

## Termine Automobil



Aktuelle Termine und Terminänderungen finden Sie auf der Internetseite des DMSB unter [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de).

## Technik Automobil



### FIA-GRUPPEN

#### ► ANHANG K

#### Sicherung von Tankdeckeln mit Schnellverschluss

Ab sofort wird neuer Artikel ergänzt:

##### 5.5 Kraftstoffsystem

##### „5.5.6 Tankdeckel:

Überstehende Tankdeckel mit Schnellverschluss (Typ Monza) müssen mit einer zusätzlichen Sicherung ausgerüstet sein, um ein Öffnen des Tankdeckels bei einem Unfall zu verhindern, es sei denn, es ist zwischen Tankdeckel und Kraftstoffbehälter ein Rückschlagventil vorhanden.“

#### Überrollkäfige

Der Artikel 5.13.4 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv):

„(g) Ab der Periode H müssen alle Fahrzeuge mit einem Überrollbügel/Überrollkäfig gemäß Periodenspezifikation (sofern ein Überrollbügel/Überrollkäfig erforderlich war), gemäß Homologation in der Periode oder gemäß dem aktuellen Anhang J ausgerüstet sein. Rohre durch die Trennwände oder die Befestigung der Rohre an der Karosserie im Umkreis von 10 cm um die Befestigungspunkte der Radaufhängung sind verboten, es sei denn dies ist periodenspezifisch oder homologiert.“

#### Gurtmesser bei Rallyes

Ab sofort wird neuer Artikel ergänzt:

##### 5.15 Sicherheitsgurte

5.15.3 „Bei Rallyes müssen während der kompletten Veranstaltung zwei Gurtmesser an Bord mitgeführt werden. Sie müssen für den Fahrer und den Beifahrer in angeschnallter Sitzposition leicht erreichbar sein.“

**Reifen für Fahrzeuge der Perioden C bis E, ausgenommen historische FIA-Formelfahrzeuge, auf Rundstrecken und Bergrennen**

Der Artikel 8.2.2 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv):

8.2.2 „Perioden C bis E (1.1.1919 – 31.12.1960) müssen Dunlop-Vintage-Reifen mit der Mischung 204 und dem Profil R5 oder früher verwenden. Andere Reifentypen dürfen nur dann verwendet werden, wenn solche Dunlop-Reifen in der entsprechenden Spezifikation nicht erhältlich sind. Offene viersitzige Tourenwagen vor 1947 ...“

### DMSB-GRUPPEN

#### ► DMSB-GRUPPEN – ALLGEMEIN

Ab **01.01.2010** entfallen folgende DMSB-Fahrzeuggruppen:

Gruppe SE

Gruppe DMSB-1600

Gruppe DMSB-2000

Gruppe DMSB-Super 2000

Gruppe DMSB-Diesel 2000

Gruppe DMSB-N/DN (siehe DMSB-Handbuch, brauner Teil)

Gruppe DA und DN

Hinweis: Es werden zwar die heute eigenständigen Gruppen DA und DN entfallen, allerdings werden dann die Bestimmungen der Gruppe CTC angepasst. Das heißt, nach Ablauf der FIA-Homologation (7 Jahre nach Produktionsstopp), werden ab 2010 die entsprechenden Homologationen sofort in die Gruppe CTC integriert.

#### ► GRUPPE G

#### Überrollvorrichtung (Änderung zu Slalomsport)

Der Art. 21.3 des Gruppe-G-Reglements (Handbuch 2009, brauner Teil) wird ab sofort wie folgt präzisiert:

##### „21.3 Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme vom Slalomsport – (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) muss ein Stahl-Überrollkäfig gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein.

Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1996 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8, der Hauptbügel die Mindestabmessungen: 38 x 2,5 oder 40 x 2 mm aufweisen.

##### Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei ge-

kreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann auch für die Beifahrerseite im Rallyesport.

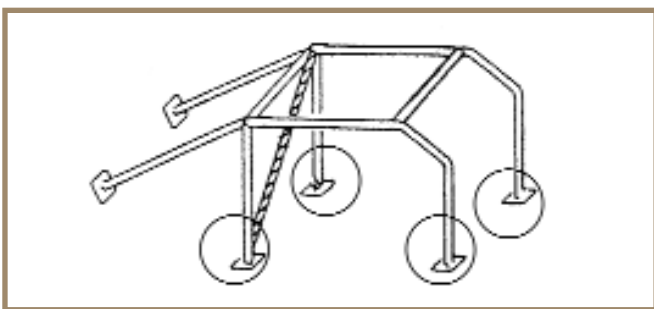
### **Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):**

Ab 01.01.2010 muss – mit Ausnahme des Slalomsports – an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-5 oder 253-20 vorhanden sein. Für Rallyes sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder Kombination 253-4 und 253-5 oder umgekehrt vorgeschrieben.

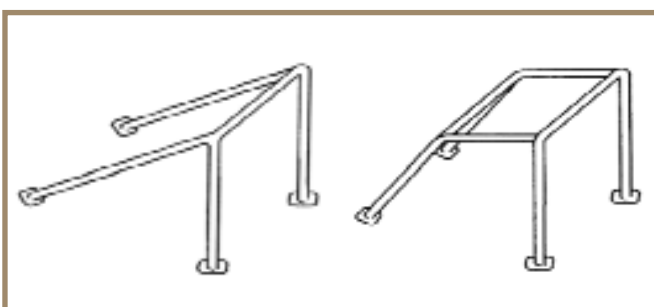
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.

Die Befestigungspunkte der Überrollvorrichtung an der Karosserie müssen mit einer min. 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm<sup>2</sup> haben muss, verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte muss an allen vorhandenen Überrollvorrichtungen eingebaut sein – also auch bei Veranstaltungen, bei denen eine Überrollvorrichtung nicht vorgeschrieben ist. Der Einbau dieser Platte muss nach Artikel 253.8 des Anhang J zum ISG erfolgen.

Zeichnungen:



Überrollbügel – nur für Slalom zulässig (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009)



Die in diesen Sicherheitsbestimmungen ... der Eintrag "wahlweise" ausreicht.

## ► GRUPPE F-2005

### **Überrollvorrichtung (Änderung zu Slalomsport)**

Der Art. 26.7 des Reglements der Gruppe F-2005 (Handbuch 2009, brauner Teil) wird ab sofort wie folgt präzisiert:

#### **„Art. 26.7 Überrollkäfig**

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – muss ein Stahl-Überrollkäfig gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein. Für Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 1997 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8, der Hauptbügel die Mindestabmessungen: 38 x 2,5 oder 40 x 2 mm aufweisen. Im Slalomsport wird eine Überrollvorrichtung empfohlen.

### **Flankenschutz (s.a. blauer Teil):**

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann auch für die Beifahrerseite im Rallyesport.

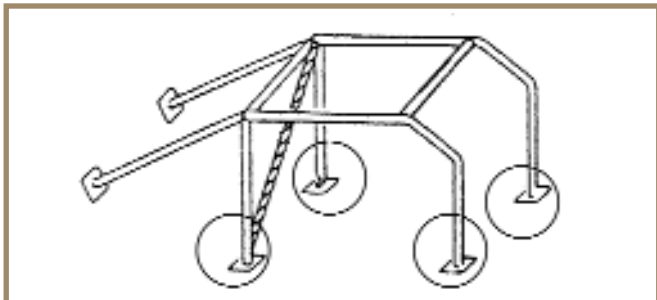
### **Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):**

Ab 01.01.2010 muss – mit Ausnahme des Slalomsports – an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-5 oder 253-20 vorhanden sein. Für Rallyes sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder Kombination 253-4 und 253-5 oder umgekehrt vorgeschrieben.

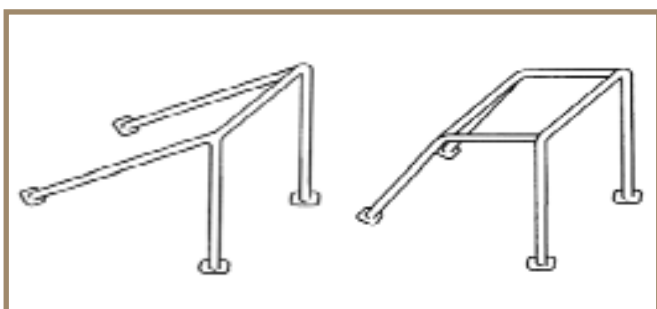
Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8, Anhang J müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer min. 3 mm dicken Stahlplatte, mit einer Mindestfläche von 120 cm<sup>2</sup>, verstärkt werden. Diese Verstärkungsplatte ist an den auf der folgenden Zeichnung eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben. Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt werden.

Zeichnungen:



**Überrollbügel – nur für Slalom zulässig** (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009):



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm<sup>2</sup> aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfige gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen. Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalom-Veranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Der Überrollkäfig muss in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag 'wahlweise' ausreicht.“

## ► GRUPPE H

### Baujahrgrenze

Ab 01.01.2009 sind in der Gruppe H nur noch Fahrzeuge mit Baujahr bis 31.12.2008 startberechtigt. Diese Baujahrgrenze wird bis auf weiteres eingefroren. Somit sind ausschließlich Fahrzeuge mit Baujahr zwischen dem 01.01.1966 und dem 31.12.2008 startberechtigt.

### Überrollvorrichtung (Änderung zu Slalomsport)

Der Art. 29 des Gruppe H-Reglements (Handbuch 2009, brauner Teil) wird ab sofort wie folgt präzisiert:

#### „Art. 29 Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – muss ein Stahl-Überrollkäfig gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein. Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum aktu-

ellen Anhang J, Artikel 253-8, der Hauptbügel die Mindestabmessungen: 38 x 2,5 oder 40 x 2 mm aufweisen.

Im Slalomsport wird eine Überrollvorrichtung empfohlen.

### Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt dann auch für die Beifahrerseite im Rallyesport.

### Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):

Ab 01.01.2010 muss – mit Ausnahme des Slalomsports – an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, im Hauptbügel eine Diagonalstrebe gemäß Zeichnung 253-5 oder 253-20 vorhanden sein. Für Rallyes sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder Kombination 253-4 und 253-5 oder umgekehrt vorgeschrieben. Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.

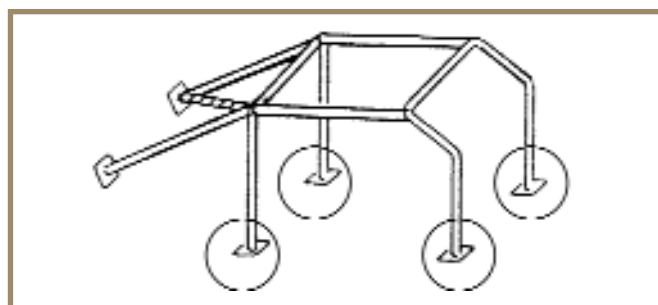
Für die Verstärkungsplatte gilt die nachfolgende Regelung.

Bei allen Eigenbaukonstruktionen gemäß Art. 253.8, Anhang J müssen die Befestigungspunkte des Überrollkäfigs an der Karosserie mit einer 3 mm dicken Stahlplatte, die eine Mindestfläche von 120 cm<sup>2</sup> haben muss, verstärkt werden.

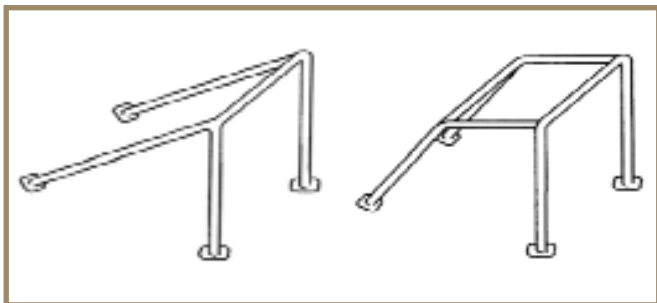
Diese Verstärkungsplatte ist an den auf der folgenden Zeichnung eingekreisten Befestigungspunkten innen und außen vorgeschrieben.

Alternativ zu den äußeren Verstärkungsplatten ist es ausreichend, wenn die innen vorgeschriebenen Platten mit der Karosserie verschweißt sind.

Zeichnungen:



**Überrollbügel – nur für Slalom zulässig** (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009):



Die Fläche für die Befestigungspunkte der hinteren Abstützungen muss gemäß Art. 253-8.3.2.6 mindestens 60 cm<sup>2</sup> aufweisen (Ausnahme: Überrollkäfig gemäß ASN-Zertifikat oder FIA-Homologationsblatt). Darüber hinaus ist die Fläche der anderen Befestigungspunkte freigestellt, wobei an diesen Punkten die Rohre auch direkt mit der Karosserie verschweißt werden dürfen.

Der oben beschriebene Überrollkäfig kann auch für Slalom-Veranstaltungen vorgeschrieben werden. Der Veranstalter hat für diesen Fall eine entsprechende Sicherheitsbestimmung in seine Ausschreibung aufzunehmen.

Der Überrollkäfig muss bei Rallye-Veranstaltungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein, wobei der Eintrag 'wahlweise' ausreicht.“

## Mindestgewichte in der Gruppe H ab 2010

In Abhängigkeit vom Hubraum bzw. Einstufungshubraum und der Anzahl der Ventile gelten ab 01.01.2010 folgende Fahrzeug-Mindestgewichte:

Alle Veranstaltungen außer Rallye und Bergrennen:

Hubraumklasse in ccm		Mindestgewicht in kg	
		2V/Zyl.	>2V/Zyl.
bis 500 ccm:		485 kg	495 kg
über 500 bis 600 ccm:		530 kg	540 kg
über 600 bis 700 ccm:		565 kg	575 kg
über 700 bis 850 ccm:		600 kg	610 kg
über 850 bis 1000 ccm:		650 kg	660 kg
über 1000 bis 1150 ccm:		680 kg	690 kg
über 1150 bis 1300 ccm:		710 kg	730 kg
über 1300 bis 1600 ccm:		760 kg	805 kg
über 1600 bis 2000 ccm:		825 kg	890 kg
über 2000 bis 2500 ccm:		900 kg	975 kg
über 2500 bis 3000 ccm:		970 kg	1045 kg
über 3000 bis 3500 ccm:		1030 kg	1105 kg
über 3500 bis 4000 ccm:		1090 kg	1165 kg
über 4000 bis 4500 ccm:		1150 kg	1225 kg
über 4500 bis 5000 ccm:		1200 kg	1275 kg
über 5000 bis 5500 ccm:		1250 kg	1325 kg
über 5500 bis 6000 ccm:		1300 kg	1375 kg
über 6000 bis 6500 ccm:		1350 kg	1425 kg
über 6500 ccm:		1400 kg	1475 kg

Rallyesport:

Hubraumklasse in ccm		Mindestgewicht in kg	
		2V/Zyl.	>2V/Zyl.
bis 500 ccm:		485 kg	495 kg
über 500 bis 600 ccm:		530 kg	540 kg
über 600 bis 700 ccm:		565 kg	575 kg
über 700 bis 850 ccm:		600 kg	610 kg
über 850 bis 1000 ccm:		650 kg	660 kg
über 1000 bis 1150 ccm:		680 kg	690 kg
über 1150 bis 1300 ccm:		720 kg	740 kg
über 1300 bis 1600 ccm:		805 kg	850 kg
über 1600 bis 2000 ccm:		890 kg	955 kg
über 2000 bis 2500 ccm:		975 kg	1050 kg
über 2500 bis 3000 ccm:		1060 kg	1135 kg
über 3000 bis 3500 ccm:		1140 kg	1215 kg
über 3500 bis 4000 ccm:		1220 kg	1295 kg
über 4000 bis 4500 ccm:		1300 kg	1375 kg
über 4500 bis 5000 ccm:		1390 kg	1465 kg
über 5000 bis 5500 ccm:		1470 kg	1545 kg
über 5500 ccm:		1550 kg	1625 kg

>2 V/Zyl. = mehr als 2 Ventile je Zylinder

## Bergrennen:

Bei Bergrennen bleiben die Mindestgewichte im Jahre 2010 gegenüber 2008/2009 unverändert.

## ► GRUPPE FS

### Überrollvorrichtung

Der Art. 15.1 des Gruppe FS-Reglements (Handbuch 2009, brauner Teil) wird ab sofort wie folgt korrigiert:

#### „15.1 Überrollkäfig

In allen Fahrzeugen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – muss ein Stahl-Überrollkäfig gemäß dem aktuellen Anhang J, Artikel 253-8 eingebaut sein. Für Fahrzeuge mit Baujahr vor 2009 darf abweichend zum aktuellen Anhang J, Artikel 253-8, der Hauptbügel die Mindestabmessungen: 38 x 2,5 oder 40 x 2 mm aufweisen.

#### Flankenschutz (s.a. blauer Teil):

An Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, müssen – mit Ausnahme des Slalomsports (hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009) – an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorhanden sein. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.

**Diagonalstreben im Hauptbügel (s.a. blauer Teil):**

Ab 01.01.2010 muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-5 oder 253-20 vorhanden sein.

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein.“

► **GRUPPE GTN**

Es wird darauf hingewiesen, dass seit dem 01.01.2009 die abgelaufenen DMSB-Homologationen der bis Ende 2007 existierenden Gruppe GTN in der Gruppe CGT integriert sind.

► **RALLYCROSS**

Es wird darauf hingewiesen, dass die u.a. im Vorstart 9/08 veröffentlichte Regelung zum Flankenschutz an sogenannte Eigenbau-Überrollkäfigen auch bei DMSB-Rallycross-Veranstaltungen in allen Gruppen gültig ist.

**SICHERHEITSAUSRÜSTUNG**

**Flankenschutzstreben an Überrollkäfigen – Ausnahme Slalom**

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K werden ab 01.01.2009 in **allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und in allen Serien – (außer Slalom hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009)** – an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten **Eigenbauvorschriften** gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J verlangt. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 in Anhang J vorhanden sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch oder Vorstart 3/08). Gleiche Vorschrift gilt dann auch im Rallyesport sowie bei allen sonstigen Veranstaltungen mit Beifahrer für die Beifahrerseite. Die Mindestdicke der Knotenbleche beträgt 1,0 mm.

Es sind weiterhin alle Überrollkäfige zugelassen, welche über ein ASN-Zertifikat, z.B. DMSB, ONS, MSA, usw. oder eine FIA-Homologation abgedeckt sind.

ANZEIGE

Platzieren auch Sie Ihre Internet-Visitenkarte im

**DMSB-BRANCHENINDEX**

- Über 150 Firmenvisitenkarten auf [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) im DMSB-Branchenindex
- Motorsportadressen wie z.B. Reifenhersteller, Tuner, Versicherungen usw...
- Ohne Umwege zur gefundenen Adresse durch Direktverlinkung



Jetzt buchen:



HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG  
Tel.: 0371 56160-13  
E-Mail: [info@hb-werbung.de](mailto:info@hb-werbung.de)







**Sportreifen**

**Rallyreifen**

**Schotterreifen**

**Reifen für den historischen Motorsport**



**motorsport equipment**

**Lütticke motorsport**  
**Heerstr. 16**  
**D-58540 Meinerzhagen**  
 Tel: 02354-7797995 Fax:02354-7797996  
[info@lms-racing.com](mailto:info@lms-racing.com) [www.lms-racing.com](http://www.lms-racing.com)

**WICHTIG:** Es wird darauf hingewiesen, dass durch die obligatorische Verwendung von Flankenschutzstreben kein Überrollbügel mehr zulässig ist (Ausnahme: Slalom; *hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009*).

Somit ist in den DMSB-Gruppen ein Überrollkäfig obligatorisch (Ausnahme: Slalom; *hier zunächst ausgesetzt bis 30.06.2009*).

## Diagonalstrebe für Überrollkäfige in den Gruppen G, F-2005, H und FS

In den Gruppen G, F-2005, H und FS gelten **mit Ausnahme des Slalomsports** ab **01.01.2010** für sogenannte Eigenbaukäfige folgende Regelungen:

Grundsätzlich ist eine Diagonalstrebe gemäß den Zeichnungen 253-5 oder 253-20 vorgeschrieben. Im Rallyesport sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-7 oder 253-21 oder die Kombination 253-4 und 253-5 Pflicht, wobei die kombinierten Verstrebungen gemäß den Zeichnungen 253-4 und 253-5 auch umgekehrt verlaufen dürfen. Bei einer Kreuzverstrebung gemäß Zeichnung 253-7 oder 253-21 müssen dann auch grundsätzlich zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Artikel 253-8.2.14 und Zeichnung 253-34 angebracht sein.

Ab 01.01.2011 ist eine Stützstrebe im A-Säulenbereich gemäß Zeichnung 253-15 vorgeschrieben, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

## Kopfrückhaltevorrichtung

### Zukünftig zu beachtende Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen (z. B. HANS):

Ab **01.01.2010** wird im DMSB-Bereich in allen FIA- und DMSB-Gruppen und in allen vom DMSB genehmigten Serien bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen (Ausnahme: Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K, Autocross und Rallycross) die Verwendung eines FIA-homologierten Kopfrückhaltesystems, z. B. HANS, vorgeschrieben.

## Helm-Vorschriften

### B.S.I.-Helme

Gemäß FIA-Entscheidung sind Helme der Norm B.S.I. – BS 6658-85 Typ A/FR bis zum 31.12.2013 zulässig. Ob vorstehende Norm bei DMSB-Veranstaltungen auch nach 2013 akzeptiert werden kann, wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

### Helme im Autocross

Ab sofort ist in der Division 3 und 3A (Autocross-Spezialfahrzeuge) gemäß FIA-Bestimmungen auch die Verwendung eines Helmes der Norm SNELL M 2005 zulässig. Gemäß Autocrossbestimmungen des DMSB sind ab sofort auch Helme der Norm SNELL M2005 in allen Gruppen und Klassen zulässig.

## DMSB-KARTSPORT

### ► CIK-REGLEMENT

Die folgenden Bestimmungen wurden von der CIK mit Wirkung zum 01.01.2009 geändert bzw. ergänzt (Änderungen: *kursiv*).

#### „Art. 18 Allgemeine Bestimmungen KF4

- Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit ihrer originalen Konstruktion beibehalten werden sowie den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen, analog des bei der Homologation verplombten Motors.
- Alle Änderungen, welche das ursprüngliche Aussehen, die Abmessungen, Zeichnungen oder Fotos des originalen homologierten Teils, welches im Homologationsblatt beschrieben ist verändern, sind verboten, sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA) beschlossen wurden. Der Basismotor muss für alle *fünf* Klassen adaptiert werden können (KF4, KF3, KF2, KF1 und Super KF).
- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA.
- Exotische Materialien sind verboten.
- Für alle Motorteile mit mechanischen Funktionen bzw. welche zur Kraftübertragung dienen, ist Stahl- oder Aluminium-Material vorgeschrieben.
- Kohlefaser-Material ist für alle strukturellen Teile verboten.
- Ein Starter und Motor-Stopp-Schalter, welcher vom Fahrer in normaler Fahrposition betätigt werden kann, ist vorgeschrieben.
- Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
- Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
- Die Kupplung muss greifen, bevor die Drehzahl des Motors **3000 min<sup>-1</sup>** erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; *die Kupplung muss sich bei max. 5000 min<sup>-1</sup> unter allen Umständen im direktem Eingriff (100% iger Kraftschluss) befinden.*
- Ein wirksamer Schutz (aus Aluminium oder Plastik), der die Fliehkraftkupplung überdeckt, aber freien Zugang zur Kette oder Riemen gewährleistet, muss angebracht sein.
- Auspuff, bestehend aus maximal 6 Sektionen mit konstantem Durchmesser; entweder divergent oder konvergent, sowie ein mit dem Motor homologierter Geräuschdämpfer. Mindestwandstärke des Auspuffblechs: 0,9 mm
- CIK-FIA homologierter Ansaugeräuschdämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
- Geräuschlimit von 100 db(A) bei 7500 min<sup>-1</sup>\*
- Die dem Kraftstoff beigemischte Ölmenge ... vorhanden sein.“

\* gilt nicht im DMSB-Bereich (s. Art. 2.19)

## Art. 19 Besondere Bestimmungen KF3

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF3-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
  - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
  - Änderung von Abmessungen,
  - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils;
 sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).

Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen muss:

- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; muss durch den homologierten befestigten Verschluss ersetzt werden oder das Zylindergehäuse wird nicht bearbeitet.
- Auslassöffnungswinkel: max. 170°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- Das Volumen der Überströmkanäle, die Auslasskanal-Länge, das innere Profil des Auslasskanal-Auslasses, die max. Sehnenbreite der Kanäle und die untere Dichtfläche des Zylinders müssen dem Homologationsblatt entsprechen. Diese Elemente sind gemäß der im Anhang 3 aufgeführten Methode zu prüfen.
- max. Motordrehzahl: 14.000 min<sup>-1</sup>
- Mindestbrennraum-Volumen von 12 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1b dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
- Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
- Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 3000 min<sup>-1</sup> erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min<sup>-1</sup> unter allen Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.
- Spezifischer Einheits-Auspuff, Abmessungen und Volumen gemäß technischer Zeichnung Nr.12. Für die CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und -Trophys wird ein einheitlicher Auspuff-Lieferant nach Angebotsanfrage der CIK/FIA vorgeschrieben.
- Für KF3 homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 20 mm, welcher absolut original bleiben muss. Der Vergaser muss dem

Homologationsblatt und seine Einlassform der vom Hersteller hinterlegten Kontrollehre entsprechen.

- Für die CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und -Trophys wird ein einheitlicher Vergaser nach Angebotsanfrage der CIK/FIA vorgeschrieben.
- Die Kühlung ist limitiert auf **einen freien Kühler** mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, ist zulässig.
- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 14000 min<sup>-1</sup>.
- Reifen: 5“ homologiert; medium oder hart
- Gesamt-Mindestgewicht: 145 kg (inkl. Fahrer) (DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-hom. Sicherheitssitzes: 143 kg)
- Mindestgewicht Kart (ohne Kraftstoff): 75 kg

## Art. 20 Besondere Bestimmungen KF2

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF2-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
  - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
  - Änderung von Abmessungen,
  - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils;
 sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).

Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen muss:

- Die mechanische Arbeitsweise des Power-Valve-Systems ist freigestellt, vorausgesetzt, dass alle Teile, welche in der Explosionszeichnung im Homologationsblatt abgebildet sind, verwendet werden und keine anderen Teile hinzugefügt wurden.
- Die Verwendung eines Power-Valve-Einstellgriffes, wie er in der KF1 für den Anbau eines Drosselklappen-Schaltensensor spezifiziert ist, ist zulässig. Jedoch darf der besagte Sensor in KF2 nicht verwendet werden.
- Mindestbrennraum-Volumen von 9 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1c dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- Das Volumen der Überströmkanäle, die Auslasskanal-Länge, das innere Profil des Auslasskanal-Auslasses, die max. Sehnenbreite der Kanäle und die untere Dichtfläche des Zylinders müssen dem Homologationsblatt entsprechen. Diese Elemente sind gemäß der im Anhang 3 aufgeführten Methode zu prüfen.

- max. Motordrehzahl: 15.000 min<sup>-1</sup>
- Für KF2 homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 24 mm, welcher absolut original bleiben muss. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und seine Einlassform der vom Hersteller hinterlegten Kontrollehre entsprechen.
- Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
- Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
- Die Kupplung muss greifen, bevor die Drehzahl des Motors 3000 min<sup>-1</sup> erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min<sup>-1</sup> unter allen Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.
- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 15.000 min<sup>-1</sup>.
- Reifen: 5“ homologiert; Soft, Medium oder Hard
- Gesamt Mindestgewicht: 158 kg (inkl. Fahrer)
- Mindestgewicht Kart ( ohne Kraftstoff ): 75 kg

## Art. 21 Besondere Bestimmungen KF1

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF1-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
  - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
  - Änderung von Abmessungen,
  - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils; sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).

Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen muss:

- Die mechanische Arbeitsweise des Power-Valve-Systems ist freigestellt, vorausgesetzt, dass alle Teile, welche in der Explosionszeichnung im Homologationsblatt abgebildet sind, verwendet werden und keine anderen Teile hinzugefügt wurden.
- Die Verwendung eines Einstellgriffes für die Betätigung des Power-Valve ist zulässig, jedoch ausschließlich zum Zweck der Befestigung eines Drosselklappen-Schaltensensors.
- Mindestbrennraum-Volumen von 9 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1c dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- Einlass- und Auslass-Steuerzeiten freigestellt.
- Das Volumen der Überströmkanäle, die Auslasskanal-Länge, das innere Profil des Auslasskanal-Auslasses, die max. Sehnenbreite der Kanäle und die untere Dichtfläche des

Zylinders müssen dem Homologationsblatt entsprechen. Diese Elemente sind gemäß der im Anhang 3 aufgeführten Methode zu prüfen.

- max. Motordrehzahl: 16.000 min<sup>-1</sup>
- Für KF2 oder KF1 homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 24 mm oder 30 mm, welcher absolut original bleiben muss. Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und seine Einlassform, der vom Hersteller hinterlegten Kontrollehre, entsprechen.
- Homologierter Ansaugeräuschkämpfer mit 23 mm oder 30 mm Einlass-Durchmesser.
- Membrangehäuse gemäß Homologationsblatt
- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 16000 min<sup>-1</sup>.
- Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
- Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
- Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 3000 min<sup>-1</sup> erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min<sup>-1</sup> unter allen Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.
- Homologierter Auspuff
- Reifen: 5”
- Gesamt Mindestgewicht: 160 kg (inkl. Fahrer)
- Mindestgewicht Kart ( ohne Kraftstoff ): 75 kg

## ► DMSB-BAMBINI

Das Bambini-Reglement 2009 ist auf der DMSB-Website veröffentlicht.

## Vergaser

Der DMSB weist darauf hin, dass der Vergaser, wie alle anderen Motorteile, den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen muss. Dies bedeutet auch, dass die Querschnittszeichnung des Vergasers (Zeichnung 12 im Hom.blatt KM29/07) einzuhalten ist. Demnach sind trichterförmige Einlassquerschnitte nach wie vor verboten. Ein Entgraten, das Anbringen von Fasen (z. B. am Übergang zum Zwischenstück oder zur Stauscheibe) oder das mechanische Bearbeiten der Drosselklappenwelle ist hingegen unter Beachtung der Zeichnungen zulässig. Ebenfalls sind jegliche Formänderungen der serienmäßigen Kurbelwelle unzulässig.