung - auch ohne Protest - einen Fahrer von der Wertung des aktuellen Rennens oder eines einzelnen Wertungslaufs **ausschließen**, wenn er die Regeln (Ausschreibungsbestimmungen) verletzt, sich den Anweisungen

der Funktionäre und Streckenposten widersetzt, sich unsportlich verhalten oder entgegen den Regelungen auf S. 6 die Hilfe Dritter in Anspruch genommen hat

Der Rennleiter ist zum **Abbruch** eines Rennens berechtigt. Ist das Rennen zu 75 % absolviert, wird es mit voller Punktzahl gewertet, sind weniger als 75 % absolviert, kann der Lauf mit halber Punktzahl gewertet oder wiederholt werden.

Protest

Proteste wegen Überprüfung eines Regelverstoßes sind innerhalb der Protestfrist (30 Minuten nach Beendigung des betreffenden Laufes) schriftlich und mit Entrichtung einer Protestgebühr von 100,- € bei der Rennleitung anzumelden. Protestberechtigt sind nur Fahrer bzw. Erziehungsberechtigte, die an dem betreffenden Lauf in der gleichen Klasse teilgenommen haben; gleiches gilt für den Beklagten. Richtet sich der Protest gegen die Technik des Fahrzeugs und werden dadurch Demonagen und Montagen erforderlich, hat der Protestführer zusätzlich die u. g. Montage- und Demontagekosten bis 12.00 Uhr des nächsten Werktages beim DMC zu hinterlegen. Erfolgt dies nicht rechtzeitig, gilt das Protestverfahren als nicht eröffnet und die bereits entrichtete Gebühr (100,- Euro) verfällt zugunsten des DMC.

Das Fahrzeug wird von einem Vertreter des DMC am Renntag unter Verschluss genommen; der Ort der Überprüfung wird bestimmt. Aus diesem Grund darf keines der am Rennen teilgenommenen Fahrzeuge vor Ende der Protestfrist (zzgl. 30 min.) vom Veranstaltungsgelände entfernt werden. Offensichtlich unbegründete Proteste können vom DMC-Gremium vor Ort abgelehnt werden. Ein Protest gegen die Rennleitung wird nicht angenommen.

War der Protest berechtigt, so erhält der Protestführer die Protestgebühr und die von ihm hinterlegten Kosten zurück. Der Protestgegner trägt die angefallenen Kosten für die Demontage, erhält sein Fahrzeug zerlegt zurück und muss an den DMC 50,- Euro Strafe bezahlen (nur bei Demontage).

War der Protest unberechtigt, erhält der DMC die Protestgebühr. Ist eine Demontage vorgenommen worden, erhält der Protestgegner 50,- Entschädigung vom DMC und vom Kläger die Montagekosten, sofern er sein Fahrzeug selbst wieder zusammen montiert.

Die Demontage-/Montagekosten betragen derzeit:

| | Demontage | Montage |
|-----------|-----------|---------|
| Kl. 0 | 100,- | 200,- |
| Kl. 1 – 5 | 150,- | 250,- |

Strafen

Begeht ein Fahrer einen technischen Regelverstoß (Manipulation am Fzg), der im Protestverfahren festgestellt wird oder lässt er sein Fahrzeug bei Protest vom DMC vor Ort nicht unter Verschluss nehmen bzw. nicht untersuchen, wird er mit Ausschluss aus der Wertung dieses Rennens bestraft und für das nächste Rennen gesperrt. Ist ein Fahrer Doppelstarter, wird er nur für die Klasse gesperrt, in der sein Fahrzeug nicht dem Reglement entsprach.

Ein technischer Regelverstoß in der letzten Veranstaltung zieht den Punkteverlust des vorletzten Rennens der jeweiligen Klasse nach sich.

Bei einem nichttechnischen Regelverstoß, der im Protestverfahren festgestellt wird, wird die Strafe im Rahmen einer Einzelfallentscheidung durch das DMC-Gremium festgelegt. In Betracht kommt dabei eine Abmahnungen, ein Wertungsausschluss und/oder eine Sperre.

Wertung und Preise

Der Veranstalter gibt für die ersten drei Fahrer jeder Klasse Preise aus. Dabei sind in der Klasse 5 Fahrer und Beifahrer gleich zu behandeln.

Die Siegerehrung und Preisverteilung findet im Anschluss an die Veranstaltung statt.

Des Weiteren kommen in allen Klassen Meisterschaftspunkte zur Vergabe und zwar nach folgendem Modus:

| | | |
|-------------------|---|-------------|
| 1. Platz pro Lauf | - | 20 Punkte |
| 2. Platz pro Lauf | - | 17 Punkte |
| 3. Platz pro Lauf | - | 15 Punkte |
| 4. Platz pro Lauf | - | 13 Punkte |
| 5. Platz pro Lauf | - | 11 Punkte |
| 6. Platz pro Lauf | - | 10 Punkte |
| ... bis 15. Platz | - | ... 1 Punkt |

Zur Ermittlung der Tagessieger werden die Punkte beider Läufe zusammengezählt. Bei gleicher Punktzahl entscheidet die bessere Platzierung im zweiten Lauf.

Bei den Teilnehmern, die in beiden Wertungsläufen keine Punkte erringen konnten, werden die Laufplatzierungen addiert. Bei gleichem Wert entscheidet die bessere Platzierung im zweiten Lauf.

Zur Ermittlung der Jahresplatzierungen werden die Meisterschaftspunkte aus allen Wertungsläufen einer Saison addiert. Sind zwei oder mehr Fahrer punktgleich, so entscheidet zunächst die Anzahl der besseren Tagesplatzierungen. Sind sie auch dort gleich, die Anzahl der besseren Laufplatzierungen und schließlich ggf. die bessere Platzierung im zuletzt stattgefundenen Wertungslauf.

Zusatz für Klasse 5:

Im Laufe einer Saison kann der Beifahrer gewechselt werden.

Die Meisterschaftspunkte werden dem Fahrer, nicht dem Fahrzeug gutgeschrieben. Das heißt, tritt ein Gespannteam mit einem anderen Fahrer zu einem Rennen an, so wird es als neues Team gewertet und fährt mit einer anderen Startnummer.

Nennungen

Nennberechtigt sind grundsätzlich alle DMV-Mitglieder, die im Besitz eines gültigen DMC-Lizenz sind. Nennungen sind schriftlich vor Veranstaltungsbeginn, spätestens während der Abnahme an den Veranstalter zu richten. Eine Nennung ist nur gültig, wenn diese vom Fahrer bzw. bei Minderjährigen vom Erziehungsberechtigten persönlich unterschrieben ist.

Das Nenngeld beträgt für alle Klassen pro Person 20,-€ pro Veranstaltung.

Ist ein Teilnehmer kein DMV-Mitglied oder besitzt er keine gültige DMC-Lizenz, so kann er mit Tagesnennungen an bis zu 4 Veranstaltungen pro Jahr teilnehmen. In diesen Fällen beträgt das Nenngeld 30,-€ pro Veranstaltung. Auch dieser Teilnehmer erhält entsprechend Meisterschaftspunkte.

In der Klasse 5 sind Fahrer und Beifahrer fahrausweis- und startgeldpflichtig.

Setzt ein Veranstalter eine elektronische Zeitmessung ein, kann per DMC-Beschluss das Nenngeld um 5,- Euro pro Teilnehmer erhöht werden.

Das Nenngeld wird zurückerstattet, wenn die Veranstaltung abgesagt wird. Außerdem erklärt jeder Teilnehmer mit seiner Nennungsunterschrift, dass sein Fahrzeug dem Reglement entspricht und er die aktuell gültige Ausschreibung kennt.

DMC-Jahreslizenz

Jahreslizenzen sind bei beim DMC, direkt oder während einer Veranstaltung, mittels vollständig ausgefülltem Formblatt (erhältlich beim DMC) zu beantragen. Mit der Lizenzvergabe erhält der Teilnehmer eine Startnummer (vorrangig gemäß Vorjahresplatzierung), die der Fahrer das ganze Jahr behält.

Eine DMC-Jahreslizenz erhält nur der Fahrer/Beifahrer, der Mitglied im Deutschen Motorsport-Verband (DMV) ist. Aufnahmeanträge sind ebenfalls beim DMC erhältlich.

Die Gebühr der DMC-Lizenz beträgt 25,- € pro Saison. Wird die Lizenz erst in der zweiten Saisonhälfte beantragt, beträgt die Gebühr 15,- €.

Haftungsverzicht

Die Teilnehmer (und deren gesetzliche Vertreter) verzichten durch Abgabe der Nennung für alle im Zusammenhang mit der Veranstaltung erlittenen Unfälle oder Schäden auf jedes Recht des Vorgehens oder Rückgriffes gegen den DMV (Deutscher Motorsportverband), den DMC, den Veranstalter, dessen Beauftragten, Behörden und irgendwelche andere Personen, die mit der Organisation in Verbindung stehen, soweit der Unfall oder Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

Außerdem erklären die Teilnehmer bzw. deren Erziehungsberechtigte durch Abgabe der Nennung, dass

- der Teilnehmer die nötige körperliche und geistige Fitness aufweist.
- sie von der aktuellen Ausschreibung des DMC Kenntnis haben, diese beachten und anerkennen.

Diese Vereinbarung wird mit Abgabe der Nennung an den Veranstalter allen Beteiligten gegenüber wirksam.

TECHNISCHE AUSSCHREIBUNG

Fahrzeug allgemein

Jedes Fahrzeug muss den zur Zeit gültigen technischen Bestimmungen entsprechen. Insbesondere muss vorhanden sein, bzw. beachtet werden:

- Zwei wirksame, voneinander unabhängige Bremsen.
- Sämtliche scharfe Kanten sind zu bördeln oder mit einem Kantenschutz zu versehen.
- Jedes Fahrzeug muss mit einer Startvorrichtung ausgerüstet sein.
- Bei allen Fzg'en muss am Lenker ein Kurzschlussknopf, der den Primärstrom unterbricht, vorhanden sein.
- In allen Klassen muss vorne, links und rechts eine gut lesbare, mind. 12 cm große Startnummer angebracht sein.
- Es dürfen nur handelsübliche Kraftstoffe –ohne Zusätze verwendet werden.
- Das Auswechseln des Fahrzeugs während des Rennens (ab Abnahme) ist verboten und wird mit Ausschluss bestraft, ebenso der Fahrzeugtausch unter Teilnehmern.
- Der Austausch aller Teile mit Ausnahme des Rahmens ist gestattet.
- Die Fußrasten müssen klappbar sein; ein klappbarer Schalthebel ist erlaubt.
- Die Bereifung darf keinesfalls mit Spikes, Ketten, Stiften oder Ähnlichem bestückt sein.
- in allen Klassen ist eine Lautstärke der Fzg'e von max. 94 dB/A einzuhalten. Dies gilt auch bei eventuell auftretenden Defekten an der Auspuffanlage während des Rennens.

Fzg- / Motorenhersteller

Abweichend von den nachfolgenden Beschreibungen in den einzelnen Klassen sind - sofern in den einzelnen Klassenbeschreibungen nichts Gegenteiliges steht - jeweils auch Fahrzeuge bzw. Motoren zugelassen, die als Nachbauten von anderen Herstellern baugleich angeboten werden. Nicht baugleiche Teile müssen durch baugleiche oder originale ersetzt werden.

Sofern in der Ausschreibung die Begriffe „serienmäßig“ bzw. „original“ verwendet werden, ist darunter der deutsche Auslieferungsstandard zu verstehen.

Fahrerbekleidung

Die Fahrerbekleidung muss zweckmäßig sein und dem Fahrer Schutz bieten, deshalb sind Sturzhelm mit Mund-/Kinnschutz nach ECE 2205 (keine Jethelme), feste Stiefel und Handschuhe sowie Brustschutz, Knie- und Ellenbogenprotektoren Vorschrift. Sportschuhe und ähnliches Schuhwerk sind verboten. Der Helm ist bei der Fahrzeugabnahme vorzuzeigen.

Mindestalter

Das angegebene Mindestalter darf nicht unterschritten werden. In begründeten Einzelfällen kann es nach Abstimmung mit dem DMC-Gremium für einzelne Fahrer erhöht werden, sofern diesen offensichtlich die notwendige Fahrpraxis fehlt. Ein Höchstalter gibt es nur in Klasse 0 und bedingt in Klasse 1 (Fzg-Typ 2).

KLASSENEINTEILUNG

Übersicht *

| Kl. | Fahrzeuge / Motoren | Radgröße | Hubraum | Alter |
|-----|--|------------|------------|----------|
| 0 | Monkey und XR/CRF50-Pitbikes, TT-R50E, PW50 und QR50 | max. 10/10 | 50ccm | 6 - 12 |
| 1 | Fzg'e mit CRF100-Motoren | max. 16/19 | 100ccm | ab 10 |
| | Pitbikes mit monkeytyp. Motor | max. 14/14 | 110ccm | 10 - 17 |
| 2 | Monkeys und Pitbikes mit monkeytypischem Motor | max. 14/14 | 125ccm | ab 12 |
| 3 | Pitbikes mit monkeytyp. Motor | max. 14/14 | unbegrenzt | ab 14 |
| 4 | Fzg'e mit XR/XL200-Motor u.ä. | unbegrenzt | 200ccm | ab 13 |
| | Fzg'e mit 125er-MZ-Motoren | | | |
| | Pitbikes mit monkeytyp. Motor | max. 17/17 | unbegrenzt | |
| 5 | Gespanne bis 200ccm | max. 14/17 | 200ccm | ab 14/13 |

* unverbindliche Übersicht. Details siehe nachfolgende Bestimmungen und S. 10.

Klasse 0: Serienmäßige Monkeys bis 50 ccm

Das Mindestalter beträgt 6 Jahre. Das Höchstalter ist 12 Jahre. Das heißt, die Fahrer dürfen in dem Jahr, in welchem sie 13 J. werden die Saison noch beenden.

Fzg.-Typ 1: HONDA Monkey (Z50/XR50/CRF50) und YAMAHA TT-R50E:

...in serienmäßigem Zustand

Ältere Fzg'e dürfen mit serienmäßigen Teilen auf den technischen Stand des neuesten Typs nachgerüstet werden. Dabei ist grundsätzlich auch eine Vermischung von Komponenten unterschiedlicher Modelle/Hersteller erlaubt. Allerdings dürfen bei HONDA-Motoren im Motorinnenbereich sowie an Vergaser, Ansaugstutzen, Luftfilter, Zündung, CDI und Auspuff keine Teile anderer Hersteller verbaut werden. Auch nicht erlaubt ist die Vermischung von Komponenten der Honda-Modelle oder deren Nachbauten mit Komponenten der TT-R50E und umgekehrt. (vgl. hierzu auch S. 10)

An der TT-R50E müssen Anlasser und Batterie montiert sein.

Fzg.-Typ 2: PW50 und QR50

Ebenfalls zugelassen sind Yamaha PW50 und Honda QR50 in serienmäßigem Zustand. An beiden Fzg'en darf am Auslass die Drosselscheibe entfernt werden.

Nachfolgende Daten gelten für Typ 1 und Typ 2:

- Aus gesundheitlichen Gründen dürfen die Federelemente hinten und vorne ausgetauscht bzw. angepasst werden; Sitz und Lenker ebenfalls; Fahrzeughöhe

und -länge dürfen deshalb abweichen.

- Die Übersetzung (Kettenrad und Ritzel) ist freigestellt.
- Die vordere Ritzelabdeckung (kombiniert mit Zündungsdeckel) muss in ihrer Schutzfunktion erhalten bleiben und darf nicht ausgefräst werden.
- Schleifmaß: Vom Hersteller angebotene, baugleiche Übermaßkolben bis max. 0,50 mm über Standarddurchmesser sind erlaubt.

Klasse 1: Viertakt-Fahrzeuge bis 100 ccm (CRF u.a.) & 110ccm (Pitbikes)

Das Mindestalter beträgt für beide Fzg-Typen 10 Jahre. Für Fzg-Typ 1 besteht keine Höchstaltersgrenze; bei Fzg-Typ 2 beträgt sie 17 Jahre. Das heißt, diese Fahrer dürfen im Jahr, in welchem sie 18 J. werden, die Saison noch beenden.

Fzg.-Typ 1: Honda XR80-, XR100- und CRF100-Fahrzeuge

- Radgröße max. 16 Zoll (hi) und 19 Zoll (vo)
- Motor, CDI & Vergaser müssen serienmäßig sein. Bedüsung, Ansaugstutzen und Luftfilter sind freigestellt.
 - Ältere, in dieser Typklasse zugelassene Motoren dürfen mit serienmäßigen Teilen von ebenfalls in dieser Typklasse zugelassenen, moderneren Fahrzeugen technisch nachgerüstet werden.
 - Schleifmaß: Vom Hersteller angebotene, baugleiche Übermaßkolben bis max. 0,50 mm über Standarddurchmesser sind erlaubt.
- Fahrwerk (insb. Rahmen u. Federelemente) sowie Übersetzung freigestellt.
- Auspuffkrümmer und -dämpfer freigestellt, jedoch max. 94 dB/A.
- Ölkühler und E-Starter sind nicht erlaubt

Fzg.-Typ 2: Monkeys und Pitbikes bis 110ccm (14-Zoll)

Monkey- und CRF50-typische Fahrzeuge (Pitbikes) wie folgt:

- Radgröße: max. 14 Zoll (hi + vo)
- Motor: Monkeytypische Komplettmotoren bis max. 110ccm, luftgekühlt und 2-Ventiltechnik in ausschließlich serienmäßigem Zustand und mit originaler CDI. Das heißt, dass auch der Austausch einzelner Komponenten gegen nicht serienmäßige oder baugleiche Teile verboten ist (vgl. hierzu auch S. 10). Ebenso ist der Einbau von Übermaßkolben (auch unterhalb der max. Kubikzahl) unzulässig.
- Rahmen: Pitbiketypischer Rahmen (ohne Unterzug)
- Auspuff: freigestellt, jedoch max. 94 dB/A.
- Vergaser: ohne Beschleunigerpumpe, max. 24mm
- Fahrwerkstuning, E-Starter und Ölkühler sind erlaubt

Klasse 2: Pitbikes / Monkeys - 14-Zoll / 125ccm

Das Mindestalter beträgt 12 Jahre

Zugelassene Fahrzeuge:

Monkey- und CRF70-typische Fahrzeuge (Pitbikes) wie folgt:

- Radgröße: max. 14 Zoll (hi + vo)
- Motor: Monkeytypische Motoren bis max. 125ccm, luftgekühlt und 2-Ventiltechnik (Tuning erlaubt). Der genannte Hubraum darf auch durch Übermaßkolben nicht überschritten werden.
- Rahmen: Pitbiketypischer Rahmen (ohne Unterzug)
- Auspuff: freigestellt, jedoch max. 94 dB/A.
- Vergaser: freigestellt
- Motor- und Fahrwerkstuning, E-Starter und Ölkühler sind erlaubt

Klasse 3: Pitbikes - 14-Zoll - Open

Das Mindestalter beträgt 14 Jahre.

Zugelassen sind Pitbikes (ohne Unterzugrahmen) mit monkeytypischen Motoren; auch mit Mehrventiltechnik und Wasserkühlung

- Radgröße: max. 14 Zoll (hi + vo).
- Motor- und Fahrwerkstuning erlaubt. Der Hubraum ist nicht begrenzt.
- Auspuff: freigestellt, jedoch max. 94 dB/A.
- Vergaser, E-Starter und Ölkühler freigestellt.

Klasse 4: Viertakt-Fahrzeuge bis max. 200 ccm & Pitbikes 17-Zoll

Das Mindestalter beträgt 13 Jahre.

Fzg.-Typ 1 - XR 200 R, MuZ u.a.

Es handelt sich um Viertakt-Fahrzeuge in konventioneller MX-Bauweise. Rahmen, Radgröße und Übersetzung (Kettenrad und Ritzel) sind freigestellt.

Auspuff: freigestellt, jedoch max. 94 dB/A.

zugelassene Motoren:

- Honda-XR200R, CB125TWIN, CM185, XL185S, CM200T, XL200
- MZ-SX125, SM125, RT125.

Motor-Tuning ab Kurbelgehäuse aufwärts bis max. 200ccm zulässig. Der genannte Hubraum darf auch durch Übermaßkolben nicht überschritten werden.

Vergaser, E-Starter und Ölkühler freigestellt.

Fzg.-Typ 2 - Pitbikes - 17-Zoll

Zugelassen sind Pitbikes die grundsätzlich der Kl. 3 entsprechen, jedoch mindestens ein 17-Zoll-Rad haben. Das zweite Rad darf kleiner sein. Alle anderen Regelungen der Kl. 3 gelten auch hier.

Klasse 5: Gespanne bis 200 ccm

Das Mindestalter beträgt für den Fahrer 14 Jahre, für den Beifahrer 13 Jahre.

Zugelassen sind Gespanne in konventioneller Bauweise (Vorderrad und angetriebenes Rad müssen fluchten).

Radgröße: hinten max. 14, vorne max. 17, Seitenwagenrad freigestellt.

Das Fahrzeug muss mit einem automatischen Zündunterbrecher ausgestattet sein, der den Primärstrom unterbricht, wenn der Fahrer von der Maschine getrennt wird.

Auspuff freigestellt, max. 94 dB/A.

zugelassene Motoren:

- Honda-XR200R, CB125TWIN, CM185, XL185S, CM200T, XL200.
- MZ-SX125, SM125, RT125.

Tuning ab Kurbelgehäuse aufwärts bis max. 203ccm zulässig. Der genannte Hubraum darf auch durch Übermaßkolben nicht überschritten werden.

Vergaser, E-Starter und Ölkühler freigestellt.

Reglement beschlossen: Ulm, 14. Oktober 2011

Anhang: Reglementänderungen 2012 im Überblick

- Regelung bzgl. Hilfeleistung aufgenommen S. 6 & 7
- Protestverfahren weiter konkretisiert S. 7
- Anwesenheitsregel für alle Fzg'e nach Laufende eingeführt S. 7
- Regelung bzgl. serienmäßig/baugleich verbessert S.10
- Technische Details in Kl.0, 1, 2, 4 & 5 konkretisiert S.11 - 14