

Termine Automobil



Aktuelle Termine und Terminänderungen finden Sie auf der Internetseite des DMSB unter www.dmsb.de.

Technik Automobil



FIA-GRUPPEN

► ANHANG J

Art. 277

Der Art. 277 – Formelfreie Rennwagen wurde von der FIA für 2010 komplett überarbeitet. Der neue Text ist auf der FIA-Homepage www.fia.com veröffentlicht und wird in deutscher Übersetzung im DMSB-Handbuch 2010 erscheinen.

DMSB-GRUPPEN

► GRUPPE H

Nicht zugelassene Fahrzeuge – Art. 4

Die im Vorstart 7-8/09 und 9-10/09 bezüglich Fahrzeugzulassung in Artikel 2 der Gruppe H-Bestimmungen gemachten Veröffentlichungen sind hinfällig und werden durch folgende ersetzt.

Der Text in Artikel 4 (nicht zugelassene Fahrzeuge) wird ab 01.01.2010 durch folgenden ersetzt:

„Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge, deren Serienhöhe 1600 mm überschreitet.

Nachgebaute Gruppe 5-Fahrzeuge sind nicht zulässig.

Ein Fahrzeug, dessen Konstruktion eine ernste Gefahr darzustellen scheint, ist von den Sportkommissaren von der Veranstaltung auszuschließen.

4.1 Ausschließlich für den Rallyesport gilt folgendes:

Allradgetriebene Fahrzeuge, die mit einem Motor mit Aufladung und/oder einem Motor mit mehr als 2 Ventilen pro Zylinder ausgestattet sind, sind nur dann im Rallyesport zugelassen, wenn für das betreffende Modell eine Gruppe-A-Homologation der FIA bestand und diese FIA-Homologation ausgelaufen ist. Den Nachweis hierfür hat der Teilnehmer zu erbringen.

WRC-Fahrzeuge:

Bauteile des Antriebstranges (ab Getriebe bis inkl. der Antriebswellen) inklusive deren Funktionssysteme, wie z. B. Hydraulikpumpen, Differenziale etc., welche ausschließlich für Fahrzeuge der Gruppe WRC homologiert wurden, dürfen in dem betreffenden

Modell nicht verwendet werden. Dies betrifft sämtliche Nachträge des Typs WR, WR2 bzw. auf WRC-Fahrzeuge beschränkte Homologations-Nachträge „only valid for WR“ bzw. „only valid for WRC“ oder sinngemäß.

WRC-, Super 1600-, Gruppe A-Kit Super 2000 Rallye-Fahrzeuge:

Von der FIA für das betreffende Fahrzeugmodell homologierte bzw. ehemals homologierte Fahrzeugteile sind zulässig, vorausgesetzt, dass diese Teile nicht gegen einen Artikel des vorliegenden Reglements verstoßen. Somit sind z. B. homologierte Änderungen des inneren Radhauses, Tunneländerungen oberhalb Türschwelleroberkante oder von der äußeren Serienform abweichende Motorhauben grundsätzlich unzulässig.

Beispiel 1: Ein für die Gruppe WRC oder Super 1600 oder Gruppe A-Kit Super 2000 Rallye homologiertes geändertes Innenradhaus oder eine Tunneländerung oberhalb der Türschwelleroberkante ist ab 2010 in Gruppe H nicht mehr zulässig. Örtliche Tunnelanpassungen, die für die Verwendung von Teilen des Antriebsstranges erforderlich sind, sind weiterhin erlaubt (s. Artikel 16).

Beispiel 2: Ein per VO-Nachtrag, VK-Nachtrag, Super-1600-Nachtrag oder Super-2000-Rallye-Nachtrag homologiertes Getriebe ist in dem betreffenden Modell oder auch in anderen Modellen weiterhin zulässig.

Beispiel 3: Ein in einem WRC-Nachtrag homologiertes Getriebe ist ab 2010 in dem betreffenden Fahrzeugmodell nicht mehr zulässig.

Unter Einhaltung dieser Bedingung dürfen die homologierten Bauteile auch einzeln zur Anwendung kommen. Den Nachweis hat der Teilnehmer durch Vorlage eines Homologationsblattes zu erbringen.

Hinweis: Weiterhin zulässig sind dagegen originale Gruppe-5- und originale Super-Touring-Fahrzeuge (Gruppe ST). Auch Homologationsnachträge des Typs VK sind weiterhin zulässig.

4.2 Im Rallyesport werden Fahrzeuge mit folgenden Kennzeichen nicht akzeptiert:

- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen (Ausnahme: rote Oldtimer-Kennzeichen, beginnend mit „07“, falls ein schriftlicher HU-Nachweis nach § 29 nachgewiesen werden kann, welcher nicht älter als 24 Monate sein darf),
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb)
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot)
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Schein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil 1)“

► GRUPPE E1-BERGRENNEN UND GRUPPE FS

Ab 01.01.2010 gelten die nachstehenden Mindestgewichte in der Gruppe E1-Bergrennen und in der Gruppe FS bei Bergrennen:

bis 1.150 cm ³ :	650 kg
über 1.150 cm ³ bis 1.300 cm ³ :	680 kg
über 1.300 cm ³ bis 1.600 cm ³ :	730 kg
über 1.600 cm ³ bis 2.000 cm ³ :	790 kg
über 2.000 cm ³ bis 2.500 cm ³ :	820 kg
über 2.500 cm ³ bis 3.000 cm ³ :	840 kg
über 3.000 cm ³ bis 3.500 cm ³ :	860 kg
über 3.500 cm ³ bis 4.000 cm ³ :	940 kg
über 4.000 cm ³ bis 5.000 cm ³ :	990 kg
über 5.000 cm ³ bis 6.000 cm ³ :	1.040 kg
über 6.000 cm ³ bis 7.000 cm ³ :	1.100 kg
über 7.000 cm ³ :	1.150 kg

► GRUPPE F-2005

Ab 01.01.2010 wird die „Gruppe F-2005“ umbenannt in „Gruppe F“.

SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

► POSITION DER FEUERLÖSCHANLAGENBEHÄLTER

Im DMSB-Bereich ist in allen Gruppen und Serien die Unterbringung der Behälter für Feuerlöschanlagen im Fahrgastraum oder auch im Kofferraum zugelassen. Falls sich der Behälter ganz oder teilweise im Kofferraum befindet, muss der Abstand zur Karosserieaußenkante in allen horizontalen Richtungen mindestens 30 cm betragen.

KOPFRÜCKHALTEVORRICHTUNG - ERINNERUNG

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 Kopf-Rückhaltesystems, z. B. HANS, vorgeschrieben. Hinweis: Vorstehende Regelung gilt nur bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen und hat nichts mit Rallyveranstaltungen zu tun.

ANZEIGE

**Auto k.o.
Tank o.k.**

Mehr Sicherheit im Rennfahrzeug heißt flexible Sicherheitstanks von Continental. Natürlich zugelassen nach FIA-Spezifikationen mit höchstem Qualitätsstandard. Individuelle Beratung und kurze Lieferzeiten sind für uns selbstverständlich. Anruf genügt.

Continental AG
Werk Aschen, Abt. Behälterbau
Philippstr. 15, 52068 Aachen
Telefon (02 41) 51 93-5 98 • FAX (02 41) 51 93-4 77

hans engineered by **stand21**
HEAD AND NECK SUPPORT®

www.stand21.de

Offizieller RECARO Streckenservice

stand21
Racorcar

Ernst-Heinrich-Geist-Str. 5
D-50226 Frechen
Phone: +49 (0) 22 34 95 67 21
Fax: +49 (0) 22 34 95 67 23
js@stand21.de • www.stand21.de

KOPFRÜCKHALTEVORRICHTUNG IM RALLYESPORT

Im Rallyesport wird seitens des DMSB in folgenden Schritten ein Kopfrückhaltesystem, z. B. HANS, vorgeschrieben:

Ab 2010: In der DRM für eingeschriebene Teams in den Divisionen 1 bis 4.

Ab 2012: In allen FIA-Fahrzeuggruppen (u. a. N, A, R) bei Nat. A- und Int.-Veranstaltungen

Ausgenommen von vorstehenden Regelungen sind historische Fahrzeuge gemäß Anhang K.

OFFENE FAHRZEUGE IM SLALOMSPORT

Ab 01.01.2010 wird für offene Fahrzeuge als auch für Cabriolets mit Stoffdach eine Überrollvorrichtung vorgeschrieben. Als Mindestausstattung werden serienmäßige Überrollvorrichtungen des Fahrzeugherstellers oder Überrollbügel gemäß Anhang J 1993 akzeptiert. Falls empfohlene Überrollkäfige zum Einsatz kommen, müssen diese den allgemein gültigen Bestimmungen entsprechen.

KART-SPORT

► KART-SICHERHEIT

Sicherheits-Sitz – Neue Bonus-Regelung für 2010

Der Text im Art. 4.3.3 des DMSB-Kart-Reglements 2010 wird wie folgt angepasst:

„Ab 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 eine Empfehlung dar.

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

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) und ARAI (J) gibt es nunmehr 3 Hersteller mit zugelassenen Kinderhelmen gemäß der neuen FIA/Snell-Norm.

Nackenstützen – Information

Derzeit werden verschiedene Nackenstützen für Kartfahrer als

Alternative zu Schaumstoff-Halskrausen im Handel angeboten. Der DMSB weist darauf hin, dass es derzeit keinerlei Prüfverfahren 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.

► CIK-TECHNIK-REGLEMENT

KZ-Motor-Homologationen

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.

Superkart – Karosserie

Der Art. 2. des CIK-Technik-Reglements wird ab 01.01.2010 wie folgt geändert (Änderungen: *kursiv*):

„2.5 Stoßfänger

Dies sind vordere, hintere oder seitliche Schutzvorrichtungen.

Diese Stoßfänger müssen aus magnetischem Stahl gefertigt sein. Für alle Klassen, mit Ausnahme der Superkart gilt: Die Stoßfänger müssen mit der Karosserie zusammen homologiert worden sein (siehe Zeichnung 2a).

2.5.1 Vorderer Stoßfänger:

...

2.5.1.2 Langstrecke

Der vordere Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Diese beiden Stahlrohre sind mittels 2 Rohrstreben zu verbinden und müssen eine vertikale Fläche darstellen.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung des vorgeschriebenen Frontspoilers zulassen.

Der vordere Stoßfänger muss an 4 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein.

Vorderer Überhang: mindestens 350 mm.

Unteres Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des unteren Rohres: mindestens 150 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Die Befestigungen des unteren Rohres muss parallel (sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Ebene) zur Chassisachse erfolgen. Die Befestigungspunkte müssen mindestens 220 mm voneinander entfernt sein und zur Kart-Längsachse zentriert in einer Höhe von 60 +/- 20 mm über dem Boden angebracht sein.

Oberes Stoßfänger-Rohr:

Gerade Länge des oberen Rohres: mindestens 250 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 170 mm und maximal 220 mm über dem Boden.

Die Befestigungspunkte des oberen Rohrs müssen 550 mm voneinander entfernt und in Bezug zur Kart-Längsachse zentriert sein. Die Befestigungen des oberen und unteren Stoßfängers am Chassis müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein.

Die Befestigungspunkte müssen 500 mm +/- 50 mm voneinander entfernt und zur Kart-Längsachse zentriert sein.

Die Befestigungen des oberen und unteren Rohres müssen jeweils mit dem Chassisrahmen verschweißt sein.

2.5.2 Hinterer Stoßfänger:

2.5.2.1 Kurzstrecke:

Mindestens bestehend aus einer Schutzstrebe ...

2.5.2.2 Langstrecke:

Der vorgeschriebene Heck-Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Beide Stoßfängerrohre müssen mittels 2 verschweißter Rohrstücken miteinander verbunden sein.

Gerade Länge des unteren Rohres: mindestens 600 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

Höhe des unteren Rohrs: mindestens 120 mm +/- 20 mm über dem Boden.

Gerade Länge des oberen Rohres: mindestens 1.000 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

ANZEIGE

hermann -motorsport

**- Denken Sie rechtzeitig an Ihre Sicherheit -
wir beraten Sie gerne**

**Vertrauen Sie auch im neuen Jahr
auf unsere langjährige Erfahrung mit
hohem Qualitätsstandard zum fairen Preis.**

Kontaktieren Sie uns bei hermann-motorsport GmbH, Dornikelstraße 21-25, 73074 Nürtingen,
Tel. 07021/47827, Fax 07021/47758, email info@hermann-motorsport.org und besuchen Sie uns im Internet: www.hermann-motorsport.org

Sicherheitskonstruktionen
Karosserievorbereitung
Überrollbügel
... und vieles mehr





Professioneller Käfigbau



**Ihr Partner:
für Sicherheit im Rennsport**

- mittragende Sicherheitszellen (Überrollbügel und Käfigbau)
- Hebeanlagen
- Sitz-Konsolen und Schienen
- Anfertigungen nach **DMSB- und FIA-Norm**

fon 0 21 91 - 66 98 89 - fax 0 21 91 - 66 98 86 - Am Weldenbroich 9 - 42897 Remscheid (Bergisch-Born) - www.sahler-motorsport.de

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 230 mm +/- 20 mm über dem Boden.

Die gesamte Einheit muss möglichst elastisch an mindestens 2 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein. Die Mindestbreite des Heck-Stoßfängers beträgt 1.100 mm; die maximale Breite entspricht der hinteren Gesamtbreite (Breite über alles).

Die Enden müssen einen Radius von mindestens 60 mm innerhalb des Raums unmittelbar hinter den Rädern (Unterfahrerschutz) aufweisen und dürfen keine scharfen Kanten haben.“

„2.5.4 Seitliche Stoßfänger:

2.5.4.1 Kurzstrecke:

Die seitlichen Stoßfänger müssen aus einem oberen und einem unteren Rohr bestehen.

Die Stoßfänger müssen die Befestigung der vorgeschriebenen Seitenverkleidungen ermöglichen. Sie müssen einen Durchmesser von 20 mm aufweisen und an zwei Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein. Diese beiden Befestigungen müssen parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse verlaufen.

Eine Befestigung (Befestigungssystem am Chassis-Rahmen) der Stoßfänger über mindestens 50 mm muss möglich sein und die Befestigungspunkte müssen 500 mm voneinander entfernt liegen.

Gerade Länge der Rohre:

- mindestens 400 mm für das untere Rohr

- mindestens 300 mm für das obere Rohr

Höhe des oberen Rohrs: mindestens 160 mm über dem Boden.

Die äußere Breite muss, bezogen auf die Kart-Längsachse folgende Abmessungen einhalten:

500 mm +/- 20 mm für das untere Rohr und

500 mm +100/- 20 mm für das obere Rohr.

2.5.4.2 Langstrecke:

Der seitliche Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlelementen bestehen: ein oberes Stahlrohr, welches parallel zu einem unteren Stahlrohr angebracht sein muss. Diese Rohre müssen einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindestwandstärke von 1,5 mm aufweisen. Diese beiden Stahlrohre sind mittels 2 Rohrstreben zu verbinden und müssen eine vertikale Fläche darstellen.

Der gesamte Stoßfänger muss an mindestens 2 Punkten am Chassis-Rahmen befestigt sein. Diese 2 Befestigungspunkte müssen sich parallel zum Boden und rechtwinklig zur Chassis-Längsachse mit einem Abstand von 520 mm befinden.

Der vordere Stoßfänger muss die Befestigung des vorgeschriebenen Frontspoilers zulassen.

Der vordere Stoßfänger muss an 4 Punkten am Chassisrahmen befestigt sein.

Vorderer Überhang: mindestens 350 mm.

Gerade Länge der Rohre:

- mindestens 500 mm für das untere Rohr

- mindestens 400 mm für das obere Rohr

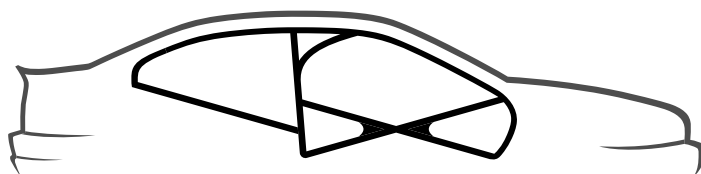
Höhe des oberen Rohrs: 200 mm +/- 20 mm vom Boden gemessen;

Höhe des unteren Rohrs: 60 mm +/- 20 mm vom Boden gemessen.“

ANZEIGE

GESCHWINDIGKEIT · SICHERHEIT · PRÄZISION

Unsere Einschweisszellen werden genau auf Ihr Fahrzeug abgestimmt; wir erarbeiten im Dialog mit Ihnen eine maßgeschneiderte und kostenoptimierte Lösung für Ihr Rennsportprojekt. Von einfachen Sportbügeln für den Clubsport, über Überrollkäfige für den Tourenwagen- und Rallyesport bis hin zu hochfesten, integrierten, mittragenden Sicherheitszellen nach aktueller DMSB-Vorschrift, bzw. mit DMSB-Zertifikat – wir berücksichtigen marken- und klassenübergreifend Ihre Wünsche und Bedürfnisse – Rennsporttechnik nach Maß.



einschweisszellen.de

schneller. mit sicherheit.

www.einschweisszellen.de · Frillendorferstr. 150a · 45139 Essen · Fon: 0201-821 832 1