

## 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 J (BULL. 425)

##### Art. 253

- Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253-7.2.2 (Feuerlöschsysteme) durch folgenden Text ersetzt:

Alle Löschbehälter müssen angemessen geschützt und innerhalb des Fahrgastraumes angebracht sein.

*Der Löschbehälter darf auch im Kofferraum angebracht sein unter der Voraussetzung, dass der Abstand zur Karosserieaußenkante in allen horizontalen Richtungen mindestens 300 mm beträgt.*

In allen Fällen müssen ihre Befestigungen in der Lage sein, einer Verzögerung von 25 g zu widerstehen. Das gesamte Löschsystem muss gegen Feuer widerstandsfähig sein. Kunststoffrohre sind verboten und Metallrohre sind vorgeschrieben.

- Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253.11 (Scheiben) durch folgenden Text ersetzt:

Die Fensterscheiben müssen für den Straßenverkehr zugelassen sein, ihre Kennzeichnung gilt als Nachweis.

*Für 4- oder 5-türige Fahrzeuge darf zwischen dem oberen Teil der Scheibe und dem oberen Teil der hinteren Tür ein Zwischenteil angebracht werden unter der Voraussetzung, dass es keine andere Funktion hat als den Fahrgastraum zu belüften und nicht über den Umriss des Fahrzeuges hervorsteht.*

Die Windschutzscheibe muss aus Verbundglas sein.

Für die Windschutzscheibe ist ein Sonnenstreifen erlaubt, vorausgesetzt dadurch wird für die Fahrer die Sicht auf Straßenschilder (Ampeln, Schilder, usw. ...) nicht eingeschränkt.

...

- Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253-14.3 (Sicherheitstank) durch folgenden Text ersetzt:

Das Altern der Sicherheitskraftstoffbehälter bringt nach 5 Jahren eine merkliche Herabsetzung der Festigkeitseigenschaften mit sich.

Jeder Kraftstoffbehälter muss spätestens 5 Jahre nach

Herstellungsdatum durch einen neuen ersetzt werden, es sei denn, der Hersteller nimmt eine erneute Überprüfung vor und stellt eine neue Bescheinigung aus, die eine Gültigkeitsdauer von höchstens 2 weiteren Jahren hat.

*Eine flüssigkeitsdichte Abdeckung aus feuerfesten Material, leicht zugänglich und nur mit Werkzeug demontierbar muss in der umhüllenden Schutzwand von FT3 1999, FT3.5 oder FT5-Sicherheitskraftstoffbehältern vorhanden sein, um eine Sichtprüfung des Gültigkeitsdatum zu ermöglichen.*

##### Art. 254 – Gruppe N (Bull. 424)

###### Motor-Leitungen

Der Artikel 254-6.1 wird ab dem 01.01.2011 durch folgenden Text ergänzt (Änderungen kursiv):

*„Das Befestigungssystem für Motorleitungen (für Kühlung, Wärmetauscher, Ansaugtrakt, Öl etc.) darf ausgetauscht werden.“*

###### Räder

Der Artikel 254-7.6 wird ab dem 01.01.2011 wie folgt geändert (Änderungen kursiv):

###### „7.6 Räder und Reifen

...

Die Benutzung von Reifen, die für Motorräder vorgesehen sind, ist verboten.

*Die Felgen müssen zwingend aus Gussmaterial oder gepresstem Stahl bestehen.*

- Für **Schotter-Rallyes** gelten für Felgen die Maximalabmessungen 7“ x 15“.

*Falls die Felgen nicht aus einer Aluminium-Gusslegierung bestehen, beträgt das Mindestgewicht einer 6,5“ x 15“-oder 7“ x 15“-Felge: 8,6 kg.*

- Falls es in der Veranstaltungsausschreibung aufgeführt ist, gelten für Felgen die Maximalabmessungen von 5,5“ x 16“ (z.B. für Schnee-Rallyes). ...“

#### ► ANHANG K

##### Geräuschbestimmungen

Ab dem 01.01.2010 sind für alle historischen Tourenwagen (T, CT), GT-Fahrzeuge (GT, GTS) und Spezial Produktionswagen (Gruppe-5-Fahrzeuge 1976-1981) gemäß Anhang K bei Rundstreckenrennen Geräuschgrenzwerte der Schallleistungs-kategorie B (>132-144 dB(A)) nach der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode vorgeschrieben (s. DMSB-Handbuch, blauer Teil).

##### Neue Homologationsnachträge

Für den Porsche 911 SC mit der Homologationsnummer 3062 und für den Lotus Elan mit der Homologationsnummer 127 wurden von der FIA zusätzliche Homologationsnachträge genehmigt, die beim DMSB erhältlich sind.

## Gültigkeit von FIA-Wagenausweisen (Erinnerung)

Es wird nochmals an die DMSB-Übergangsregelung erinnert (siehe u.a. Vorstart 1-2/08), wonach außer dem HTP (Historic Technical Passport) bei allen DMSB-Veranstaltungen nach Anhang K, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, grundsätzlich auch der alte HVIF (Historic Vehicle Identity Form) bis Ende 2010 gültig ist.

Einer der beiden vorgenannten von einem ASN genehmigten FIA-Wagenausweis muss also bei den Veranstaltungen vorgelegt werden. Von einem ASN verfasste Schreiben, welche bestätigen, dass ein Wagenausweis antrag vorliegt und dieser sich in der Bearbeitungsphase befindet, haben ausschließlich informativen Charakter und reichen für eine Starterlaubnis im DMSB-Bereich nicht aus. Schwedische Teilnehmer benötigen bei Veranstaltungen gemäß Anhang K auch in Deutschland den aktuellen „Historic Technical Passport“ (HTP) auf dem auf Seite 1 der Barcode-Aufkleber angebracht ist. Vorstehende Regelung bezüglich schwedischer Teilnehmer kam auf Bitte des schwedischen ASN zustande.

**Ab dem 01.01.2011 ist auch im DMSB-Bereich ausschließlich der Historic Technical Passport (HTP) gültig. Fahrzeuge ohne gültigen HTP sind dann bei Veranstaltungen nach Anhang K auch im DMSB-Bereich nicht mehr startberechtigt.**

## Bestimmungen für Grand-Tourisme-Wagen nach 1946

Der Artikel 2.3.6.3 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„Alle anderen Fahrzeuge müssen in der Gruppe 3 (1966 – 1981) homologiert gewesen sein. *Fahrzeuge der Periode G1 müssen den Bestimmungen des Anhang VIII entsprechen. Fahrzeuge ab Periode G2 müssen den Bestimmungen des Anhang J der jeweiligen Periode für diese Gruppe entsprechen.*“

## Spezial-Tourenwagen und Grand-Tourisme-Wagen nach 1946

Ab sofort werden folgende Artikel ergänzt:

### „2.3.10 **Nationale Renn-Tourenwagen**

2.3.10.1 *Produktions-Tourenwagen-Modelle der Perioden E bis J, die keine internationale Wettbewerbsgeschichte aber nachweislich eine bedeutende nationale Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden Veranstaltungen für Produktions-Tourenwagen haben und den nationalen Bestimmungen der betreffenden Veranstaltung entsprechen.*

2.3.10.2 *Alle betreffenden Modelle müssen für die Zulassung auf Empfehlung des für das Land zuständigen ASN, in dem die relevante nationale Wettbewerbsgeschichte nachgewiesen ist, bei der HMSC eingereicht werden.*

2.3.10.3 *Die periodenbezogene mechanische Spezifikation muss für jedes Modell dokumentiert und der HMSC zur*

*Genehmigung eingereicht werden (siehe Artikel 7.2.5). Alle relevanten Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 5 müssen eingehalten werden.*

2.3.11 *Nationale Rennsportwagen und Renn-Grand-Tourisme-Wagen mit Straßenzulassung*

2.3.11.1 *Straßenzugelassene Produktions-Sportwagen-Modelle und Produktions-GT-Modelle der Perioden E bis J, die keine internationale Wettbewerbsgeschichte aber nachweislich eine bedeutende nationale Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden Veranstaltungen für Produktions-Sportwagen und/oder Produktions-GT-Fahrzeuge haben und den nationalen Bestimmungen der betreffenden Veranstaltung entsprechen.*

2.3.11.2 *Alle betreffenden Modelle müssen für die Zulassung auf Empfehlung des für das Land zuständigen ASN, in dem die relevante nationale Wettbewerbsgeschichte nachgewiesen ist, bei der HMSC eingereicht werden.*

2.3.11.3 *Die periodenbezogene mechanische Spezifikation muss für jedes Modell dokumentiert und der HMSC zur Genehmigung eingereicht werden (siehe Artikel 7.2.5). Alle relevanten Sicherheitsvorschriften gemäß Artikel 5 müssen eingehalten werden.“*

## Sicherheitsgurte

Der Artikel 5.15.1 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„Alle Fahrzeuge ab der Periode F mit Überrollvorrichtung müssen mit Sicherheitsgurten gemäß Artikel 253.6 des aktuellen Anhang J ausgerüstet sein.“

### **Im DMSB-Bereich gilt folgende Regelung:**

*Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat dürfen bei Anhang K-Veranstaltungen im DMSB-Bereich FIA-homologierte Sicherheitsgurte nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre verwendet werden.“*

## Sitze

Der Artikel 5.22.1 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

„Wenn in Fahrzeugen der Gruppen GTS und CT ab Periode F (1.1.1962) die ursprünglichen Vordersitze geändert werden, müssen die Sitze gemäß Periodenspezifikation oder mit einer gültigen FIA-Homologation sein. Für alle anderen Perioden werden diese Sitze empfohlen.“

### **Im DMSB-Bereich gilt folgende Regelung:**

*Mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat dürfen bei Anhang K-Veranstaltungen im DMSB-Bereich FIA-homologierte Sitze nach Ablauf der Homologationsgültigkeit für weitere 5 Jahre (10 Jahre nach Herstellungsdatum) verwendet werden.“*

## Technische Bestimmungen für Fahrzeuge ohne Homologation

folgende Artikel werden ab sofort ergänzt:

„6.4.10 *Kurbelwellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet sind, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.*

## 6.5 Zündung

6.5.1 *Eine elektronische Zündung darf nur verwendet werden, wenn diese periodenspezifisch ist.*

*Fahrzeuge der Periode F, die in der Periode nachweislich mit einer elektronischen Zündung ausgerüstet waren, dürfen ein nichtperiodenspezifisches elektronisches Zündsystem verwenden, sofern das System durch Unterbrecherkontakt(e) betätigt wird, eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet wird, der Zündfunke durch einen Verteilerfinger gesteuert wird und der Zündzeitpunkt völlig mechanisch gesteuert wird.*

*Mehrfachzündsysteme und Systeme, bei denen der Zündzeitpunkt elektronisch verstellt wird, sind unzulässig. Wenn allerdings ein Nachweis dafür existiert, dass alternative Steuerungsmethoden legal in der Periode verwendet wurden, dürfen diese verwendet werden, vorausgesetzt dass die Methode in jeder Hinsicht mit der periodenspezifischen Methode identisch ist.*

*Nicht-homologierte Fahrzeuge der Periode GR dürfen mit einer magnetischen oder optischen Steuerung ausgerüstet werden, wenn diese in der Periode verwendet wurde. Batterie-Hochleistungs-Kondensator-Zündsysteme dürfen verwendet werden, wenn ein periodenspezifischer Nachweis existiert.*

*Fahrzeuge ab Periode HR dürfen Zündspulen mit weniger als 3 Ohm Widerstand und/oder Mehrfachzündsysteme verwenden.*

*Elektronische Zündsysteme, die den Zündzeitpunkt steuern, sind nur dann zulässig, wenn diese periodenspezifisch sind.*

6.9.7 *Getriebe- und Antriebswellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet sind, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.“*

Der Artikel 6.9.5 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv):

„Bei Heckmotorfahrzeugen der Perioden F und GR darf das Getriebe Hewland Mk8 verwendet werden, sofern das Austauschgetriebe die gleiche Anzahl an Vorwärtsgängen aufweist wie das originale.“

## Technische Bestimmungen für Serien-Straßenfahrzeuge

folgender Artikel wird ab sofort ergänzt:

„7.2.5 *Die Periodenspezifikation von nichthomologierten Produktionstourenwagen sowie straßen zugelassenen Sportwagen und GT-Fahrzeugen ohne internationale Wettbewerbsgeschichte, welche aber von der HMSC zugelassen wurden, wird für jedes Fahrzeugmodell ausführlich in speziellen Datenblättern beschrieben. Diese Datenblätter werden durch die ASN mit der Empfehlung erstellt das Modell anzuerkennen. Diese Datenblätter werden durch die Technical Working Group und die Vehicle Compliance Sub Commission der HMSC geprüft und von der HMSC genehmigt.“*

Der Artikel 7.3.6 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv):

„7.3.6 Zusätzlich gilt für Renn-Tourenwagen, Renn-Grand-Tourisme-Fahrzeuge und Spezial-Tourenwagen:

.....

(c) Das Fahrgestell muss der ursprünglichen Ausführung und den ursprünglichen Abmessungen entsprechen, darf jedoch örtlich verstärkt werden.

*Ab dem 01. Januar 2010 wird für neue HTP und ab dem 01. Januar 2011 in jedem Fall vorstehender Satz durch die folgenden drei Sätze ersetzt:*

*Es ist erlaubt das Chassis und/oder die Karosserie durch hinzufügen von Material zu verstärken. Das hinzugefügte Material muss der Originalstruktur folgen und muss an jedem Punkt mit dieser in Kontakt sein. Andere Formteile, Profile, Knotenbleche oder Verstrebungen sind nicht zulässig, es sei denn es ist nachgewiesen, dass diese in der Periode verwendet wurden und zulässig waren.*

(d) Wenn durch die Bestimmungen des Anhang J.....

(g) *Kurbel-, Getriebe- und Antriebswellen, die im Original nicht mit einem Wellendichtring ausgerüstet waren, dürfen mit einem Wellendichtring nachgerüstet werden. Die existierenden Bauteile dürfen dafür geändert werden und/oder es darf ein Dichtungsgehäuse hinzugefügt werden.*

(h) *Fahrzeuge der Periode F, die mit elektronischen Zündsystemen homologiert sind, und Fahrzeuge der Perioden G1 und G2 dürfen ein nichtperiodenspezifisches elektronisches Zündsystem verwenden, sofern das System durch Unterbrecherkontakt(e) betätigt wird, eine Zündspule mit einem Mindestwiderstand von 3 Ohm verwendet wird, der Zündfunke durch einen Verteilerfinger gesteuert wird und der Zündzeitpunkt völlig mechanisch gesteuert wird.*

*Mehrfachzündsysteme und Systeme, bei denen der Zündzeitpunkt elektronisch verstellt wird, sind unzulässig.*

*Fahrzeuge der Perioden G1 und G2 mit elektronischen Zündsystemen dürfen mit einer magnetischen oder einer optischen Steuerung ausgerüstet werden.*

*Fahrzeuge ab Periode H1 dürfen mit Zündspulen, die weniger als 3 Ohm Widerstand haben, und/oder mit Mehrfachzündsystemen ausgerüstet sein.*

*Elektronische Zündsysteme, die den Zündzeitpunkt steuern, sind nur dann erlaubt, wenn diese periodenspezifisch sind.“*

## ► ANHANG IX

### Erlaubte Änderungen an Fahrzeugen der Perioden E, F und G1 für Renntourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen

Der Artikel 1 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

#### „1. **Fahrgestell**

Muss der Ausführung und den Abmessungen des Originals entsprechen, darf jedoch örtlich versteift werden.

*Ab dem 01. Januar 2010 wird für neue HTP und ab dem 01. Januar 2011 in jedem Fall vorstehender Satz durch den folgenden ersetzt:*

*Muss Artikel 7.3.6 des Anhang K entsprechen.“*

## DMSB-GRUPPEN

### ► GRUPPE F

#### Namensänderung

Ab 01.01.2010 wird der Name der Gruppe F-2005 geändert in Grupp F. Alle Texte oder Dokumente, die sich auf die Gruppe F-2005 bezogen haben, bleiben gültig für die Gruppe F.

### ► GRUPPE H

#### Scheinwerfer

Der Artikel 25 des H-Reglements wird dahingehend erläutert, dass Positionsleuchten, Begrenzungsleuchten, Umrissleuchten als auch Leuchten für Tagfahrlicht nicht als Scheinwerferersatz akzeptiert werden.

#### Klarstellung zum Getriebe-Schaltschema

Gemäß Art. 9 (Kraftübertragung) des Gruppe-F-Reglements muss das Schaltschema (z.B. H-Schaltung) des Getriebes der Serie entsprechen.

Hierzu wird darauf hingewiesen, dass das Schaltschema einer H-Schaltung durch den Bewegungsweg des Schaltknäufes beschrieben wird. Somit ist eine Änderung dieses Schaltweges in einer Ebene analog sequentiellen Getriebes (z.B. durch zwischengeschaltete mechanische Vorrichtungen) nicht zulässig.

## SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

#### Helme

Die englische Helm-Norm BS 6658-85 Type A/FR ist in der Helmliste der FIA bis zum 31.12.2013 gültig. In Artikel 1.b der DMSB-Helmbestimmungen wird diese Norm für Rallyes, Rundstreckenrennen und Bergrennen bis zum 31.12.2015 gültig bleiben. Für den Slalom-, Autocross- und Rallycross-Sport sowie GLP-Veranstaltungen bleibt vorstehende Norm auch nach 2015 gültig.

#### Gurtmesser im Rallyesport

Im Rallyesport ist ab 01.01.2010 in allen FIA-Gruppen, DMSB-Gruppen und -serien sowohl für den Fahrer als auch Beifahrer ein Gurtmesser vorgeschrieben, welche jeweils von den angeschnallten Insassen erreichbar sein müssen.

#### Sicherheitsfolie

Ab 01.01.2011 muss in den Gruppen F und H an vorhandenen Schiebedächern aus Glas innen eine Sicherheitsfolie mit Prüfzeichen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil) angebracht sein.

#### Handbuch-Korrektur – Kopfrückhaltesystem

In den „Vorschriften 2010 für die Ausrüstung der Fahrer/Beifahrer“ ist der veraltete Text am Ende des Art. 3.1.2 mit der Überschrift „FIA-Bestimmungen – Kopfrückhaltevorrichtung (Bull. 416)“ komplett mit sofortiger Wirkung zu streichen und durch folgenden Text zu ersetzen:

„Zukünftig zu beachtende FIA-Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen: siehe Kapitel

III, Art. 3.3 des Anhang L (ISG):

<http://www.fia.com/enGB/sport/regulations/Pages/International-SportingCodeA.aspx> “

## ALLGEMEINES

### Abgasuntersuchungen

Der Art. 4.5 zu „Allgemeine Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010“ DMSB-Handbuch, blauer Teil wird ab sofort wie folgt ergänzt (neuer Text: *kursiv*):

#### „4.5) Prüf- und AU-Plaketten (alle StVZO-Gruppen)

In den Gruppen G und F, sowie bei allen Fahrzeuggruppen im Rallyesport mit in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen gilt folgendes:

Bei der Technischen Abnahme werden sowohl vorgeschriebene Prüf- als auch AU-Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen auf Gültigkeit kontrolliert. Die Zulassung zur Veranstaltung muss versagt werden, wenn die auf den Plaketten bzw. Prüf-Bescheinigungen angegebene Frist für die *Durchführung zur nächsten Untersuchung überzogen ist.*

*Für 2010 gelten neue StVZO-Vorschriften zur Abgasuntersuchung (AU). Hierdurch entfällt die AU-Plakette ab dem 01.01.2010 (Kennzeichnung von HU inklusive der dabei durchzuführenden AU nur noch eine Plakette). Somit wird die nächste AU-Untersuchung zeitgleich fällig mit der nächsten Hauptuntersuchung (HU), d.h. bei unterschiedlichen Ablaufdaten für AU und HU gilt immer und ausschließlich das Ablaufdatum für die HU für beide Untersuchungen.“*

## KART-SPORT

### ► KART-SICHERHEIT

#### Gewichtsbonus für Sicherheitssitz in allen Junioren-Klassen - Erinnerung

Seit 01.01.2010 gilt für alle Junioren-Klassen im Kartsport eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes. Die Verwendung eines Sicherheitssitzes ist freiwillig und stellt lediglich eine Empfehlung dar.

Der Gewichts-Bonus bei Verwendung eines solchen hohen Sitzes beträgt für das Kart: **3 kg**.

So reduziert sich zum Beispiel:

- das Mindestgewicht in der KF3 von 145 kg auf 142 kg (Kart + Fahrer) bzw. das Mindestgewicht des Karts (ohne Kraftstoff) verringert sich von 75 kg auf 72 kg.

Diese Bonus-Regelung gilt für alle Junioren-Klassen im DMSB-Bereich, mit Ausnahme von Veranstaltungen mit CIK/FIA-

Prädikat (EM).

Für die Altersklasse 8-13 bleibt es bei der bestehenden Vorschrift gemäß Art. 14.2.2 des DMSB-Kart-Reglements (ohne Bonusregelung).

### Helme

Es wird daran erinnert, dass die CIK ab dem 01.01.2010 für alle Fahrer unter 15 Jahren einen Helm gemäß der Norm Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 oder Snell-FIA CMR2007) verbindlich vorschreibt. Im DMSB-Bereich tritt diese Regelung **ab 01.01.2011** in Kraft.

Hierzu wird das DMSB-Kart-Reglement 2010 wie folgt ergänzt:

*„Ab 01.01.2011 ist für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. KF3) ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 vorgeschrieben.“*



Hinweis: Mit Bell (USA/B), B2 (D), ARAI (J), OSBE (I) und Uvex (D) gibt es mittlerweile 5 Hersteller mit zugelassenen Kinderhelmen gemäß der neuen FIA/Snell-Norm.

### Overalls

Im Art. 2 des DMSB-Kart-Reglements 2010 wurde folgender Text eingefügt:

*„CIK-homologierte Overalls mit dem **Homologations-Level 2** werden verbindlich vorgeschrieben:*

- ab **01.01.2010**: für alle Fahrer in DMSB-Prädikaten (DKM, DCKM, DJKM + DSKM)
- ab **01.01.2011**: für alle Klassen.“

### Nackenstützen – Information - Erinnerung

Derzeit werden verschiedene Nackenstützen für Kartfahrer als Alternative zu Schaumstoff-Halskrausen im Handel angeboten. Der DMSB weist darauf hin, dass es derzeit keinerlei Prüf-vorschriften für die Eignung solcher Stützen im Kartsport gibt und hierzu auch keine fundierten Daten existieren. Vor allem sind

solche Nackenstützen nicht mit dem von der FIA zugelassenen Kopfrückhaltesystem (HANS), wie es z.B. in der Formel 1 oder DTM verwendet wird, vergleichbar, da hierzu eine komplett andere Infrastruktur notwendig ist (angeschnallter Fahrer, Überrollschutz, Kopfstütze und Crashstrukturen).

Die Kart Research Group der FIA prüft derzeit z.B. die grundsätzliche Verwendbarkeit der „Leatt Brace“ Nackenstütze für Kartfahrer. Ergebnisse hierzu liegen derzeit noch nicht vor.

## KZ-Motor-Homologationen - Erinnerung

Die CIK-FIA hat die Homologationsgültigkeit für alle KZ-Motoren (ehemals ICC), welche 2004 homologiert wurden (Hom.-Periode 2004 – 2009) bis zum **31.12.2012** verlängert.

Somit sind diese 125cc Motoren inkl. Getriebe (Hom.-Nr.: .../M/09) weiterhin in den Klassen KZ2 und KZ1 gemäß Art. 12 des CIK-Technik-Reglements zulässig.

## Ende der DMSB-Homologationsverlängerung Chassis/ Bremsen/Karosserie

Der DMSB erinnert daran, dass die Gültigkeits-Verlängerung der CIK-Homologationen für Chassis, Bremsanlagen und Karosserieteile der Homologations-Periode 2003 – 2008 (Hom.-Nr.: endet mit „/08“) im DMSB-Bereich zum 31.12.2009 ausgelaufen ist.

## ► BAMBINI-KART

Der Art. 3.5 des Bambini-Reglements 2010 wurde wie folgt präzisiert (Änderungen: *kursiv*).

### „3-5 Motor

Der Motor muss dem DMSB-Homologationsblatt Nr. **KM 29/07** entsprechen.

Das DMSB-Homologationsblatt beinhaltet die technischen Eckdaten des Serienmotors und ist als Hilfsmittel für technische Kontrollen zu betrachten.

Falls das vorliegende Reglement nichts anderes regelt, sind ausschließlich die Serienteile des gesamten Motors inkl. Anbauteile (wie Zündanlage, Auspuff, Vergaser etc.) zulässig.

Die IAME-Lehre Nr. 10215 muss jederzeit und in jeder Stellung vollständig in die Zylinderkopf-Kalotte hineingeführt werden können (senkrechte Einführung). Hierbei muss die Lehre plan auf der Zylinderkopf-Dichtfläche aufliegen (s. Zeichnung 11.9 im Homologationsblatt); muss jedoch hierbei nicht formschlüssig sein.

Der Kolben muss in die im Homologationsblatt, Zeichnung 11.7 dargestellte Lehre (Nr. ATT 020) passen und darf keine nachträglichen Öffnungen aufweisen. Jede darüber hinaus gehende Änderung am Kolben, welche eine Änderung des Einlass- oder Auslasswinkels bewirkt, ist unzulässig.

Darüber hinaus darf der gesamte Motor mit Ausnahme der Zündanlage (Art. 3.5.2) unter Beibehaltung der originalen Teile und unter Einhaltung der im Homologationsblatt aufgeführten Maße (einschließlich Toleranzen) und Angaben inkl. Zeichnungen und Fotos, mechanisch spanabhebend nachbearbeitet werden. Dies bedeutet, dass eine mechanische Nacharbeitung des Motors durch spanende Verfahren (wie Schleifen, Drehen, Feilen, Hohnen, Fräsen, Senken und Bohren) unter Beachtung der vorgenannten Bedingungen zulässig ist.

Ein Materialauftrag, mit Ausnahme von Reparaturschweißungen, ist nicht zulässig.

Darüber hinaus darf ausschließlich zum Zwecke des Auswuchtens Material (einschließlich Kunststoff) in die Kurbelwellenwangen eingebracht werden – unter der Bedingung, dass die äußere Originalform inkl. Hauptabmessungen hierbei nicht verändert wird.

Zur äußeren Originalform der Kurbelwelle gehören u.a.:

- die vom Original-Schmiedeteil vorhandene Form der Kurbelwellenwangen-Innenseiten im Bereich der Hubzapfenbohrung,
- das Doppel-T-Profil des Pleuelschaftes, d.h. eine Umarbeitung in Schwert- bzw. Messerpleuel ist nicht zulässig.
- der Außendurchmesser der Kurbelwellenwangen,
- die Breite (Dicke) der Kurbelwellenwangen,
- die Breite des unteren und oberen Pleuelauges,
- die Breite der vollständigen Kurbelwelle.

Unter der Voraussetzung, dass die Dichtungen nicht in die Kanäle überstehen und die Homologationsangaben (wie Brennraumvolumen, Steuerzeiten) beachtet werden, sind die Dichtungen des Motors freigestellt.“