

Termine Automobil



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

Technik Automobil



FIA-GRUPPEN

► ANHANG J (BULL. 427)

Art. 253

Ab **01.01.2011** wird der Text in Artikel 253-8 (Überrollvorrichtung) durch folgende Texte ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

„8.2.7 Längsstrebe

Nahezu längs liegendes *einteiliges* Rohr, das die oberen Teile des vorderen Bügels und des Hauptbügels verbindet.

8.2.8 Querstrebe

Nahezu quer liegendes *einteiliges* Rohr, das die oberen Teile der seitlichen Halbbügel oder der seitlichen Bügel verbindet.“

„8.3.2 Ausführung

Wenn die Grundstruktur festgelegt ist, so muss sie mit vorgeschriebenen Streben und Verstärkungen (siehe Artikel 253-8.3.2.1) ergänzt werden, zu denen freigestellte Streben und Verstärkungen hinzugefügt werden dürfen (siehe Artikel 253-8.3.2.2).

Falls es nicht ausdrücklich erlaubt ist, müssen alle Streben und Rohr-Verstärkungen – mit Ausnahme demontierbarer Verbindungen gemäß Art. 253-8.3.2.4 – einteilig ausgeführt sein.“

Art. 254 – Gruppe N

Ab **01.01.2011** wird der Text in Artikel 253-7 (Fahrzeuge mit Hubraum über 2000 ccm) durch folgenden Text ersetzt (Änderungen: *kursiv*):

„7. Fahrzeuge mit einem Einstufungshubraum über 2000 ccm bei Rallyes

Die folgenden Artikel gelten nur für *Rallye*-Fahrzeuge mit einem Einstufungshubraum über 2000 ccm *und gelten zusätzlich zu den vorstehenden Artikeln.*

Im Falle von Widersprüchen zwischen den nachstehenden Artikeln und den vorausgehenden Artikeln (Art. 1 – 6), haben die nachfolgenden Bestimmungen Priorität für Fahrzeuge mit Einstufungshubraum über 2000 ccm.“

Formelfreie Fahrzeuge

Ab **01.01.2011** wird der Text in Artikel 277-2.1 durch folgenden ersetzt:

„2.1 Sicherheitsstrukturen für Fahrzeuge, die vor dem 01.01.2010 gebaut wurden.

Fahrzeuge, die mit der Kategorie I vergleichbar sind, müssen dem Art. 253-8 und Fahrzeuge, die vergleichbar mit der Kategorie III sind, müssen dem Art. 259-16.4 entsprechen.

Fahrzeuge, die mit der Kategorie II vergleichbar sind, müssen gemäß ihrem Typ den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen: Cross-Country-Typen:

- Art. 253.8

Rennstrecken-Fahrzeuge mit mehr als einem Sitz:

- Art. 253-8 für SH
- Art. 259-15.1 für SC gebaut vor dem 01.01.2004
- Art. 259-16.4 für SC gebaut ab dem 01.01.2004

Einsitzige Rennstrecken-Fahrzeuge:

- min. 2 Überrollvorrichtungen“

DMSB-GRUPPEN

► GRUPPE G

LG-Klasseneinteilung

Im DMSB-Automobilsporthandbuch 2010 und im Vorstart 5-6/2010 hat sich ein Druckfehler eingeschlichen.

Die LG-Klasseneinteilung gemäß Artikel 6 der Gruppe-G-Bestimmungen wird wie folgt korrigiert (Korrekturen *kursiv*):

LG-Klasse	Leistungsgewichtsbereich
1	unter 9
2	ab 9 kleiner 11
3	ab 11 kleiner 13
4	ab 13 kleiner 15
5	ab 15 kleiner 18
6	<i>ab 18 kleiner 21</i>
7	ab 21

Abgasanlage

Der Art. 9 des G-Reglements wird mit sofortiger Wirkung wie folgt präzisiert (neuer Text: *kursiv*):

„Art. 9 – Abgasanlage

Ab Auslasskrümmernde dürfen nicht serienmäßige Abgasanlagen mit ABE, EG-Betriebserlaubnis oder einer EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) eingebaut werden.

Änderungen an Serien-, ABE-, EG- oder EWG-Anlagen sind nicht zulässig, auch wenn sie in den Fahrzeugpapieren beschrieben sein sollten. *Ebenso sind variable Steuerungen des Abgasstroms, z. B. mittels Klappen unzulässig, es sei denn diese Ausführung entspricht der Serie.*

Abgasanlagen, bei denen der serienmäßige Auspuffkrümmer durch einen Fächerkrümmer ersetzt wird, sind auch dann nicht zulässig, wenn sie eine ABE besitzen. Ebenso sind Abgasanlagen, die anhand eines „Technischen Berichts“ von einem Sachverständigen einer Technischen Überwachungsorganisation in die Fahrzeugpapiere eingetragen wurden, nicht erlaubt.

Die Verwendung von bauartgenehmigten Auspuffblenden (Endrohrblenden) ist zulässig, sofern diese ohne weitere Änderungen der Abgasanlage mittels Schraubverbindung angebracht sind (z. B. Klemmschellen).

Änderungen, die für den Einbau einer Abgasreinigungsanlage notwendig sind, sind erlaubt.“

Prüfung der Motorleistung

Der Artikel 23.1. im Gruppe-G-Reglement wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen: *kursiv*):

„23.1 Prüfung der Motorleistung

Wichtiger Hinweis: Da aus den Fahrzeugpapieren nicht hervorgeht, ob die Leistung nach DIN oder EG ermittelt wurde, muss in der Gruppe G die gemessene Leistung nach den unten beschriebenen EG-Verfahren auf die Normleistung umgerechnet werden.

Die Prüfung der Motorleistung muss ohne weitere Umbauten im eingebauten Zustand des Motors auf einem Radleistungsprüfstand vorgenommen werden. Die Messung der Motorleistung ist in Anlehnung an die EG-Ratsrichtlinie 80/1269/EWG in der jeweils gültigen Fassung durchzuführen:

Die atmosphärischen Verhältnisse (barometrischer Druck und Ansauglufttemperatur) sind bei der Berechnung der Normleistung nach den unten angegebenen Formeln zu berücksichtigen, *wobei die Lufttemperatur analog EG-Richtlinie 80/1269/EWG 15 cm vor dem Luftertritt am äußersten Punkt des Ansaugtrakts zu ermitteln ist ...*“

► GRUPPE F

Definition Grundmodell

Im Art. 4 des Gruppe-F-Reglements wird ab **01.01.2011** die Definition zum Grundmodell wie folgt angepasst (Änderungen: *kursiv*).

„Art. 4 Definitionen

Grundmodell: Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode *vom selben Fahrzeughersteller (gemäß Hersteller-Schlüssel-Nummer aus DMSB-Herstellerliste*)* hergestellt wurden. Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimm-

ten Bezeichnung oder Code (z.B. *BMW 3er E30, BMW 3er E46, BMW 3er E90, BMW M3 E36, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI*) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D.h., dass wenn sich die Modellbezeichnung, der Typ oder die Hersteller-Schlüssel-Nummer ändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.“

* siehe: www.dmsb.de → Technik/Reglements → Automobilsport → Homologationslisten → DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste

Motoraufhängung

Der Art. 7 des Gruppe F-Reglements wird mit sofortiger Wirkung wie folgt präzisiert (Änderungen: *kursiv*):

„Art. 7 Motor

Der nachweislich vom Fahrzeughersteller für das Grundmodell vorgesehene Motorblock (Kurbelgehäuse und Zylinder) und Zylinderkopf sowie das Ladesystem (z. B. Turbo- oder mechanischer Lader) müssen beibehalten werden. *Die Position des Motorblocks muss beibehalten werden.*

Eine Aufladung ist nur in Verbindung mit der serienmäßigen Antriebsart (z. B. Otto-Motor oder Dieselmotor) zulässig. So darf z. B. der Turbolader des VW Golf Turbo-Diesel nicht in einen VW Golf mit Otto-Motor verwendet werden.

Der Zylinderkopf darf nachträglich durch Materialabnahme bearbeitet werden. Die mechanischen Bauteile im Zylinderkopf sind freigestellt, jedoch muss die Anzahl der Ventile beibehalten werden.

Der Hubraum ist freigestellt und darf z.B. durch Änderung des ursprünglichen Hubs und/oder der ursprünglichen Bohrung geändert werden. Das Ausbüchsen der Zylinder ist erlaubt.

Der Motor muss im ursprünglichen Motorraum eingebaut sein, und die Kurbelwellenachse muss beibehalten werden.

Die in den Fahrzeugpapieren eingetragene Motorleistung muss mit einer StVZO-Toleranz von max. + 5% eingehalten werden. Die Motorleistung kann auch gemäß Gruppe-G-Reglement, Art. 23.1 ermittelt werden.

Darüber hinaus sind die anderen Bauteile des Motors, wie z. B. Nocken- und Kurbelwelle, Kolben, Pleuel, Ölwanne, Ventildeckel, *Lager und Motoraufhängungsteile (Motorböcke)*, freigestellt.

Werden Dichtungen durch nichtserienmäßige Dichtungen ersetzt, dürfen diese keine anderen Funktionen erfüllen als die des serienmäßigen Teils, z. B. Adapterfunktion.“

Getriebeaufhängung

Der Art. 9 des Gruppe F-Reglements wird mit sofortiger Wirkung wie folgt präzisiert (Änderungen: *kursiv*):

„Art. 9 Kraftübertragung

Getriebe:

Das Funktionsprinzip (z. B. mechanisches, halbautomatisches oder Automatik-Getriebe) sowie das Schaltschema (z. B. H-Schaltung) des Getriebes müssen der Serie entsprechen. Das Getriebegehäuse muss von einem Serienmodell des gleichen Fahrzeugherstellers wie der des Fahrzeuges sein.

Die Anzahl der Gänge gemäß dem Grundmodell muss beibehalten werden, jedoch sind die einzelnen Getriebeübersetzungen (Zähnezahl) freigestellt.

Mechanische Sperrdifferenziale sind freigestellt. Anders arbeitende Sperrdifferenziale müssen (mit Ausnahme der Sperrwirkung) der Serie entsprechen.

Die Kupplung, der Achsantrieb, die *Getriebeaufhängungsteile* und alle anderen kraftübertragenden Teile sind freigestellt. Sie müssen jedoch *wie auch das Getriebe* in ihrem ursprünglichen Raum verbleiben, z. B. vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse usw.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Bestimmungen dieses Reglements und der Beibehaltung des Funktionsprinzips (z. B. mechanische, hydraulische Betätigung) sind die Betätigungsvorrichtungen der Kraftübertragungs-Einrichtungen (u. a. Kupplung, Getriebe, Sperrdifferenzial) freigestellt.

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Modell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.

Eintragungspflichtig sind z. B.: Übersetzungsänderungen von mehr als 8 %, wobei jede einzelne Gangstufe zu beachten ist; Sperrdifferenziale in Seriengehäusen mit mehr als 50 % Sperrwirkung.

Nicht eintragungspflichtig (s. Art. 4) sind z. B.: Kupplung, Getriebetyp, verstärkte Antriebswellen.“

Luftbegrenzer

Analog zur Gruppe N wird ab **01.01.2011** in der Gruppe F der Durchmesser des Luftbegrenzers für Fahrzeuge mit aufgeladenen Ottomotoren von 32 mm auf **33 mm** festgelegt.

► GRUPPE H

Definition Grundmodell

Im Art. 3 des Gruppe-H-Reglements wird ab **01.01.2011** die Definition zum Grundmodell wie folgt angepasst (Änderungen: kursiv).

„Art. 3 Definitionen

Grundmodell: Unter Grundmodell sind alle Ausführungen einer

Modellreihe zu verstehen, die in einer begrenzten Produktionsperiode vom *selben Fahrzeughersteller (gemäß Hersteller-Schlüssel-Nummer aus DMSB-Herstellerliste*)* hergestellt wurden. Produktionsperiode heißt, dass ein Modell unter einer bestimmten Bezeichnung oder Code (z.B. *BMW 3er E30, BMW 3er E36, BMW M3 E36, BMW 3er E90, Mercedes 190er W201, Opel Kadett C, Opel Astra H, VW Golf Typ 17, VW Golf VI*) in einem bestimmten Zeitraum hergestellt wurde. Wird diese Bezeichnung geändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.

D.h., dass wenn sich die Modellbezeichnung, der Typ oder die Hersteller-Schlüssel-Nummer ändert, so handelt es sich um ein anderes Grundmodell.“

* siehe: www.dmsb.de → Technik/Reglements → Automobil-sport → Homologationslisten → DMSB-Fahrzeug-Herstellerliste

Getriebe/Differenzial-Kühlung

Der Art. 9 des Gruppe-H-Reglements wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen: *kursiv*).

„Art. 9 Kraftübertragung

Ein Vierradantrieb ist nur zulässig, wenn er beim ursprünglichen Grundmodell vorhanden war. Der Umbau von Frontantrieb auf Heckantrieb oder umgekehrt ist nicht erlaubt. Die Kupplung, das Getriebe, der Achsantrieb und alle kraftübertragenden Teile sind freigestellt. Sie müssen jedoch in ihrem/Ihrer ursprünglichen Raum/Grundposition verbleiben (vor oder hinter dem Motor, an der Antriebsachse).

Der Einbau einer Kühlvorrichtung für Getriebe/Differenzial sowie das Hinzufügen jeder Art von Zwischenübersetzungen sind erlaubt.

Im Rallyesport, bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen muss das Getriebe ab dem 01.01.2011 mit einem Rückwärtsgang ausgerüstet sein.

Wenn das Fahrzeug ursprünglich mit einem permanenten Vierradantrieb ausgerüstet ist, darf nicht auf Zweiradantrieb umgebaut werden.“

► GRUPPE FS

Batterieeinbau

Im Gruppe-FS-Reglement wird ab **01.01.2011** folgender Artikel zur Batterie eingefügt (neuer Text: kursiv). Die nachfolgenden Artikelnummern verschieben sich entsprechend.

„12. Batterie

Für den Fall, dass die Batterie von ihrem vom Hersteller vorgesehenen Platz verlegt wird, muss die Befestigung an der Karosserie aus einem Metallsitz und zwei Metallbügeln mit Isolierbeschichtung bestehen; das Ganze ist mittels Schrauben und Muttern am Boden zu befestigen.

Zur Befestigung dieser Bügel sind Schrauben mit einem Durch-

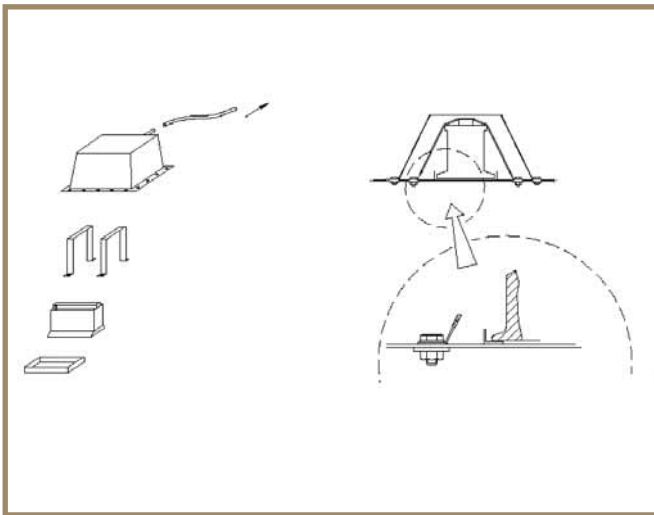
messer von mindestens 10 mm zu verwenden. Zwischen den einzelnen Schrauben und dem Karosserieblech sind Unterlegscheiben von mindestens 3 mm Dicke und 5 cm Durchmesser bzw. 20 cm² Oberfläche vorzusehen.

Eine Nassbatterie muss mit einer auslaufsicheren Kunststoffumhüllung mit eigener Befestigung abgedeckt sein.

Ihr Platz ist frei; es ist auch erlaubt, die Batterie im Fahrgastraum unterzubringen, jedoch ausschließlich hinter den Vordersitzen.

In diesem Fall und sofern es sich um eine Nassbatterie handelt, muss die Schutzhülle eine Lüftungsöffnung mit Austritt nach außerhalb des Fahrgastraumes haben (siehe nachfolgende Zeichnungen).

Falls eine Trockenbatterie im Fahrgastraum untergebracht ist, muss sie mit einer kompletten Abdeckung elektrisch isoliert werden.“



Gruppe-FS-Tankeinbau

Im Gruppe-FS-Reglement wird ab **01.01.2011** folgender Artikel zum Kraftstoffbehältereinbau bei GT-Fahrzeugen in Art. 15.8 eingefügt (neuer Text: *kursiv*). Die nachfolgenden Artikelnummern verschieben sich entsprechend.

Alternativer Kraftstoffbehältereinbau bei GT-Fahrzeugen

Ein FT-Sicherheitstank darf in GT-Fahrzeugen auch im Bereich des Beifahrerraumes eingebaut werden, wobei folgendes beachtet werden muss:

- Das Fassungsvermögen ist beschränkt auf max. 50 L.
- Der Tank inkl. Einfüllrohr muss durch eine flüssigkeitsdichte Trennwand abgeschottet werden. Diese Tankbox (Trennwand) darf, gemessen ab dem untersten Punkt des Fersenbleches in Fahrzeuglängsrichtung, eine Länge von max. 600 mm haben. Die Seitenwand der Box muss mindestens 200 mm vom äußeren Rand des Türschwellers entfernt sein. Die Tankbox muss aus Metall oder einer Honeycom-

Sandwich-Konstruktion gefertigt sein. Eine Sandwich-Konstruktion muss eine Dicke von mind. 10 mm und einen feuerfesten Kern mit einem Knautschwiderstand von mind. 18 N/cm (24 lb/in) haben, Aramidfaser ist zulässig. Die Sandwich-Konstruktion muss zwei Hüllen mit einer Dicke von jeweils mind. 1,5 mm und eine Zugfestigkeit von mindestens 225 N/mm (14 Tonnen/in) beinhalten.

Bei Verwendung einer Tankbox aus Metall muss zwischen aufgesetzter Box und Kraftstoffbehälter (siehe Zeichnung) ein stoßabsorbierender Schaum mit einer Dicke von mindestens 15 mm und einer Formteildichte von mindestens 35 kg/m angebracht sein.

- Sollte ein Kraftstoffbehälter im Beifahrerbereich eingebaut sein, so muss der Überrollkäfig in diesem Bereich mit mindestens zwei Flankenschutzstreben ausgestattet sein.

Ölsammler

Im Gruppe-FS-Reglement wird ab **01.01.2011** folgender Artikel zum Ölsammler eingefügt (neuer Text: *kursiv*). Die nachfolgenden Artikelnummern verschieben sich entsprechend.

„16.6 Ölsammler

Jeder Wagen, dessen Motor- und/oder Getriebeschmiersystem eine offene Gehäuseentlüftung hat, muss dann so ausgerüstet sein, dass das austretende Öl nicht frei auslaufen kann. Ein Ölsammler muss für Motoren bis 2000 ccm Hubraum ein Mindestfassungsvermögen von 2 Liter und für Motoren über 2000 ccm von 3 Litern haben.“

► GRUPPE CTC UND CGT

Divisions-Einteilungen

Der Art. 2 im CTC/CGT-Reglement wird durch Unterteilung der Divisionen 6 und 7 (Gruppe A + N) ab **01.01.2011** wie folgt geändert (Änderungen: *kursiv*). Der nachfolgende Art. 3 wird entsprechend angepasst.

„2. Divisionen

Die Fahrzeuge werden in folgende Divisionen eingeteilt:

- Div. 1.1: Gruppe-1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 1.2: Gruppe-1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 1.3: Gruppe-1-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 2.1: Gruppe-2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 2.2: Gruppe-2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975

- Div. 2.3: Gruppe-2-Tourenwagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 3.1: Gruppe-3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 3.2: Gruppe-3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 3.3: Gruppe-3-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 4.1: Gruppe-4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1966 bis inkl. 1971
- Div. 4.2: Gruppe-4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1972 bis inkl. 1975
- Div. 4.3: Gruppe-4-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 5: Gruppe-5-Spezial-Produktionswagen der Homologationsjahre 1976 bis inkl. 1981
- Div. 6: Gruppe-N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988
- Div. 6.1: Gruppe-N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 1996
- Div. 6.2: Gruppe-N-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. 2003
- Div. 7: Gruppe-A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988
- Div. 7.1: Gruppe-A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 1996
- Div. 7.2: Gruppe-A-Tourenwagen der Homologationsjahre 1997 bis inkl. 2003
- Div. 8: Gruppe-B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1982 bis inkl. 1988
- Div. 8.1: Gruppe-B-GT-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 2003
- Div. 9: Gruppe-GTN-Fahrzeuge der Homologationsjahre 1989 bis inkl. 2007
- Div. 10: Gruppe WRC der Homologationsjahre bis inkl. 2003
- Div. 11: Gruppe Super 1600 der Homologationsjahre bis inkl. 2003
- Div. 12: Gruppe-A-Kit (VK-Nachtrag) der Homologationsjahre bis inkl. 2003

Nicht zulässig sind Gruppe-4-Homologationen der Jahre 1966 bis inkl. 1969 und Gruppe 5-Homologationen der Jahre 1971 bis inkl. 1975 ...“

► DMSB-GRUPPEN GT2 UND GT3

Dach-Lufthutze

Ab sofort sind in den Gruppen GT2 und GT3 im Rallyesport Lufthutzen auf dem Dach erlaubt. Diese Lufthutzen müssen vorab über die individuellen GT-Datenblätter vom DMSB genehmigt worden sein.

„Fahrgastraumbelüftung für den Rallyesport:

Zur Belüftung des Fahrgastraumes gelten für Fahrzeuge der Gruppen GT2 und GT3 folgende Bestimmungen.

Der nachträgliche Einbau einer Fahrgastraumbelüftung (Lufthutze bzw. Luftklappe) durch das Dach ist unter folgenden Bedingungen erlaubt:

Der Einbau der Lufthutze bzw. der Dachklappe muss im ersten Drittel des Daches erfolgen. Der Dachausschnitt darf maximal 250 mm x 250 mm betragen.

Folgende maximalen Außenmaße sind zu beachten: Breite max. 300 mm; Länge: max. 400 mm; Höhe: max. 50 mm.

Die Belüftungsvorrichtung darf von oben gesehen nicht über das Dach hinausragen. Bei Einhaltung vorstehender Abmessungen darf die Luftöffnung auch als NACA-Einlass ausgeführt sein. Der Blechsausschnitt im Dach muss durch einen Blechrahmen verstärkt werden. Der Einbau darf ausschließlich zum Zwecke der Fahrgastraumbelüftung verwendet werden.“

► GRUPPE AT-G

Luftbegrenzer

Analog zur Gruppe N wird ab **01.01.2011** in der Gruppe AT-G der Durchmesser des Luftbegrenzers für Fahrzeuge mit aufgeladenen Ottomotoren von 32 mm auf **33 mm** festgelegt.

SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

Helmbestimmungen

Die Helmnormen **SNELL SA 2000** und **SNELL M 2000** laufen im FIA-Bereich zum **31.12.2014** aus. Diese Helmnormen bleiben im DMSB-Bereich als Übergangsfrist bis zum **31.12.2016** zugelassen.

Die neuen FIA-Helmnormen SNELL SA 2010, SNELL SAH 2010 und SNELL M 2010 (nur im Autocross) wurden mit sofortiger Wirkung in den DMSB-Helmbestimmungen ergänzt (s. Vorstart 5-6/2010).

Überrollkäfig-Fußbefestigung

Wie im Vorstart-Ausgaben 5-6/09 und 3-4/10 erläutert, dürfen gemäß FIA-Bestimmungen bei so genannten **Eigenbaukäfigen** seit dem 01.01.2010 die an den vier Hauptfüßen vorgeschriebenen drei Befestigungsschrauben nicht mehr in Reihe angeordnet sein, sondern müssen in einem Winkel von mindestens 60° (siehe Zeichnung 253-50) versetzt sein.

Diese 60°-Regelung wird nunmehr bei DMSB-Veranstaltungen, mit Ausnahme von Wettbewerben mit FIA-Prädikat, auf unbestimmte Zeit ausgesetzt und gilt lediglich als Empfehlung. Das heißt, die Schrauben müssen zwar vorhanden sein, aber deren Anordnung bleibt freigestellt. Die im Vorstart 5-6/10 veröffentlichte Frist ist damit hinfällig.

Homologationsgültigkeit FIA-homologierter Sitze

Im DMSB-Handbuch Automobilsport, blauer Teil, Seite 17 ist unter Punkt 3.2 in der Liste der ungültigen Sitzhomologationen folgender Sitz neu aufzunehmen:

Hersteller: OMP Racing Srl (Italien)
 (FIA-Schreiben vom 09.07.2010)
 Typ: HTE-ONE
 Homologations-Nr. AS.001.09

Dies bedeutet, dass mit sofortiger Wirkung die Homologation für diesen Sitz ungültig wurde.



Der neue Kart-Sicherheits-Sitz von TAD Bavaria entspricht den aktuellen FIA-Vorgaben gemäß „Test Specification for kart high-seats“ (auf der CIK-Homepage veröffentlicht).

Somit gibt es mittlerweile vier aktuelle Hersteller mit DMSB-Zulassungen für Kart-Sicherheits-Sitze.

Die Zulassung stellt eine vorläufige Homologation mit einer max. Gültigkeit von einem Jahr dar, welche dem Hersteller größere konstruktive Änderungen ermöglicht (per Nachtrag).

Nach dieser Gültigkeitsfrist wird die Zulassung durch eine DMSB-Homologation abgelöst bzw. endet. Bestehende Sitze, welche dem aktuellen Homologationsstand entsprechen, können hier nach vom Hersteller mit einem Homologations-Label gekennzeichnet werden und sind hiernach weiterhin zulässig.

KART-SPORT

DMSB-Kart-Homologationen

Folgende Zulassung für Kart-Sicherheits-Sitze wurde vom DMSB genehmigt:

Reg.-Nr.	Hersteller	Modell	Bezeichnung
KS 2010-01/10	TAD Bavaria	Rookie	Neuzulassung

ANZEIGE



Professioneller Käfigbau

Wir planen und fertigen spezielle Überrollbügel, Überrollkäfige und Sicherheitszellen nach Ihren Wünschen und Vorgaben gemäß FIA/DMSB Spezifikation Anhang J Art. 253.8.

Unsere Erfahrung im Rennsport zu Ihrer Sicherheit – Keep Racing.

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung oder besuchen Sie uns auch im Internet.



Clemensstrasse 70-72, 53225 Bonn / Germany
 phone: +49 (0) 228/9 46 84-0
 fax: +49 (0) 228/9 46 84-14
 mobile: +49 (0) 172 212 5062
 mail: info@mm-automotive.de
 www.mm-automotive.de

