

Gurtinstallation mit 3-Stepschieber

von Hubert Gramling (FIA Institute)

Ganz falsch: Rückfaltung nicht möglich, gibt bei 6 kN nach



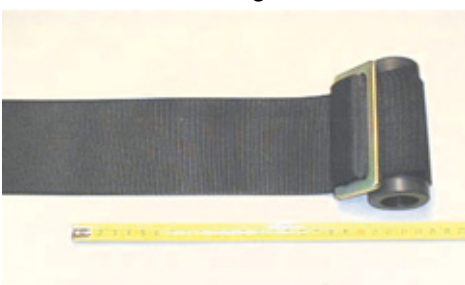
Falsch: Rückfaltung möglich aber nicht durchgeführt, gibt bei 8 kN nach



Falsch: Rückfaltung durchgeführt, aber 3-Stepschieber nicht in Kontakt mit Käfigrohr, gibt bei 8 kN nach



Richtig: Rückfaltung durchgeführt und 3-Stepschieber in engem Kontakt mit Käfigrohr, hält mehr als 15 kN, wie im Standard gefordert.



Hinweis: Nachdem der Schieber so nah als möglich ans Käfigrohr gebracht wurde kann man den Schieber festhalten und gleichzeitig am Schultergurt ziehen, wobei man nicht gerade, sondern abwechselnd rechts und links zieht, bis der Gurt auf dem Käfigrohr klemmt.

Termine Automobil



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

Technik Automobil



FIA-GRUPPEN

► ANHANG J

Art. 253 (FIA-BULLETIN 426)

Der Art. 253.16 (Punkt 6) wird mit sofortiger Wirkung wie folgt angepasst (Änderungen: *kursiv*)

16. SITZE, BEFESTIGUNG UND HALTERUNGEN

Werden die Originalbefestigungen oder Originalhalterungen der Sitze verändert, müssen die neuen Teile entweder durch den Hersteller in dieser Ausführung genehmigt worden sein oder den nachfolgenden Vorschriften entsprechen:

1. Verankerungspunkte zur Befestigung der Sitzhalterungen ...
6. Wenn sich zwischen dem homologierten Sitz und den Insassen ein Kissen befindet, so darf dies maximal 50 mm dick sein.

Alle benutzten Insassensitze müssen FIA-homologiert (Norm 8855/1999 oder Norm 8862/2009) sein und dürfen nicht modifiziert werden.

Für Sitze gemäß FIA Norm 8855/1999 ist die Benutzungsdauer auf 5 Jahre ab dem Herstellungsdatum begrenzt, welches obligatorisch auf dem Label angegeben sein muss.

Eine Gültigkeits-Verlängerung für 2 Jahre kann durch den Hersteller durchgeführt werden, jedoch muss diese Verlängerung durch ein zusätzliches Label gekennzeichnet sein.

Art. 277 - Formelfreie Rennwagen (Gruppe E)

Der Druckfehlerteufel hat im Handbuch (orangefarbener Teil) zugeschlagen. Die Überschrift im Art. 279, Seite 59: „2.1 Sicherheitsstrukturen für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.2010 gebaut wurden.“ ist falsch und daher zu streichen und durch folgende zu ersetzen:

„2.2 Sicherheitsstrukturen für Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2010 gebaut wurden.“

DMSB-GRUPPEN

► GRUPPE G

Der Artikel 21.2 der Gruppe-G-Bestimmungen wird ab sofort wie folgt präzisiert: ...

Falls FIA-homologierte Sicherheitsgurte zur Anwendung kommen, darf deren Alter max. 10 Jahre betragen.“

FIA-homologierte Gurte müssen ...“

► GRUPPE FS

Im dunkelbraunen Teil des DMSB-Handbuch 2010 fehlt auf Seite 57 die Präambel der Gruppe-FS-Bestimmungen. Diese Bestimmungen werden ab sofort mit folgender Präambel präzisiert:

„Die nachfolgenden technischen DMSB-Bestimmungen gelten ab 01.01.2010 bei folgenden Wettbewerbsarten: Slalom und Bergrennen.“

SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

DMSB-AUTOCROSS

Es wird klargestellt, dass die Regelungen hinsichtlich doppelter Flankenschutzstreben und Stützstrebe an der A-Säule (Artikel 25.5 und 25.5.1) in den Gruppen AC-Serientourenwagen und AC-Supertourenwagen nur für Überrollkäfige gelten, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gefertigt sind. Käfige mit ASN-Zertifikat (z. B. DMSB-Zertifikat) und solche mit FIA-Homologation müssen unverändert beibehalten werden.

HELME

Der erste Absatz des Art. 1.4 der Vorschriften 2010 für die Ausrüstung von Fahrer/Beifahrer (DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 32) wird entsprechend dem Anhang L (Kapitel III, Art. 1.3) mit sofortiger Wirkung wie folgt angepasst (neuer Text. *kursiv*).

1.4 Maximales Helmgewicht und Kommunikationssysteme

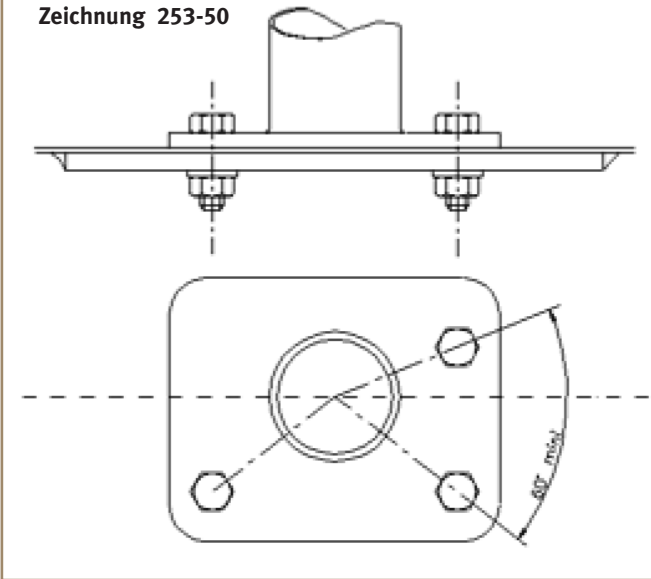
Das Gewicht der Schutzhelme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf für Integralhelme 1.800 g und für Helme mit offenem Visier (Jet-Helme) 1.600 g einschließlich aller Zubehörteile und Befestigungen nicht überschreiten ...“

ÜBERROLLVORRICHTUNGEN-ERLÄUTERUNGEN

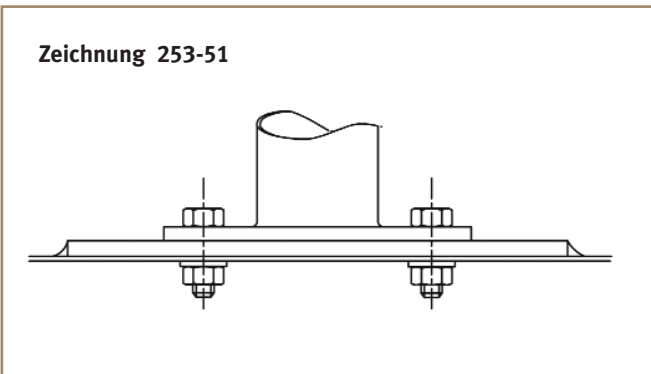
1 Fußbefestigung-Erläuterung

Die Befestigung der vier Hauptfüße an so genannten Eigenbaukäfigen muss einer der Zeichnungen 253-50, 253-51 oder 253-52 entsprechen. Dort ist u. a. die Anordnung der 120 cm²-Verstärkungsplatten beschrieben.

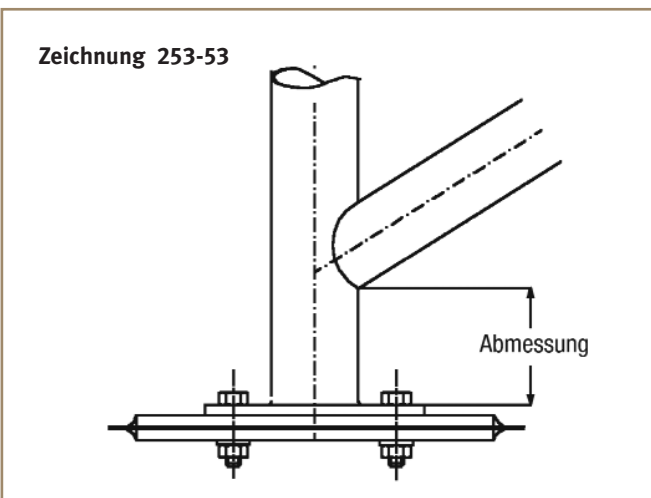
Zeichnung 253-50



Zeichnung 253-51



Zeichnung 253-53

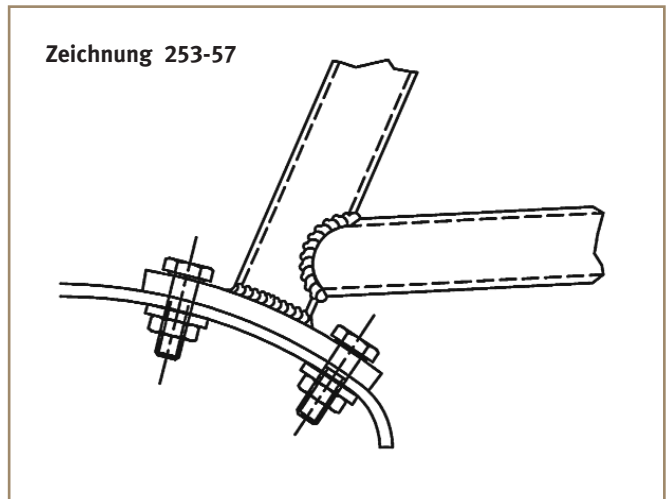


Im Eigenbau muss jeder Fuß mit mindestens drei Schrauben der Größe M8 (siehe Artikel 253-8.3.2.6) befestigt sein und darf zusätzlich verschweißt sein. Seit 01.01.2010 muss die Verteilung der Schrauben gemäß Zeichnung 253-50 erfolgen. Das heißt, die drei Schrauben dürfen nun nicht mehr in Reihe angeordnet sein, sondern der Winkel von mindestens 60° ist zu beachten. Die Position einer zulässigen aber nicht vorgeschriebenen vierten Schraube ist freigestellt.

Die Käfigfüße dürfen gemäß den Zeichnungen 253-53 bis 253-56 der Karosserieform angepasst werden.

Die Fußverbindung an den hinteren Streben (Radlauf) muss mit mindestens zwei Schrauben der Größe M8 erfolgen (Zeichnung 253-57). Die Fußplatte muss dort mindestens 60 cm^2 aufweisen.

Zeichnung 253-57

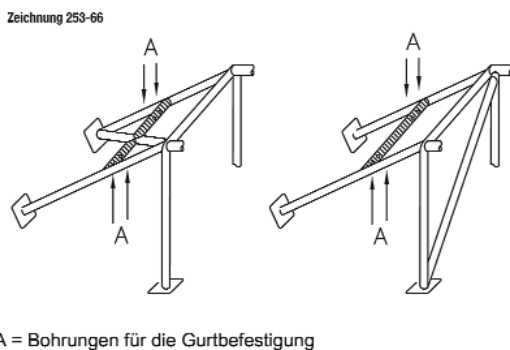


Nur bei Überrollkäfigen mit ASN-Zertifikat, z. B. DMSB- oder MSA-Zertifikat oder FIA-Homologation können andere Karosserieverbindungen realisiert werden. Somit ist ein Überrollkäfig mit Fußverbindung ohne Schrauben nur dann zulässig, wenn ein entsprechendes Zertifikat oder Homologation vorgelegt werden kann.

2. Gurtbefestigungsstreben-Erläuterung

Querstreben am Hauptbügel oder zwischen den hinteren Abstützungen (Zeichnung 253-66) dürfen grundsätzlich für die Befestigung der Sicherheitsgurte herangezogen werden. Falls die Sicherheitsgurte daran befestigt sind, darf die Querstrebe nicht demontierbar ausgelegt sein (Artikel 253-8.3.2.2.5), sondern muss verschweißt sein.

Zeichnung 253-66



Der Winkel der Schultergurte muss sich in einem Bereich zwischen 0° und 45° bewegen. Die Schultergurte der angeschnallten Personen dürfen auf keinen Fall einen Winkel nach oben oder in einem steileren Winkel von 45° nach unten verlaufen. Optimal ist ein Winkel zwischen 10° und 20° , unabhängig davon, ob mit oder ohne HANS gefahren wird.

OFFEN FAHRZEUGE IM SLALOMSPORT

Die Regelung, dass für offene Fahrzeuge im Slalom sport Überrollvorrichtungen vorgeschrieben werden, gilt erst ab dem 01.01.2011. Der Text im DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 14, Artikel 1.10 ist entsprechend zu korrigieren.

ALLGEMEINES

HAUPTUNTERSUCHUNG (HU)

Der Art. 4.11 der „Allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010“, Handbuch, blauer Teil (Seite 9f) wird ab sofort wie folgt ergänzt (neuer Text kursiv):

4.11) Allgemeines

a) Hauptuntersuchung und Eintragungspflicht

Bei allen Rallyeveranstaltungen als auch bei Fahrzeuggruppen, in denen die Einhaltung der StVZO verlangt wird, müssen bei in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen eintragungspflichtige Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein. Der Fahrzeugschein bzw. die Zulassungsbescheinigung Teil I muss deshalb mitgeführt werden.

Bei Fahrzeugen mit rotem 07er-Kennzeichen muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes und der „Besondere rote Fahrzeugschein“ bzw. das „Fahrzeugscheinheft für Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen“ vorgelegt werden.

Alternativ zur Kopie des Fahrzeugbriefes wird ein Gutachten zur Erlangung der Betriebserlaubnis gemäß § 21 StVZO akzeptiert, in dem die eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen unter Ziffer 22 eingetragen sind. Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden.

Die Hauptuntersuchung (HU) nach § 29 StVZO darf bei Neufahrzeugen maximal 36 Monate und ansonsten 24 Monate zurück liegen, was bei Veranstaltungen im DMSB-Bereich auch für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen gilt.

Für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen wird alternativ zur gültigen Hauptuntersuchung (HU) ein von einem DMSB-Sachverständigen ausgestelltes Gutachten im Sinne des § 29 StVZO akzeptiert.

Dieses Gutachten muss im Original vorgelegt werden und darf (wie die HU) nicht älter als 24 Monate sein.

b) Abgasuntersuchung/Umweltverträglichkeitsprüfung (AU)

Für alle Fahrzeuge ist eine Abgasuntersuchung (AU) nach § 47 bzw. 47a StVZO vorgeschrieben. Hierzu gelten jedoch folgende Ausnahmen:

- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit Erstzulassung vor Juli 1969 (Otto-Motoren) bzw. vor Januar 1977 (Diesel-Motoren) gemäß § 47 StVZO, eine Abgasuntersuchung (AU) generell nicht vorgeschrieben.
- Falls das betreffende Reglement nichts anderes vorschreibt, ist für Fahrzeuge mit rotem 07er-Kennzeichen eine Abgasuntersuchung ebenfalls nicht erforderlich.

DMSB-SACHVERSTÄNDIGE

Folgende DMSB-Sachverständige sind seit März 2010 neu hinzugekommen:

BAD KÖNIGSHOFEN (SV-Nr. 2)

Dipl.-Ing. Jürgen **Reitelbach**
TÜV Süd Autoservice GmbH
Hoher Markstein 55, 97631 Bad Königshofen
Tel. 09761 6273 · Fax: 09761 9200
Mobil 0160 92902839
E-Mail juergen.reitelbach@tuev-sued.de

BAUTZEN (SV-Nr. 140)

Dipl.-Ing. (FH) Tom **Zimmermann**
DEKRA NL Bautzen
Löbauer Str. 75, 02625 Bautzen
Tel. 03591 278-0 · Fax 03591 278-50
Mobil 0172 3474133
E-Mail tom.zimmermann@dekra.com

BITBURG (SV-Nr. 45)

Dipl.-Ing. Peter **Lautwein**
TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
Industriestr. 16, 54634 Bitburg
Tel. 06561 9613-14 · Fax 06561 9613-30
Mobil 0160 3654634
E-Mail peter.lautwein@de.tuv.com

BOCHOLT (SV-Nr. 114)

Dipl.-Ing. (FH) Günther Willi **Fischer**
DEKRA Außenstelle Bocholt
Schaffeldstr. 1, 46395 Bocholt
Tel. 02871 23906-0 · Fax 02871 23906-16
Mobil 0171 3687054
E-Mail guenther.willi.fischer@dekra.com

CHEMNITZ (SV-Nr. 132)

Dipl.-Ing. (FH) Peter **Göpel**
DEKRA Niederlassung Chemnitz
Neefestr. 131, 09119 Chemnitz
Tel. 0371 3513-0 · Fax 0371 3513-100
Mobil 0176 93107841
E-Mail peter.goepel@dekra.com

DÜSSELDORF (SV-Nr. 154)

Dipl.-Ing. (FH) Sven **Gerd**
DEKRA Niederlassung Düsseldorf
Höherweg 111, 40233 Düsseldorf
Tel. 0211 2300-0 · Fax 0211 2300-222
Mobil 0176 24431638
E-Mail sven.gerdes@dekra.com

DUISBURG (SV-Nr. 102)

Dipl.-Ing. (FH) Jan-Peter **Düsenberg**
DEKRA Außenstelle Duisburg-Süd
Obere-Kaiserswerther-Straße 19, 47249 Duisburg
Tel. 0203 58904-0 · Fax 0203 58904-20
E-Mail jan.peter.duesenberg@dekra.com

ESSLINGEN (SV-Nr. 62)

Bachelor of Engineering (B.Eng.) Stefan **Schramm**
DEKRA Außenstelle Esslingen
Obertürkheimer Str. 72, 73733 Esslingen
Tel. 0711 327791-6 · Fax 0711 327791-80
Mobil 0162 2158406
E-Mail stefan.schramm@dekra.com

GÖTTINGEN (SV-Nr. 209)

Dipl.-Ing. (FH) Holger **Schumann**
DEKRA NL Göttingen
Robert-Bosch-Breite 27, 37079 Göttingen
Tel. 0551 50567-0
Mobil 0171 2173043
E-Mail holger.schumann@dekra.com

MINDEN (SV-Nr. 208)

Dipl.-Ing. (FH) Jan **Jankowski**
DEKRA NL Minden
Wankelstr. 4, 32427 Minden
Tel. 0571 83779-0 · Fax 0571 29390
Mobil 0179 2111224
E-Mail jan.jankowski@dekra.com

WITTLICH (SV-Nr. 4)

Dipl.-Ing. Bernd **Heinen**
TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
Am Bendersbach 4, 54528 Salntal
Tel. 06571 733019 · Fax 06571 733030
Mobil 0160 3654658
E-Mail Bernd.Heinen@de.tuv.com

WUPPERTAL (SV-Nr. 76)

Dipl.-Ing. Daniel **Rapien**
TÜV Rheinland
Am Raukamp 14-16, 42111 Wuppertal
Tel. 0202 70904 38 · Fax 0202 70904 50
Mobil 0172 2149331
E-Mail daniel.rapien@de.tuv.com

Hinweis: Die Liste aller DMSB-Sachverständigen ist ausschließlich auf unserer Internetseite www.dmsb.de unter → Technik/Reglement → Automobilsport → Wagenpässe zu finden.

KART-SPORT

► **CIK-REGLEMENT – HANDBUCH-KORREKTUREN**

Kartboden

Der Art. 2.6 des CIK-Reglements (DMSB-Handbuch, gelber Teil, Seite 24) wird mit sofortiger Wirkung wie folgt korrigiert (Änderungen: *kursiv*):

„2.6 Kartboden

Zwischen der mittleren Chassisquerstrebe und der Fahrzeugfront des Chassis (und nur dort) muss ein Boden aus einem festen Material vorhanden sein. Er muss an den Seiten ... nicht herunterrutschen können.

Wenn das Material durchbrochen ist, dürfen die Löcher einen Durchmesser von 10 mm nicht überschreiten und nicht näher als das Vierfache ihres Durchmessers zusammenliegen.

Darüber hinaus darf zum einzigen Zwecke des Zugangs zur Lenksäule eine Bohrung mit einem maximalen Durchmesser von 35 mm im Bodenblech vorhanden sein.“

Superkart

Der Art. 9 des CIK-Reglements (DMSB-Handbuch, gelber Teil, Seite 38f) wird mit sofortiger Wirkung wie folgt korrigiert (Änderungen *kursiv*):

„Art. 9 Besondere Bestimmungen für Superkart (Division 1 und 2)

Division 1:

- Motor: Der maximale Hubraum beträgt 250 ccm, resultierend aus:
 - einem Motor (mit maximal 2 Zylindern), durch natürlichen Luftstrom oder Wasser gekühlt,
 - oder 2 Einzylinder-Motoren, für die Klasse ICC homologiert.

Folgende Motortypen sind zulässig:

- a) „Rotax 256“ gemäß Registrierung bei der ehemaligen CIK-FIA mit 110 mm, 113 mm oder 115 mm Pleuel. Jeder andere von der ehemaligen CIK-FIA registrierte Motor.
 Mechanischer *Vergaser und Power-Valve-Systeme*; beides ohne Elektronik.
 Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.
- b) „Rotax 256“ mit CIK/FIA-genehmigten Ersatzteilen (gemäß Anforderungsliste des Herstellers und einer Mindeststückzahl von 15 Motoren-Kits). Mechanische *Vergaser und Power-Valve-Systeme*, beides ohne Elektronik.
 Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Die Ver-

stellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.

Limitierte Getriebeübersetzungen gemäß Anhang 6.

- c) 250 ccm-Motorrad-Grand-Prix-Wettbewerbs-Motoren, entwickelt vor 1998, CIK/FIA-genehmigt und dem vom Hersteller verkauften Basismodell entsprechend, einschließlich Vergaser, Power-Valve-Systeme und Zündanlage (gemäß des offiziellen Hersteller-Katalogs).

Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.

- d) Spezielle CIK/FIA-genehmigte neue Motoren (gemäß Anforderungsliste des Herstellers und einer Mindeststückzahl von 10 kompletten identischen Motoren). Mechanischer *Vergaser und Power-Valve-Systeme*, beides ohne Elektronik.

Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten.

Für Motoren mit versetzten Zylinderphasen ist es zulässig, zwei unabhängige Zündungen mit zwei Sensoren zu verwenden.

Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.

- e) 2 Einzylinder-Motoren in der Klasse ICC oder KZ homologiert des gleichen Herstellers mit homologierten Getriebe (Übersetzungen sind mittels Gradscheibe gemäß Art. 12 dieses Technischen Reglements zu überprüfen). Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.

Das Volumen des Verbrennungsraums ist freigestellt. Der Vergaser ist freigestellt, muss jedoch mechanisch arbeiten. Der Auspuff einschließlich der Marke des Auspuffs ist frei. Ebenso ist der gesamte Auslassöffnungswinkel freigestellt.

- f) Jeder Motor der Division 2, gemäß den Besonderen Bestimmungen der Division 2

- Getriebe mit mindestens 3 Gängen, gemäß Herstellerkatalog oder gemäß Homologationsblatt
- Reifen: 6 Zoll, homologiert
- Mindestgewicht:
 - bei 1 Einzylinder-Motor: 208 kg mit Karosserie
 - Mindestgewicht des Karts selbst: 98 kg ohne Karosserie u. ohne Kraftstoff
 - bei anderen Motoren: 218 kg mit Karosserie
 - Mindestgewicht des Karts selbst: 113 kg ohne Karosserie u. ohne Kraftstoff“

Division 2

- Durch natürlichen Luftstrom- oder Wasser-gekühlter Serien-Einzylinder-Motor, mit Einkreis-Kühlsystem und mit CIK-FIA-Registration.
- Maximaler Hubraum: 250 ccm
- Folgende Motortypen sind zulässig:
Jeder Serien-Motorrad-Motor mit einem Zylinder, CIK/FIA-genehmigt (gemäß dem kompletten Hersteller-Katalog)
- Zündung: Das elektronische Steuergerät und die Zündspule dürfen nur eine Spannungszuführung (Energiequelle des Rotors/Stators oder der Batterie) und ein Kurbelwellen-Aufnahmesignal für den Zündimpuls erhalten. Die Verstellung und die Zündkurve dürfen unter normalen Rennbedingungen vom Fahrersitz aus nicht veränderbar sein.
- Venturi-Vergaser ohne Elektronik
- Motoren, welche ein Power-Valve-System aufweisen, sind dann erlaubt, wenn sie eine *CIK-Zulassung* haben und das System verschlossen und in einer Stellung blockiert ist.
- Membranhäuse-Profil: freigestellt
- Getriebe mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen, gemäß Herstellerkatalog
- Mindestgewicht: 208 kg mit Karosserie
Mindestgewicht des Karts selbst: 98 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff
- Reifen: 6 Zoll, homologiert“

DMSB-Anmerkung:

Die CIK wird hat im Zuge der Einführung der neuen Stoßfänger das Gesamt-Mindestgewicht (mit Karosserie) um 3 kg angehoben.

Steuerzeiten-Messung

Die CIK hat die Messmethode zur Ermittlung des Öffnungswinkels des Ein- und Auslasskanals (Art. 2.25.3.2) für 2010 wie folgt geändert (geänderte Texte *kursiv*):

„2.25.3.2 Messmethode zur Ermittlung des Öffnungswinkels des Ein- und Auslasskanals

Um eine ausreichend genaue Messung durchführen zu können, muss eine *Fühlerlehre mit einer Auflagebreite von 5 mm gemäß Zeichnung Nr. 18* verwendet werden, um den Beginn und das Ende der Messung zu bestimmen. Diese *Lehre* wird an der Sehnenachse *jeden Kanals zwischen der Kante des oberen Teils des Kolbenrings oder des Kolbens und seinem Schnittpunkt mit der Kante des Einlass- oder Auslass-Kanals*.

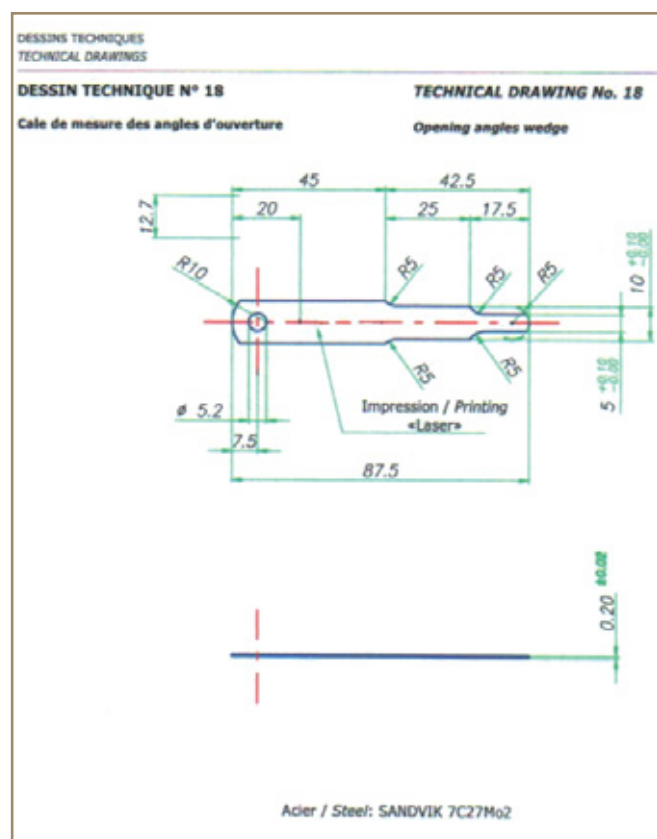
Die Position in welcher die *Lehre* verspannt wird, um die Messung des größten Winkels zu ermöglichen, definiert den Beginn und das Ende der Winkelmessung.

Die *Lehre* kann durch die Innenseite des Zylinders oder durch den zu überprüfenden Kanal in Position gebracht werden.

Es ist nicht erforderlich, dass die *Lehre* in horizontaler oder verti-

kaler Stellung positioniert wird.

Die Ablesung erfolgt durch Verwendung einer Gradscheibe mit einem Mindest-Durchmesser von 200 mm oder von einem Digitaldisplay einer Coder-Messeinrichtung (Drehwinkelmeßgerät).“



Hinweis: Eine besondere Bezeichnung der von IAME produzierten Lehre (hier „CIK-FIA“) ist nicht erforderlich.

DMSB-KART-MOTOR-HOMOLOGATIONEN

Folgende Homologation bzw. -Nachträge für Motoren wurden vom DMSB genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Nachtrags-Nr.	Bezeichnung
KM 29/07	IAME	Parilla/ Gazelle	Anhang 3	Kurbelwelle