

## 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. 428)

#### ART. 253

##### Tankentlüftung

Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253-3.4 (Tankentlüftung) durch folgenden Text ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

##### „3.4 Tankentlüftung

Die Entlüftungsleitung des Tanks muss, bis zu den nachfolgend beschriebenen Ventilen, die gleiche Spezifikation wie die Kraftstoffleitungen (Art. 3.2) erfüllen und ein System aufweisen, welches den folgenden Bedingungen entspricht:

- durch Schwerkraft wirkendes Überschlagventil,
- Schwimmerkammer-Entlüftungsventil,
- Entlüftungsventil mit einem maximalen Überdruck von 200 mbar, welches bei geschlossenem Schwimmerkammerventil arbeitet.

*Wenn der Innendurchmesser des Tank-Entlüftungsrohrs größer als 20 mm ist, muss ein von der FIA homologiertes Rückschlagventil gemäß Artikel 235-14.5 eingebaut sein.“*

##### Überrollvorrichtung

Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253-8.3.3 (TÜV-Materialvorschriften) durch folgenden Text ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

##### „8.3.3 Materialvorschriften

Es sind ausschließlich Rohre mit rundem Querschnitt zulässig. Vorschriften zu den verwendeten Rohren:

Mindestqualität	Mindestzug-Festigkeit	Mindestmaße in mm	Benutzung
Nahtloser, kaltverformter, unlegierter (siehe unten) Kohlenstoffstahl mit maximal 0,30 % Kohlenstoffgehalt	350 N/mm <sup>2</sup>	45 x 2,5 (1,75“ x 0,095“) oder 50 x 2,0 (2,0“ x 0,083“)	für den Hauptbügel (Zeichnung 253-1 und 253-3) oder für die seitlichen Bügel sowie deren hintere Querverbindung (Zeichnung 253-2)
		38 x 2,5 (1,5“ x 0,095“) oder 40 x 2,0 (1,6“ x 0,083“)	Seitliche Halbbügel und andere Teile des Überrollkäfigs, wenn es in den vorstehenden Artikeln nicht anders festgelegt ist.

Anmerkung: ...“

- Sitze

Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 253-16 (Sitze) durch folgenden Text ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

„...“

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.

*Nur bei Rallyes dürfen Sitze gemäß dem Standard 8862/2009, mit den vom Fahrzeughersteller per VO-Nachtrag homologierten Sitzhalterungen/Konsolen, verwendet werden.*

- Für Sitze ...“

## ART. 254 – GRUPPE N

### Motorkabelbaum

Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 254-6.1 (Motor-Zündanlage) durch folgenden Text ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

„...“

- Zündung: Fabrikat und Typ der Zündkerzen, Drehzahlbegrenzer und Hochspannungskabel sind freigestellt.

Die elektronische Steuereinheit und die Zündkomponenten in der elektronischen Steuereinheit sind freigestellt, das System muss jedoch komplett mechanisch austauschbar mit der serienmäßigen Einheit sein.

Der ursprüngliche Kabelbaum muss beibehalten werden und darf nicht verändert werden.

*Wenn der Motorkabelbaum durch den Radkasten verläuft, darf er versetzt werden.*

Sensoren und Schalter auf der „Input“-Seite müssen serienmäßig sein, ebenso ihre Funktion.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden und sei es auch nur zur Datenaufzeichnung.

Es ist verboten, am ursprünglichen Kabelbaum ...“

## ART. 277 – GRUPPE E (FORMELFREIE RENNWAGEN)

### Sicherheitsstrukturen

Ab 01.01.2011 wird der Text in Artikel 277-2.1 (Sicherheitsstrukturen) durch folgenden Text ersetzt (neue Texte: *kursiv*):

#### 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 ihren Typs 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 nach dem 01.01.2004
- \* Einsitzige Rennstrecken-Fahrzeuge:  
min. 2 Überrollvorrichtungen.

## ▶ ANHANG K

### Gültigkeit von FIA-Wagenausweisen (Erinnerung)

Es wird nochmals daran erinnert, dass die DMSB-Übergangsregelung bezüglich der Gültigkeit von Historic Vehicle Identity Forms

mit dem 31.12.2010 endet (siehe u.a. Vorstart 1-2/2010).

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.

ASN französischsprachiger Länder erstellen HTP in französischer Sprache, sogenannte Passeport Technique Historique. Diese Wagenausweise haben ebenfalls Gültigkeit.

## SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

### ÜBERROLLKÄFIGE

Hiermit wird nochmals an die ab 2011 an sogenannten Eigenbaukäfigen vorgeschriebenen (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil, Seite 13, Artikel 1.8.3) Stützstreben erinnert. Falls es im Einzelfall räumliche Probleme für den Ein- bzw. Ausstieg oder für das Lenkrad gibt, so kann vom DMSB eine Ersatzlösung genehmigt werden. Zu diesem Zweck ist es empfehlenswert, ein Foto vom Türbereich mit Angabe des Fahrzeugtyps, der Fahrgestellnummer, der Postanschrift und der Telefonnummer an den DMSB zu schicken.

Aus gegebenem Anlass wird zum wiederholten Male darauf aufmerksam gemacht, dass die Vorschrift bezüglich Flankenschutz, Diagonalstrebe und Stützstreben für den Slalomsport nicht zwingend gilt, sondern dort lediglich eine Empfehlung ist.

Es wird auch nochmals darauf hingewiesen, dass Überrollvorrichtungen auf Basis von ASN-Zertifikaten oder FIA-Homologationen nicht modifiziert werden dürfen. Diese Zertifikate und Homologationen sind, mit Ausnahme von Aluminiumkonstruktionen, weiterhin gültig.

## KART-SPORT

### ▶ CIK-TECHNIK

Im CIK-Technik-Reglement 2011 werden folgende Texte – mit Wirkung zum 01.01.2011 – geändert bzw. ergänzt (*Änderungen: kursiv*).

#### „2.1.4 Änderungen

Jede Änderung ist verboten, falls diese nicht ausdrücklich durch Artikel dieses Reglements erlaubt wird oder aus Sicherheitsgründen durch die CIK/FIA beschlossen wurde.

Als Änderung gelten alle Maßnahmen, welche geeignet sind, das ursprüngliche Aussehen, Abmessungen, Zeichnungen oder Fotos des originalen homologierten Teils zu verändern, welche im Homologationsblatt präsentiert werden.

*Darüber hinaus werden jegliche Änderungen oder Einbauten, welche zu einer Veränderung von vorgeschriebenen Dimensionen führen oder deren Kontrolle behindern, als Betrugsabsicht gewertet und sind daher verboten.“*

## „2.16.6 Vergaser und Einlasstrakt

Jede Art von Einspritzsystemen ist verboten. Jedes Zerstäuben von anderen Mitteln, außer Kraftstoff, ist unzulässig.

Für alle Klassen ohne Getriebe ist die Hinzufügung von mechanischen manuellen Justier-Hilfsmitteln an den Einstellschrauben zulässig (z. B. Knebelgriffe); jedoch sind hierbei keine Änderungen am Vergaser erlaubt, falls dieser homologiert sein muss.

*Der Einlasstrakt (mechanische Verbindung zwischen dem homologierten Ansauggeräuschdämpfer und der Einlassmembran) muss aus folgenden Bauteilen bestehen: dem Ansauggeräuschdämpfer, dem Vergaser, dem Membranhäuser und möglichen Adaptern, Distanzstücken und/oder Dichtungen.*

*Es sind keine weiteren Bauteile zulässig.*

*Die Adapter/Distanzstücke müssen einen durchgehenden konischen bzw. zylindrischen Querschnitt aufweisen, mittels Werkzeug mechanisch befestigt sein und dürfen weder ineinander gehende Verbindungen noch überlappende Teile beinhalten.*

*Des Weiteren sind im Einlasstrakt jegliche Verbindungen verboten, welche ein zusätzliches Volumen (einschließlich Fugen, Hohlräume oder andere solcher Räume) schaffen.*

- Vergaser für KZ2 und KZ1 bei CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und -Trophies in 2010/2011/2012: siehe Technische Zeichnung Nr. 7 im Anhang
- Vergaser für KF3, KF2, KF1 und Super KF: siehe Art. 19 – 22“

## „2.16.8 Zündkerze

*In allen Klassen – mit Ausnahme Superkart – muss die verwendete Zündkerze von der CIK-FIA zugelassen sein.*

*Die Zündkerze muss aus einer Serienproduktion stammen und strikt original bleiben.*

*Der Zündkerzenkörper und dessen Isolierung dürfen – mit Ausnahme von Elektrode/n – eingeschraubt im Zylinderkopf nicht über dem oberen Teil des Verbrennungsraums hinausgehen (d.h. nicht in den Brennraum ragen) – siehe Anhang 7 (Beispielliste mit Zündkerzen-Fotos).“*

## Karosserie Minikart

Die CIK hat neue Bestimmungen für Karosserieteile für Minikarts im CIK-Technik-Reglement 2011 beschlossen. Die Plastikverkleidungen inkl. Stoßfänger werden – analog den KF/KZ-Klassen – nach erfolgreichen Crash- und Zugversuchen von der

CIK homologiert (voraussichtlich Herbst 2011 für 2012).

Im DMSB-Bereich gibt es noch keine Festlegung für die Bambini-Klassen zur Verwendung solcher Karosserieteile.

## ► DMSB-BAMBINI

### Zukünftiges Bambini-Reglement und Junioren-Einstiegalter

Der DMSB-Kartauschuss hat vorbehaltlich der Genehmigung durch das Exekutivkomitee des DMSB folgenden Fahrplan für die Bambini-Klasse beschlossen:

- 2010 Diverse Vergaser- und Kupplungs-Tests
- 2011 Zusammenlegung von Bambini A und B (bereits vom Exekutivkomitee genehmigt) sowie die Einführung eines neuen Vergasers
- 2011 Herabsetzung des Fahreralters für den Umstieg in die Junioren-Klasse KF3 von 13 auf 12 Jahre (Jahrgangsregelung, wie gehabt) - bereits vom Exekutivkomitee genehmigt
- 2012 Einführung eines neuen wassergekühlten Motors für Bambini NEU\* (nach Ausschreibung)  
Weiterverwendung des bisherigen luftgekühlten Motors für Bambini ALT\*

\* Arbeitstitel; genaue Bezeichnung wird noch festgelegt

### DMSB-Kart-Homologationen

Folgende Homologationsnachträge für den Bambini-Motor wurden vom DMSB in 2010 bisher genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Nachtrag	Bezeichnung
KM 29/07	IAME	Parilla/ Gazelle	Anhang 3	Kurbelwellen- Maße
KM 29/07	IAME	Parilla/ Gazelle	03/02ER	Zylinder- kopflehre*
KM 29/07	IAME	Parilla/ Gazelle	04/03ER	Batterie (Kapazität)

\* Hinweis: Durch eine Produktionsänderung am Zylinderkopf (Nichtbearbeitung des Kerzengewinde-Endes innen) wurde die Zylinderkopf-Lehre von IAME angepasst (neue Lehre: 10215 ohne Zentrierteil ersetzt die bisherige Lehre 10215A). Hieraus ergibt sich keinerlei Änderung an der Kalottenform des Zylinderkopfes.