

Technik Automobil

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 - Sitzbefestigung

Im Art. 253-16 (HB, orangefarbener Teil Seite 28) wird ab sofort die folgende neue Zeichnung 253-65B eingefügt.

Hierzu wird unter Punkt 1 der 4. Absatz wie folgt angepasst:

„- an den Verankerungspunkten für die Sitzbefestigung gemäß Zeichnung 253-65B.“

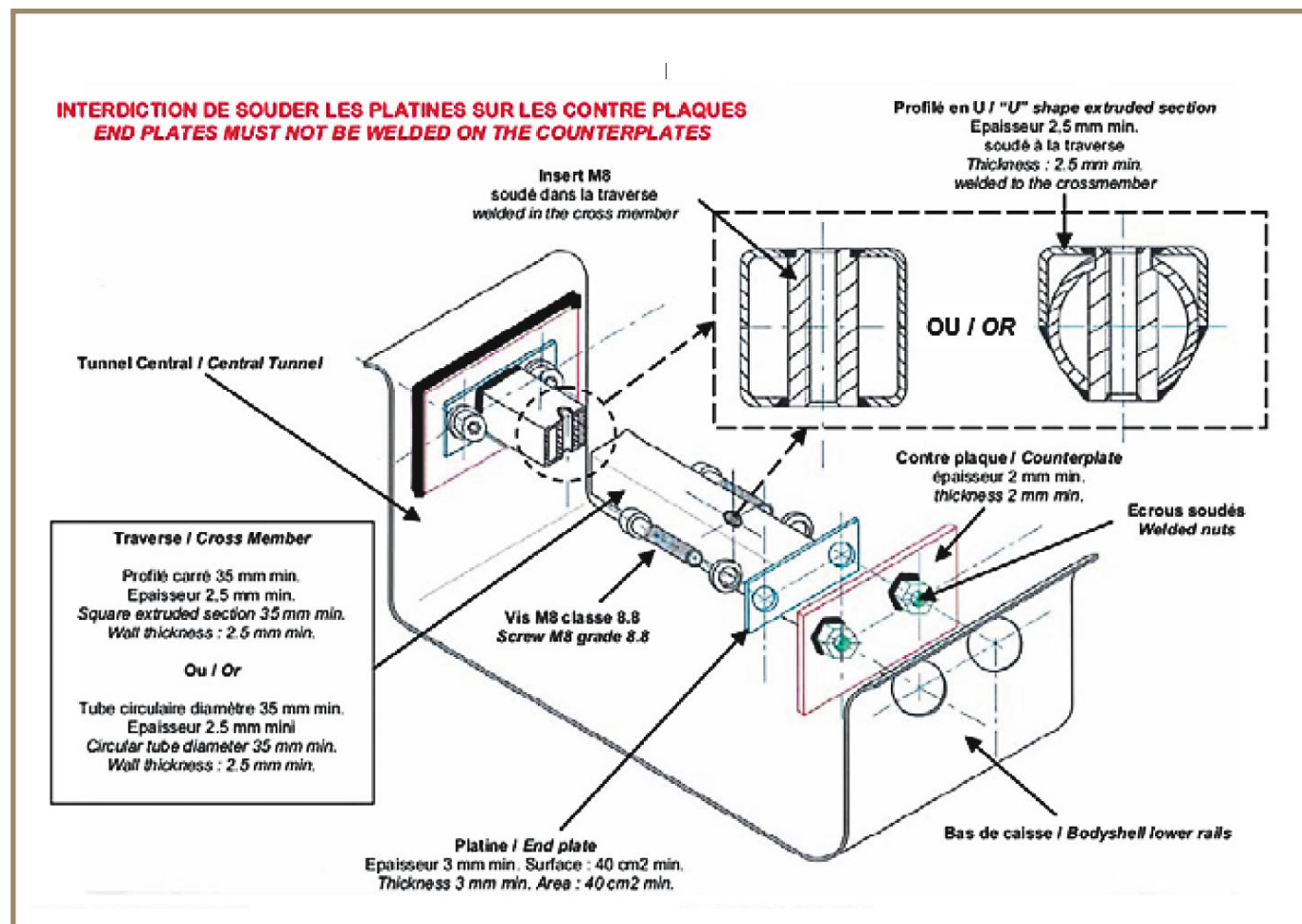
Des Weiteren wird die bisherige Zeichnung 253-65 in 253-65A umbenannt. Hierzu wird unter Punkt 2 der 1. Absatz wie folgt angepasst:

2. Befestigung der Sitzhalterungen direkt an der Karosserie/Fahrgestell

„Die Halterungen müssen mindestens 4 Befestigungen pro Sitz an Karosserie/Fahrgestell aufweisen, wobei Schrauben mit einem Mindest-Durchmesser von 8 mm und Gegenplatten gemäß Zeichnung 253-65A verwendet werden müssen. Die Kontaktfläche zwischen Halterung, Karosserie/Fahrgestell und Gegenplatten muss pro Befestigungspunkt mindestens 40 cm² betragen.“

EINBAU INSTRUKTION

1. Einbringen von Bohrungen (größer als der Außendurchmesser der Muttern) in den Fahrzeugschweller und im Mitteltunnel.
2. Verschweißen der Muttern an den Verstärkungsblechen, hier nach Verschweißung dieser Bleche mit Fahrzeugschweller und im Mitteltunnel.
3. Verschweißen der 2 Gewindeeinsätze in die Quer-Traverse, hiernach Verschweißung der Endbleche an beiden Enden der Quer-Traverse.
4. Befestigung der Einheit mittels 4 Schrauben M8, Festigkeit 8.8 an die eingeschweißten Muttern.



► ANHANG K – FIA-WAGENAUSWEISE

- Ab 01.01.2009 wird sich die DMSB-Gebühr für eine Umschreibung eines FIA-Wagenausweises (HVIF) auf den Historic Technical Passport (HTP) von € 210,00 auf € 270,00 erhöhen. Ab 01.01.2010 wird für eine Umschreibung die gleiche Gebühr fällig wie für eine Neuausstellung.

DMSB-GRUPPEN

► GRUPPE G

AKTUALISIERUNG DER G-FAHRZEUGLISTE/ANSPRECHPARTNER

Der Artikel 3 des Gruppe-G-Reglements wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen kursiv).

„... Der DMSB behält sich das Recht vor, für bestimmte Fahrzeuge die Aufnahme in die G-Fahrzeugliste auch ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

AKTUALISIERUNG DER G-FAHRZEUGLISTE

Es ist jederzeit möglich, Fahrzeugmodelle in der G-Fahrzeugliste zu ergänzen. Dazu muss ein schriftlicher Antrag an die DMSB-Geschäftsstelle gestellt werden. Dieser Antrag muss mit einem Formular erfolgen, welches auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de → Technik/Reglements → Automobilsport → G-Fahrzeugliste heruntergeladen werden kann.

3.2 ANSPRECHPARTNER BEZÜGLICH G-FAHRZEUGLISTE

Anfragen in Bezug auf die G-Fahrzeugliste sind schriftlich an Herrn Kleebusch zu richten.

Ralf Kleebusch
Rotkäppchenweg 22
99102 Windischholzhausen
E-Mail rkleebusch@arcor.de oder
rkleebusch@tuev-thueringen.de
Fax: 0361 4283245

3.3 NACHWEIS-PFLICHT

Die Nachweispflicht bei einer Veranstaltung, ob das entsprechende Fahrzeugmodell in der G-Fahrzeugliste enthalten ist, liegt beim Teilnehmer/Fahrer. Der Nachweis muss durch Vorlage einer Kopie eines Auszugs aus der G-Fahrzeugliste erbracht werden. Außerdem muss eine Kopie des Fahrzeugbriefes bzw. der Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt werden.“

► RALLYESPORT

Im DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 8, ist ab sofort der Text zu Artikel 3.13 durch folgenden zu ersetzen:

„3.13 Wertungsprüfungen im Rallyesport

Fahrzeuge aller Gruppen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen müssen auch auf den Wertungsprüfungen den Be-

stimmungen der StVZO entsprechen. Das heißt, dass grundsätzlich alle eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein müssen.

Fahrzeuge mit ausländischer Straßenzulassung müssen die Bedingungen für den öffentlichen Straßenverkehr des betreffenden Landes einhalten.“

► GRUPPE CTC/CGT – LUFTBEGRENZER

Der im Vorstart 4/2008 veröffentlichte Text wird ab sofort wie nachstehend präzisiert (Änderungen kursiv). Hierdurch wird der Art. 6 des Reglements der Gruppe CTC/CGT mit sofortiger Wirkung wie folgt ersetzt:

„6. LUFTBEGRENZER IM RALLYESPORT

Im Rallyesport sind bei Fahrzeugen der Gruppen N, A und B mit Aufladung (Turbolader oder mechanischer Lader) Luftbegrenzer vorgeschrieben, die die nachfolgenden Bestimmungen erfüllen und folgende maximale innere Durchmesser aufweisen müssen:

Gruppe/Motorart	Max. Innen-Ø	Max. Außen-Ø
Gruppe N (Otto-Motor)	32 mm (ein Lader) je 22,6 mm (zwei Lader)	38 mm (ein Lader) je 28,6 mm (zwei Lader)
Gruppe N (Diesel-Motor)	35 mm	41 mm
Gruppe A (Otto-Motor)	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)
Gruppe A (Diesel-Motor)	37 mm	43 mm
Gruppe B	34 mm (ein Lader) je 24 mm (zwei Lader)	40 mm (ein Lader) je 30 mm (zwei Lader)

Der Luftbegrenzer muss am Kompressorgehäuse befestigt sein. Die gesamte Luft, die zur Versorgung des Motors notwendig ist, muss durch diesen Luftbegrenzer geführt werden, der den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen muss:

Der innere Durchmesser des Lufteinlasses des Kompressors darf die vorgenannten Maximaldurchmesser nicht überschreiten. Dieser Durchmesser muss über eine Mindestdistanz von 3 mm aufrechterhalten sein, gemessen stromabwärts von einer Ebene senkrecht zur Symmetrieachse, die sich maximal 50 mm stromaufwärts zu einer Ebene durch die äußere obere Kante (strom-

Technik Automobil

aufwärts) der Kompressorschaukeln befinden muss (s. nachfolgende Zeichnung)

Der Durchmesser muss jederzeit eingehalten werden, unabhängig von den Temperaturbedingungen.

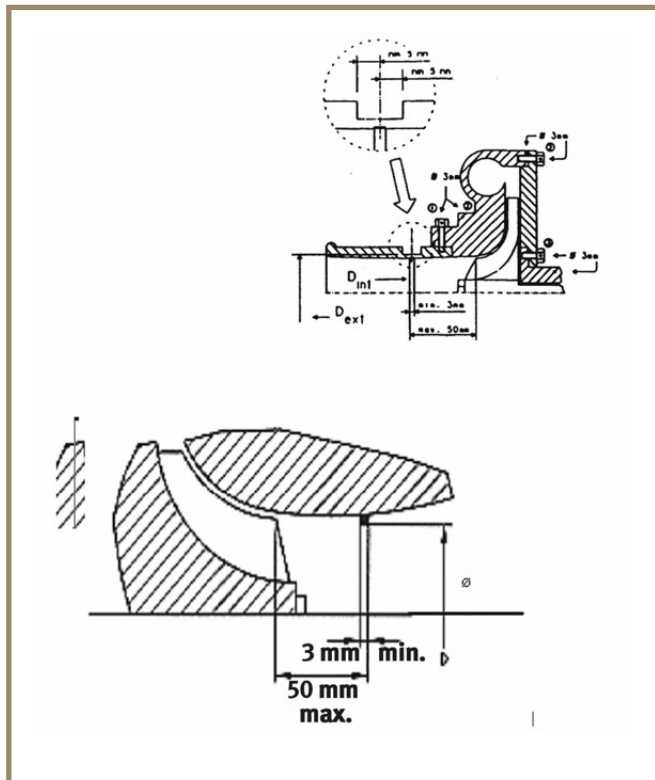
Der äußere Durchmesser des Luftbegrenzers gemäß vorstehender Tabelle muss über eine Distanz von mindestens 5 mm auf jeder Seite eingehalten werden.

Die Befestigung des Luftbegrenzers am Turbolader muss so durchgeführt werden, dass zwei Schrauben komplett vom Kompressorgehäuse oder vom Luftbegrenzer entfernt werden müssen, um den Luftbegrenzer vom Kompressor zu entfernen. Eine Befestigung mit einer Nadel- bzw. Madenschraube ist nicht zulässig.

Ausschließlich zum Zwecke der Montage des Luftbegrenzers ist es erlaubt, Material am Kompressorgehäuse zu entfernen oder hinzuzufügen.

Die Köpfe der Schrauben müssen gebohrt sein, so dass eine Verplombung möglich ist.

Der Luftbegrenzer muss aus einem einzigen Material gefertigt sein und darf ausschließlich zum Zwecke der Befestigung und Verplombung gebohrt sein. Die Anbringung muss möglich sein zwischen den Befestigungsschrauben, zwischen dem Luftbegrenzer (oder der Befestigung Luftbegrenzer/Kompressorgehäuse), dem Kompressorgehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) und dem Turbinengehäuse (oder der Gehäuse/Flansch-Befestigung) (siehe nachstehende Zeichnung).“



SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

► HELME

HELME FÜR FAHRER VON OFFENEN FAHRZEUGEN

Die letzten beiden Absätze im Art. 1a (Schutzhelme) werden ab sofort wie folgt präzisiert und ergänzt (*neue Texte kursiv*):

„Seit **01.01.2006** sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z.B. Formelfahrzeuge, offene Sportwagen, *Cabriolets* etc.) ausschließlich Integralhelme (keine Jet-Helme) zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende FIA-Vorschrift als Empfehlung (Bull. 407).

Seit **01.01.2007** sind für Fahrer von offenen Fahrzeugen (z.B. Formelfahrzeuge, offene Sportwagen, *Cabriolets* etc.) bei Rundstrecken- und Bergrennen ausschließlich Integralhelme gemäß aktuellen FIA-Normen zulässig. Lediglich im Sport mit historischen Fahrzeugen gemäß Anhang K gilt vorstehende Vorschrift als Empfehlung.

Hinweis: Die vorstehenden Helm-Vorschriften für Fahrer von Cabriolets gilt immer dann, wenn kein festes Dach (Hardtop) am Fahrzeug vorhanden ist.“

ECE-Norm 22-05 – Erläuterung

Es wird daran erinnert, dass Helme gemäß der Norm ECE 22/05 ab 01.01.2009 nur noch im Slalomsport (sowie auch im Kartsport) zulässig sind.

Hierzu wird die Überschrift zum Helmlabel b1) in Art. 1.1 der „Vorschriften 2008 für die Ausrüstung der Fahrer und Beifahrer“ (HB, blauer Teil Seite 31) ab sofort wie folgt präzisiert:

„b1) ECE 22/05 (mit Ausnahme Slalom, nur noch bis 31.12.2008 gültig)“

Dies bedeutet, dass die bis zum 31.12.2008 gültige ECE-Helm-Norm 22-05 (Prüfziffer am Label beginnt mit „05“) wie die bereits abgelieferte ECE 22-04 im Slalomsport bis auf Weiteres weiter zulässig sind.

► FLANKENSCHUTZSTREBEN AN ÜBERROLLKÄFIGEN ERINNERUNG – WICHTIG!

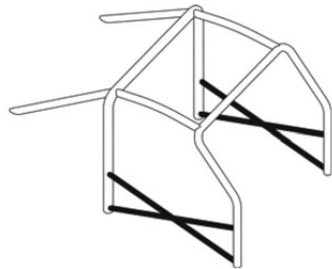
Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K werden ab 01.01.2009 in allen Fahrzeuggruppen und Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im 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.

Falls im Slalomsport ein Überrollkäfig zum Einsatz kommt, muss auch dort vorgenannte Regelung erfüllt werden.

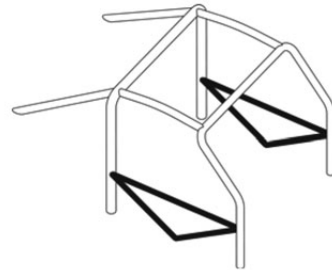
Nur Gleichmäßigkeitsprüfungen können über die betreffende Ausschreibung gesondert geregelt werden.

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

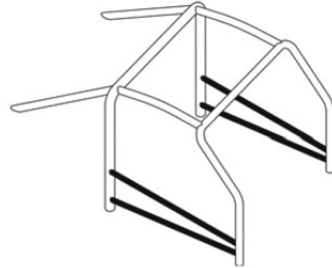
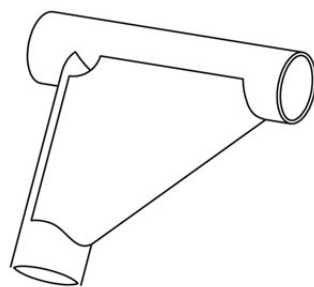
Zeichnung 253-9



Zeichnung 253-10



Zeichnung 253-11

Knotenblech gemäß
Zeichnung 253-34

► ÜBERROLLKÄFIGE – KLARSTELLUNG

Die Bestimmungen für Überrollkäfige wurden durch die FIA dahingehend präzisiert, dass Querstreben, welche zur Befestigung der Sicherheitsgurte dienen, z. B. Zeichnung 253-28 im Anhang J, mit dem Käfig verschweißt sein müssen. Falls daran keine Gurte befestigt sind, dürfen diese Streben auch demontierbar nach FIA-Vorgaben, z. B. gemäß Zeichnung 253-44, ausgelegt sein.

Des Weiteren wird klargestellt, dass auch für so genannte Eigenbaukäfige gemäß Anhang J 1993 gekreuzte Flankenschutzstreben laut Zeichnung 253-9 im aktuellen Anhang J zugelassen sind.

► OVERALLS

Im DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 36, ist ab sofort folgender Text zu streichen:

„3. Zur besseren Wärmeisolation ist das Nähgarn nur in die äußere Lage des Overalls einzubringen.“

Dies bedeutet, dass es nun auch erlaubt ist, mit Hilfe flammenhemmenden Garns, die Aufnäher durch alle vorhandenen Lagen des Overalls zu befestigen. Bisher durfte das nur durch die äußere Lage des Overalls realisiert werden.

Vorstehendes betrifft ausschließlich Aufnäher. Es bleibt bei der Regelung, dass eingestickte Schriftzüge oder Zeichen nur mit der äußeren Lage des Overalls befestigt sein dürfen.

DMSB-ALLGEMEIN

► DMSB-SACHVERSTÄNDIGE

- Im DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 45 ist Herr Kleebusch in Erfurt zu streichen und neu unter Arnstadt mit folgender Adresse aufzunehmen:

Dipl.-Ing. Ralf Kleebusch (SV-Nr. 50) - ARNSTADT
TÜV Thüringen e.V.
Ictershäuser Str. 32
99310 Arnstadt
Tel. 03628 598412 · Fax 03628 598451
Mobil 0172 3642046
E-Mail rkleebusch@tuev-thueringen.de

- Des Weiteren ist im DMSB-Handbuch, blauer Teil auf Seite 49 unter Münster bei Herrn Böhmman die Mobil- sowie die Fax-Nr. wie folgt zu korrigieren:

Dipl.-Ing. Wilfried Böhmman (SV-Nr. 146) – MÜNSTER
Fax 0251 138883092
Mobil 0160 8883092

- Im DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 52 hat Herr Detlef Michael von der DEKRA zum TÜV gewechselt und ist nun unter folgender Adresse zu erreichen:

Technik Automobil / Technik Kart

Dipl.-Ing. Detlev Michael (SV-Nr. 109) – WIESBADEN
 Stielstr. 1
 65201 Wiesbaden
 Tel. 0611 1888520, Fax 0611 1888515
 Mobil 0151 12034325
 E-Mail detlev.michael@tuevhessen.de

DMSB-KARTSPORT

► KART-SICHERHEITSWESTEN

DMSB-LISTE DER ZUGELASSENEN SICHERHEITSWESTEN

(Stand: 17.07.2008)

Hersteller (Land)	Modell	Zulassungs- nummer*
GA (D)	Junior-Protect II (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-005/02
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 1 (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-006/07
VOSS GmbH (D)	Levior Fortex 2 mit Schrittgurt	W-007/07
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB- Prüfnummer (siehe BETA- Standard-Label)
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 2** (brauner Sticker)	keine DMSB- Prüfnummer (siehe BETA- Standard-Label)
GA (D)	Junior-Safe (10434 A) mit Schrittgurt	W-001/02
GA (D)	Junior-Safe II (10433 A) (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-002/02
MIR (I)	PRO TOR Junior mit Schrittgurt	W-003/02
GA (D)	Junior-Protect I mit Schrittgurt	W-004/02

- * DMSB-Zulassungs-Nummer ist seit 01.04.2003 an der Sicherheitsweste Vorschrift (mit Ausnahme der Westen mit BETA-Standard Level 2 und 3, für die diese Kennzeichnung vorerst – mindestens bis zum 31.12.2009 – nicht erforderlich ist.)
- ** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35 – 45 mm ausgerüstet sein bzw. dürfen mit solchen Schrittgurten nachgerüstet werden.
 Alternativ kann auf diese Schrittgurte nur dann verzichtet werden, wenn die Sicherheitsweste unter dem Overall getragen wird.

Spezifikationen (Auszug): Die Weste muss den gesamten Brustkorb (knöcherner Thorax von 1. – 12. Rippe) inkl. Solarplexus abdecken und eine stoßabsorbierende Polsterung (Kunststoff/Weichschaum) aufweisen. Das Rückenteil muss die Nieren abdecken, sollte in der Länge jedoch nicht die Hüften (Gürtellinie) überschreiten.
 Elastische Schrittgurte (Breite 35 – 45 mm) zur Vermeidung des Verrutschens der Weste dürfen nachgerüstet werden.
 Bei ordnungsgemäß angelegter Weste muss diese vorne von der oberen Begrenzung des Brustbeins bis zur Verbindungslinie beider Rippenbögen reichen (Prüfung erfolgt im Stehen).

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann. Hersteller von Sicherheitswesten können die Zulassung ihrer Produkte bei der DMSB-Geschäftsstelle beantragen (per E-Mail an guenther@dmsb.de).

Hinweis: Die FIA erarbeitet derzeit einen Standard für Kart-Sicherheitswesten, welcher voraussichtlich 2009 fertiggestellt sein wird; weitere Informationen hierzu werden im Vorstart veröffentlicht.

TEMPERATURSENSOR

Die Verwendung eines 2. Temperatursensors – analog CIK-Reglement – (mit Ausnahme der Bambini-Klassen) ist ab sofort zulässig. Der Art. 5.6.1 des DMSB-Kart-Reglements wird hierzu ab sofort wie folgt geändert (Änderungen: *kursiv*):

„6. Data processing

Jedes System, mit oder ohne Aufzeichnung, am Kart installiert, welches dem Fahrer oder seinem Team ermöglicht, während oder nach dem Rennen, jegliche Informationen zu lesen, zu erkennen, zu erhalten, aufzuzeichnen oder zu übertragen.

6.1 Während des Wettbewerbs (gewertetes Training und alle Rennen) ist die Verwendung von Systemen und Anlagen zur Datenerfassung oder Datenübertragung, mit Ausnahme von den nachfolgend genannten Einrichtungen zur

- Rundenzeit-,
- Drehzahl- und
- Temperaturmessung (2 Sensoren; Ausnahme: Bambini: 1 Sensor)

gemäß dieser Bestimmungen unzulässig. Hiervon ausgenommen sind ausschließlich DMSB-Prädikatsveranstaltungen, siehe Art. 2-6.3, sowie das freie Training.

Einrichtungen, welche der Erfassung von anderen als den Parametern Drehzahl, Temperatur und Rundenzeit dienen, dürfen sich dann am Kart befinden, wenn diese, z. B. durch Trennen der Kabelverbindungen, sichtbar deaktiviert wurden (gilt für gewertetes Training und alle Rennen- außer DMSB-Prädikatsveranstaltungen).

Die Hinzufügung eines induktiven Drehzahlmessers (Abnahme der Spannungsimpulse vom Zündkabel) sowie das Hinzufügen von zwei Temperaturfühlern (Ausnahme: für Bambini-Klassen max. 1 Sensor) sowie ein mit ihm verbundenes Temperaturanzeigergerät sind zulässig. Geber und Anzeigergerät dürfen nur mit einem (1) Kabel verbunden sein.

Darüber hinaus ist die Hinzufügung einer Rundenzeit-Messeinrichtung (induktiv oder über Infrarot-Signal) zur informativen, inoffiziellen Nutzung zulässig.

Anmerkung: Als maßgebliche Rundenzeiten gelten nur die Zeiten, die von der offiziellen Zeitnahme der Veranstaltung gemessen wurden.

Integrierte Speicherfunktionen im Anzeigergerät sind nur für die Parameter Rundenzeit, Drehzahl und Temperatur zulässig.“

► KORREKTUR – KART-HANDBUCH

Auf Seite 125 des DMSB-Kart-Handbuches hat sich ein kleiner Druckfehler im Superkart-Reglement zum Abstand zwischen Lenkrad und Frontverkleidung eingeschlichen.

Der Text des Art. 2.7.2 wird wie folgt korrigiert (s.a. Technical Regulations der CIK/FIA):

„2.7.2 Karosserie für Superkart, ICE, KZ1 und KZ2 auf Langstrecken

Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und hinterer Abschlussplatten darf ...

Aufbau, Frontverkleidung und Spoiler müssen aus nichtmetallischem Material bestehen. Im Falle eines kompletten Verkleidungsaufbaus darf das Frontschild mit höchstens 4 schnell zu lösenden Klemmen mit dem Aufbau verbunden sein und keine weitere Befestigung aufweisen. Falls das Frontschild eine eigenständige Konstruktion darstellt, darf dessen Breite maximal 50 cm und die Breite des Befestigungsrahmens maximal 25 cm betragen. Die Frontverkleidung darf oben nicht über der am oberen Ende des Lenkrades gezogenen horizontalen Ebene oder näher als **5 cm** an irgendeinem Teil des Lenkrades liegen.

www.ga-racing.com

**RENN-
RALLYE-
& KARTZUBEHÖR
2008**





Unsere 2-lagigen Rennoveralls stellen wir ausschließlich aus NOMEX (Innen- und Aussenlage) her. Ein- und Umsteigermodelle lagernd ab 369,- €.

Wir sind Ihr Spezialist für Maßanfertigung, Wunschdesign und Bestickung!
Mehr Infos im Online-Shop oder Katalog 2008.

Reifen-Heizdecken mit neuester Technologie für Auto und Motorrad € 390,-

Aus eigener Herstellung! Kein China-Import!

GA[®]

GA Racing GmbH

Karl-Beck-Str. 9
D-84533 Markt/Inn
Tel./Fax 0 86 78-246 / -70 13
E-mail: ga-alber@t-online.de

Technik Kart

Unten muss sie symmetrisch abschließen, mindestens 15 cm Abstand ... Flügel und Abschlussplatten hinausragen. Zur Gewichtsreduzierung eingebrachte Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.“

► DMSB-BAMBINI

KURBELWELLE

Der Text im vorletzten Absatz des Art. 3.5 (Motor) wird ab dem 01.01.2009 wie folgt präzisiert:

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

DMSB- HOMOLOGATION KART-SICHERHEITS-LENKUNG

Die Homologation der mit der FIA entwickelten ersten Kart-Sicherheits-Lenkung vom Hersteller Kart-tec nach dem neuen Standard KSS-2008 wurde vom DMSB zum 01.08.2008 genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	für	Bemerkung
KSS-01/08	Kart-tec	Protect ST	Bambini-Klassen	Absorptionsteil + Lager

Die neue Kart-Sicherheits-Lenkung, bestehend aus einem Absorptionsteil mit integrierter Nabe und einem Kunststoff-Ausreißlager ist für die Nachrüstung an einer konventionellen Lenksäule/Lenkstange (Ø 20 mm) vorgesehen.

Die Texte im Art. 1.2 und 3.2 des Bambini-Kart-Reglements zur Sicherheits-Lenksäule werden durch Einführung der neuen Sicherheitslenkung mit sofortiger Wirkung wie folgt angepasst:

ANZEIGE

Hier könnte Ihre Anzeige stehen

Infos bei:
 HB- Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
 Ansprechpartner: Thorsten Horn
 Schenkenberg 40 · 09125 Chemnitz
 Tel. (03 71) 5 61 60 - 13
 Fax (03 71) 5 61 60 - 19
 thorsten.horn@hb-werbung.de
 www.hb-werbung.de

in Art. 1.2 Sicherheitsausrüstung:

„Sicherheits-Lenkung

Am Kart ist eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder *gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselemente)* vorgeschrieben. *Sämtliche Sicherheits-Lenkungsteile müssen von ihrem Einbau und den Einzelteilen vollständig dem jeweiligen Homologationsblatt entsprechen.*

Die Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, z. B. Einbauposition des oberen Lenkungslagers, eingehalten werden.

Die DMSB-homologierten Lenksäulen werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sicherheits-Lenksäulen dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden (Eintrag in Reparaturpass).

Defekte Kart-Sicherheits-Lenkungselemente müssen durch funktionstüchtige Originalteile ersetzt werden.“

in Art. 3.2 Chassis

„Seit 01.06.2005 sind DMSB-homologierte *Sicherheits-Lenk-systeme gemäß Standard KSC-2005 bzw. Standard KSS-2008* vorgeschrieben. Die Sicherheits-Lenk-systeme inkl. eventuell verwendeter Anbauteile (wie Flansche, Kröpfungs- und Halte-Adapter, Wegbegrenzer) müssen vollständig der DMSB-Homologation entsprechen.

Ausschließlich zum Zweck des Einbaus der Sicherheits-Lenksäule ist es zulässig die Lenksäulen-Haltestreben zu modifizieren (z. B. Kürzung); jedoch dürfen hierdurch keine scharfen Kanten entstehen.“

► DMSB-KART-MOTOR-HOMOLOGATIONEN

Folgende Homologations-Nachträge für Motoren wurden vom DMSB genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Nachtrags-Nr.	Bezeichnung
KM 24/05	ORAL Eng.	OR 4T K	21/13 ER	Zündanlage
KM 26/06	Suter Racing	Vampire V2	08/01 VO	Kurbelwellenlager
KM 28/07	Technique Eng.	Tech F1 R	05/05 ER	Zündanlage