

Kartsport

Inhalt

DMSB-Kart-Reglement2

Technisches Reglement der CIK/FIA 21

DMSB-Bambini-Kart-Reglement 71

DMSB-Basis-Reglement für Karts mit Viertakt-Motoren (VTBR) 80

Die Deutschen Kart-Meister seit 1964 86

Übersicht DMSB-homologierte Motoren 87

Nationale Kartklassen in Deutschland (Übersicht)..... 88

Internationale Kartklassen (CIK) in Deutschland 90

CIK-Reifen-Homologations-Liste 2014-2016 92

Demontage- und Montage-Stundensätze Kart-Motoren (Richtzeiten) 94

DMSB-abgenommene Kartbahnen 96

DMSB-Kart-Reglement 2015

Stand: 08.12.2014 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A Allgemeine Bestimmungen

A.1	Grundlagen	S. 2
A.2	Zugelassene Kartklassen	S. 3

Teil B Sportliches Reglement

B.1	Zugelassene Bewerber und Fahrer	S. 3
B.2	Definitionen	S. 3
B.3	Dokumentenprüfung und Technische Abnahme	S. 3
B.4	Allgemeine Sicherheit, Fahrvorschriften und Verhaltensregeln	S. 4
B.5	Flaggen / Startampel	S. 5
B.6	Test	S. 6
B.7	Freies Training	S. 6
B.8	Zeittraining / Qualifying	S. 7
B.9	Vorstart / Startaufstellung	S. 7
B.10	Formationsrunde	S. 7
B.11	Start	S. 8
B.12	Fehlstart	S. 8
B.13	Fremde Hilfe / Reparaturzone	S. 9
B.14	Neutralisation / Unterbrechung und Fortführung des Rennens	S. 9

B.15	Beendigung des Rennens/ Parc Fermé / Nachkontrolle	S. 10
B.16	Platzierung	S. 10
B.17	Wertungsstrafen	S. 10

Teil C Technisches Reglement

C.1	Zulassungsvoraussetzungen für das Kart	S. 11
C.2	Definitionen	S. 11
C.3	Technischer Zustand/ Allgemeine technische Bestimmungen	S. 12
C.4	Kraftstoff und Schmieröl	S. 14
C.5	Geräuschbestimmungen	S. 14
C.6	Batterie	S. 14

Teil D Bekleidungsvorschriften

D.1	Schutzhelm	S. 14
D.2	Fahreranzug	S. 16
D.3	Sicherheitswesten	S. 17

Teil E Bestimmungen für Fahrer der Altersklasse (AK) 8 – 13

E.1	Definitionen	S. 17
E.2	Besondere Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung	S. 18
E.3	Zukünftige Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstung	S. 18

TEIL A - Allgemeine Bestimmungen

Nachstehende Bestimmungen des DMSB-Kart-Reglements gelten im DMSB-Bereich über das Internationale CIK/FIA-Reglement (IKR) hinaus.

Dieses Reglement gilt ab 01.01.2015 und ersetzt alle früheren Ausgaben.

Wesentliche Änderungen sind *kursiv* gekennzeichnet.

ART. A.1 GRUNDLAGEN

- a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach a) Vom DMSB genehmigte Kartrennen werden nach dem Internationalen CIK-FIA-Kartreglement (IKR) – wenn zutreffend –, dem DMSB-Veranstaltungsreglement, dem DMSB-Kart-Reglement und den jeweiligen Veranstaltungsausschreibungen durchgeführt.

Für DMSB-Prädikate gelten zusätzlich die allgemeinen und besonderen *Prädikatsbestimmungen* des jeweiligen Prädikates.

Für andere Serien gelten zusätzlich die Ausschreibungsbestimmungen der jeweiligen Serie.

Die Bestimmungen dieses DMSB-Kart-Reglements gelten grundsätzlich über die allgemeinen Bestimmungen des DMSB-Veranstaltungsreglements hinaus.

- b) Jede vom DMSB genehmigungspflichtige Veranstaltung, die zur Austragung von Kartwettbewerben durchgeführt wird, unterliegt diesem Reglement. *Jede genehmigungspflichtige Veranstaltung (inkl. Kart-Club-sport) muss auf einer Kartbahn mit einer gültigen DMSB-Streckenlizenz bzw. CIK-FIA-Streckenlizenz durchgeführt werden. Insbesondere sind die zugelassenen Kartklassen gemäß Streckenlizenz zu beachten.*

Für CIK-FIA-Prädikatsveranstaltungen gelten uneingeschränkt die CIK-FIA-Bestimmungen.

Die DMSB-Umwelttrichtlinien sind generell anzuwenden und als Bestandteil jeder Ausschreibung zu betrachten.

- c) Alle in Deutschland ausgeschriebenen Serien und Kartklassen im DMSB-geregelten Kartsport müssen vom DMSB jährlich genehmigt werden und dürfen hinsichtlich ihrer technischen Bestimmungen nur auf den hier genannten Klassen basieren. *Das Leistungsgewicht solcher Kartklassen darf grundsätzlich das Leistungsgewicht von Karts der internationalen Kartklasse der CIK-FIA KZ2 nicht überschreiten (gilt nicht für Superkarts auf Automobil-Rennstrecken).* Zusätzliche Restriktionen innerhalb einer Serie sind möglich, wenn diese ebenfalls DMSB-genehmigt sind.

- d) Um für das Folgejahr genehmigt werden zu können, muss eine Serienausschreibung (ausgenommen Termine) bis zu folgenden Terminen der DMSB-Geschäftsstelle vorliegen:

- Für bisherige (im laufenden Jahr bereits vom DMSB genehmigt) Serien: 30. November

- Für bisher nicht existierende Serien: 31. August (Antrag bis zum 15. Juni)

ART. A.2 ZUGELASSENE KARTKLASSEN

(siehe auch Übersicht im Anhang)

Internationale Kartklassen

KF KF Junior (KF3)

KZ2 KZ

Superkart

Nationale Kartklassen

DMSB-Bambini

Motor: IAME Parilla Waterswift, 60 ccm,
(gem. DMSB-Homologation KM 33/11)

Chassis: DMSB-homologiert gem. DMSB-Bambini-Kart-Reglement

Reifen: 5 Zoll (Einheitsreifen)

Mindestgewicht:

111 kg (+evtl. Motormehrgewicht) (Fahrer min. 35-2 kg gem. Bambini-Kart-Reglement)

Fahrer: Jahrgänge 2001 bis 2005 (unter Einhaltung des Fahrermindestgewichts)
mit Nationaler DMSB-Kart-Lizenz Stufe A
gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen

Startnummern: Schwarze Ziffern auf gelbem Grund

Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

4-Takt-Klassen

(gemäß DMSB-Viertakt-Basis-Reglement – VTBR)

Motor: DMSB-hom. 4-Takt mit Fliehkraftkupplung

Kategorie I (Serie): 250 bis 400 ccm gem. VTBR

Kategorie II (Spezial): max. 250 ccm

Chassis:

Kat. I: frei gem. VTBR

Kat. II: CIK-homologiert

Reifen:

Kat. I: 5 Zoll (gem. jeweiligen Reglement)

Kat. II: 5 Zoll CIK-homologiert
(gem. jeweiligen Reglement)

Mindestgewicht:

Kat. I: 130 kg (gem. Reglement)

Kat. II: 155 kg (gem. Reglement) bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 62 kg (-2 kg).

Junioren: 135 kg (mit DMSB-zugelassenen Sicherheitssitz -3 kg als Gewichtsbonus)

Fahrer:

Kat. I: *Junioren bis 11 kW ab Jahrgang 2005, Senioren ab 11 kW ab Jahrgang 2003* gem. DMSB-Lizenzbestimmungen.

Kat. II: Junioren: Jahrgang 1999 bis 2003 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen

Senioren: ab Jahrgang 2000 gem. DMSB-Lizenzbestimmungen

Startnummernfeldfarbe:

- Senioren: "gelb" - Junioren: "grün"

Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)

World Formula: gemäß CIK-FIA Stand 2011

Grundsätzlich benötigen die Motoren aller Klassen eine Homologation der CIK-FIA oder des DMSB (Ausnahme: Superkart-Motoren müssen eine Registration der CIK-FIA aufweisen).

TEIL B – SPORTLICHES REGLEMENT

ART. B.1 ZUGELASSENE BEWERBER UND FAHRER

B.1.1 In Abhängigkeit der Wettbewerbsteilnahme (Status des Wettbewerbs gem. Art. 2 DMSB-Veranstaltungsreglement) dürfen nur Bewerber und Fahrer teilnehmen, die Inhaber einer dem Wettbewerb entsprechenden und gültigen Lizenz sind.

ART. B.2 DEFINITIONEN

- a) Langstrecke (Long Circuit):
Nicht gleichbedeutend mit „Langstreckenwettbewerb“.
Eine Rennstrecke gilt als „Long Circuit“, wenn Kart-Wettbewerbe auf Automobil-Rennstrecken mit FIA-Lizenz (Graduierung 1, 2, 3 oder 4) stattfinden (Klassen KZ2, KZ1, oder Superkart).
- b) Langstreckenwettbewerb:
Ein Rennen, welches in seiner vorgesehenen Distanz wesentlich über die Distanz eines Rennens/Laufes zu einer Meisterschaft/Serie hinausgeht. Den technischen Bestimmungen eines Langstreckenwettbewerbes liegen DMSB-/CIK/FIA-genehmigte Reglements zu Grunde.
Ein Rennen gilt als Langstreckenwettbewerb, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:
- Vorgesehene Länge des Rennens (ohne vorgesehene Unterbrechung) größer als 35 km oder 30 min Dauer.
- Fahrerwechsel (ggf. auch Kartwechsel) ist vorgesehen. Dabei sind die zusammenhängenden Maximaldistanzen in Abhängigkeit vom Alter des Fahrers zu berücksichtigen.
- Der Start zu einem Langstreckenrennen erfolgt grundsätzlich nach mindestens einer Formationsrunde hinter einem Pace-Car (-Kart) rollend.
- Der Einsatz eines Safety-Cars (-Karts) ist vorzusehen.

ART. B.3 DOKUMENTENPRÜFUNG UND TECHNISCHE ABNAHME

B.3.1 Der Veranstalter oder Serienausschreiber legt in seiner Ausschreibung Ort und Zeit für Dokumentenprüfung und Technische Abnahme und die Kriterien zur Kennzeichnung des zum Wettbewerb (Training, Qualifying, Rennen) vorgesehenen Materials fest.

B.3.2 **Dokumentenprüfung:**
gemäß DMSB-Veranstaltungsreglement Art. 16

B.3.2 Technische Abnahme:

Zur Technischen Abnahme müssen die Fahrer mit ihrem Wettbewerbsfahrzeug erscheinen und die vorgeschriebene Kartausrüstung (s.a. Teil D dieses Reglements) vorweisen und wenn gefordert das gültige Homologations- oder Datenblatt vorlegen.

Karts bzw. Fahrerausrüstungen, die den Technischen Bestimmungen nicht entsprechen, werden zurückgewiesen und es kann eine erneute Vorführung angeordnet werden. Nach jeder unfallbedingten Beschädigung des Karts hat der betreffende Fahrer sein Kart unaufgefordert einem Technischen Kommissar vorzuführen.

ART. B.4 ALLGEMEINE SICHERHEIT, FAHRVORSCHRIFTEN UND VERHALTENSREGELN

B.4.1 Allgemein

- a) Alle Fahrer müssen in Übereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen am Start erscheinen. Der Rennleiter/Rennndirektor kann einem Fahrer, der gegen das Technische oder Sportliche Reglement verstößt, *den Sportkommissaren melden, die den Start verweigern oder ihn aus dem Wettbewerb nehmen können.*
- b) Im Laufe eines Wettbewerbs muss jeder Fahrer, dem ein Verstoß gegen technische Bestimmungen mit der dafür vorgesehenen Flagge angezeigt wird - ausgenommen während der letzten Runde - unverzüglich in die Reparaturzone bzw. *Boxengasse fahren. Erst nachdem die Reglementkonformität wieder hergestellt ist, darf er das Training oder Rennen fortsetzen.*
- c) Der Fahrer darf während eines Wettbewerbs keine fremde Hilfe auf der Rennstrecke erhalten, *außer in der Reparaturzone, die er ohne fremde Hilfe erreichen muss.*
- d) Der Fahrer darf sich in keinem Fall entgegen der Fahrtrichtung des Wettbewerbs auf der Rennstrecke und in der Boxengasse (bzw. in der Reparaturzone) bewegen, außer es ist unbedingt nötig, um eine gefährliche Situation zu vermeiden.
- e) Es darf kein Fahrer die Einfahrt zur Strecke befahren, solange die Ampel an der Einfahrt nicht auf grün geschaltet ist und in die Rennstrecke gefahrlos eingefahren werden kann. Jedem Fahrer, der sich auf der Rennstrecke befindet, ist dabei die Vorfahrt zu gewähren. Die Beschleunigungslinie, die optisch die Einfädelspur zur Rennstrecke begrenzt, darf dabei nicht überfahren werden.
- f) Wenn der Rennleiter/Rennndirektor ein Training/Rennen zu „wet-practice“ oder „wet-race“ erklärt, ist den Bewerbern/Fahrern die Entscheidung überlassen, entsprechende Maßnahmen (z.B. Reifenwechsel) vorzunehmen. Es ist in jedem Fall verboten, gleichzeitig Slicks und Regenreifen auf einem Kart zu montieren.
- Sollte diese Entscheidung unmittelbar vor dem Start getroffen werden, wird eine Startverzögerung

rung von 10 Minuten dringend empfohlen. Gibt es keine ausdrückliche "wet"-Festlegung durch den Rennleiter/Rennndirektor, müssen die für die jeweilige Klasse, Meisterschaft bzw. Serie vorgeschriebenen Slickreifen gefahren werden.

Der Rennleiter/Rennndirektor kann aus Sicherheitsgründen die zwingende Verwendung von Regenreifen vorschreiben.

B.4.2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

- a) Ein Kart darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Kart eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Kart bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten. Falls der zu überrundende Fahrer allem Anschein nach nicht bemerkt, dass ein anderer Fahrer ihn überrunden möchte, werden von Streckenposten geschwenkte blaue Flaggen gezeigt, um anzuzeigen, dass der schnellere Fahrer überholen will.
- b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel mehr als ein Richtungswechsel, um eine Position zu verteidigen, das Abdrängen eines Karts oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, kann vom Rennleiter bestraft oder auch den Sportkommissaren gemeldet werden.
Eine „Zickzack“-Fahrweise oder der Wechsel der Fahrlinie zur Verhinderung eines begonnenen legalen Überholmanövers ist verboten.
- c) Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, kann vom Rennleiter/Rennndirektor bestraft werden.
Ein systematischer oder wiederholter Verstoß wird den Sportkommissaren gemeldet.
- d) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Zur Vermeidung von Zweifel:
 - die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, werden als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs, und
 - ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn sich alle vier Räder außerhalb der Streckenbegrenzung befinden.
- e) Wenn ein Kart aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, darf der Fahrer auf die Strecke zurückfahren und das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur dann erfolgen, wenn kein anderer sich im Rennen befindliche Fahrer gefährdet oder behindert wird und ohne dass ein Vorteil gegenüber den anderen Fahrern, die sich im Rennen befinden, erlangt wird.

- f) Wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Kart zu beherrschen (wie zum Beispiel *mehrfaches* Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zum Wertungsausschlusses/Ausschluss von der weiteren Teilnahme des/der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
- g) Bei Kontakten/Kollisionen (während es Rennens, einschließlich der Formationsrunde/n und Auslaufrunde) kann gegen den verursachenden Fahrer eine Strafe ausgesprochen werden.

B.4.3 Anhalten von Karts während des Trainings/ Rennens

- a) Der Fahrer, der die Strecke verlassen möchte, da er nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht dies zu tun, rechtzeitig anzeigen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das Abstellen keine Gefahr darstellt und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.
- b) Sollte ein Kart außerhalb der Boxengasse (Reparaturzone) anhalten, so muss es so schnell wie möglich vom betreffenden Fahrer von der Strecke entfernt werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert. *Auch die Mithilfe der Sportwarte der Streckensicherung entbindet den Fahrer nicht von dieser Pflicht. Bis zum Ende dieses Wettbewerbs und dem endgültigen Abtransport hat sich der Fahrer an einer sicheren Position in der Nähe seines Karts aufzuhalten. Der Fahrer hat den Anordnungen der Sportwarte der Streckensicherung Folge zu leisten.*
- c) Das Nachtanken während eines Trainings oder Rennens, welcher Art auch immer, ist verboten, mit Ausnahme von Langstreckenwettbewerben, bei welchen das Nachtanken dann in der Ausschreibung geregelt ist.
- d) Abgesehen vom Fahrer und entsprechend benannten Offiziellen, darf während eines Trainings oder Rennens niemand ein Kart berühren, ausgenommen in der definierten Reparaturzone.
- e) Es ist nicht zugelassen, ein Kart auf der Strecke zu schieben mit Ausnahme von Art. B.4.3 a) + b).
- f) Jedes auch nur zeitweise von seinem Fahrer auf der Rennstrecke verlassene Kart wird als aus dem Wertungslauf (Training, Rennen) ausgeschlossen betrachtet, ausgenommen während einer vom Rennleiter/Rennndirektor angeordneten Rennunterbrechung.

B.4.4 Regeln zum Befahren der Boxengasse

- a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse oder Reparaturzone führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet.
- b) Die Zufahrt zur Boxengasse oder zur Reparaturzone darf während des Wettbewerbes grundsätzlich nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.
- c) Wenn ein Fahrer in die Boxengasse fahren will, muss sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.

- d) Den Fahrern, die die Boxen oder die Reparaturzone verlassen, ist es verboten, die Linie zu überfahren, die an der Boxen- oder Reparaturzonenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen der Ausfahrtslinie und der Strecke aufgemalt ist; Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).
- e) Die Geschwindigkeit eines Karts in der Boxengasse muss jederzeit angemessen sein. In der Ausschreibung der Veranstaltung kann dafür eine erlaubte maximale Geschwindigkeit vorgeschrieben sein, wenn eine Messeinrichtung dafür ab dem freien Training vorhanden ist.

ART. B.5 FLAGGEN / STARTAMPEL

Folgende Flaggen werden vom Rennleiter/Rennndirektor oder stellv. Rennleiter benutzt:

- a) **Nationalflagge (wird gesenkt):**
Startzeichen (Nur in Ausnahmefällen)
- b) **Rote Flagge (geschwenkt):**
Im Training: Trainingsunterbrechung; die Teilnehmer fahren unverzüglich und unter größter Vorsicht in den Servicebereich. Überholverbot!
Im Rennen: Rennunterbrechung; die Teilnehmer fahren langsam bis zum Start-/Ziel-Bereich oder einen anderen, zum Briefing bekannt gegebenen, Punkt. Überholverbot!
- c) **Schwarz/weiß karierte Flagge (geschwenkt):**
Ende des Rennens bzw. des Trainings
- d) **Schwarze Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**
Diese Flagge *wird* verwendet, um dem betreffenden Fahrer anzuzeigen, dass er sofort in die Reparaturzone oder in den Service-Bereich oder einen in der Ausschreibung festgelegten Platz fahren muss.
Der betreffende Fahrer hat sich umgehend beim Rennleiter/Rennndirektor zu melden.
Sollte ein Fahrer, aus welchem Grund auch immer, dieser Anweisung nicht folgen, so sollte diese Flagge für höchstens drei aufeinander folgende Runden gezeigt werden.
Die Entscheidung, die schwarze Flagge zu zeigen, kann nur mit Zustimmung der Sportkommissare getroffen werden.
- e) **Schwarze Flagge mit einer orangefarbenen Scheibe (ca. 40 cm Durchmesser) in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**
Wird dem Fahrer gezeigt, dessen Kart aufgrund eines technischen Problems für ihn selbst oder andere zu einer Gefahr werden könnte oder offensichtlich dem technischen Reglement nicht mehr entspricht. Er muss unmittelbar in der Reparaturzone anhalten. Wenn das technische Problem beseitigt ist, darf der Fahrer das Rennen fortsetzen.

f) **Schwarz/weiß diagonal unterteilte Flagge in Verbindung mit Zahl (Startnummer):**

Warnung für den betreffenden Fahrer für unsportliches Verhalten. Diese Flagge wird dem Fahrer während ein und demselben Wettbewerbssteil (Trainingssitzung, Heat, Rennen) nur einmal gezeigt. (Nötigenfalls wird er wegen *wiederholtem* unsportlichen Verhaltens aus dem Rennen genommen.)

Die drei letztgenannten Flaggen (d, e, f) sollten stillgehalten, zusammen mit einem schwarzen Schild mit einer weißen Nummer dem Fahrer gezeigt werden, dessen Nummer auf dem Schild angezeigt wird. Diese drei Flaggen können auch an anderen Stellen als der Start-/Ziellinie gezeigt werden, wenn der Rennleiter/Rennndirektor dies für erforderlich hält.

g) **Blaue Flagge mit rotem Diagonalkreuz mit Zahl (Startnummer):**

Wird überrundeten Fahrern oder Fahrern, die als bald überrundet werden, gezeigt. Der Fahrer beendet das Rennen und fährt direkt von der Rennstrecke zum Service-Parc.

Diese Flagge kann nur dann benutzt werden, *wenn die Verwendung in der Serien- oder Veranstaltungsausschreibung geregelt ist.*

Folgende Flaggen werden auch an den Streckenposten benutzt:

h) **Gelbe Flagge (geschwenkt):**

Zeichen für Gefahr! Es gibt zwei Möglichkeiten mit der folgenden Bedeutung:

Einfach geschwenkt:

Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren. Es befindet sich eine Gefahr in einer Kurve oder einem Teil der Strecke.

Doppelt geschwenkt:

Geschwindigkeit reduzieren und nicht überholen. Bereit sein, eine unübliche Linie zu fahren oder auch anzuhalten. Große Gefahr! Die Strecke ist völlig oder teilweise blockiert.

Gelbe Flaggen werden normalerweise nur von dem Posten gezeigt, der sich unmittelbar vor der Gefahr befindet. Das Überholen ist von der ersten gelben Flagge bis zum Passieren der grünen Flagge nach der Gefahrenstelle verboten.

Die gelbe Flagge wird auch während der Neutralisationsphase gezeigt (geschwenkt oder stillgehalten).

i) **Gelbe Flagge mit roten Streifen (stillgehalten):**

Verschlechterung der Fahrbahnhaftung (Glatte Fahrbahn, Schleudergefahr, wenn Öl, Schmutz oder Wasserlachen, Aquaplaning auf der Fahrbahn oder bei Übergang von trockener auf nasse Fahrbahn). Wenn wegen einsetzenden Regens dieses Situation eintritt, wird diese Flagge in Verbindung mit einer nach oben gerichteten Hand über vier

Runden gezeigt oder bis die Fahrbahnoberfläche wieder in normalen Zustand ist.

(Wird normalerweise nicht durch die grüne Flagge aufgehoben.)

j) **Helblau Flagge (geschwenkt):**

Im Training: Schnellerer Teilnehmer folgt dicht auf, bei nächster Möglichkeit überholen lassen.

Im Rennen: Eine Überrundung steht an, schnellen Teilnehmer unverzüglich das Überholen ermöglichen. Bei Nichtbefolgen kann der Fahrer bestraft werden.

k) **Weiß Flagge (geschwenkt):**

Langsam fahrendes Fahrzeug (Teilnehmer oder Einsatzfahrzeug) im Abschnitt voraus auf der Strecke.

l) **Grüne Flagge (geschwenkt):**

Strecke wieder frei. Sie soll von dem Posten gezeigt werden, der unmittelbar hinter dem Zwischenfall, der die gelbe(n) Flagge(n) erforderlich machte, liegt. Somit ist das Überholverbot ab der grünen Flagge wieder aufgehoben.

Diese Flagge kann - falls erforderlich - auch dazu verwendet werden, um den Start zu Formationsrunden oder zu Trainingsperioden zu signalisieren, jeweils auf Anordnung des Rennleiters/Rennleiters.

Startampel:

Das Startsignal soll mit dem roten Licht der Startampel gegeben werden. Nur in Ausnahmefällen darf mit Flagge gestartet werden.

Die Startampel muss aus einem oder mehreren roten Lichtern bestehen, wobei diese von jedem Punkt des Startplatzes aus zu sehen sein müssen.

Die Verwendung von mehreren baugleichen und parallel geschalteten Leuchtflächen wird dringend empfohlen.

Neben den roten Leuchten soll ein helles orange-farbiges Blinklicht vorhanden sein und separat geschaltet werden können (für die Startverzögerung mit einer weiteren Formationsrunde).

Hinweis: Bei internationalen Rennen müssen die Bauart der Ampel und die elektrische Schaltung der Ampellichter dem Reglement der CIK/FIA entsprechen.

ART. B.6 TEST

Wenn Testfahrten unmittelbar vor einer Veranstaltung und im Zusammenhang mit einer Veranstaltung durchgeführt werden, ist für die Durchführung dieser Testfahrten der Veranstalter der den Testfahrten zugrunde liegenden Veranstaltung verantwortlich.

Der Rennleiter entscheidet über die zu den Tests benutzte Streckenvariante und Ausstattung hinsichtlich Streckensicherung.

ART. B.7 FREIES TRAINING

- a) Es darf nur am Freien Training teilgenommen werden, wenn der Fahrer die Dokumentenabnahme und das oder die verwendete/n Kart/s die technische Abnahme absolviert haben. *Jedes am Training teilnehmende Kart muss in allen Punkten den technischen Bestimmungen entsprechen.*
- b) Die Rennstrecke darf während der in der Ausschreibung oder später mitgeteilten Trainingszeiten und nur von den für das Fahrzeug genannten Fahrern zu Übungszwecken befahren werden.
- c) Jeder ausgeschriebenen Klasse sind während der Veranstaltung mindestens 10 Minuten freies Training zu gewähren. Darüber hinausgehende Meisterschafts-/Serienbestimmungen gehen vor. Dabei ist sicherzustellen, dass diese Zeit jedem Teilnehmer theoretisch zur Verfügung stehen muss (d.h. mehrere Trainingsgruppen bei Starterzahlen höher als Zulassungszahlen). Wenn mehrere Trainingszeiten pro Fahrer vorgesehen sind, muss eine angemessene Pause eingehalten werden.
- d) Wenn das Freie Training einer Klasse in mehrere Trainingsgruppen eingeteilt wird, so müssen diese Trainingsgruppen rechtzeitig am Offiziellen Ausgang bekannt gegeben werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

ART. B.8 ZEITTRAINING / QUALIFYING

- a) Das Zeittraining/Qualifying wird in einer oder mehreren Sessions (gemäß Serienausschreibung) durchgeführt. Die detaillierte Definition des Zeittrainings ist in die Serienbestimmungen oder in die Veranstaltungsausschreibung aufzunehmen. Wenn nötig, wird der Ablauf in der Fahrerbesprechung bekannt gegeben.
- b) Die Zeitnahme muss mit Lichtschranke oder einem anderen CIK/FIA-zugelassenen System mit einer Genauigkeit von mindestens 1/100 Sek. erfolgen.
- c) Für das Zeittraining werden die einzelnen Trainingsgruppen vom Veranstalter endgültig festgelegt. Die Dauer der Trainingszeit einer Gruppe muss mindestens fünf Minuten betragen und für alle Gruppen einer Klasse gleich sein. Die genaue Startzeit jeder Gruppe ist Bestandteil des Zeitplans. Der Trainingszeitraum beginnt mit der Startfreigabe (grünes Licht oder grüne Flagge) an der Ausfahrt der Strecke und endet mit dem Abwinken durch den Rennleiter/Rennleiter (rotes Licht an der Ausfahrt). Zu diesem Zeitpunkt bereits begonnene Runden können zu Ende gefahren werden und werden gewertet. *Gleichzeitig mit Beginn des Abwinkens wird die Zufahrt zur Strecke geschlossen.* Die vorgegebenen Trainingszeiten müssen von den Fahrern eingehalten werden. Ein Nachtrainieren oder ein Training in einer ursprünglich nicht vorgesehenen Gruppe ist nicht zulässig.

- d) Die schnellste Rundenzeit des Fahrers bestimmt die Startposition für das Rennen.
Bei Zeitgleichheit entscheidet die nächst schnellere Runde usw.
Für das Rennen qualifizieren sich die Zeit-Trainings-schnellsten bis die max. zugelassene Starterzahl für das Rennen erreicht ist.
Besondere DMSB-Prädikats-/Serienbestimmungen hinsichtlich der Erreichung dieser max. Starterzahl gehen vor.
- e) Zum Rennen darf grundsätzlich nur zugelassen werden, wer die in der Ausschreibung festgelegten Qualifikationsbedingungen erfüllt hat. Als grundsätzliche Qualifikationsbedingung gilt das Erreichen einer gewerteten Zeitrunde innerhalb von 120% der Zeit des Schnellsten der Klasse.
Über die Zulassung von nicht qualifizierten Fahrern entscheidet der Rennleiter/Renndirektor auf schriftlichen Antrag des betreffenden Bewerbers.

ART. B.9 VORSTART / STARTAUFGSTELLUNG

- a) Der Vorstartbereich ist ein vom Fahrerlager abgetrenntes Areal, zu dem nur berechtigte Personen Zutritt haben.
Sobald der Zugang zum Vorstartbereich für eine Klasse gestattet ist, haben Fahrer dieser Klasse die Berechtigung, mit 1 rennfertigen Kart und grundsätzlich 1 Mechaniker je Fahrer, dieses Areal zu betreten.
Jegliche Arbeiten an den Karts mit Ausnahme der Korrektur des Reifendrucks im Vorstartbereich ist verboten.
Die Einfahrt zum Vorstart wird fünf Minuten vor der angeschlagenen Startzeit des Rennens geschlossen.
- b) Die Startaufstellung für jedes Rennen wird durch die Trainingsergebnisse bestimmt, ggf. durch die Platzierung in vorangegangenen Qualifikationsläufen oder im vorangegangenen Wertungslauf (gem. Serienbestimmungen oder Veranstaltungsausschreibung).
- c) Der Fahrer auf Startplatz eins jeder Startaufstellung kann auch die jeweils andere Seite in der ersten Reihe für seinen Start auswählen. Will er von diesem Recht Gebrauch machen, muss er davon den Rennleiter oder Rennleiter informieren, wenn er im Vorstartbereich eintrifft. Bleibt diese Information aus, ist der Startplatz eins auf der Seite, wie in der Ausschreibung oder Streckenlizenz angegeben.
Ein Startplatzaustausch betrifft in jedem Fall ausschließlich die erste Reihe.
- d) Zusätzliche Bestimmungen für Kart mit Onboard-Starter:
Drei Minuten vor der Freigabe zum Start der Warm up- oder Formationsrunde ertönt ein 3-Minuten-Signal und es wird ein „3-Minuten-Schild“ gezeigt. Die Mechaniker haben umgehend das Vorstart-Areal zu verlassen.

Wenn ein Fahrer nach diesem 3-Minuten-Signal wiederum Hilfe eines Mechanikers in Anspruch nimmt, darf er dem Feld nach Möglichkeit und Freigabe zwar Nachstarten, muss aber die letzte Startposition einnehmen und von dieser starten

ART. B.10 FORMATIONSRUNDE

Vor jedem Start ist annähernd eine Formationsrunde zu fahren. Der Beginn der Formationsrunde(n) ist durch den Rennleiter/Rennleiter entsprechend der Einweisung im Briefing anzuzeigen.

Mit dem Beginn der Formationsrunde(n) oder der vor der Formationsrunde/n gefahrenen Warm up-Runde/n steht der Fahrer unter der Weisung des Starters, d.h. jegliche fremde Hilfe ist verboten.

Während der Formationsrunde(n) ist Überholen untersagt, außer der vorausfahrende Fahrer wird wegen eines technischen Defektes offensichtlich bedeutend langsamer oder der Fahrer ist es erlaubt, seine verlorene Startposition regulär wieder einzunehmen.

Bei in der Anschiebphase/Startphase zur Formationsrunde verloren gegangenen ursprünglichen Startpositionen gilt folgendes:

- a) **Rollender Start:** Die ursprüngliche Startposition kann bis zu einem definierten Punkt („rote Linie“ oder „Grid Line“) wieder eingenommen werden. Die beteiligten Fahrer ermöglichen dieses Einordnen. Vom Passieren dieser Linie bis zum Startsignal ist Überholen nicht mehr zulässig. Einzige Ausnahme ist das Überholen von Fahrern, die aufgrund eines technischen Defektes die Geschwindigkeit der geschlossenen Formation nicht halten können.
- b) **Stehender Start:** Die ursprüngliche Startposition kann in der Startaufstellung wieder eingenommen werden, solange die rote Flagge vor dem Feld positioniert ist. Andernfalls muss der verspätete Fahrer eine Startposition hinter dem Feld einnehmen.

Jeder Fahrer ist selbst dafür verantwortlich, seine Position im Starterfeld beizubehalten, und der Starter ist nicht verpflichtet, eine weitere Formationsrunde zu veranlassen, damit der Fahrer seine Position wieder einnehmen kann.

Sollte ein Fahrer, gleich aus welchem Grund, während der Formationsrunde/n anhalten, so darf er erst dann erneut starten, wenn das gesamte Feld ihn passiert hat. Er kann sich dann hinter der Formation (Feld) anschließen und unter Beachtung vorgenannter Punkte a) oder b) seine Startposition wieder einzunehmen. Sollte er versuchen, im Falle einer weiteren angeordneten Formationsrunde vor dem Feld die Formationsrunde erneut aufzunehmen in der Hoffnung, dass der Führende ihn überholt, so wird ihm unverzüglich die schwarze Flagge gezeigt und er wird von der weiteren Teilnahme an diesem Heat/Rennen ausgeschlossen.

Sollte der Starter jedoch zu der Überzeugung gelangen, dass der Fahrer durch das Vorgehen eines anderen Fahrers zum Anhalten gezwungen wurde, so kann er die

Formationsrunde abbrechen und die Startprozedur neu beginnen, wobei die Fahrer ihre ursprüngliche Position im Starterfeld einnehmen.

Während der Formationsrunde darf von keinem Fahrer eine andere Streckenführung benutzt werden, als die, die für die Formationsrunde vorgeschrieben ist.

In jeder weiteren - über die ursprünglich vorgesehene Formationsrunde hinausgehend angeordneten Formationsrunde - gelten die gleichen im *Art. B.10 aufgeführten Bestimmungen*.

ART. B.11 START

a) Rollender Start

In der zweiten Hälfte der Formationsrunde ist die Geschwindigkeit zu reduzieren und nach dem Passieren der „Roten Linie“ gleichmäßig beizubehalten. Die Formation bildet zwei Reihen und fährt in dieser Formation mit gleichmäßiger Geschwindigkeit in Richtung Start. Das ROTE LICHT der Startampel ist angeschaltet.

Kein Kart darf beschleunigen, bevor das Startsignal gegeben wurde. Falls das Startareal mit Startkorridoren gemäß CIK/FIA versehen ist, darf erst dann der entsprechende Startkorridor verlassen werden, wenn das Startsignal gegeben wurde.

Ist der Starter mit der Formation zufrieden, wird der Start mit dem Erlöschen des ROTEN AMPEL-LICHTES freigegeben. Ist der Starter nicht zufrieden wird eine weitere Formationsrunde gefahren (durch ORANGE BLINKLICHT oder ein anderes zum Briefing bekannt gegebenes deutliches Zeichen des Rennleiters/Rennleiters/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet).

b) Stehender Start

Am Ende der Formationsrunde steht ein Sportwart mit erhobener ROTEN FLAGGE an der Startlinie und die Fahrer nehmen ihre Startposition ein. Alle Lichter der Startampel sind aus. Wenn alle Fahrer auf ihrer Startposition stehen, wird dieses durch einen Sportwart am Ende der Formation mit der GRÜNEN FLAGGE angezeigt und der Sportwart mit der roten Flagge geht beiseite. Danach wird das ROTE LICHT angeschaltet. Innerhalb der nächsten 6 Sekunden wird der Start freigegeben, indem das ROTE LICHT erlischt. Ist der Starter nicht zufrieden wird eine weitere Formationsrunde gefahren (sofern vorhanden Anzeige durch: ORANGE LICHT – im CIK/FIA-Bereich vorgeschrieben - oder ein anderes zum Briefing bekannt gegebenes deutliches Zeichen des Rennleiters/Rennleiters/Starters. Das rote Ampellicht bleibt angeschaltet).

Die Anordnung und Schaltung der roten Ampellichter gem. CIK/FIA-Reglement ist zulässig.

Kann ein Fahrer nicht starten, verbleibt er in seinem Kart und hebt zur Information deutlich den Arm.

c) Die Startprozedur ist endgültig zum Fahrerbriefing bekannt zu geben.

ART. B.12 FEHLSTART/FRÜHSTART

a) Als „Fehlstart“ oder „Frühstart“ wird ein nicht dem Reglement entsprechend vollzogener Start eines Fahrers bezeichnet.

Als Fehlstart gilt insbesondere folgendes:

- Verlassen der Formation vor Abgabe des Startsignals
- nicht korrekte Geschwindigkeit während der Startphase beim rollenden Start
- Vorwärtsbewegung des Karts vor dem Startsignal beim stehenden Start
- falscher Startplatz bzw. Startposition (z.B. vor dem Poleman)
- nicht korrekte Startposition beim stehenden Start

Als Frühstart gilt beim stehenden Start das Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind.

b) Jeder festgestellter Fehlstart oder Frühstart kann mit einer Wertungsstrafe gem. Art. B.17 dieses Reglements bestraft werden.

c) Sollten Startkorridore gemäß Artikel B.11.a) vorhanden sein, so wird das Verlassen des entsprechenden Korridors vor dem Startsignal bestraft:

- vorzeitiges Verlassen mit zwei Rädern: Zeitstrafe von 3 Sekunden
- vorzeitiges Verlassen mit vier Rädern: Zeitstrafe von 10 Sekunden

d) Im Falle eines wiederholten Fehlstarts kann der Rennleiter/Rennleiter die Startprozedur mit der roten Flagge stoppen und die Sportkommissare informieren. Diese sind befugt, den oder die Schuldigen mit einer Strafe zu belegen. Der Neustart wird unmittelbar vollzogen.

ART. B.13 FREMDE HILFE / REPARATURZONE

a) Nach Abgabe des Signals (grüne Flagge) zum Befahren der Strecke durch den Rennleiter/Rennleiter (Training, Warm up, Rennen usw.) gelten die Rennvorschriften. Wo immer ein Kart auf der Strecke stehen bleibt, darf abgesehen von der Hilfe, um das Kart von der Fahrbahn weg an eine sichere Stelle zu bringen, keine Hilfe angenommen werden.

Der Fahrer muss bis zum Ende des Rennens in der Nähe seines Karts in einer sicheren Position bleiben und die Anweisungen der Sportwarte der Streckensicherung befolgen.

b) Arbeiten am Kart durch andere, dafür zugelassene Personen sind nur in der Reparaturzone erlaubt, wenn der Fahrer diese mit eigener Kraft erreicht. Es ist verboten, Werkzeug und/oder Reserveteile am Kart mitzuführen.

c) Der Ort der Reparaturzone wird vom Veranstalter festgelegt.

ART. B.14 NEUTRALISATION / UNTERBRECHUNG UND FORTFÜHRUNG DES RENNENS

B.14.1 Neutralisation eines Rennens

- a) Der Rennleiter/Rennndirektor kann einen Heat oder ein Rennen neutralisieren. Davon wird Gebrauch gemacht, wenn die Rennstrecke blockiert ist oder Fahrer oder Offizielle sich in Gefahr befinden, jedoch ein Rennabbruch nicht nötig erscheint.
- b) Wenn diese Entscheidung getroffen wurde, zeigen der Rennleiter/Rennndirektor und alle Streckenposten geschwenkte gelbe Flaggen und eine Tafel mit dem Wort „SLOW“ (schwarz auf gelb) so lange, wie die Neutralisation bestehen bleibt. Wenn vorhanden, wird das orange Blinklicht an der Start-Ziellinie während dieser Zeit eingeschaltet.
- c) Alle im Wettbewerb befindlichen Karts müssen in einer Reihe hinter dem Führenden fahren und Überholen ist verboten, es sei denn, ein Kart wird wegen eines Problems langsamer.
- d) Während der Neutralisationsphase bestimmt das führende Kart die Geschwindigkeit, die stark reduziert sein muss, und alle anderen Karts müssen in einer möglichst geschlossenen Formation folgen.
- e) Es kann in die Reparaturzone gefahren werden, aber die Ausfahrt darf erst dann erfolgen, wenn dieses durch einen Offiziellen erlaubt wird. Das wieder einfahrende Kart kann der Formation in moderater Geschwindigkeit folgen, bis es zum letzten Kart wieder aufgeschlossen hat.
- f) Wenn der Rennleiter/Rennndirektor entscheidet, die Neutralisationsphase zu beenden, wird das orange Blinklicht ausgeschaltet. Das ist das Zeichen, dass beim nächsten Passieren der Startlinie der Restart erfolgen wird. Während dieser letzten Runde werden die „SLOW“-Tafeln weiterhin und die gelben Flaggen stillgehalten gezeigt.
- g) Der Führende setzt die Geschwindigkeit in dieser Runde gleichbleibend fort. Der Rennleiter/Rennndirektor schwenkt an der Startlinie die grüne Flagge, die Karts dürfen daraufhin wieder beschleunigen und Überholen ist erlaubt, *wenn der jeweilige Fahrer die Startlinie passiert hat*. Die Streckenposten ziehen die Tafeln und die gelben Flaggen ein und zeigen für eine Runde die geschwenkte grüne Flagge.
- h) Jede während der Neutralisationsphase gefahrene Runde zählt als Rennrunde.
- i) Wird das Rennen während der Neutralisationsphase beendet, wird die karierte Flagge wie gewohnt gezeigt. Überholen ist nur dann erlaubt, wenn ein Kart aus irgendeinem Grund so langsam wird, dass es den anderen nicht mehr folgen kann.

B.14.2 Unterbrechung eines Rennens/Heats

Sollte die Unterbrechung eines Rennens/Heats erforderlich werden, zeigt der Rennleiter/Rennndirektor an der Start- und Ziellinie die rote Flagge. Unmittelbar ab diesem Zeitpunkt zeigen die Streckenposten entlang der Rennstrecke gleichzeitig rote Flaggen.

Alle Fahrer müssen sofort das Rennen unterbrechen, ihre Geschwindigkeit reduzieren und langsam zur Startlinie oder einen anderen im Briefing bekannt gegebenen Ort fahren, bereit, jeden Moment anzuhalten. Überholen ist dabei verboten.

B.14.3 Fortführung oder Beendigung eines Rennens nach der Unterbrechung

- a) Wenn nicht wenigstens 2 Runden bis zum Zeigen der roten Flagge vollständig absolviert wurden, wird der erste Start für ungültig erklärt und der Neustart erfolgt mit der ursprünglichen Startaufstellung innerhalb der dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten. Der Rennleiter/Rennndirektor entscheidet, ob der Vorstart auch vor dem Restart zu einer festgelegten Zeit geschlossen wird oder nicht. Die Renndistanz entspricht der ursprünglich vorgesehenen.
- b) Wenn mehr als 2 Runden und weniger als 75 % der vorgesehenen Renndistanz absolviert wurden, wird der Restart innerhalb dem Zeigen der roten Flagge folgenden 30 Minuten gegeben. Diese Restartzeit ist sobald als möglich bekannt zu geben. Der Countdown muss mindestens mit der 10-Minuten-Bekanntgabe erfolgen. Die Distanz des wieder gestarteten Rennens/Heats entspricht der Differenz zwischen der ursprünglich vorgesehenen Rundenzahl zur bereits bis zum Rennabbruch absolvierten vollständigen Rundenzahl.

Alle Fahrer, die die letzte Runde vor dem Rennabbruch beendet haben oder die sich in der Reparaturzone (ausgenommen Rennen mit Verwendung der Flagge gemäß Art. B.5.g) im Moment des Rennabbruches befanden, sind zum Neustart zugelassen. Sie können, sofern gemäß den technischen Bestimmungen zulässig, das Reservekart verwenden. Das erste Kart und das Reservekart können im dafür definierten Reparaturbereich (Servicing park) vom Fahrer selbst und seinem Mechaniker repariert oder betankt werden (keine Parc fermé Bestimmungen).

Das Rennen / der Heat wird unter „SLOW“-Bedingungen fortgesetzt. Die Karts befinden sich in einer Reihe in der Reihenfolge, die sie am Ende der Runde bevor die rote Flagge gezeigt wurde, innehatten.

Auf das Zeichen des Rennleiters/Rennndirektors wird in dieser Reihenfolge in wenigstens einer Runde unter SLOW-Bedingungen gestartet (SLOW-Schilder und stillgehaltene gelbe Flaggen). Ab diesem Restart der Formation unter SLOW-Bedingungen beginnt die verbleibende Renndistanz (keine erneute Einführungsrunde). Der Rennleiter/Rennndirektor kann nach dieser einen Runde die SLOW-Phase beenden (grüne Flagge) oder bei Notwendigkeit auch fortsetzen.

Das Ergebnis des wieder gestarteten Rennens ist auch das Gesamtergebnis.

Ist ein Restart nicht möglich, werden 50 % der für dieses Rennen vorgesehenen Meisterschafts- oder

Serien-Wertungspunkte vergeben. *Im Fall eines nicht mehr gestarteten Heats werden die Heatpunkte wie ursprünglich vorgesehen vergeben.*

- c) Sind mindestens 75 % der vorgesehenen Rennstrecke bis zum Rennabbruch gefahren worden, gilt das Rennen als beendet und wird wie vorgesehen gewertet.

ART. B.15 BEENDIGUNG DES RENNENS, PARC FERMÉ UND NACHKONTROLLE

B.15.1 Beendigung des Rennens

Mit dem Zeigen der Zielflagge wenn der Führende die Ziellinie überfährt, ist das Rennen bzw. der jeweilige Lauf beendet. In jedem Rennen bzw. Lauf werden ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Rundenzahl alle nachfolgenden Fahrer beim Überfahren der Ziellinie abgewinkt. Nach Abwinken des Zeitschnellsten/Führenden herrscht in der Auslaufrunde Überholverbot gegenüber den Fahrzeugen, die sich noch im Rennen befinden und noch nicht abgewinkt sind.

B.15.2 Vorzeitiges oder verspätetes Zeigen der Zielflagge

Wird die Zielflagge vorzeitig gezeigt, so ist dieser Zeitpunkt für die Wertung maßgebend. Wird die Zielflagge später als zum vorgesehenen Zeitpunkt gezeigt, so gilt für die Wertung der Zeitpunkt, zu welchem der Wettbewerb gemäß Ausschreibung hätte enden müssen.

B.15.3 Parc Fermé

- a) Der Veranstalter hat einen abgesperrten Bereich als Parc fermé auszuweisen. Es ist verboten, im Parc fermé Arbeiten am Kart durchzuführen. Der Rennleiter/Rennndirektor oder die Sportkommissare legen fest, welche Karts in den Parc fermé gebracht werden müssen. Im Parc fermé dürfen sich nur vom Rennleiter/Rennndirektor/Sportkommissar dazu autorisierte Personen aufhalten.
- b) Für die Strecke von der Ziellinie bis zur Waage gelten nach dem Abwinken des Rennens Parc Fermé-Bestimmungen.

B.15.4 Nachkontrolle

- a) Die Sportkommissare haben das Recht, während der Veranstaltung alle Karts, Ersatzmotoren und Reifen (alle abgenommenen Sätze) einer Kontrolle unterziehen zu lassen.
- b) Fahrer, die eine solche Überprüfung verweigern oder das Kart oder einzelne Teile des Karts einer angeordneten Untersuchung entziehen, werden grundsätzlich von der Wertung ausgeschlossen und dem DMSB zur weiteren Bestrafung gemeldet.
- c) Die bei einer Untersuchung von Amtswegen, die vor Ort durchgeführt werden, anfallenden Re-/Demontagekosten (z.B. für Dichtmittel, Schmierstoffe o.ä.) hat der betreffende Fahrer/Bewerber selber zu tragen.

ART. B.16 PLATZIERUNG

- a) Alle Fahrer platzieren sich nach der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden. Sieger ist der Fahrer, der nach Zurücklegen der vorgesehenen Distanz (Rundenzahl) als erster über die Ziellinie fährt.

Bei Rennen über eine Zeitdistanz wird abgewinkt, wenn nach Ablauf der Zeit der Führende die Ziellinie passiert.

Die Platzierung der nachfolgenden Fahrer ergibt sich aus der Anzahl der von ihnen gefahrenen Runden und der Reihenfolge des Überfahrens der Ziellinie. Runden, die nicht aus eigener Kraft des Karts oder durch Schieben zurückgelegt wurden, werden nicht gewertet.

- b) Ausgefallene Fahrer werden unter Berücksichtigung der zurückgelegten Runden ebenfalls gewertet. Fahrer, die in der gleichen Runde ausgefallen sind, werden analog des Ergebnisses der Qualifikation für dieses Rennen platziert.

ART. B.17 WERTUNGSSTRAFEN

- a) Wertungsstrafen werden bei festgestelltem Straftatbestand vom Rennleiter/Rennndirektor und ggf. auch von den Sportkommissaren verhängt.
- b) Tatbestände für Wertungsstrafen, die vom Rennleiter/Rennndirektor ausgesprochen werden, sind:

- Fehlstart

- Start von einer nicht korrekten Position, z. B. vor dem Polesetter beim rollenden Start

- Wiederholtes Nichtbeachten der vorgegebenen Geschwindigkeit beim rollenden Start

- Frühstart * (Vorwärtsbewegen des Karts bevor die roten Ampellichter erloschen sind)

- Überholen nach der roten Linie bei rollendem Start

- Verstoß gegen die Fahrvorschriften und Verhaltensregeln

- Nichtbeachten von Flaggenzeichen (ohne festgestellte Gefährdung anderer)

- Unerlaubtes Bewegen des Karts entgegen der Fahrtrichtung

- Verlassen der Rennstrecke mit allen vier Rädern mit Wettbewerbsvorteil

- c) Als Regel-Wertungsstrafe für o. a. Verstöße während eines Heats/Rennens wird grundsätzlich eine Zeitstrafe von 10 s verhängt.

Ein festgestellter Frühstart wird beim stehenden Start mit einer Zeitstrafe von 5 Sekunden bestraft.

- d) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) während des freien Trainings werden den Sportkommissaren gemeldet.

- e) Festgestellte Verstöße gem. Art. B.17.b) während des Qualifyings oder Zeittrainings können vom Rennleiter/Rennndirektor mit folgenden Regel-Wertungsstrafen geahndet werden:

- Rückversetzung im Ergebnis des Zeittrainings um 5 Plätze
- Streichung der drei schnellsten Runden im Zeittraining
- f) Ist der Rennleiter/Rennleiter zur Auffassung gelangt, dass ein Verstoß schwerwiegend ist und ggf. eine Gefährdung anderer stattgefunden hat, soll dieser Verstoß an die Sportkommissare gemeldet werden.
- g) Während eines Wettbewerbsteils (Training, Warm up, Heat, Rennen) soll der Rennleiter/Rennleiter nur einmal die Regel-Wertungsstrafe für ein und denselben Fahrer verhängen. Jeder weiterer Verstoß soll den Sportkommissaren gemeldet werden.
- h) Festgestellte Verstöße gegen technische Bestimmungen werden vom Rennleiter/Rennleiter an die Sportkommissare gemeldet.
- i) Der Veranstalter kann mit Genehmigung des DMSB in der Ausschreibung weitere Tatbestände für Wertungsstrafen festlegen, sofern diese den vorgenannten Artikeln nicht widersprechen.

TEIL C – TECHNISCHES REGLEMENT

Die internationalen Kartklassen (siehe Teil A des Reglements) werden allein durch das Technische Reglement der CIK-FIA geregelt. Ausnahmen sind nachstehend im Teil C aufgeführt.

ART. C.1 ZULASSUNGSVORAUSSETZUNGEN FÜR DAS KART

Über das DMSB-Veranstaltungsreglement hinaus gilt:

- Übereinstimmung mit den für das Kart geltenden sportgesetzlichen Bestimmungen;
- Übereinstimmung mit CIK/FIA- bzw. DMSB-Homologationsblatt (falls zutreffend);
- ein wie im Veranstaltungs-Reglement (VR) geforderter Wagenpass o. ä. Dokument ist *grundsätzlich* nicht erforderlich (*Ausnahme: DMSB-Kartpass für behinderungsbedingte umgebaute Karts*).

ART. C.2 DEFINITIONEN

- a) Kart:
- Gemäß Definition des Art. 1.2.1.1 des CIK-FIA Technischen Reglements.
- Hierüber hinaus gilt:
- Der maximale Gesamt-Hubraum des Motors/der Motoren eines Karts darf 250 ccm bei Zweitaktmotoren oder 400 ccm bei Viertaktmotoren nicht überschreiten. Die gemäß jeweiligem Reglement zulässigen Toleranzen bleiben unberücksichtigt. *Des Weiteren benötigen die Motoren grundsätzlich eine CIK-FIA bzw. DMSB-Homologation, es sei denn die entsprechende Serie verfügt über eine Freigabe der CIK-FIA auf Basis eines Datenblatts des Motorenherstellers.*

- b) Freigestellt:
- Das betreffende Teil darf in jeder Hinsicht bearbeitet oder verändert werden, wobei es auch gegen ein anderes Teil ersetzt werden darf. Vollkommene Freiheit besteht auch hinsichtlich Material, Form und Anzahl; d.h., das Teil darf auch vollkommen weggelassen werden.
- c) Homologationsblatt:
- Offizielle Bestätigung der CIK/FIA oder des ASN (nationale Sporthoheit), dass ein bestimmtes Bauteil oder Fahrzeug in ausreichender Stückzahl hergestellt wurde, um in einer internationalen Kartgruppe bzw. nationalen Kartklasse eingestuft und eingesetzt zu werden. Das Homologationsblatt setzt sich zusammen aus einer Basis-Homologation (in der die Serie beschrieben wird), inklusive Anhängen und evtl. Homologationsnachträgen (z.B. für Erweiterungen: Nachtragstyp VO = Variant Option oder für Korrekturen: Nachtragstyp: ER = Erratum).
- d) Rad:
- Das Rad ist die Felge mit montiertem luftbefülltem Reifen, welches der Lenkung oder dem Antrieb des Karts dient (vgl. auch Art. 1.2.6 des CIK/FIA-Technischen Reglements).
- e) Einkreis-Wasser-Kühlsystem:
- Dieser wird durch nur einen Kühler, max. einer Pumpe und einem Einkreis-Leitungssystem ohne jegliche Kombination (z.B. 2 in 1 Kreislauf) gebildet.
- Des Weiteren ist ein zusätzlicher By-pass-Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, zulässig.
- f) Telemetrie:
- Jegliche Art von kabelloser Übertragung technischer Echtzeit-Daten vom Fahrzeug zur Box/Empfänger oder umgekehrt, während sich das Fahrzeug in Bewegung befindet.
- Die Verwendung eines GPS-Geräts am Kart wird nicht als Telemetrie angesehen.
- g) Verbundwerkstoff:
- Material bestehend aus mindestens zwei Komponenten, welche im inhomogenen Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Einzelkomponenten einzeln aufweist Bsp.: Glasfaser und Kleber/Härter.
- h) Metall-Legierung:
- Eine Metall-Legierung ist ein durch Zusammenschmelzung erzeugtes homogenes Material, welches mindestens aus zwei chemischen Elementen besteht, von denen das überwiegende Grundelement ein Metall sein muss.
- Die Bezeichnung der Legierung wird durch ihre Grundelemente (Komponenten) bestimmt.
- i) Data processing/ Data Logging
- 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.

ART. C.3 TECHNISCHER ZUSTAND/ ALLGEMEINE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

C.3.1 Reglementskonformität der Karts

Die Karts müssen ab dem Zeitpunkt der Technischen Abnahme in allen Punkten den Technischen Bestimmungen (Internationalen Bestimmungen der CIK/FIA, den Bestimmungen des DMSB sowie den gesonderten Serien-Bestimmungen) entsprechen.

Die zugeteilten Startnummern haben die Teilnehmer vor der Technischen Abnahme am Wettbewerbsfahrzeug vorn, hinten und an beiden Seitenkästen anzubringen.

C.3.2 Besondere technische Bestimmungen des DMSB

a) Karosserie:

Für die Karts aller Klassen, mit Ausnahme der Bambini-Klasse, sind CIK/FIA-homologierte Karosserieteile (Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild und Heckauffahrschutz) gemäß CIK/FIA-Reglement vorgeschrieben.

Die Befestigung der CIK/FIA-homologierten Karosserieteile muss gemäß der Homologation und des CIK/FIA-Reglements erfolgen.

Für die Karosserie von Karts der Superkart und KZ1/KZ2 auf Langstrecken (siehe Definition „Langstrecke“ in Art. B.2.a)) gelten die Bestimmungen des CIK/FIA-Reglements.

Für die Karts der Bambini-Klasse sind DMSB-homologierte Frontspoiler und Heckauffahrschutz vorgeschrieben.

Heckauffahrschutz:

Ein CIK- bzw. DMSB-homologierter Heckauffahrschutz ist in allen Klassen, mit Ausnahme der Superkarts, gemäß CIK-Reglement bzw. DMSB-Bestimmungen vorgeschrieben.

Alternativ können nach DMSB-Genehmigung für nationale Klassen auch DMSB-homologierte Heckauffahrschutz-Systeme zugelassen werden.

b) Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ vorgeschrieben (s.a. D.2.2).

Für alle Junioren- und Senioren-Klassen im Kartsport gibt es eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes.

Die Verwendung eines Sicherheitssitzes ist freiwillig und stellt lediglich eine Empfehlung dar.

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

Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.

Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2)

Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.

DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.

Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

Der Sitz darf an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt

DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze: (Stand: 08.12.2014)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für
KS 2007-05/11*Abt Sportsline (ehem. KS-005/06)	Abt	Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)
KS 2007-06/11*Abt Sportsline (ehem. KS-006/06)	Abt	Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg
KS-2007-02/11*TD Bavaria KS-2007-03/11*TD Bavaria (ehem. KS 2010-01/10)	Champion Rookie		Bambini-Klassen alle Klassen bis 160 kg
KS-2007-04/11*TD Bavaria (ehemals KS-2007-04/12)	Primus		Bambini-Klasse alle Klassen bis 115 kg
KS-2007-08/13 TR Engineering (ersetzt KS-003/05 und KS-004/05)	Youngster II (Recaro)		alle Klassen bis 160 kg
KS-2007-01/13 TR Engineering (ersetzt KS-001/04) KS-2007-08/14 TD Bavaria (ersetzt KS-2007-07/13)	Bambini II (Recaro) Securus Bambini		alle Klassen bis 115 kg alle Klassen bis 115 kg

* optionale Verlängerung durch Hersteller möglich

Sämtliche Sitze wurden gemäß FIA-Spezifikation 2007 erfolgreich getestet

c) Ballast

Es ist erlaubt, dem Kart Ballast zuzufügen, um damit den Gewichtsvorschriften zu entsprechen. Dieser Ballast muss aus festen homogenen Blöcken bestehen und mit mindestens zwei sichtbaren

Schrauben (mind. M6, Mindestfestigkeit 8.8) und großen Unterlegscheiben (Minstdurchmesser 20 mm) mittels Werkzeug am Kart sicher befestigt sein. Die Ballastgewichte dürfen nicht an Verkleidungsteilen (Frontspoiler, Frontschild, Seitenkästen sowie am Heckauffahrschutz) angebracht sein.

d) Data processing/ Data Logging

Systeme und Anlagen zur Datenerfassung sind unter Beachtung des CIK-Reglements gemäß Art. 2.26.3 und des vorliegenden Artikels freigestellt. Dies bedeutet, dass ausschließlich Sensoren zur Erfassung folgender Parameter zulässig sind:

- Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Zündkabel)
- Temperatur (2 Sensoren)
- Radgeschwindigkeit
- Querbeschleunigung (x- und y-Achse) sowie
- GPS-Daten
- Rundenzeit

Einrichtungen, welche der Erfassung von anderen als den vorgenannten Parametern dienen, dürfen sich dann am Kart befinden, wenn diese, z.B. durch Trennen der Kabelverbindungen, sichtbar deaktiviert wurden (gilt nicht für Test und Freies Training).

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

Die Anbringung von Anzeige-Instrumenten für die vorgenannten Parameter am Lenkrad erfolgt gemäß den CIK-FIA-Bestimmungen. Das heißt, die obere Lenkradebene (Verbindung zwischen den obersten Punkten des Lenkradkranzes) darf nicht um mehr als 20 mm überschritten werden und es dürfen keine scharfen Kanten vorhanden sein.

e) Funk

Jegliche Systeme zur Funkkommunikation zwischen dem Fahrer auf der Strecke und irgendeinem anderen Punkt sind nicht zulässig.

f) Hinterachsen

In den Klassen KZ2 und KZ1 (Kurzbahn) sind ausschließlich Hinterachsen zulässig, die höchstens folgende 4 Keilnuten aufweisen dürfen:

- je 1 Keilnut für den Radstern (rechts und links)
- 1 Keilnut für die Bremsscheibenaufnahme
- 1 Keilnut für den Kettenblattaufnehmer

Hinterachsen, die zusätzliche Keilnuten aufweisen sind unzulässig.

Hinterachsen mit Steck-Passfedern/Passfedern mit Stiften (Achse ohne Keilnut), sind von vorstehender Regelung nicht betroffen.

g) Pedalkonsolen

Die Verwendung von Pedalkonsolen zur besseren Erreichbarkeit von Brems- und Gaspedal ist unter nachfolgenden Bedingungen zulässig:

- Die Kart-Bodenplatte muss aus Aluminium mit einer Mindeststärke von 2,0 mm bestehen,
- die Bodenplatte muss auf den Befestigungslaschen des Chassis aufliegen und an mindestens 6 Punkten sicher befestigt sein,
- die Pedalkonsole muss solide aus Metall gefertigt sein (Titan verboten) und mittels mindestens je 4 Schrauben (min. M6) und selbstsichernden Muttern und U-Scheiben aus Stahl auf der Bodenplatte befestigt sein. Die Pedale müssen in Metall gelagert und mit Schrauben/Bolzen (Mindestqualität 12.9) und durch selbstsichernde Muttern befestigt sein,
- falls angewandt, müssen immer 2 Konsolen verwendet werden (je eine für die Gas- und Bremsbetätigung), die dem Fuß sicheren Halt geben müssen.

h) Transponderbefestigung

Der Transponder für die Zeitnahme muss hinten an der Rückenlehne (auf der dem Fahrer abgewandten äußeren Seite) mit einem Abstand von 25 +/- 5 cm zum Boden, mit der Antennenfläche nach unten gerichtet, angebracht sein.

Der Transponder muss sich in der vom Hersteller vorgesehenen Halterung, mit Splint oben gesichert, befinden. Die Transponderhalterung muss mittels Schrauben bzw. Nieten und großen Unterlegscheiben oder mittels Kabelbindern befestigt sein. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung selbst verantwortlich.

Für die beiden Bambini-Klassen gelten abweichende Bestimmungen (s. DMSB-Bambini-Kart-Reglement).

i) Austausch von Teilen

Auf Anordnung der Technischen Kommissare (nach Abstimmung mit den Sportkommissaren) kann der Austausch von vom Fahrer/Bewerber verwendeten Teilen (insbesondere des Zündsystems bzw. dessen einzelne Komponenten oder der Kupplung/Kupplungsteile) durch ein vom DMSB bzw. Serienausschreiber bereitgestelltes Teil (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

k) Onboard-Kameras

Während des Wettbewerbs sind Onboard-Kameras und deren Verwendung am Kart unter nachstehenden Bedingungen zulässig:

Grundsätzlich ist die Verwendung einer (1) Kamera „GoPro HD Motorsports HERO“ oder „GoPro Motorsports HERO wide“ zulässig. Die Kamera ist mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Gehäuse und mit einem vom Kamera-Hersteller dafür vorgesehenen Befestigungsskit am Frontpanel gemäß CIK-FIA-Instruktionen anzubringen. Es sind nur mit dem Frontpanel verschraubte Befestigungen zulässig (kein Klettband o.ä.).

Das Gewicht der Kamera und des Befestigungskits gehört zum Wettbewerbs-Gesamtgewicht.

Gleichwertige Onboard-Kameras, mit den max. Außen-Abmessungen von 85 x 55 x 55 mm und einer maximalen Masse von 80 Gramm können beim DMSB auf ihre Zulassung hin beantragt und nach Genehmigung im Reglement ergänzt werden.

m) Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ vorgeschrieben.

Den Fahrern aller Junioren- und Senioren-Klassen wird die Verwendung einer DMSB homologierten Sicherheitslenkung gemäß Standard KSS-2008 empfohlen.

ART. C.4 KRAFTSTOFF UND SCHMIERÖL

a) Kraftstoff

Der Kraftstoff muss den CIK/FIA-Bestimmungen (Techn. Reglement Art. 2.21.1) sowie der DIN EN 228 (unverbleiter Otto-Kraftstoff) entsprechen. Zur Kontrolle können Kraftstoffproben entnommen werden. Die Karts aller Klassen müssen nach jedem Training und Rennen noch soviel Kraftstoff im Tank haben, dass mindestens 2 Liter entnommen werden können. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

Der Kraftstoff muss an einer Reihe von öffentlichen Tankstellen aus der Zapfsäule für jedermann erhältlich sein. Spezial-Kraftstoffe, auch wenn diese von einzelnen Händlern an jedermann angeboten und vertrieben werden, sind daher unzulässig.

Für alle Veranstaltungen wird die Verwendung von Einheitskraftstoff, welcher vom Serienausschreiber oder Veranstalter in der Ausschreibung spezifiziert werden muss (Tankstelle, Zapfsäule), dringend empfohlen. Hierzu sind die Bestimmungen in der jeweiligen Ausschreibung der Serie oder Veranstaltung zu beachten.

b) Schmieröl

Dem Kraftstoff darf bei Verwendung für Zweitaktmotoren ausschließlich ein Schmiermittel beigemischt werden, welches in der offiziellen und aktuell gültigen CIK/FIA-Liste (s.a. CIK-Reglement oder im Internet unter: www.cikfia.com) aufgeführt ist.

ART. C.5 GERÄUSCHBESTIMMUNGEN

Für die Klassen Bambini und alle 4-Takt-Klassen gilt ein maximal zulässiger Geräuschwert von 92 dB(A) nach DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode.

Der maximal zulässige Geräuschwert für alle anderen Kartklassen beträgt 95 dB(A), gemessen nach der DMSB-Vorbeifahrt-Meßmethode, falls in den einzelnen Bestimmungen keine strengeren Grenzwerte vorgeschrieben sind.

Für neue Kartklassen ist der Geräuschgrenzwert auf 92 dB(A) festgelegt.

Eindeutige Überschreitungen des Geräuschgrenzwertes werden durch die Sportkommissare wie folgt geahndet:

gezeitetes Training:

- Platzierungs-Rückstufung um 5 Plätze/dB(A)

- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

Rennen:

- Zeitstrafe von 10 s/dB(A)

- Ab einer Überschreitung des Grenzwertes um 3,0 dB(A) erfolgt Ausschluss

Die Strafen werden jeweils für den Wettbewerbsteil ausgesprochen, bei dem der Verstoß nachgewiesen wurde (Trainingssitzung, Heat, Sprint, Rennen).

Bei durchgeführten Geräuschmessungen sind die Protokolle mit den Messergebnissen nach den einzelnen Sitzungen an den Vorsitzenden der Sportkommissare zur weiteren Veranlassung zu übergeben.

Die Messergebnisse müssen unmittelbar nach Beendigung des jeweiligen Wettbewerbsteils (wie freies Training, gezeitetes Training, Rennen etc.) der betreffenden Klasse per Aushang den Teilnehmern bekannt gegeben werden.

Proteste gegen die Messmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig

Hinweis: Bei Feststellung, dass gemäß technischen Bestimmungen vorgeschriebene Vorrichtungen, die u.a. auch der Geräuschreduzierung dienen (Ansauggeräuschdämpfer, Abgasanlage u.ä.), unwirksam geworden sind (Verlust, Bruch o.ä.), entspricht das Kart nicht mehr den Zulassungsvoraussetzungen und wird auch ohne Messnachweis einer evtl. Erhöhung der Geräuschgrenzwerte als defektes Fahrzeug angesehen.

ART. C.6 BATTERIE

Lithium Metall und Lithium Ionen Batterien dürfen seit dem 01.09.2013 nur verwendet werden, wenn sie in nachstehender Liste aufgeführt und das Label der „DMSB-registered Lithium Ion battery“ tragen.

Hersteller von Batterien oder deren Generalimporteure (mit Genehmigung des Batterieherstellers) können den Antrag zur Aufnahme bei der DMSB-Geschäftsstelle stellen (E-Mail: cihm@dmsb.de).

Lfd. Nr.	DMSB-Registrierungsnummer	Marke	Hersteller	Typ	Technische Daten (mechanisch)				Technische Daten (elektrisch)	
					Höhe (mm)	Breite (mm)	Länge (mm)	Gewicht (kg)	Kapazität (mAh)	Spannung (V)
1	RLB 2013-01/13	Aliant	ELSA Solutions srl	X4	140	67	148	1620	9200	13,2
2	RLB 2013-04/13	Speed Kart Products	RKB Elektronik AG	LiFePO4 4S1P	55	55	70	355	2500	12,8
3	RLB 2013-05/13	NVISION	SHENZHEN GREPOW BATTERY CO.,LTD	7843128 X4s	136,7	43	30,8	395,5	3700	14,8- 16,8
4	RLB 2013-06/13	Lithium Powerbloc 3300/ BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	95	65	83	700	3300	13,2- 14,4
5	RLB 2013-08/14	Lithium Powerbloc 2500/ BEYMO	BMZ GmbH	Lithium Eisen Phosphat Batterie	80	40	114	500	2500	13,2- 14,4
6	RLB 2013-07/13	Graupner	Intellect Pioneering Battery Technology Co., Ltd	99081 Lithium Polymer Batterie	137,5	46,6	49	575	4000	13,2
7	RLB 2013-09/14	Speed Kart Products	Yutong Power Co. Ltd	YT68421 25PH	132	43	28	340 (+/- 20)	3200	14,8
8	RLB 2013-10/14	Rotax RX 7-12L	Super B	4FP66/15 194	94	65	150	675	2500	13,2
9	RLB 2013-11/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X1P	90	40	115	460	2300	13,2
10	RLB 2013-12/14	Aliant Ultralight Battery	ELSA Solutions srl	X2	85	67	148	880	4600	13,2
11	RLB 2013-13/14	Pulsartec PlusLithium 7500	BE Power GmbH	Lithium Blended	95	65	150	1250	7500	14,4- 16,8

Die vorstehende Liste ist eine offene Liste, welche durch Veröffentlichung im DMSB-Vorstart jederzeit ergänzt werden kann.

TEIL D – BEKLEIDUNGSVORSCHRIFTEN

Die Fahrerbekleidung muss dem Technischen Reglement der CIK/FIA (Art. 3) entsprechen. Darüber hinaus gelten im DMSB-Bereich folgende abweichende Bestimmungen.

ART. D.1 SCHUTZHELM

Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind zulässig im CIK/FIA- und DMSB-Bereich:

1. CMS 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

2. CMR 2007 (CMH-Standard) (Snell/FIA)



ACHTUNG: Im DMSB-Bereich ist die Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini und Junioren-Fahrer vorgeschrieben!

3. SAH 2010 (Snell, USA)



4. SA 2010 (Snell, USA)



5. K 2010 (Snell, USA)



6. FIA 8860-2010 (FIA-Norm)



7. FIA 8860-2004, (FIA-Norm)



8. SA 2005 (Snell, USA)



9. K 2005 (Snell, USA)



10. SFI Spec. 31.1A (sfi, USA) gültig bis 31.12.2018

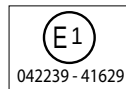


11. SFI Spec. 31.2A (sfi, USA) gültig bis 31.12.2018

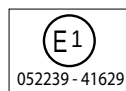


Schutzhelme, die die nachstehenden Prüfkennzeichen aufweisen und den Angaben des Herstellers entsprechen sind NUR IM DMSB-BEREICH zulässig:

A) ECE 22-04 * (EU)



B) ECE 22-05 * (EU)



* ECE-Norm, gekennzeichnet mit „E und Zahl im Kreis. Die jeweilige Norm ergibt sich aus den ersten beiden Ziffern der Prüfnummer, welche sich unter, über oder neben diesem Kreis befindet; z.B. 042439-41628 = ECE 22-04).

- C) SFI Spec. 31.1
(sfi, USA)



This Manufacturer
Certifies That This
Product Meets

SFI SPEC 31.1

Read Manufacturer's Instructions
Thoroughly Before Installation

A 00008

- D) SFI Spec. 31.2
(sfi, USA)



This Manufacturer
Certifies That This
Product Meets

SFI SPEC 31.2

Read Manufacturer's Instructions
Thoroughly Before Installation

A 009603

- E) SA 2000
(Snell, USA)



- F) K 98
(Snell, USA)



Nur die aufgeführten Helmnormen Nr. 1 bis 11 sind im CIK/FIA-Bereich zugelassen (vgl. Art. 3 im CIK-Reglement).

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. KF3) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 vorgeschrieben.

Eine Ausnahme hiervon kann nur gewährt werden, wenn der Kopfumfang des Fahrers 59cm überschreitet (bis zu dieser Größe werden CMH-Helme derzeit angeboten – siehe Anhang 2b des CIK-Technik-Reglements auf der CIK-Homepage) und hierfür ein ärztliches Attest (z.B. vom Rennarzt) vorgelegt wird.

Die CMS-/CMR-Helme wurden explizit für Kinder und Jugendliche im Motorsport entwickelt und nach der neuesten und anspruchsvollsten Norm, dem Snell/FIA CMH-Standard (Children's Motorsport Helmet), getestet. Die Helme sind speziell auf die Kopfform von Kindern und Jugendlichen unter 15 Jahren angepasst (bis Größe 57-59) und weisen trotz höchster Widerstandsfähigkeit ein geringeres Gewicht als Helme anderer Normen auf (max. 1300 g).

Der Helm darf während des Wettbewerbes zu keinem Zeitpunkt schwerer als 1800 g und bei den Junioren (alle Junior-Klassen, z.B. KF3, VT-Junior oder World Formula-Junior), in der Klasse Bambini sowie allen Fahrern der Altersklasse 8 – 13 (s. a. Teil E) nicht schwerer als 1550 g sein.

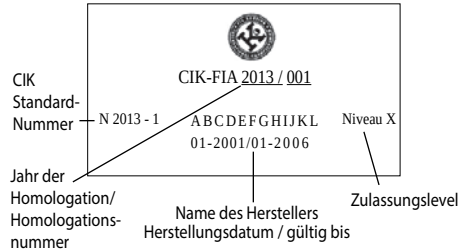
ART. D.2 FAHRERANZUG

CIK/FIA-homologierter Overalls mit dem Homologations-Level 2 gemäß CIK/FIA-Reglement, Art. 3, sind während des Wettbewerbs für alle Klassen vorgeschrieben.

Die Kennzeichnung der Overalls erfolgt durch ein eingesticktes Label mit FIA-Logo am Kragen hinten außen.

Das Label muss folgende Angaben enthalten:

- CIK/FIA-Logo
- „CIK/FIA“ bzw. „CIK-FIA“ -Schriftzug mit nachfolgender Homologations-Nummer.
- Herstellungsdatum (Monat/Jahr)
- Gültigkeitsdatum (Monat/Jahr des Ablaufs der CIK-Homologation)
- Zulassungslevel (1 oder 2)
- Name des Herstellers



Kennzeichnung Overall-Homologation:

Die aktuell homologierten Overalls sind auf der CIK-Homepage (www.cikfia.com) in einer CIK-Zulassungsliste veröffentlicht. Zur Gültigkeit gibt es keine Karenzzeit.

Alle aktuell CIK-homologierten Overalls weisen im eingestickten Homologations-Label das Produktionsdatum sowie das Homologations-Enddatum (jeweils Monat/Jahr) auf (Bsp.: 06/2008 – 06/2013 = Overall wurde im Juni 2008 hergestellt und ist bis Juni 2013 homologiert und zulässig).

Anzüge aus dem Automobilsport, die nur eine FIA-Registrierungsnummer und keine CIK/FIA-Homologation aufweisen, sind im Kartsport nicht zulässig.

ART. D.3 SICHERHEITSWESTEN UND HALSKRAUSEN

Für alle Fahrer der Klassen Bambini, der KF3, der World Formula (Junior-Klasse), der VT-Junior-Klassen sowie alle Fahrer der Altersklasse 8 – 13 (s.a. Art. E.2.6) ist im DMSB-Bereich eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Spezifikation (siehe DMSB-Zulassungsliste) vorgeschrieben.

Für alle anderen Fahrer wird das Tragen einer Sicherheitsweste dringend empfohlen.

Darüber hinaus sind für die Fahrer der Bambini-Klassen Halskrausen vorgeschrieben.

DMSB-Liste der zugelassenen Sicherheitswesten (Stand: 01. 11. 2013)

Hersteller (Land)	Modell	Zulassungsnummer*
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
GA (D)	Junior-Protect II (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-005/02
VOSS GmbH (D)	Leviort Fortex 1 (ohne Schrittgurt), muss unter Overall getragen werden	W-006/07
VOSS GmbH (D)	Leviort Fortex 2 mit Schrittgurt	W-007/07
TAD Bavaria	TAD Securitas (K-SW-TAD-BJ), (ohne Schrittgurt, muss unter Overall getragen werden)	W-008/14
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 3** (lilafarbener Sticker)	keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)
alle	alle Modelle gemäß BETA-Standard, Level 2** (brauner Sticker)	keine DMSB-Nr. (siehe BETA-Standard-Label)

* 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 31.12.2011 – nicht erforderlich ist.)

** Die Westen müssen zur sicheren Fixierung (Verhinderung des Hochrutschens) mit elastischen Schrittgurten mit einer Breite von 35 bis 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. bis 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 35-45mm) zur Vermeidung des Verrutschen der Weste dürfen nachgerüstet werden.

Bei ordnungsgemäß angelegter Weste muss diese vorn 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 (E-Mail: mguenther@dmsb.de).

Hinweis: Die FIA hat einen Standard für Kart-Sicherheitswesten verabschiedet; weitere Informationen hierzu werden im Vorstart veröffentlicht.

TEIL E – BESTIMMUNGEN FÜR FAHRER DER AK 8-13

Sämtliche nachfolgenden Sicherheitsbestimmungen gelten zwingend für alle Fahrer der „Altersklasse 8-13“ (Fahreralter: 8 – 13 Jahre) in allen Serien und Klassen bzw. Kart-Gruppen, unabhängig des Status der Veranstaltung und des jeweiligen Ausschreibers.

Achtung: Restriktivere Bestimmungen gehen vor. So ist z.B. in der Klasse Bambini eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung vorgeschrieben.

ART. E.1 DEFINITIONEN

a) „Altersklasse 8 – 13“

Die „Altersklasse 8 – 13“ umfasst alle Fahrer zwischen 8 und 13 Jahren, unabhängig von der Serie/Klasse in dem dieser startet.

Diese Altersklasse beginnt mit einem Lebensalter von 8 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen) und endet erst nachdem der Fahrer entweder:

- bis zum 15.03. des lfd. Kalenderjahres das 13. Lebensjahr (13.Geburtstag) vollendet

hat oder

- in die Klasse Junioren umgestiegen ist.

b) Altersklasse Junioren*:

Die Altersklasse Junioren umfasst alle Fahrer zwischen 12 – 16 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

c) Altersklasse Senioren*:

Die Altersklasse Senioren umfasst alle Fahrer ab 15 Jahren (Jahrgangs-Regelung, gemäß aktuellen DMSB-Lizenzbestimmungen).

ART. E.2 BESONDERE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN UND -AUSRÜSTUNG

E.2.1 Fahrer-Mindestgewicht

Das Fahrer-Mindestgewicht für Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ ist wie folgt festgelegt:

8 – 9 Jahre: 30 kg (- 2 kg)*

10 – 13 Jahre: 35 kg (- 2 kg)* z.B. in VT1-Serien und in der Klasse World Formula

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung mindestens 30 kg bzw. 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss entsprechend dem Alter jederzeit 28 kg bzw. 33 kg betragen.

E.2.2 Sicherheits-Sitz

Ein DMSB-zugelassener Sicherheits-Sitz ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ gemäß Art. C.3.2.b) vorgeschrieben.

E.2.3 Sicherheits-Lenkung

Die Verwendung einer DMSB-homologierte Sicherheitslenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselement) ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ vorgeschrieben.

E.2.4 Helm

Für Fahrer aller Bambini- und Junioren-Klassen (inkl. KF3) ist ein Helm gemäß der FIA/Snell-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 vorgeschrieben (s. Art. D.1)

Das Helmgewicht beträgt für alle Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ max. 1550 g.

E.2.6 Sicherheitsweste

Für Fahrer der „Altersklasse 8 - 13“ ist eine Sicherheitsweste gemäß DMSB-Bestimmungen (Art. D.3) vorgeschrieben.

ART. E.3 ZUKÜNFTIGE SICHERHEITSBESTIMMUNGEN / -AUSRÜSTUNGEN

Der DMSB behält sich vor neue Sicherheitsbestimmungen und -ausrüstungen auch innerhalb der laufenden Saison einzuführen und vorzuschreiben.

Technisches Reglement der CIK 2015

(Stand: 02.01.2015)

Bei den nachfolgenden Technischen Bestimmungen ist, mit Ausnahme des Art. 2.19 (Geräuschvorschriften) der französische Originaltext der CIK in Zweifelsfällen verbindlich.

DMSB-Anm.: Wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorjahr sind im vorliegenden Reglement „kursiv“ gedruckt.

Art. Einteilung und Definitionen

Art. 2 Allgemeine Bestimmungen

Art. 3 Sicherheit der Karts und Sicherheitsausrüstung

Art. 4 Allgemeine Bestimmungen für Karts der Gruppe 1

Art. 5 Allgemeine Bestimmungen für Karts der Gruppe 2

Art. 6 entfällt

Art. 7 entfällt

Art. 8 entfällt

Art. 9 Besondere Bestimmungen für Superkart

Art. 10 entfällt

Art. 11 entfällt

Art. 12 Besondere Bestimmungen für KZ2 und KZ1

Art. 13 entfällt

Art. 14 entfällt

Art. 15 entfällt

Art. 16 entfällt

Art. 17 Besondere Bestimmungen für elektrisch betriebene Karts

Art. 18 Besondere Bestimmungen für KF4

Art. 19 Besondere Bestimmungen für KF3

Art. 20 Besondere Bestimmungen für KF2

Art. 21 Besondere Bestimmungen für KF1

Art. 22 entfällt

Anhänge

Technische Zeichnungen

ART. 1 EITEILUNG UND DEFINITIONEN

1.1. Einteilung

1.1.1 Kategorien und Gruppen

In Wettbewerben eingesetzte Karts werden in folgende Gruppen und Kategorien eingeteilt:

Gruppe 1:

KF 1 Hubraum 125 ccm

Superkart Hubraum 250 ccm

KZ 1 Hubraum 125 ccm

Gruppe 2:

KZ2 Hubraum 125 ccm

KF2 Hubraum 125 ccm

KF3 Hubraum 125 ccm

KF4 Hubraum 125 ccm

1.2 Definitionen

Die nachfolgend aufgeführten Definitionen und Abkürzungen werden in den vorliegenden Bestimmungen und ihren Anhängen sowie in den Veranstaltungsausschreibungen verwendet. Sie sind auch allgemein anzuwenden.

CIK/FIA Commission Internationale de Karting (FIA-Kommission)

FIA Fédération Internationale de l'Automobile – Internationaler Automobilsport-Verband

ASN Von der FIA anerkannter Nationaler Club oder Nationaler Verband als alleiniger Inhaber der Sporthoheit in einem Land

CSN Sport-Kommission eines ASN

CoC Rennleiter (Clerk of the Course)

SM Sportkommissar (Steward of the Meeting)

S Technischer Kommissar (Scrutineer)

TD Technischer Delegierter

RD Renndirektor (Race Director)

HR Homologation Regulation (CIK-Homologationsbestimmungen)

KF CIK-FIA Meisterschaft gemäß besonderer Bestimmungen für KF2

KF-Junior CIK-FIA Meisterschaft gemäß besonderer Bestimmungen für KF3

1.2.1 Allgemeines

1.2.1.1 Definition: Kart

Ein Kart ist ein einsitziges Landfahrzeug ohne Dach, ohne Cockpit, ohne Federung, mit oder ohne Karosserie, mit vier nicht in einer Linie angeordneten Rädern, die sich in Kontakt mit dem Boden befinden; die zwei Vorderräder dienen der Lenkung, die zwei Hinterräder, die an einer einteiligen Achse angebracht sind, dienen dem Antrieb.

Die Hauptbestandteile des Karts sind das Chassis (einschließlich Karosserie), die Reifen und der Motor.

1.2.1.2 Datenerfassung

Alle am Kart angebrachten Systeme mit oder ohne Speicher, welche es dem Fahrer ermöglichen, während oder nach einem Rennen irgendwelche Informationen zu lesen, anzuzeigen, zu empfangen, aufzuzeichnen, mitzuteilen oder zu übertragen.

1.2.1.3 Telemetrie

Die Übermittlung von Daten zwischen einem sich bewegendem Kart und einer außenstehenden Stelle.

1.2.1.4 Mechanische Teile

Alle Teile, welche für den Antrieb, die Lenkung und das Bremssystem notwendig sind sowie alle beweglichen oder unbeweglichen Zubehörteile, die zu deren normalen Betrieb gehören.

1.2.1.5 Original- oder Serienteil

Jedes Bauteil, welches alle für dessen Produktion vorgesehenen und vom Fahrzeughersteller ausgeführten Fertigungsstufen durchlaufen hat, und serienmäßig am Kart verbaut wurden.

1.2.1.6 Verbundwerkstoff

Material bestehend aus mehreren unterschiedlichen Komponenten, welche im Verbund der Materialgesamtheit Eigenschaften verleiht, die keine der Komponenten einzeln aufweist.

1.2.1.7 Maximum

Größter, durch eine variable Größe, erreichter Wert; höchster Grenzwert. (Anm.: ohne Toleranz) 1.2.1.8 Minimum Kleinst, durch eine variable Größe, erreichter Wert; geringster Grenzwert. (Anm.: ohne Toleranz)

1.2.2 Chassis

Gesamtstruktur des Karts, welche aus den mechanischen Komponenten und der Karosserie, einschließlich aller direkt mit der vorgenannten Struktur zusammenhängenden Teile, gebildet wird.

1.2.2.1 Rahmen

Hauptbestandteil des tragenden Chassis, einteilig; dient zur Aufnahme der Haupt- und Nebenteile.

1.2.3 Motor

1.2.3.1 Hubraum

Volumen V, dass in dem oder den Zylinder(n) des Motors durch die auf- und abwärtsgehende Bewegung des oder der Kolben(s) erzeugt wird. Dieses Volumen wird in Kubikzentimetern ausgedrückt und für alle Berechnungen in Zusammenhang mit dem Hubraum wird der Wert „pi“ ausschließlich mit 3,1416 angenommen.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

d = Bohrung (in cm)

l = Hub (in cm)

n = Anzahl der Zylinder

V = Volumen (in ccm)

1.2.3.2 Kanäle oder Durchlässe

Kanäle oder Durchlässe sind zylindrische oder zylindrisch-konische Elemente, welche den Durchgang von Gasen erlauben, unabhängig der Länge oder Position dieser Elemente.

Anzahl der Kanäle oder Durchlässe: Die Anzahl der tatsächlichen Kanäle oder Durchlässe ist die Maximalanzahl von zylindrischen oder zylindrisch-konischen Elementen, welche die Übertragung der Gase vom Kurbelgehäuse zur Kolbenoberseite gewähren, sowie alle diejenigen, die von der Außenseite des Zylinders Gase zu den Einlasskanälen oder von den Auslasskanälen zur Zylinderaußenseite leiten.

1.2.3.3 Einlass- oder Auslasskanal

Ein Kanal wird gebildet vom Schnittpunkt der Zylinder-Peripherie und der Einlass- oder Auslassöffnung.

Dieser Kanal wird durch die Bewegung des Kolbens geöffnet oder geschlossen.

1.2.3.4 Power-Valve

Unter „Power Valve“ ist jedes System zu verstehen, durch welches bei laufendem Motor die normalen Auslass-Steuerzeiten oder die normalen Abgasströme – an irgendeinem Punkt zwischen dem Kolben und dem Auspuffauslass – durch eine manuelle, elektrische, hydraulische oder irgendeine andere Betätigung geändert werden können.

1.2.4 Kühler

Dies ist ein spezifischer Austauscher, welcher die Kühlung einer Flüssigkeit durch Luft gewährt.

Flüssigkeits-/Luftaustauscher

1.2.5 Kraftstoffbehälter

Jeder Behälter, welcher Kraftstoff enthält, der zum Motor geführt werden kann.

1.2.6 Rad

Ein Rad wird definiert durch die Felge und den Luftreifen; für die Lenkung bzw. zum Antrieb des Karts (siehe auch Artikel 2.22).

ART. 2 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

2.1 Allgemeines

2.1.1 Das Kart und alle Modifikationen müssen den Besonderen Bestimmungen der Gruppe bzw. der Kategorie entsprechen, in der das Kart eingesetzt wird, oder den nachfolgenden Allgemeinen Bestimmungen entsprechen.

2.1.2 Anwendung der Allgemeinen Bestimmungen

Diese Allgemeinen Bestimmungen sind für alle Gruppen und Kategorien einer Veranstaltung anzuwenden, sofern sie nicht durch die Besonderen Bestimmungen geregelt werden.

2.1.3 Es ist Pflicht eines jeden Teilnehmers, den Technischen Kommissaren und den Sportkommissaren gegenüber nachzuweisen, dass sein Kart während

der gesamten Dauer der Veranstaltung vollständig den Bestimmungen entspricht.

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.

2.1.5 Hinzufügung vom Material oder Teilen

Jedes Hinzufügen oder die Anbringung von Material oder Teilen ist verboten, sofern es nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt wird oder aus Sicherheitsgründen durch die CIK/FIA beschlossen wurde. Entferntes Material darf nicht wiederverwendet werden. Die Wiederherstellung der Rahmengenometrie nach einem Unfall ist durch die Hinzufügung von Material, welches für die Reparatur notwendig ist (zusätzliches Metall für die Schweißung etc.), zulässig. Andere Teile, welche verschlissen oder beschädigt sind, dürfen nicht durch die Hinzufügung oder Anbringung von Material repariert werden, es sei denn, dies wird durch einen Artikel der vorliegenden Bestimmungen ausdrücklich erlaubt.

2.1.6 Magnetischer Stahl

Baustahl oder Baustahl-Legierung, welche/r der ISO 4948 Klassifizierung und den Bezeichnungen der ISO 4949 entsprechen muss.

Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Masseanteil größer/gleich 5% sind verboten.

2.1.7 Verbundteile

Teile aus Verbundwerkstoff am gesamten Kart verboten, außer für den Sitz, den Boden und den Ketten-schutz.

2.2 Kart

2.2.1 Allgemeine Anforderungen

2.2.1.1 Ein Kart besteht aus dem Chassis-Rahmen (mit oder ohne Karosserie), den Reifen und dem Motor. Es muss den nachstehenden Allgemeinen Bestimmungen entsprechen.

2.2.1.2 Fahr-Position: auf dem Sitz und die Füße nach vorne gerichtet

2.2.1.3 Anzahl der bereiften Räder: 4

2.2.1.4 Material: Die Verwendung von Titan am Chassis ist verboten.

2.2.2 Spezielle Anforderungen

– Chassis	Artikel 2.3
– Abmessungen und Gewicht	Artikel 2.4
– Stoßfänger	Artikel 2.5
– Boden	Artikel 2.6
– Karosserie	Artikel 2.7
– Kraftübertragung	Artikel 2.8
– Kettenschutz/Riemen	Artikel 2.9
– Radaufhängung	Artikel 2.10
– Bremse	Artikel 2.11
– Lenkung	Artikel 2.12
– Sitz	Artikel 2.13
– Pedale	Artikel 2.14
– Gasbetätigung	Artikel 2.15
– Motor	Artikel 2.16
– Ansaugeräuschkämpfer	Artikel 2.17
– Auspuff	Artikel 2.18
– Geräusche	Artikel 2.19
– Kraftstofftank	Artikel 2.20
– Kraftstoff und Verbrennungsmittel	Artikel 2.21
– Räder: Felgen und Reifen	Artikel 2.22
– Anlasser	Artikel 2.23
– Startnummern	Artikel 2.24
– Homologation	Artikel 2.25
– Zeitnahme-Ausrüstung und Telemetrie	Artikel 2.26

2.3 Chassis

2.3.1 Beschreibung der Ausstattungsteile

Das Chassis setzt sich zusammen aus:

- Chassis-Rahmen
- Chassis-Hauptteilen
- Chassis-Zubehörteilen, um das Kart stabiler zu machen, Spezialrohre und Profile (Zubehörteile) dürfen montiert sein. Sie dürfen jedoch keinesfalls eine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellen.

2.3.2 Modifikationen und Identifizierung

Jede Änderung des homologierten Chassis ist erlaubt mit Ausnahme von:

- Angaben des Homologationsblattes,
- Angaben, welche im Technischen Reglement enthalten sind.

2.3.3 Chassisrahmen

2.3.3.1 Funktion

- Er stellt vor allem das tragende Bauteil des Fahrzeugs dar.
- Er dient als starre Verbindung der entsprechenden Hauptteilen des Chassis und zur Aufnahme der Zubehörteile.
- Er gibt dem Kart die notwendig Stabilität zur Kräfteaufnahme, wenn es sich in Bewegung befindet.

2.3.3.2 Beschreibung

Der Chassisrahmen ist das zentrale und tragende Teil des gesamten Karts. Er muss ausreichend widerstandsfähig sein, um die während der Fahrt des Karts auftretenden Kräfte aufnehmen zu können.

2.3.3.3 Anforderungen

- Magnetisches Stahlrohr (siehe Art. 2.3.3.4) mit zylindrischem Querschnitt. Ein Stück bestehend aus geschweißten Bauteilen, die nicht demonzierbar sind.
- Ohne Verbindung (beweglich in 1, 2 oder 3 Achsen).
- Die Flexibilität des Chassisrahmens wird bestimmt durch die Elastizitätsgrenzen der Rohrkonstruktion.

2.3.3.4 Material

Baustahl oder Baustahl-Legierung, welche/r der ISO 4948 Klassifizierung und den Bezeichnungen der ISO 4949 entsprechen muss.

Stahllegierungen mit mindestens einem Legierungselement mit einem Masseanteil größer/gleich 5% sind verboten.

Der verwendete magnetische Stahl muss folgenden „Haftungstest“ bestehen.

Ein im Anhang 8 definierter Magnet mit einem axialen Magnetfeld, welcher eine Gravitations-abhängige Masse aufweist, muss an jeder Stelle der Oberfläche des Chassisrohres haften bleiben. Vor diesem Test muss die Kontaktfläche mittels Schleifmaterial blank gemacht werden (frei von Oberflächenbehandlungen).

Unter allen Umständen kann auf Entscheidung des Technischen Kommissars oder des ASNs sowie im Protestfall eine chemische Untersuchung (mittels Fluoreszenzanalyse) durchgeführt werden, dessen Ergebnis über dem Ergebnis des Haftungstests gilt.

2.3.4 Hauptteile des Chassis

2.3.4.1 Funktion

Übertragung der durch die Strecke auftretenden Kräfte auf den Chassisrahmen: ausschließlich über die Reifen.

2.3.4.2 Beschreibung (Techn. Zeichnung Nr. 1)

Alle die Teile, welche die Streckenkräfte auf den Chassisrahmen übertragen (durch die Reifen), s.a. Zeichnung 1 im Anhang.

- Felgen mit Aufnahme 1
- Hinterachse 2
- Achsschenkel 3
- Achsschenkelbolzen 4
- Achslager vorne und hinten 5
- Falls vorhanden:
- Verbindungsteile vorne und hinten 6

2.3.4.3 Anforderungen

Alle Hauptteile des Fahrgestells müssen fest miteinander oder am Fahrgestell-Rahmen befestigt sein.

Eine starre Konstruktion ist notwendig, keine Gelenke (mobil in 1, 2 oder 3 Achsen).

Gelenkige Verbindungen sind nur zulässig für die herkömmliche Aufnahme des Achsschenkels und für die Lenkung. Jede andere Vorrichtung mit der Funktion eines Gelenkes in 1, 2 oder 3 Achsen ist verboten.

Jede hydraulische oder pneumatische Vorrichtung zur Aufnahme von Schwingungen ist verboten.

Die Hinterachse muss einen Außen-Durchmesser von maximal 50 mm und eine Wandstärke von mindestens 1,9 mm (mit Ausnahme der Keilnuten) aufweisen. Die Wandstärke der Hinterachse muss an allen Stellen (mit Ausnahme der Keilnuten) folgende Minimalabmessungen aufweisen:

Äquivalenz bezogen auf den Achsen-Außendurchmesser			
Maximaler Außen-Durchmesser (mm)	Minimale Wandstärke (mm)	Maximaler Außen-Durchmesser (mm)	Minimale Wandstärke (mm)
50	1,9	37	3,4
49	2,0	36	3,6
48	2,0	35	3,8
47	2,1	34	4,0
46	2,2	33	4,2
45	2,3	32	4,4
44	2,4	31	4,7
43	2,5	30	4,9
42	2,6	29	5,2
41	2,8	28	Vollachse
40	2,9	27	Vollachse
39	3,1	26	Vollachse
38	3,2	25	Vollachse

Jede Hinterachse muss zwingend den herstellerspezifischen CIK-FIA Identifikationssticker tragen (siehe Anhang Nr. 10) und auf der Außenseite mit dem Herstellerlogo (eingraviert oder geprägt, jederzeit sichtbar) versehen sein.

Die am Chassis verwendete Hinterachse muss nicht vom selben Hersteller sein wie das verwendete Chassis.

In der Klasse Superkart muss die Hinterachse einen maximalen Durchmesser von 40 mm und eine minimale Wandstärke von 2,5 mm an allen Stellen aufweisen.

In allen Klassen muss die Hinterachse aus magnetischen Stahl gefertigt sein.

2.3.4.4 Skizze des Chassisrahmens und der Rahmen-Hauptteile: siehe Zeichnung Nr. 1 im Anhang

2.3.5 Chassis-Hilfsteile

2.3.5.1 Funktion

Alle Elemente, welche zur normalen Funktionstüchtigkeit des Karts beitragen, sowie freigestellte Vorrichtungen, welche den Bestimmungen entsprechen müssen, mit Ausnahme der Chassis-Hauptteile.

Chassis-Hilfsteile dürfen nicht die Funktion haben, Kräfte von der Strecke zum Fahrgestell-Rahmen zu übertragen.

2.3.5.2 Beschreibung

Befestigung von Bremsen, Motor, Auspuff, Auspuffdämpfer, Kühler, Lenkung, Sitz, Pedale, Stoßfängern und Ansauggeräuschkämpfer.

- Ballastgewicht
- alle Vorrichtungen und Verbindungen
- alle Scheiben und Federn
- andere Befestigungspunkte
- Verstärkungsrohre und -bleche

2.3.5.3 Anforderungen

Zubehörteile müssen stabil befestigt sein. Flexible Verbindungen sind zulässig. Alle Elemente, welche der normalen Funktionstüchtigkeit des Karts dienen, müssen mit diesen Bestimmungen entsprechen. Diese Teile müssen so befestigt sein, dass sie sich während der Fahrt des Karts nicht lösen.

2.4 Abmessungen und Masse

2.4.1 Technische Spezifikationen

- Radstand: mindestens 101 cm
(außer Superkart: 106 cm)
maximal 107 cm (außer Superkart: 127 cm)
- Spurweite: mindestens 2/3 des verwendeten Radstandes
- Gesamtlänge: maximal 182 cm, ohne Frontspoiler und Heckauffahrschutz; ausgenommen für Langstrecke: max. 210 cm
- Gesamtbreite: maximal 140 cm
- Höhe: maximal 65 cm, vom Boden aus gemessen, ausgenommen: Sitz

Kein Teil darf aus dem durch Frontspoiler, Heckauffahrschutz (Heckstoßfänger bei Superkart) und Rädern gebildeten Viereck herausragen.

DMSB-Anmerkung: Die gesonderte Regelung für die KF3 zur Gesamtbreite ist entfallen.

2.4.2 Masse

Die angegebenen Massen sind absolute Mindestwerte und müssen zu jedem Zeitpunkt während eines Wettbewerbs überprüfbar sein.

Der von der Waage abgelesene Wert ist maßgeblich, unabhängig von der Messgenauigkeit der Waage. Die Messung erfolgt mit dem Fahrer in Rennausrüstung (Helm, Schutzbrille, Handschuhe und Schuhe).

Jeder während einer zufälligen Überprüfung am Ende oder während einer Veranstaltung festgestellte Verstoß führt zum Ausschluss des Fahrers und/oder Bewerbers von dem entsprechenden Heat, Qualifying, Training oder Rennen.

DMSB-Anmerkung: Darüber hinaus sind im DMSB-Bereich die TK-Richtlinien für Fahrzeugwägungen zu berücksichtigen.

2.4.3 Ballast

Es ist erlaubt die Masse des Karts durch ein oder mehrere Ballastgewichte anzupassen. Diese Ballastgewichte müssen aus festen Blöcken bestehen, welche mittels Werkzeug und mindestens 2 Bolzen/Schrauben, mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm, am Chassis oder dem Sitz zu befestigen sind.

Für Superkarts gilt: Ballastgewichte dürfen nicht am Sitz angebracht sein; sie müssen entweder an den Hauptrohren des Chassisrahmens oder am Bodenblech mit mindestens 2 Schrauben mit einem Mindestdurchmesser von 6 mm befestigt sein.

DMSB-Anm.: Aus Sicherheitsgründen sollten die Ballastgewichte möglichst nicht an der Sitz-Rückenlehne angebracht sein (Erhöhung der Kippgefahr durch Schwerpunktverlagerung).

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

2.5.1.1 Kurzstrecke

Der vordere Stoßfänger muss aus mindestens 2 Stahlementen 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 ermöglichen und 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 Rohrs 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 Rohres müssen 500 mm +/- 50 mm voneinander entfernt und zur Kart-Längsachse zentriert sein.

Die Befestigungen des oberen und unteren Stoßfängers am Chassis müssen mit dem Chassis-Rahmen verschweißt sein.

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 ermöglichen und 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 Rohrs 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 +/- 50 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.

2.5.2 Hinterer Stoßfänger

2.5.2.1 Kurzstrecke

Mindestens bestehend aus einer Schutzstrebe (Schutz vor Verhaken und Unterfahren) mit einem Mindestdurchmesser von 16 mm und einer oberen Schutzstrebe mit einem Durchmesser von mindestens 16 mm.

Die gesamte Einheit muss (möglichst elastisch) an mindestens 2 Punkten am Rahmen, an den beiden 2 Hauptrohren befestigt sein.

Höhe: Die durch die Oberkante der Vorder- und Hinterräder gebildete Ebene darf nicht überschritten werden. Das obere Rohr muss sich mindestens

200 mm über dem Boden und das untere Rohr (Unterfahrschutz) 80 mm +/- 20 mm über dem Boden befinden.

Mindestbreite: 600 mm.

Hinterer Überhang: maximal 400 mm.

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 1000 mm in Bezug zur Kart-Längsachse.

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 1100 mm; als maximale Breite gilt die hintere Gesamtbreite (Breite über alles).

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

2.5.3 Heckauffahrschutz

Für alle Klassen (Ausnahme Superkart) ist ein CIK/FIA-homologierter Heckauffahrschutz vorgeschrieben, nachdem dieser die Homologationstests bestanden hat.

Es ist nicht zulässig das Chassis zum Anbau des Heckauffahrschutzes zu modifizieren (Änderungen am Chassis sind nur durch den Chassis-Hersteller unter Berücksichtigung des Homologationsblattes inkl. Nachträge zulässig).

Das Design und die Arbeitsweise des Heckauffahrschutzes müssen von der Technical Working Group der CIK/FIA genehmigt worden sein.

Der Heckauffahrschutz muss aus einem hohlem Plastikkörper gefertigt sein und darf keine Sicherheitsgefährdung darstellen.

Darüber hinaus muss dessen Struktur aus geformtem Plastik ohne Füllschaum bestehen und eine konstante Materialstärke für eine einheitliche Festigkeit aufweisen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Die Oberfläche/n des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind.

Der Abstand zwischen der Front des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximum 50 mm betragen.

Mindestbreite: 1.340 mm.

Als maximale Breite des Heckauffahrschutzes gilt die Gesamtbreite an der Hinterachse; diese darf zu keiner Zeit und unter keinen Umständen überschritten werden.

Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 60 mm betragen. Dieser Abstand wird an den (mindestens) 3 Abweiser-Flächen, welche eine Mindestbreite von 200 mm aufweisen und sich an den äußeren Enden und in der Chassismitte befinden müssen, gemessen.

Die 3 Abweiser-Flächen müssen sich mindestens 200 mm über dem Boden befinden und nach hinten eine senkrechte Fläche (+0°/-5°) mit einer Mindesthöhe von 100 mm unmittelbar über dem Boden aufweisen, gemessen an mindestens 3 Flächen mit einer Mindestbreite von 200 mm, welche sich an den äußeren Enden (zur Abdeckung der Hinterräder) und der Chassis-Mittelachse befinden müssen (gemäß Zeichnung Nr. 2c).

Der maximale hintere Überhang beträgt 400 mm. Die Heckauffahrschutz-Einheit muss an mindestens 2 Punkten mittels der homologierten Halterungen (bestehend aus Plastik, Stahl oder Aluminium) möglichst flexibel an den 2 Hauptrohren des Chassisrahmens oder an den bestehenden hinteren Stoßfängern (obere Strebe und Unterfahrschutz, gemäß Art. 2.5.2) befestigt sein. Der Heckauffahrschutz muss samt Halterungen an jedem homologiertem Chassis, unter Berücksichtigung des Maßes F (zwischen 620 mm bis 700 mm), befestigt werden können.

Falls der gesamte Heckauffahrschutz die physikalischen Abmessungen des hinteren Stoßfängers (Stahlbügel) integriert, ist die Verwendung des Stoßfängers und Unterfahrschutzes freigestellt.

Unter allen Umständen darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder.

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 (Befestigungsmethode 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 über dem Boden.

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

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

500 mm +100/-20 mm für das untere 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.

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.

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 von einem Rohr oder einer Kante umrandet sein, damit die Füße des Fahrers vom Boden nicht herunter rutschen können.

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

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

2.7 Karosserie

2.7.1 Karosserie für alle Klassen auf Kurzbahnen

2.7.1.1 Definition

Die Karosserie besteht aus allen Teilen des Karts, die vom äußeren Luftstrom bestrichen werden, ausgenommen den mechanischen Teilen wie sie in Art. 2.3 definiert sind, dem Kraftstofftank sowie den Startnummernschildern.

Die Karosserie muss einwandfrei gefertigt sein, darf keinen provisorischen Charakter und keine scharfen Kanten aufweisen. Der Radius aller Winkel oder Ecken muss mindestens 5 mm betragen.

2.7.1.2 Karosserie

Für alle Klassen muss die Karosserie aus 2 Seitenverkleidungen, einem Frontspoiler, einem *Frontverkleidungs-Befestigungssatz* und einem Frontschild sowie wahlweise aus einem hinteren Spoiler (siehe Zeichnung 2d) bestehen. Die Karosserie muss CIK/FIA-homologiert sein.

Eine Kombination der 3 Karosserieteile von unterschiedlichen Herstellern und Modellen ist zulässig, wobei die beiden Seitenverkleidungen zusammen im Set verwendet werden müssen.

Kein Teil der Karosserie darf als Kraftstofftank oder zur Befestigung von Ballast verwendet werden.

Ein Ausschneiden von Karosserieteilen ist nicht erlaubt.

DMSB-Hinweis: Der o.g. Frontverkleidungs-Befestigungssatz ist 2015 bei allen Veranstaltungen (außer CIK-Prädikatsveranstaltungen) nicht vorgeschrieben.

2.7.1.3 Materialien

Nichtmetallisch; Kohlefaser, Kevlar oder Glasfaser sind, mit Ausnahme der Klasse Superkart, in allen Klassen verboten. In allen Klassen darf das verwendete Plastikmaterial nicht zersplitterbar sein und es darf nach einem möglichen Bruch keine scharfen Kanten aufweisen.

2.7.1.4 Seitenverkleidung

Die Seitenverkleidung darf unter keinen Umständen weder über der Ebene, welche den höchsten Punkt des vorderen mit dem höchsten Punkt des hinteren Reifens verbindet, noch über der Ebene, welche die Außenseiten der vorderen und der hinteren Räder verbindet, überragen, wobei die Vorderräder geradeaus gerichtet sind.

Bei Regenrennen darf die Seitenverkleidung nach außen nicht die Ebene, welche durch die äußere Kante des Hinterrades verläuft, überragen (siehe Zeichnung 2b).

Die Seitenverkleidung darf sich nach innen nicht mehr als 40 mm entfernt von der Ebene befinden, welche durch die beiden Rad-Außenkanten gebildet wird; wobei die Vorderräder geradeaus gestellt sind, liegen.

Sie muss eine Bodenfreiheit von mindestens 25 mm und höchstens 60 mm aufweisen.

Die Oberflächen der Seitenverkleidungen müssen gleichmäßig und glatt sein; sie dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, mit Ausnahme der Öffnungen, welche für ihre Befestigung notwendig sind.

Abstand zwischen der Vorderkante der Seitenverkleidungen und den Vorderrädern: maximal 150 mm.

Abstand zwischen der Hinterkante der Seitenverkleidungen und den Hinterrädern: maximal 60 mm.

Kein Teil der Seitenverkleidung darf irgendeinen Körperteil des Fahrers, in normaler Sitzposition, bedecken. Sie dürfen von unten gesehen den Chassis-Rahmen nicht überragen. Auf der Außenseite müssen die Verkleidungen eine senkrechte Fläche (mit einer Toleranz von: 5° in Bezug zur theoretischen vertikalen Ebene) mit einer Mindesthöhe von 100 mm und einer Mindestlänge von 400 mm aufweisen, die sich unmittelbar über der Bodenfreiheit befindet.

Die Verkleidungen müssen so ausgeführt sein, dass kein/e Wasser, Steine oder andere Substanzen zurückgehalten werden können. Die Seitenverkleidungen müssen fest an den seitlichen Stoßfängern befestigt sein.

Auf der hinteren senkrechten Oberfläche bei den Rädern muss eine Fläche für die Startnummern vorhanden sein.

2.7.1.5 Frontverkleidung/Frontspoiler

Die Frontverkleidung darf sich nicht über der Ebene, welche durch die Oberseite der Vorderräder gebildet wird, befinden und darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Die Mindestbreite der Frontverkleidung beträgt 1000 mm und die Maximalbreite entspricht der äußeren Breite an der Vorderachse.

Maximalabstand zwischen den Vorderrädern und der Hinterseite der Verkleidung: 180 mm.

Vorderer Überhang: maximal 680 mm.

An seiner Vorderseite muss die Frontverkleidung eine senkrechte Fläche (mit einer Toleranz von: 5° in Bezug zur theoretischen vertikalen Ebene) mit einer Mindesthöhe von 80 mm und einer Mindestlänge von 300 mm aufweisen, die sich unmittelbar über der Bodenfreiheit befindet.

Die Verkleidungen müssen so ausgeführt sein, dass kein/e Wasser, Steine oder andere Substanzen zurückgehalten werden können.

Frontverkleidungs-Befestigungssatz (Zeichnung Nr. 2c)

2.7.1.6 Frontschild

Das Frontschild darf nicht über der horizontalen Ebene, welche durch die Oberseite des Lenkrades gebildet wird, hinausragen.

Zwischen dem Frontschild und dem Lenkrad muss ein Abstand von mindestens 50 mm vorhanden sein. Das Frontschild darf nicht über die Frontverkleidung hinausragen.

Es darf weder die normale Betätigung des Pedals beeinträchtigen noch irgendeinen Teil der Füße in normaler Sitzposition bedecken.

Die Mindestbreite des Frontschilds beträgt 250 mm und die Maximalbreite 300 mm.

Sein Unterteil muss direkt oder indirekt am vorderen Teil des Chassis-Rahmens sicher befestigt sein. Sein Oberteil muss mit einer oder mehreren unabhängigen Strebe/n fest an der Lenksäulenhalterung angebracht sein.

Am Frontschild muss eine Fläche für die Startnummern vorhanden sein.

2.7.2 Karosserie für Superkart, KZ1 und KZ2 auf Langstrecken

Kein Teil der Karosserie einschließlich Spoiler und hinterer Abschlussplatten darf:

1. höher als 60 cm vom Boden sein (ausgenommen Konstruktionen, welche ausschließlich als Kopfstütze ohne möglichen aerodynamischen Effekt dienen);
2. über den hinteren Stoßfänger hinausragen;
3. näher am Boden liegen als die Bodenplatte;
4. seitlich über die durch die Außenseite der Hinter- und Vorderräder gebildete Linie hinausragen (mit geradeaus gerichteten Vorderrädern) mit Ausnahme von Regenrennen;
5. die maximale Breite von 140 cm überschreiten;
6. weniger als 25 mm Abstand zwischen irgendeinem Teil des Aufbaus und den Reifen aufweisen;
7. vom Sitz aus während des Fahrbetriebes verstellbar sein.

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.

Unten muss sie symmetrisch abschließen, mindestens 15 cm Abstand zu jedem der Pedale in Normalstellung aufweisen und die Füße und Knöchel sichtbar lassen (nicht abdecken).

Wenn das Frontschild entfernt wurde, darf, von oben vertikal nach unten betrachtet, kein Karosserieteil einen Körperteil des in normaler Position sitzenden Fahrers bedecken.

Die vordere Verkleidung der Karosserie darf keine spitzen Winkel bilden, sondern muss einen Radius von mindestens 20 mm aufweisen.

Die Frontverkleidung muss so gestaltet sein, dass der vordere Stoßfänger den Bestimmungen dieses Artikels entsprechen kann; sie darf nicht breiter als die geradeaus gerichteten Vorderräder sein.

Die Bodenplatte muss flach konstruiert sein und eine gebogene Falzkannte aufweisen.

Ab 23 cm vor der Hinterachse darf die Bodenplatte einen nach oben gerichteten Winkel (Extractor) aufweisen. Falls die Bodenplatte/Extractor einen oder zwei Luftleitbleche aufweist, dürfen diese nicht über die Ebene hinausragen, welche durch den flachen Teil der Bodenplatte gebildet wird.

Weder die Bodenplatte noch ein anderes Teil der Karosserie darf in irgendeiner Weise einer Schürze ähneln (keinen Groundeffekt bewirken).

Sie darf weder über den vorderen noch über den hinteren Stoßfänger hinausragen. In der Breite muss die Bodenplatte der Karosserie, Spoiler und hintere Abschlussplatten eingeschlossen, entsprechen und darf nicht über die Abmessung der Karosserie einschließlich Flügel und Abschlussplatten hinausragen. Zur Gewichtsreduzierung eingebrachte Bohrungen im Boden sind nicht zulässig.

2.8 Kraftübertragung

Sie muss immer auf die Hinterräder erfolgen.

Das System ist frei, darf jedoch keine Art von Differential weder über die Achse, die Radnabe oder durch andere Art und Weise beinhalten. Jede Art von Kettenschmivorrichtungen ist verboten, ausgenommen es handelt sich um einen CIK/FIA genehmigtes System.

2.9 Kettenschutz/Antriebsriemen

In allen Klassen ohne Getriebe ist ein Kettenschutz vorgeschrieben, welcher eine wirksame Abdeckung über der Oberkante und den beiden Seiten der freien Kette sowie des Kettenrades aufweisen und mindestens bis zur unteren Ebene der Hinterachse reichen muss.

In allen Klassen mit Getriebe ist ein Kettenschutz zwingend vorgeschrieben. Er muss das Kettenrad und das Motorritzel bis zur (horizontalen) Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken.

Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

2.10 Radaufhängung

Alle elastischen oder aufgehängten Radaufhängungsteile sind verboten.

Hydraulische, pneumatische oder mechanische Radaufhängungs-Einrichtungen sind an allen Karts verboten.

2.11 Bremsen

Die Bremsen müssen in allen Klassen, außer Superkart, KZ1 und KF1, CIK-homologiert sein.

Die Bremsen müssen hydraulisch arbeiten.

Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Falls ein Bowdenzug verwendet wird, muss dieser einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle gesichert sein.

Von Hand betätigte Vorderachs-Bremsen sind nur für getriebeLOSE Klassen zulässig.

Für Karts ohne Getriebe müssen die Bremsen gleichzeitig auf mindestens beide Hinteräder wirken.

In der KF3 ist jede Art von Vorderachs-Bremsen verboten.

Für Getriebekarts müssen die Bremsen auf alle vier Räder wirken und einen unabhängige Front- und Heckkreislauf aufweisen. Im Falle des Versagens von einem der Bremskreisläufe muss der jeweils andere das Bremsen mit zwei Vorderoder Hinterrädern garantieren.

In der Superkart sind Bremsen, welche über einen Seilzug betätigt werden, verboten und ein Bremslicht ist empfohlen.

Karbon-Bremsscheiben sind verboten.

Seit dem 01. Januar 2015 müssen Bremsscheiben zwingend aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen gefertigt werden. Dies gilt auch für derzeit gültige Homologationen.

Für die Bremsscheibe ist in allen Klassen, Ausnahme Superkart, ein wirksamer Anschlagblock (bestehend aus Teflon, Nylon, Delrin, Kohlefaser, Kevlar oder Rilsan) vorgeschrieben, falls die Bremsscheibe bis über der Unterkante der Chassis-Hauptrohre reicht. Dieser Anschlagblock muss sich seitlich neben der Bremsscheibe in Chassis-Längsachse oder unter der Bremsscheibe befinden.

Die Oberfläche der Bremsscheibe kann durch Schleifen, Bohren, Nuten etc. geändert werden, aber nur durch den Hersteller und auf eigene Verantwortung. Jedoch sind Änderungen, welche die auf dem Homologationsblatt gekennzeichneten Abmessungen der Originalteile verändern, verboten.

2.12 Lenkung

Die Lenkung muss durch ein Lenkrad mit einem durchgehenden Lenkradkranz erfolgen, welcher in seiner Grundform keine Winkel enthalten darf.

Oben und unten darf über je 1/3 des Lenkradumfanges die Form des Lenkradkranzes gerade verlaufen oder mit einem anderen Radius als das Mittelteil ausgeführt sein.

Der Lenkradkranz muss mit einer metallischen Struktur hergestellt sein, welche aus Stahl oder Aluminium besteht.

Jede am Lenkrad angebrachte Vorrichtung darf die obere Lenkradebene um nicht mehr als 20 mm überschreiten und darf keine scharfen Kanten aufweisen (siehe Technische Zeichnung Nr. 8).

Flexible Lenkvorrichtungen mittels Seilzug oder Kette sind verboten.

Alle Teile der Lenkvorrichtung müssen ein Befestigungssystem mit höchstem Sicherheitsstandard aufweisen (Sicherungssplinte, selbstsichernde Muttern oder Sicherungsbolzen).

Die Lenksäule muss einen Mindestdurchmesser von 18 mm und eine Mindest-Wandstärke von 1,8 mm aufweisen. Die Lenksäule muss einen Sicherungsring aufweisen um ein Ausreißen aus dem unteren Lager zu verhindern.

DMSB-Anmerkung: Auf keinem Fall sollten Sicherungsringe unmittelbar über dem oberen Lenklager angebracht sein, da hierdurch das „Eintauchen“ der Lenksäule verhindert wird und dies eine Verletzungsgefahr zur Folge hat.

In allen Klassen muss die Lenksäule aus magnetischem Stahl gefertigt sein.

In der Superkart dürfen die Achsschenkel weder verchromt noch galvanisiert sein.

2.13 Sitz

Der Sitz muss so ausgeführt sein, dass sowohl eine seitliche als auch eine nach vorne gerichtete Fahrbewegung bei Kurvenfahrt oder beim Bremsen verhindert wird.

Sitze in der Superkart müssen eine Kopfstütze aufweisen.

In allen anderen Klassen müssen die Sitze an all ihren Befestigungspunkten eine Metall- oder Nylon-Verstärkung zwischen Sitz und Sitzstrebe aufweisen. Die Verstärkungsplatten müssen eine Mindestdicke von 1,5 mm und eine Mindestfläche von 13 cm² oder einen Außendurchmesser von 40 mm aufweisen.

Für die Befestigung des Ballasts sind Verstärkungsplatten vorgeschrieben, welche eine Mindestdicke von 1 mm und einen Mindestdurchmesser von 20 mm aufweisen müssen.

Alle Sitzstreben am Kart müssen an ihren Enden verschraubt oder verschweißt sein.

Alle Befestigungsstreben müssen an ihren Enden verschraubt oder verschweißt sein und, falls diese Streben nicht benutzt werden, müssen diese vom Rahmen oder/und vom Sitz demontiert werden.

2.14 Pedale

In keiner Stellung dürfen die Pedale nicht vorne über das Chassis einschließlich Stoßfänger hinausragen.

Die Pedale müssen sich vor dem Hauptbremszylinder befinden.

Superkart: Das Bremspedal und alle Teile zur Betätigung des Hauptbremszylinders müssen aus Stahl bestehen und müssen stabil genug sein, um den eingeleiteten Kräften standzuhalten.

2.15 Gasbetätigung

Die Gasbetätigung muss durch ein Pedal mit einer Rückholfeder erfolgen. Eine mechanische Verbindung zwischen dem Pedal und dem Vergaser ist vorgeschrieben.

2.16 Motor

2.16.1 Allgemeines

Unter Motor ist die Antriebseinheit des rennfertigen Fahrzeugs zu verstehen, welche Zylinderblock, Kurbelgehäuse und evtl. Getriebe, Zündsystem, Vergaser und Auspuff einschließt.

Alle Einspritz-Systeme und/oder das Zerstäuben von anderen Mitteln, außer Kraftstoff, sind verboten.

Der Motor darf keinen Kompressor oder andere Aufladesysteme aufweisen. Für Superkart ist eine Luft- oder Flüssigkeitskühlung zugelassen.

Die Motoren in KF4, KF3, KF2, KF1, KZ2 und KZ1, müssen im Hersteller-Katalog sowie auf einem CIK/FIA herausgegebenen Homologationsblatt beschrieben sein. Dieses Homologationsblatt muss durch den ASN und die CIK/FIA gestempelt und unterschrieben sein (siehe Homologations-Reglement).

Motoren für Superkart müssen mit der offiziellen Ersatzteilliste des Herstellers CIK/FIA-genehmigt sein. (siehe Genehmigungs-Bestimmungen/„Approval Regulation“).

2.16.2 Technische Abnahme

Die obligatorische Technische Abnahme wird vor dem freien Training durchgeführt.

Techn. Abnahme bei CIK/FIA-Meisterschaften,

-Cups und Trophies:

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart: Das Chassis und die Hauptteile des Motors (Kurbelgehäusehälfte und Zylinder) und die Reifen werden bei der Technischen Abnahme gekennzeichnet.

Die Karts müssen in kompletter Ausstattung (zusammengebautes Chassis mit Karosserie und Anbauteilen) vorgestellt werden, während die Motoren separat vorzuführen sind.

In der Superkart werden nur das Chassis und eine Hälfte des Kurbelgehäuses bei der Technischen Abnahme gekennzeichnet.

Für jedes verwendete homologierte oder genehmigte Material muss der Bewerber/Fahrer die relevanten Homologationsblätter bzw. das Genehmigungsblatt („Approval Form“) vorlegen können.

2.16.3 Zylinder

Für Zylinder ohne Buchse ist die Reparatur durch Materialhinzufügung (nicht von Teilen) zulässig.

Im Zylinderkopf ist das Ersetzen des Kerzengewindes durch einen Helicoil-Gewindeeinsatz erlaubt.

2.16.4 Wasserkühlung

Für die Flüssigkeitskühlung ist nur Wasser (H₂O) zulässig.

Für alle Kategorien, in denen Wasserkühlung zur Anwendung kommt, müssen die Kühler oberhalb des Chassis-Rahmens mit einer maximalen Höhe von 50 cm vom Boden und einer maximalen Distanz von 55 cm zur Hinterachse angebracht sein (oder für Superkart: hinter der Vorderachse) und dürfen nicht den Sitz störend beeinflussen.

In der Superkart muss der Kühler, wenn er sich hinten befindet, mindestens einen Abstand von 150 mm zu den seitlich äußeren Bauteilen des Karts aufweisen.

Alle Leitungen müssen so ausgeführt sein, dass sie eine Temperatur von 150°C und einem Druck von 10 bar widerstehen können.

Zur Temperaturkontrolle ist es nur erlaubt, Blenden bzw. Jalousien vor oder hinter dem Kühler anzubringen (ohne Klebeband). Diese Einrichtung darf beweglich (einstellbar), jedoch nicht entfernbar sein, wenn das Kart in Bewegung ist. Sie darf keine gefährlichen Elemente beinhalten.

Mechanische by-pass-Systeme (Thermostatsysteme) sind zulässig.

2.16.5 Wasserpumpe

Die Wasserpumpe muss in beiden Gruppen (mit Ausnahme der Superkart, KF4, KF3, KF2 und KF1) unabhängig vom Motor arbeiten und mechanisch durch die Hinterachse angetrieben werden.

Mechanische by-pass-Systeme (Thermostatsysteme) inklusive by-pass-Leitungen sind zulässig.

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 Ansaugeräuschkämpfer und dem Einlassmembran) muss aus folgenden Bauteilen bestehen: dem Ansaugeräuschkämpfer, dem Vergaser, dem Membrangehäuse sowie 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/FIAMEisterschaften, -Cups und -Trophies in 2013/2014/2015: siehe Technische Zeichnung Nr. 7 im Anhang
- Vergaser für KF3 und KF2: siehe Art. 19-20

2.16.7 Zündung

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart, muss eine CIK-homologierte Zündanlage verwendet werden. Für die Klassen KZ1 und KZ2 müssen analoge Zündanlagen verwendet werden.

Jedes variable Zündsystem (mit progressiver Früh- bzw. Spätverstellung) ist verboten.

Für die Klassen KF4, KF3, KF2 und KF1 muss eine digitale Zündanlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer verwendet werden.

Zündanlagen welche nach dem 01.01.2013 homologiert wurden müssen die spezifischen Verbinder zwischen Motor und Chassis verwenden (Technische Zeichnung Nr.19).

Für Zündanlagen mit einem Außenrotor muss ein Schutzsystem für die rotierenden Teile montiert werden.

Elektronische Systeme, welche die automatische Kontrolle von Funktionsparametern des Motors ermöglichen, während das Kart in Bewegung ist, sind verboten.

Auf Anordnung der Sportkommissare kann der Austausch des vom Bewerber verwendeten Zündsystems durch ein von der CIK/FIA oder dem betreffenden ASN bereitgestelltes System (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

Die Verwendung eines Start/Stopp-Druckknopfes anstelle des Zündschlosses ist unter der Voraussetzung zulässig, dass die gleichen Verbindungen verwendet werden, so dass die Kabel jederzeit ausgetauscht werden können.

2.16.8 Zündkerze

In allen Klassen - mit Ausnahme Superkart - muss die verwendete Zündkerze aus der 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.

2.17 Ansauggeräuschkämpfer

Für alle Klassen, Ausnahme Superkart, muss ein CIK-homologierter Ansauggeräuschkämpfer verwendet werden.

Der Einlassdurchmesser der Ansaugrohre beträgt für die Klassen:

KZ1 und KZ2: max. 30 mm

KF4, KF3, KF2 und KF1: max. 23 mm

Variable Airbox-Volumen sind verboten.

2.18 Auspuff

Der Auspuff muss in allen Klassen aus magnetischem Material bestehen.

In den Klassen KF4, KF2, KF1, KZ2 und KZ1 muss der Auspuff homologiert sein. In allen Klassen, mit Ausnahme der Superkart, muss sich der Auspuffauslass hinter dem Fahrer befinden und der Auspuff darf eine maximale Höhe von 45 cm, vom Erdboden aus, nicht überschreiten.

Das Auslassteil des Auspuffdämpfers, dessen äußerer Durchmesser mehr als 3 cm betragen muss, darf die in Artikel 2.4 und 2.5 festgesetzten Maße nicht überschreiten (Ausnahme: Superkart).

Der Auspuff darf nicht nach vorne verlaufen oder den sich in normaler Sitzposition befindlichen Fahrer kreuzen.

Alle Systeme von Power-Valve sind verboten, mit Ausnahme KF4, KF2, KF1 und der Superkart Division 1.

2.19 Geräuschvorschriften

DMSB-Kart-Geräuschvorschriften

Stand: 23. 11. 2010

Im DMSB-Bereich gelten zusätzlich zum Art. C.5 des DMSB-Kart-Reglements folgende Regelungen zu Geräuschgrenzwert, -messungen und geräuscheduzierenden Maßnahmen.

Die nachfolgenden Bestimmungen ersetzen somit die CIK-Geräuschvorschriften des Artikel 2.19 (Technisches Reglement).

DMSB-Geräuschmessmethode

Die Geräuschmessung erfolgt nach der DMSB-Vorbeifahrt-Messmethode unter folgenden Bedingungen:

1. Abstand zwischen Mikrophon und Mitte des Karts auf der Messfahrspur = 7,50 m (+/- 1,5 m).
2. Das Mikrophon muss rechtwinklig zur Fahrbahn und mit 1,20 m Höhe (+/- 0,2 m) über der Fahrbahn aufgestellt werden.
3. Der Geräuschgrenzwert beträgt in der Klasse Bambini und allen 4-Takt-Klassen 92 dB(A) und in allen anderen Klassen max. 95 dB(A).

Die vom DMSB festgelegten Streckenkorrekturwerte sind hierbei zu berücksichtigen.

Die Messpunkte gemäß DMSB-Streckenabnahmeprotokoll sind grundsätzlich einzuhalten.

Maßnahmen zur Geräuschreduzierung im DMSB-Bereich

Nachstehende Maßnahmen können jederzeit durch DMSB-genehmigte Ausschreibungen verschärft und durch den DMSB ergänzt bzw. präzisiert werden.

1. Seitenkästen/Frontspoiler

Ausschäumen/Auskleben homologierter Seitenkästen und Frontspoiler sowie das Verschließen der Seitenkästen ist freigestellt.

Diese Maßnahme gilt für alle Kartklassen im DMSB-Bereich.

Die folgenden Maßnahmen gelten für alle Kartklassen – mit Ausnahme der Bambini:

2. Abgasanlage

Unter Beibehaltung der homologierten Abgasanlage sind zusätzliche Dämpfungsmaßnahmen freigestellt. Die homologierte Abgasanlage muss jederzeit kontrollierbar sein.

3. Schwingungsdämpfung/Stabilisierung der Kühlrippen

Zur Schwingungsdämpfung ist eine Stabilisierung der Kühlrippen freigestellt (luftgekühlter Motor).

Vorschriften für die Geräuschkontrolle

1. Durchführung der Kontrollen

Während einer Veranstaltung können zu jeder Zeit – auch während der Rennen – Geräuschkontrollen durchgeführt werden.

Jede Überschreitung des Geräuschgrenzwertes wird vom Rennleiter/Sportkommissar geahndet (siehe Art. C5 DMSB-Kart-Reglement).

Die Durchführungsrichtlinien für Kartgeräuschemessungen sind (von den Technischen Kommissaren) zu beachten.

2. Messgeräte

Die Messgeräte müssen der Europa-Norm DIN EN 60 651, Genauigkeitsklasse 1 oder 2 (bzw. der adäquaten DIN IEC 651) entsprechen und kalibrierfähig sein. Die Geräte müssen über eine passende Schallquelle (Kalibrator) verfügen und damit eingestellt bzw. geprüft werden.

3. Messbewertung

Die Messung muss mit der Schallpegel-Bewertungskurve A in Dezibel (dB) und der Einstellung „Fast“ erfolgen. Der festgestellte Messwert ist stets auf die volle Zahl (z.B. 94,7 auf 94) abzurunden, d.h. ohne Dezimal-Kommastelle zu verwenden.

4. Geräteeinstellung

Das Messgerät muss mittels Kalibriereinrichtung gemäß Herstelleranweisungen eingestellt wer-

den. Die Einstellung ist zwischen den Messreihen (ca. je Stunde einmal) zu überprüfen.

5. Störfaktoren

5.1 Wind/Umgebung

Der Einfluss von normalen Wind/Windböen und der Umgebung ist in der Messmethode, Messanordnung sowie dem Maximalwert (inkl. evtl. Streckenkorrekturwert) bereits berücksichtigt.

5.2 Regen

Bei Regen oder der Verwendung von Regenreifen nach Festlegung des Rennleiters, aufgrund nasser Fahrbahn, sind keine Messungen durchzuführen.

5.3 Andere Störfaktoren

Fremdgeräusche müssen mindestens 10 dB(A) niedriger sein als das Fahrgeräusch des zu messenden Fahrzeuges (z.B. durch Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn).

6. Messergebnisse

Die Protokolle mit den Messergebnissen sind nach den einzelnen Sitzungen in Kopie an den Vorsitzenden der Sportkommissare bzw. dem Rennbüro zu übergeben.

Proteste gegen die Messmethode und deren Ergebnisse sind unzulässig.

Ebenso sind gegen die ermittelten Messwerte der als Sachrichter eingesetzten Technischen Kommissare, TK-Helfer bzw. des Geräuschmesssteams sowie gegen die daraus resultierenden Entscheidungen der Sportkommissare keine Proteste zulässig.

ACHTUNG: Nachfolgende Geräuschbestimmungen der CIK (Art. 2-19) gelten nicht im DMSB-Bereich!

2.19 Geräuschbestimmungen

(NUR INFORMATIV !!!)

2.19.1 CIK-Geräuschkontrolle

Zur Geräuschreduzierung sind wirksame Schalldämpfer vorgeschrieben. Für alle Klassen gilt der Geräuschgrenzwert von max. 108 dB(A), einschließlich aller Toleranzen und den Umgebungseinflüssen.

2.19.2 Vorschriften für die Geräuschkontrolle

Detaillierte Bestimmungen auf der CIK-homepage oder im CIK-Jahrbuch unter www.cikfia.com

ACHTUNG: Vorstehende Geräuschbestimmungen (gesamter Art. 2.19 des CIK-Reglements) gelten nicht im DMSB-Bereich! (Ausnahme bei CIK-Prädikats-Veranstaltungen, z. B. EM) Im DMSB-Bereich gilt der Geräuschgrenzwert von max. 95 dB(A) ohne Toleranz, nach der DMSB-Messmethode.

2.20 Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter muss fest mit dem Fahrgestell verbunden und so gebaut sein, dass weder er selbst, noch die Kraftstoffleitungen, die aus flexiblem Material sein müssen, während des Wettbewerbes eine Gefahr bei Undichtheit darstellen.

Ein Schnellverschluss am Chassis wird dringend empfohlen. Der Kraftstoffbehälter darf auf keinen Fall so gestaltet sein, dass er die Funktion einer aerodynamischen Vorrichtung aufweist.

Der Behälter darf den Motor nur unter normalem atmosphärischen Druck versorgen. Dies bedeutet, dass abgesehen von der zwischen Tank und Vergaser befindlichen Kraftstoffpumpe, jegliche Verfahren oder Systeme (mechanisch oder nicht), welche einen Einfluss auf den inneren Druck des Kraftstoffbehälters ausüben können, verboten sind.

Das Fassungsvermögen muss mindestens 8 Liter betragen (ausgenommen Superkart). In der Superkart beträgt das maximale Fassungsvermögen 19 Liter. Die Auslassöffnung darf nicht größer als 5 mm sein.

Wenn ein seitlicher Tank vorhanden ist, wird ein seitlicher Stoßfänger mit einem äußeren Durchmesser von mindestens 15 mm zwingend vorgeschrieben.

Dieser Stoßfänger muss sich in einer Höhe von 180 mm (+/- 30 mm) befinden und eine Mindestlänge von 300 mm aufweisen.

2.21 Kraftstoff – Verbrennungsmittel

2.21.1 Kraftstoff

Mit den vorliegenden Bestimmungen soll die Verwendung von Kraftstoff sichergestellt werden, der sich vorwiegend aus solchen Bestandteilen zusammensetzt, wie sie normalerweise in handelsüblichem Kraftstoff enthalten sind.

Außerdem soll die Verwendung von besonderen, leistungssteigernden chemischen Bestandteilen verboten werden.

2.1.1 Der Kraftstoff muss den Eigenschaften gemäß Anhang 4 entsprechen.

Der in jeder Testmethode enthaltene Messfehler ist in den Min./Max.-Werten im Anhang 4 bereits berücksichtigt und wird nach der Messung nicht mehr hinzugerechnet.

Die Gesamtmenge an einzelnen Kohlenwasserstoff-Anteilen in Konzentrationen von unter 5 % m/m muss mindestens 30 % des Kraftstoffs ausmachen. Als Testmethode kommt eine Gaschromatographie zur Anwendung.

Die Einhaltung der rechtlichen Grundsätze wird die Zusammensetzung auf folgender Basis berechnet:

$A = 100 - B - C$, wobei:

A = Gesamtmenge an einzelnen Kohlenwasserstoff-Anteilen (in m/m %) in Konzentrationen von unter 5 % m/m,

B = Gesamtkonzentration (in m/m %) des im Kraftstoff vorliegenden Sauerstoffs,

C = Gesamtkonzentration (in m/m %) des individuell vorliegenden Kohlenwasserstoffs, bei einer Konzentration von mehr als 5 % m/m.

Die einzig zulässigen sauerstoffhaltigen Bestandteile sind:

- Methanol (MeOH)
- Ethanol (EtOH)
- Isopropylalkohol (IPA)
- Isobutan (IBA)
- Methyl Tertiö Butyl Ether (MTBE)
- Ethanol Tertiö Butyl Ether (ETBE)
- Tertiö Amyl Methyl Ether (TAME)
- Diisopropylether (DIPE)
- N-Propanol (NPA)
- Tertiö Butanol (TBA)
- n-Butanol (NBA)
- Sekundär-Butanol (SBA).

Anteile, die in irgendeinem der vorgenannten Bestandteile normalerweise als Verunreinigung gefunden werden, sind in Konzentrationen von unter 0,8% in der Kraftstoff-Gesamtprobe zulässig.

Manganhaltige Zusätze sind nicht erlaubt.

Die vorgenannten Kraftstoffe müssen den europäischen Sicherheits- und Gesundheitsvorschriften entsprechen.

2.21.1.2 Gemische für 2-Takt-Motoren

Der Kraftstoff wird mit einem anerkannten, handelsüblichen 2-Takt Schmierstoff gemischt.

Eine Veränderung der Zusammensetzung des Basis-Kraftstoffs durch Hinzufügung von irgendwelchen Komponenten ist strikt verboten. Diese Einschränkung gilt auch für den dem Kraftstoff zugesetzten Schmierstoff, der die Zusammensetzung des Kraftstoffanteils nicht verändern darf. Weiterhin darf der Schmierstoff, wie der Kraftstoff, keinerlei Nitro-Verbindungen, Peroxyde oder andere leistungssteigernde Zusätze enthalten.

Für 2-Takt Mischungen gelten die nachfolgenden Toleranzen für die Kraftstoff-Überprüfung:

- Dichte bei 15°: + 0,025 g/ml
- Destillationsrückstände: Keine Überprüfung.

Der Dielectric-Test (durchgeführt mit dem DT 15 Ray Godman Gerät): In Bezug auf den Dielectric-Wert des Kraftstoffs ohne Schmiermittel darf die Hinzufügung des Schmiermittels keine Erhöhung von mehr als 40 Einheiten bewirken.

2.21.2 Schmiermittel (siehe auch Tabelle anerkannte Schmieröle im Anhang)

2.21.2.1 Eigenschaften des Schmiermittels

Das Schmiermittel darf in keiner Weise zu einer Verbesserung der Kraftstoffleistung beitragen; deshalb wurden für die nachfolgenden Punkte Einschränkungen eingeführt:

1. Destillation: destilliert bei 250°C: max. 10% gemäß simulierter Destillation (GC)
2. Fehlen von Antiklopfmittel (Blei, Mangan, Eisen): max. 10 mg/kg
3. ROZ und MOZ: max. 1,3 Punkte Differenz zur ursprünglichen Oktanzahl einer Mischung von 8 Vol. % von Schmiermittel in einem Super bleifreien Kraftstoff (Vergleich mit den ursprünglichen Werten des Kraftstoffs ohne das Schmiermittel).

2.21.2.2 Zulassung des Schmiermittels

Vor der Verwendung bei einer Veranstaltung muss das Schmiermittel von der CIK-FIA für das betreffende Jahr zugelassen sein. Eine 1-Liter-Probe muss dem CIK-FIA-anerkannten Testinstitut rechtzeitig eingereicht werden, um die Übereinstimmung mit den in vorstehendem Artikel 2.21.2.1 aufgeführten Eigenschaften zu überprüfen.

Wenn das Schmiermittel mit den festgelegten Bestimmungen übereinstimmt, werden sein spezifisches Gewicht und der DT15 GODMAN Wert festgehalten.

Das Schmiermittel muss sich in einem verplombten Behälter befinden, wenn der Bewerber es zum Parc fermé bringt; die Mischung verschiedener Schmiermittel ist strikt verboten.

2.21.3 Kraftstoff-Kontrollen: In einem Testinstitut durchgeführte Kontrollen

2.21.3.1 Durchführung der Kontrollen:

Das mit den Kraftstofftests beauftragte Institut muss eine Referenzprobe des bei der betreffenden Veranstaltung verwendeten Kraftstoffs verwenden.

Diese Referenzprobe muss folgende Mindestmen-ge haben:

- 5 Liter, wenn das Institut auch die Einhaltung der Bestimmungen des Kraftstoffs mit diesen Bestimmungen überprüfen soll (gemäß (Artikel 2.21.1.1),
- 1 Liter, wenn das Institut lediglich die Übereinstimmung mit dem vom Fahrer/Bewerber entnommenen Kraftstoff mit dem Einheitskraftstoff prüfen soll.

Die Kontrollen werden in einem Testinstitut anhand von Proben durchgeführt, die während der Veranstaltung entnommen werden. Die Kraftstoffproben werden mindestens den nachfolgenden Untersuchungen unterzogen:

- Dichte (ASTM D 4052 oder ASTM D 1298)
- Dielectric-Konstante (DT 15 Ray Godman Gerät)
- Bleigehalt (ASTM D 3237)
- Chromatographischer Abdruck (GC)
- Gaschromatographie (GC)

Durch den Vergleich des festgestellten Ergebnisses mit den ursprünglichen Kraftstoff-Eigenschaften wird entschieden, ob die Kraftstoffprobe den Bestimmungen entspricht.

Im Zweifelsfall kann ein Vergleich der gesamten Gaschromatographie des betreffenden Kraftstoffs notwendig sein.

2.21.3.2 Verfahren für die Probenentnahme

Zu jeder Zeit und ohne Angabe von Gründen kann die CIK/FIA oder der ASN eine Kraftstoffprobe verlangen (drei verplombte 1-Liter-Proben)*, um diese in einem nach eigenem Ermessen ausgewählten Testinstitut weiter überprüfen zu lassen. Im Allgemeinen wird die Probe aus dem Kraftstofftank des Bewerbers entnommen.

Die CIK/FIA oder der ASN kann jedoch auch eine Probe aus den Behältern verlangen, in denen der Kraftstoff gelagert wird.

Jede Verweigerung einer Kraftstoff-Kontrolle führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Probeentnahme erfolgt in Anwesenheit eines von der CIK/FIA oder dem ASN des Fahrers benannten Offiziellen bzw. eines Teamvertreters.

Zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung müssen sich mindestens 3 Liter* Kraftstoff im Tank befinden.

* DMSB-Anmerkung: im DMSB-Bereich min. 2 Liter (3 x 0,66 l)

Die Proben-Behälter müssen:

- sauber, robust und dicht sein und dürfen keine Reaktionen mit dem Kraftstoff bewirken,
- ein Fassungsvermögen von 1,1 Litern oder mehr aufweisen, gemäß der Gesetzgebung über das Abfüllen von Flüssigkeiten wie Kraftstoff (die Befüllung des Behälters mit mehr als 90 % seines Fassungsvermögens ist verboten),
- verplombbar sein.

Auf dem Probebehälter müssen mittels Aufkleber folgende Angaben gemacht werden:

- Veranstaltung,
- Datum,
- Name des Teams und/oder Name des Bewerbers,
- Startnummer,
- Probennummer.

Der Kartfahrer oder ein Teamvertreter muss außerdem den Aufkleber der Kraftstoffprobe gegenzeichnen.

Durch die Unterschriften auf den Kraftstoffproben wird die Übereinstimmung mit den Verfahrensbestimmungen für die Probenentnahme anerkannt. Jede Verweigerung der Unterschrift ohne Begründung führt zum Ausschluss des Bewerbers.

Die Proben werden nach ihrer Verplombung wie folgt aufgeteilt:

- eine Probe für den Veranstalter,
- eine Probe für den Bewerber,
- eine Probe für das Testinstitut.

Weiterhin muss jeder Bewerber auf Anweisung der CIK-FIA:

- Angaben zur Bezugsquelle und zum Prozentsatz des während der Veranstaltung verwendeten Schmiermittels machen,
- 0,5 Liter Referenzprobe seines Schmiermittels für eventuelle zusätzliche Tests zur Verfügung stellen.

2.21.4 Luft

Nur Luft darf dem Kraftstoff als Verbrennungsmittel zugesetzt werden.

2.22 Räder: Felgen und Reifen

Die Felgen müssen mit luftgefüllten Reifen (mit oder ohne Schlauch) ausgestattet sein. Die Anzahl der Räder ist auf 4 festgesetzt.

Nur die Reifen dürfen den Boden berühren, wenn sich der Fahrer sich im Kart befindet.

Ein Satz Reifen besteht aus zwei Vorder- und zwei Hinterrreifen. Jede andere Kombination ist verboten.

Die gleichzeitige Verwendung verschiedener Reifenmarken oder von Slick- und Regenreifen an einem Kart ist unter allen Umständen verboten.

Bei der Befestigung der Räder an den Achsen muss ein Sicherheits-System vorgesehen werden (wie zum Beispiel Sicherungssplinte oder selbst sichernde Muttern, Sicherungsringe, usw.).

2.22.1 Felgen

Die verwendeten Felgen müssen der Technischen Zeichnung 4 entsprechen:

1. Durchmesser für die Reifenaufnahme von 5-Zoll-Felgen:
Durchmesser für die Reifenaufnahme von 5-Zoll-Felgen: 126,2 mm mit einer Toleranz von +0/- 1 mm für den Hump-Felgen-Durchmesser und für den Durchmesser bei Felgen mit Bolzensicherungen.
2. Breite der Reifenaufnahme:
mindestens 10 mm
3. Außen-Durchmesser für 5 Zoll Felgen:
mindestens 136,2 mm
4. Radius vor Reifenaufnahme-Durchmesser:
mindestens 8 mm (zur Erleichterung des Aufnehmens)
5. Maximaler Druck für Montage: 4 bar
6. Reifen-Widerstandsprüfung mit Flüssigkeit bei einem Druck von 8 bar

7. Die Felge muss gemäß der Technischen Zeichnung Nr. 4 (siehe Anhang) hergestellt worden sein.

In der Klasse Superkart sind Felgen mit 6 Zoll Durchmesser vorgeschrieben.

2.22.2 Reifen

Alle Reifen der Karts der Gruppe 2 und Superkart müssen homologiert sein.

In der Superkart dürfen nur 6-Zoll-Reifen mit „CIK“-Kennzeichnung verwendet werden.

Jede Änderung von homologierten Reifen ist verboten.

Für alle Klassen sind das Aufwärmen und die Kühlung der Reifen, durch welche Methode auch immer, sowie runterneuerte Reifen oder die Verwendung von chemischen Substanzen zum Behandeln der Reifen verboten.

Radial-Reifen oder asymmetrische Reifenprofile (Ausnahme: versetzte Symmetrie der rechten zur linken Seite der Lauffläche mit jeweils identischem Profilbild in Bezug zur Reifenmitte) sind in allen Klassen verboten.

2.22.2.1 5-Zoll-Reifen

Der maximale Außendurchmesser für die Vorderräder beträgt 280 mm und 300 mm für die Hinterräder.

Die maximale Breite des kompletten Hinterrades beträgt **215 mm** und die maximale Breite des kompletten Vorderrades beträgt **135 mm**.

2.22.2.2 6-Zoll-Reifen

Die maximale Breite der Räder beträgt 250 mm und der maximale Gesamtdurchmesser 350 mm.

2.22.3 Reifensicherung

Die Vorder- und Hinterräder müssen eine Reifensicherung mit mindestens 3 Bolzen an jeder Felgenaußenseite aufweisen.

In der Superkart müssen ebenfalls alle Räder mit Reifensicherungen ausgestattet sein, wobei an jedem Hinterrad mindestens 3 Bolzen an der Felgenaußenseite und 3 Bolzen an der Felgeninnenseite vorgeschrieben sind.

2.23 Anlasser

Das Startersystem für den Motor ist für die Klassen Superkart, KZ1 und KZ2 freigestellt.

2.24 Startnummern

Die Ziffern müssen schwarz auf gelbem Hintergrund sein und eine Höhe von mindestens 15 cm und eine Strichstärke von mindestens 2 cm aufweisen (auf Langstrecken: 20 cm und 3 cm).

Sie müssen als Schrifttyp Arial ausgeführt sein.

Die Startnummer muss mit einem gelben Hintergrund von mindestens 1 cm umrandet sein.

Sie müssen vor der Technischen Abnahme vorne und hinten sowie an beiden Seiten an der hinteren Karosserie angebracht werden.

Die hinten am Kart befestigten Startnummernschilder müssen eben sein und abgerundete Ecken

(Radius: 15 bis 25 mm) sowie 22 cm Seitenlänge aufweisen.

Die Schilder müssen aus flexiblen und undurchsichtigen Plastik bestehen und immer sichtbar sein und so befestigt sein, dass keine Verschiebung möglich ist.

Für die Superskart dürfen die Schilder aus Glasfaser bestehen (Polyester); des Weiteren darf die Startnummer am hinteren Kühler aufgedruckt sein.

In allen CIK/FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups sind im vorderen Bereich der Seitenverkleidung der Name des Fahrers sowie die Nationalitätsflagge anzubringen (in Superskart alternativ an jeder Seite der Frontverkleidung).

Die Mindesthöhe der Flagge und der Buchstaben des Namens beträgt 3 cm.

Für CIK/FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups kann die CIK/FIA Werbung auf dem Frontschild und dem Frontspoiler verlangen. Für alle anderen Veranstaltungen ist nur die einheitliche Veranstalterwerbung erlaubt; in diesem Fall muss der Veranstalter die Werbeaufkleber zur Verfügung stellen. Diese Werbung darf nicht höher als 5 cm sein und muss im unteren Teil der Schilder angebracht werden.

Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass zu jeder Zeit die vorgeschriebenen Startnummern für Zeitnehmer und Offizielle deutlich lesbar sind.

2.25 Homologation

2.25.1 Homologationen

Die Homologations- und Genehmigungs-Bestimmungen sind im CIK/FIA-Sekretariat und auf der CIK-Homepage unter www.cikfia.com erhältlich. ASNs, die eine CIK/FIA-Homologation oder eine CIK/FIA-Genehmigung beantragen, müssen die CIK/FIA-Bestimmungen beachten.

Jedes von der CIK/FIA homologierte oder genehmigte Equipment ist auch auf nationaler Ebene für die entsprechende Klasse homologiert bzw. genehmigt.

2.25.2 Identifizierung

Die Identifizierung homologierter und genehmigter Teile muss nach den technischen Angaben (Zeichnungen, Maße etc.) des Homologationsbzw. des Genehmigungsblattes möglich sein.

Als Referenz zur Lage von Chassis, Karosserie, Motor etc. gilt die Fahrposition des Fahrers in Vorwärtsrichtung.

Die Identifizierung homologierter und genehmigter Motoren oder ihrer Teile muss nach den technischen Angaben (Fotos, Zeichnungen, Maße etc.) des Homologations- bzw. Genehmigungsblattes und unter Berücksichtigung der in Art. 4 bis 13 erlaubten Änderungen möglich sein.

2.25.3 Kontrollen

Bei der Kontrolle sind folgende Toleranzen erlaubt:

- Pleuelaugenabstand: $\pm 0,2$ mm
- Kolbenhub
bei zusammengebauten Motor: $\pm 0,2$ mm
an Kurbelwelle allein gemessen: $\pm 0,1$ mm
- Motorzündung
(Ausnahme: KF-Klassen): $\pm 2^\circ$
- Homologierte Getriebe
(Wert nach 3 Kurbelwellenumdrehungen): $\pm 3^\circ$
- Auspuff aller 125 ccm Motoren: ± 1 mm
Ausnahme KF-Klassen:
Auspuffabmessungen des gebogenen Teils 1* und von Teil 5*: ± 3 mm
* siehe Homologationsblatt
- Für KF-Motoren (Kolben, Kurbelwelle + Pleuel, Membrangehäuse, Ausgleichswelle):
Abmessungen: bis 25 mm 25-60 mm
Toleranz: $\pm 0,5$ mm $\pm 0,8$ mm
Abmessungen: 60-100 mm über 100 mm
Toleranz: $\pm 1,0$ mm $\pm 1,5$ mm
- Toleranzen für andere Teile:

Abmessungen	bis 25 mm	25 – 60 mm	über 60 mm
-------------	-----------	------------	------------

Maschinen-

bearbeitete Teile $\pm 0,5$ mm $\pm 0,8$ mm $\pm 1,5$ mm

unbearbeitete

oder

Schweiß-Teile $\pm 1,0$ mm $\pm 1,5$ mm $\pm 3,0$ mm

Alle Maßeinheiten (auch abgeleitete Einheiten) sind gemäß Internationalem System (SI-Einheiten) anzugeben; Längen in [m], Massen in [kg], Zeiten in [s] und Geräuschwerte in [dB].

Jedoch werden für Winkelangaben: Grad [°], anstelle vom Bogenmaß und für Temperaturen: Grad Celsius [°C], anstelle von Kelvin verwendet.

2.25.3.1 ohne Toleranz (zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen)

- Maximaler Hubräume
- Venturi-Durchmesser
- Geräuschgrenzwert
- Gewichtsmessungen (Masse)
- Brennraumvolumen
- Mindest- und Maximal-Maße

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 Kolben-

rings oder des Kolbens und seinem Schnittpunkt mit der Kante des Einlass- oder Auslass-Kanals verspannt.

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 vertikaler Stellung positioniert wird.

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

Achtung: Darüber hinaus sind im DMSB-Bereich die Richtlinien für Technische Kommissare für die Ermittlung von Steuerzeiten zu beachten.

2.25.3.3 Plastik-Karosserie

Die Toleranz für homologierte Abmessungen beträgt: +/- 5%.

2.25.3.4 Modifikationen:

siehe Allgemeine Bestimmungen für Gruppe 1 (Art. 4), Gruppe 2 (Art. 5) und Motor-Bestimmungen von KF4, KF3, KF2 und KF1 (Art.18 – 21).

2.26 Zeitnahmeausrüstung und Telemetrie

2.26.1 Elektronische Zeitnahme und Rundenzählung

Eine elektronische Zeitmessung ist bei allen CIK/ FIA-Meisterschaften, Trophäen und Cups vorgeschrieben, und sollte ein AMB-System oder ähnliches System sein. Ein manuelles System oder eine zweite elektronische Zeitmessung muss zusätzlich beibehalten werden.

Die Verwendung eines elektronischen Zeitnahme-systems darf keine Kosten für die Fahrer/Bewerber verursachen.

Falls eine Kautio für die Ausstattung (Transponder und/oder Befestigung) gezahlt werden muss, so muss die Gesamtsumme bei Rückgabe der funktionstüchtigen Geräte zurückgezahlt werden.

2.26.2 Telemetrie

Die Verwendung jeglicher Art von Telemetrie ist verboten, außer sie sind vom Veranstalter vorgeschrieben.

2.26.3 Datenerfassung (Data logging)

Das System, mit oder ohne Speicher, welches die Erfassung der Parameter: Motordrehzahl (durch Abgriff der Induktionsspannung am Hochspannungs-Zündkabel, oder bei KF, durch Rechtecksignal, 12V für jede Zündkerze, kommend von der homologierten CDI box), zwei Temperaturen, Radgeschwindigkeit (für 1 Rad), Querschleunigung für X und Y-Achse, GPS-Daten sowie die Rundenzeit zulässt.

In der KF1, KZ1 und Superkart ist das Data logging-System freigestellt, vorausgesetzt dass dieses die

normale Motorfunktion nicht beeinflusst oder verändert.

In den Klassen KF4, KF3, KF2 und KZ1 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auslasskrümmer freigestellt, jedoch dürfen hierdurch weder der homologierte Auspuff noch die Abmessungen des vorgegebenen Auslasskrümmers geändert werden.

2.26.4 Funk

Jegliches Funk-Kommunikationssystem zwischen dem Fahrer auf der Strecke und anderen ist verboten.

2.27 Rote Rückleuchte

Eine FIA-homologierte rote Rückleuchte ist für die Langstrecke vorgeschrieben. LED-Rückleuchten müssen durch eine Trockenbatterie versorgt werden und durch einen wasserdichten Schalter vom Cockpit aus betätigt werden können. Die Rückleuchte muss sich horizontal in Kart-Mittelachse befinden. Sie muss sich in einem Bereich von 40 cm bis 60 cm über dem Boden und max. 40 cm entfernt zur Mittelachse des Karts (von jeder Seite) befinden. Sie muss während des Karteinsatzes funktionstüchtig sein.

Die Rückleuchte muss bei wet-race oder auf Anordnung des Renndirektors eingeschaltet werden.

2.28 Batterie

Nur versiegelte, dichte (wartungsfreie) Batterien sind zulässig.

Die dazugehörige Anleitung für den Einsatz, veröffentlicht durch den Hersteller, müssen eingehalten werden und es müssen die „CE“ und



Markierungen

an „Lithium“ Batterien vorhanden sein.

Für Superkart zur Versorgung der Rückleuchte, Zündanlage und Wasserpumpe, zulässig.

Sie muss innerhalb des Chassis positioniert sein (in den KF Klassen entweder auf der linken Seite neben dem Sitz hinter der zentralen Strebe oder direkt hinter dem Sitz) und muss mechanisch mit dem Chassis-Rahmen oder, in Superkart, mit dem Bodenblech befestigt sein.

ART. 3 SICHERHEIT DER KARTS UND SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

3.1 Kartsicherheit

Es sind nur solche Karts zum Rennen zugelassen, welche den Sicherheitsbestimmungen sowie dem Reglement entsprechen. Die Karts müssen so konstruiert und gewartet sein, dass sie den Bestimmungen entsprechen und keine Gefahr für den Fahrer oder andere Teilnehmer darstellt.

3.2 Sicherheitsausrüstung

Der Fahrer muss tragen:

- Einen Helm mit wirksamen und unzerbrechlichen Augenschutz.
Die Helme müssen den folgenden CIK/FIA-Standards entsprechen (Anhang 2):
Für Fahrer unter 15 Jahren:
- **Snell-FIA CMS2007**
- **Snell-FIA CMR2007**
Für Fahrer über 15 Jahren:
- Snell Foundation K2005 oder K 2010 (USA)
- Snell Foundation SA 2005 (nur gültig bis 31.12.2018)
- Snell Foundation SA 2010 oder SAH 2010 (USA))
- SFI Foundation Inc., Spec. 31.1A oder 31.2A (USA) (nur gültig bis 31.12.2018)
- FIA Norm 8860-2004 oder FIA 8860-2010
- Snell-FIA CMS2007
- Snell-FIA CMR2007
Jegliche Änderung zur vorstehenden Liste wird im CIK-Bulletin veröffentlicht.
DMSB-Anmerkung: Seit 01.01.2011 ein Helm mit der Snell-FIA-Norm CMS2007 bzw. CMR2007 für alle Bambini- und Junioren-Fahrer (unabhängig des Alters) vorgeschrieben (s. DMSB-Kart-Reglement, Art. D).
- Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bestimmte Helmmaterialien weder lackiert noch mit Aufklebern versehen werden dürfen. Gemäß Bestimmungen des Anhang L zum ISG (Kapitel III, Artikel 1.2) ist jegliches Hinzufügen einer Vorrichtung an den Helmen, ob aerodynamischer oder anderer Art, verboten, sofern diese nicht mit dem betreffenden Helm homologiert wurde.
DMSB-Anmerkungen: Somit sind auch nachgerüstete Spoiler oder Flaps am Helm unzulässig.
- Handschuhe, welche die Hände komplett abdecken müssen
- einen Overall, mit CIK-Homologation für Level 2, welche sichtbar die CIK-Homologationsnummer aufweisen muss. Die Bekleidung muss den ganzen Körper, einschließlich Arme und Beine bedecken. Overalls bleiben 5 Jahre nach ihrem Herstellungsdatum gültig und die Homologation (die Dauer in der der Overall produziert werden kann) ist auch für 5 Jahre gültig.
DMSB-Anmerkung: Seit 01.01.2011 muss auch im DMSB-Bereich der Overall in allen Klassen den Level 2 aufweisen! Die Kennzeichnung der Overalls nach den CIK/FIA-Bestimmungen erfolgt durch eingesticktes Label mit FIALogo am Kragen hinten außen.
- alternativ: einen Lederoverall gemäß FIM-Standard Für Langstrecken-Veranstaltungen ist Lederbekleidung, gemäß FIM-Standard, (aus dem Motorradbereich mit einer Mindestdicke von 1,2 mm) vorgeschrieben, welches ohne Innenfutter oder falls die Kombi einteilig ist: mit Seidenstoff, Cotton- oder Nomex-Futter ausgeführt sein muss.

- Overalls gemäß CIK-FIA Standard Nummer 2013-1, welche in der Liste „Homologated Overalls – Part 1“ gelistet sind, sind seit dem 01.01.2014 zugelassen.
- Overalls gemäß CIK-FIA Standard Nummer 2001-1, welche in der Liste „Homologated Overalls Part 2“ gelistet sind, sind bis 31.12.2016 zugelassen.
- Schuhe, welche die Knöchel abdecken und schützen.
- Das Tragen von Schals, Halstüchern oder anderer losen Kleidung im Halsbereich ist verboten, auch wenn diese im Overall untergebracht sind.
Darüber hinaus sind lange Haare vollständig im Helm unterzubringen.

ART. 4 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR KARTS DER GRUPPE 1

4.1 Chassis

Chassis der Gruppe 1 müssen von einem Hersteller produziert worden sein, welcher Material für die Gruppe 2 homologiert hat (Ausnahme: Superkart).

4.2 Motor

4.2.1 Superkart:

Die originalen Teile des homologierten oder genehmigten Motors müssen jederzeit reglementkonform und identifizierbar sein, mit Ausnahme von Kurbelwelle, Pleuel, Kolben und der Laufbuchse, welche frei ausgetauscht oder geändert werden dürfen (in Übereinstimmung mit diesem Technischen Reglement).

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

- Innerhalb des Motors:
 - Hub,
 - Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
 - Pleuelaugenabstand.
 - Pleuel, muss aus magnetischen Material bestehen
- Außerhalb des Motors:
 - Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser,
 - äußere Merkmale des eingebauten Motors, mit Ausnahme der Flächenbearbeitung, welche für die Anbringung des Barcode-Stickers notwendig ist.

Die Befestigungen von Vergaser, Zündung, Auspuff oder des Motors können modifiziert werden, vorausgesetzt deren homologierte Position bleibt unverändert.

4.2.2 In KF1:

Siehe Artikel 18 und 21

4.2.3 KZ1:

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

a) Innerhalb des Motors:

- Hub,
- Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
- Pleuelaugenabstand,
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
- Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen.
Die Schaffung neuer Auslasskanäle oder Öffnungen ist verboten.
- Restriktionen gemäß der Besonderen Bestimmungen.

b) Außerhalb des Motors:

- Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
- Äußere Merkmale des eingebauten Motors, mit Ausnahme der Flächenbearbeitung, welche für die Anbringung des Barcode-Stickers notwendig ist.

Zur Änderung des äußeren Erscheinungsbildes des Motors gehören nicht: die Befestigung von Vergaser, Zündung, Auspuff, Kupplung oder des Motors selbst, vorausgesetzt deren homologierte Position wird nicht verändert.

4.3 Reifen

Reifen der Gruppe 1 müssen von einem Hersteller produziert worden sein, welcher in Gruppe 2 Reifen CIK-homologiert hat.

ART. 5 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR KARTS DER GRUPPE 2**5.1 Chassis**

Alle Chassisrahmen in der Gruppe 2 (KF4, KF3, KF2, KZ2) müssen homologiert sein.

Sie müssen im Herstellerkatalog und auf einem Formblatt, genannt „Homologationsblatt“, durch die CIK abgefasst und vom ASN abgestempelt, beschrieben sein.

Chassisrahmen werden aller 3 Jahre für eine Homologationsperiode von 6 Jahren homologiert.

DMSB-Anmerkung: Gilt erst für ab 2003 homologierte Chassis.

Alle Chassis, welche in 2006 für die Klassen ICA-Junioren, ICA, ICC bzw. Super-ICC homologiert sind, sind auch für die Klassen KF3, KF2 sowie KZ2 bzw. KZ1 homologiert.

Homologationsnachträge müssen gemäß den Homologationsbestimmungen von der CIK/FIA genehmigt worden sein.

Modifikationen am Chassis-Rahmen (z. B. Position der Roh-

re) sind nur unter Berücksichtigung der im Homologationsblatt beschriebenen Dimensionen zulässig oder wenn Biegungen ausschließlich an den Rohren versetzt werden, an den sie im Homologationsblatt abgebildet sind.

5.2 Motor**5.2.1 KZ2**

Es sind nur Membran-gesteuerte Motoren zugelassen.

Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen.

Erlaubte Änderungen:

Alle Änderungen am homologierten Motor sind erlaubt, mit Ausnahme von:

a) Innerhalb des Motors:

- Hub,
- Bohrung (außerhalb des Maximal-Grenzwertes),
- Pleuelaugenabstand,
- Anzahl der Überströmkanäle und Einlassöffnungen im Zylinder und im Kurbelgehäuse,
- Anzahl der Auslasskanäle und Öffnungen. Die Schaffung neuer Auslasskanäle oder Öffnungen ist verboten.
- Restriktionen gemäß den Besonderen Bestimmungen.

b) Außerhalb des Motors:

- Anzahl der Vergaser und deren Venturi-Durchmesser
- Äußere Merkmale des eingebauten Motors, mit Ausnahme der Flächenbearbeitung, welche für die Anbringung des Barcode-Stickers notwendig ist.

Zur Änderung des äußeren Erscheinungsbildes des Motors gehören nicht: die Befestigung von Vergaser, Zündung, Auspuff, Kupplung oder des Motors selbst, vorausgesetzt deren homologierte Position wird nicht verändert.

5.2.2 KF4, KF3 und KF2 Motoren

siehe Art. 18-20

ART. 6 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL SUPER-A

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 7 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL A

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 8 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR FORMEL C

entfällt,

Klasse wurde 2005 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 9 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR SUPERKART (DIVISION 1 UND 2)

Division 1:

- Motor: Der maximale Hubraum beträgt 250 ccm, resultierend aus:
 - einem Motor mit Einkreis-Kühlsystem mit maximal 2 Zylindern, durch natürlichen Luftstrom oder Wasser gekühlt,
 - oder 2 Einzylinder-Motoren, für die Klasse ICC homologiert.
- Folgende Motortypen sind zulässig:

a) 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 dem offiziellen Hersteller-Katalog).

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

Motoren nur noch bis 31.12.2017 zulässig.

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

c) 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 Marke

des Auspuffs ist frei. Ebenso ist der gesamte Auslassöffnungswinkel freigestellt.

- d) 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
- Mindestmasse:
 - bei 1 Einzylinder-Motor: 208 kg mit Karosserie
 - Mindestgewicht des Karts selbst: 98 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff
 - bei anderen Motoren: 218 kg mit Karosserie
- Mindestgewicht des Karts selbst: 113 kg ohne Karosserie und ohne Kraftstoff

Division 2

- Durch natürlichen luftstrom- oder wassergekühlter 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.
 - Membrangehäuse-Profil: freigestellt
 - Getriebe mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen, gemäß Herstellerkatalog
 - Mindestmasse: 208 kg mit Karosserie

Mindestmasse 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 die Gesamt-Mindestmasse (mit Karosserie) um 3 kg angehoben.

ART. 10 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL A

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 11 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR INTERCONTINENTAL A/JUNIOREN

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

ART. 12 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR KZ2 UND KZ1

- Antriebseinheit: Motor und Getriebe müssen aus einem unlösbaren Teil bestehen. Das Motorgehäuse darf nur aus 2 trennbaren Teilen (vertikal oder horizontal) bestehen. *Nur Einsätze für Kurbelwellenlager und Befestigungselemente (Bohrungen, Passstifte) sind zulässig.*
- CIK/FIA-homologierte wassergekühlte Einzylinder-Motoren mit Membran-Einlasssteuerung, mit Einkreis-Kühlsystem
- Hubraum maximal: 125 ccm
- Membrangehäuse (Abmessungen und Zeichnung) gemäß Homologationsblatt; Membrangehäuse-Abdeckung: freigestellt.
- Vergaser aus Aluminium mit Venturi-Diffuser von maximal 30 mm Durchlass, rund. Für CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und -Trophies wird ein Vergaser nach Angebotsabfrage vorgeschrieben.

Der Vergaser muss absolut original bleiben. Die einzigen Einstellungen können vorgenommen werden an: Schieber, Düsenadel, Schwimmer, Schwimmerkammer, Nadeldüse, Leerlauf-, Haupt- und Starterdüse sowie Nadel-Satz, vorausgesetzt alle ausgetauschten Teile sind Dell'Orto Originalteile. Der eingebaute Kraftstofffilter und die Platte (Nr.28 der Zeichnung 7 im Anhang) dürfen entfernt werden; sofern diese beibehalten werden, müssen sie original sein.

DMSB-Vorschrift zu KZ2-Einheitsvergaser:

Seit 01.01.2014 ist bei allen DMSB-Prädikatsveranstaltungen der nach Ausschreibung benannte Vergaser Dell'Orto VHS 30 gemäß Zeichnung 7 vorgeschrieben.

- Bei CIK-Prädikaten, wird ein einziger Auspuff-Lieferant nach einer Ausschreibung benannt werden.
- Getriebe: CIK/FIA-homologiert (einschließlich Primärübersetzung) mit mindestens 3 und maximal 6 Gängen. Die Getriebe-Übersetzungen sind mittels Gradscheibe mit einem Durchmesser von mindestens 200 mm oder mittels digitaler Messeinrichtung zu prüfen. Die Grad-Dezimalstellen im Homologationsblatt müssen in Zehntel Grad (nicht in Minuten) angegeben

sein. Für die Homologation des Getriebes müssen Hersteller, Modell und Typ im Homologationsblatt angegeben sein.

- In KZ2: handbetätigte, ausschließlich mechanische Getriebebetätigung ohne Servo-Unterstützung; jedes System zur Zündunterbrechung ist verboten.
- In KZ1: handbetätigte oder elektro-mechanische Getriebebetätigung
- Der gesamte Öffnungswinkel des Auslasses, abzulesen auf einer Gradscheibe von mindestens 200 mm Durchmesser oder mittels digitaler Messeinrichtung, darf maximal 199° – unabhängig von der Angabe im Homologationsblatt – betragen.
- Volumen des Verbrennungsraums: mindestens 11 ccm. Das Verbrennungsraum-Volumen ist mit einer Labor-Bürette, Klasse A, mit Zehntel-Skalierung (1/10 Kubikzentimeter) zu ermitteln. Die Prüfflüssigkeit ist aus einem Gemisch von unverbleiten Kraftstoff und 2-Takt-Öl, im Verhältnis 1:1 herzustellen.

Das Volumen ist bis zur Oberkante des Verbrennungsraumes zu füllen, gemäß der im Anhang 1a beschriebenen Messmethode.

- Zündkerze: Die Marke ist freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Der Zündkerzenkörper, mit Ausnahme der Elektrode, fest angezogenen im Zylinderkopf, darf nicht über den oberen Teil des Doms vom Verbrennungsraum hinausragen.

Abmessungen für das Kerzengewinde: : Länge 18,5 mm, M 14 x 1,25.

- Kennzeichnung: Eine bearbeitete glatte Fläche von 30 mm x 20 mm für die Barcode-Sticker muss an der Zylindervorderseite und dem oberen Teil des Membrangehäuses (an den Kurbelgehäusehälften) vorhanden sein.
- Die Hinzufügung von Gewichten am Rotor der Zündanlage, befestigt mit mindestens 2 Schrauben, ist ohne jegliche Änderung am homologierten Rotor, zulässig.
- Auspuff: homologiert, bestehend aus magnetischen Stahl mit einer Mindestdicke von 0,75 mm.
- *Auspuff-Schalldämpfer: homologiert, Verwendung vorgeschrieben Befestigung des Auspuffs und des Schalldämpfers gemäß Zeichnung Nr. 20*
- Reifen: 5 Zoll
- KZ1: homologiert Typ: "prime"
- KZ2: homologiert Typ: "prime" oder "option"

- Mindestmasse:

– KZ1 und KZ2 Kurzstrecke und Langstrecke: 175 kg Karosserie für die Langstrecke: Es können teilweise oder komplett die Karosserie-Spezifikationen der Supersportart angewendet werden.

**ART. 13 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR
INTERCONTINENTAL C „SUDAM“**

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

**ART. 14 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR
INTERCONTINENTAL C „SUDAM/JUNIOREN“**

entfällt,

Klasse wurde 2009 letztmalig ausgeschrieben.

**ART. 15 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR
INTERCONTINENTAL E (KURZSTRECKE)**

entfällt,

Klasse wurde 2011 letztmalig ausgeschrieben.

**ART. 16 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR
WORLD FORMULA**

entfällt,

Klasse wurde 2011 letztmalig ausgeschrieben.

**ART. 17 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR
ELEKTRISCH BETRIEBENE KARTS**

Siehe FIA-Jahrbuch, No. 7 (FIA Yearbook of Automobile Sport) Technische Bestimmungen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebs-Energien

ART. 18 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN KF4

- Die originalen Teile des homologierten Motors müssen jederzeit ihrer originalen Konstruktion beibehalten sowie den Fotos, Zeichnungen und physikalischen Größen im Homologationsblatt entsprechen, analog des bei der Homologation verplombten Motors.
- Alle Änderungen welche das ursprüngliche Aussehen, die Abmessungen, Zeichnungen oder Fotos des originalen homologierten Teils welches im Homologationsblatt beschrieben verändern sind verboten, sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA beschlossen wurden).
Der Basismotor muss für alle KF-Klassen adaptiert werden können (KF4, KF3, KF2 und KF1)
- 2-Takt-Hubkolben-Motor mit Direktantrieb, homologiert durch die CIK/FIA.
- Exotische Materialien sind verboten.
- Für alle Motorteile mit mechanischen Funktionen bzw. welche zur Kraftübertragung dienen, ist Stahl- oder Aluminium-Material vorgeschrieben.
- Kohlefaser-Material ist für alle strukturellen Teile verboten.

- Kurbelgehäuse und Zylinder müssen aus Aluminiumguss bestehen.
- Kurbelwelle, Pleuel und Kolbenbolzen müssen magnetisch sein.
- Die Kolben müssen aus Aluminiumguss gefertigt oder Schmiedeteile sein.
- Die Zylinderbuchsen müssen aus Stahlguss bestehen.
- Die Höhe des Zylinderblocks wird zwischen der Oberkante der Zylinderbuchsen-Dichtfläche und der Dichtfläche des Zylinderfußes gemessen.
- Volumen der Überströmkanäle, Auslasskanal-Länge, inneres Profil des Auslasskanal-Ausgangs und Zylinderfuß müssen dem Homologationsblatt entsprechen. Diese Abmessungen müssen gemäß der im Anhang 3 beschriebenen Methode kontrolliert werden.
- maximale Hubraum: 125 ccm
- Hub: mindestens 54,0 mm und maximal 54,5 mm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf mit integrierter Wasserpumpe
- homologierter Wasserkühler
- Membran-Einlasssteuerung in Kurbelgehäuse oder Zylinder
- homologiertes mechanisches Power-Valve-System mit pneumatischer Betätigung (Öffnung) und mechanischer Rückstellung (Schließung), ohne jede elektrische Anschlüsse
- Aufladung ist verboten.
- Mindestvolumen des Verbrennungsraumes:
9 ccm, gemessen nach der beschriebenen Methode in Anhang 1c.
- Zündkerze: Hersteller freigestellt (muss aus der Serienproduktion stammen und strikt original bleiben). Das Zündkerzengewinde (ohne Elektrode), das in den Zylinderkopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- Abmessungen des im Zylinderkopf eingeschaubten Zündkerzenkörper; Länge: 18,5 mm; Gewinde: M14 x 1,25.
- Ein Massenausgleich, bestehend aus einem unausgewuchteten in umgekehrter Drehrichtung zur Kurbelwelle arbeitenden System, ist vorgeschrieben. Der Ausgleich muss mindestens 25% betragen (siehe Details im CIK-Homologations-Reglement). Die Ausgleichswelle muss von außen zu demontieren und zu kontrollieren sein.
- Homologiertes variables digitales Zündsystem zulässig nur in Abhängigkeit der Motordrehzahl. Einbau, Befestigung, Funktionsweise und Kennzeichnung gemäß der Anforderungsliste in den Homologationsbestimmungen der CIK/FIA.

- max. Motordrehzahl: 14.000 1/min
 - serienmäßiger originaler Vergaser mit Schwimmerkammer; max. Durchmesser: 30 mm mit rundem Venturi-Durchlass ohne jegliche elektronische Anschlüsse
 - On-board-Starter mit eigener Energiequelle
 - Die versiegelte Batterie (wartungsfrei) darf nur für den Starter verwendet werden.
 - Ein Starter und Motor-Stopp-Schalter, welcher vom Fahrer in normaler Fahrposition betätigt werden kann, ist vorgeschrieben.
 - Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
 - Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
 - Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 3000 min⁻¹ erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min⁻¹ unter allen Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.
 - Ein wirksamer Schutz (aus Aluminium oder Plastik), der die Fliehkraftkupplung überdeckt, aber freien Zugang zur Kette oder Riemen gewährleistet, muss angebracht sein.
 - Auspuff, bestehend aus max. 6 Sektionen mit konstantem Durchmesser; entweder divergent oder konvergent, sowie ein mit dem Motor homologierter Geräuschdämpfer. Mindestwandstärke des Auspuffblechs: 0,9 mm
 - CIK-FIA homologierter Ansaugeräuschdämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
 - Geräuschlimit von 100 dB(A) bei 7500 min⁻¹*
 - Die dem Kraftstoff beigemischte Ölmenge darf max. 4% betragen.
 - Durch die Homologation limitierte Schadstoff-Emission.
 - Kennzeichnung: Eine bearbeitete glatte Fläche von 30 mm x 20 mm für die Barcode-Sticker muss an der Zylindervorderseite und dem oberen Teil des Membrangehäuses (an den Kurbelgehäusehälften) vorhanden sein.
- * gilt nicht im DMSB-Bereich (siehe Art. 2.19)

ART. 19 BESONDERE BESTIMMUNGEN KF3

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF3-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
 - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
 - Änderung von Abmessungen,
 - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils;

sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).

Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen muss:

- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; es muss durch den homolog. befestigten Verschluss ersetzt werden oder das Zylindergehäuse muss unbearbeitet bleiben.
- Auslassöffnungswinkel: max. 170°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
- max. Motordrehzahl: 14.000 1/min
- Mindestbrennraum-Volumen von 12 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1b dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
- Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
- Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
- Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 3000 min⁻¹ erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min⁻¹ unter allen Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.
- Spezifischer Einheits-Auspuff, Abmessungen und Volumen gemäß technischer Zeichnung Nr.12. Für die CIK/FIA-Meisterschaften, -Cups und -Trophys wird ein einheitlicher Auspuff-Lieferant nach Angebotsanfrage der CIK/FIA vorgeschrieben.
- Für KF3 homologierte Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 20 mm, welcher absolut original bleiben muss. *Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird.* Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und seine Einlassform, der vom Hersteller hinterlegten Kontrollehre, entsprechen.
- Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf, welcher dem normalen Funktionieren des Thermostats dient, ist zulässig.
- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 14000 1/min.
- Reifen: 5" homologiert; Typ: "option"
- Gesamt-Mindestmasse: 145 kg (inkl. Fahrer)*
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff) : 75 kg*

*DMSB-Anmerkung: bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsstuhls: -3 kg

ART. 20 BESONDERE BESTIMMUNGEN KF2

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF2-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
 - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
 - Änderung von Abmessungen,
 - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils;
 sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).
- Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden Spezifikationen entsprechen muss:
 - Die mechanische Arbeitsweise des Power-Valve-Systems ist freigestellt, vorausgesetzt, dass alle Teile, welche in der Explosionszeichnung im Homologationsblatt abgebildet sind, verwendet werden und keine anderen Teile hinzugefügt wurden.
 - Die Verwendung eines Power-Valve-Einstellgriffes, wie er in der KF1 für den Anbau eines Drosselklappen-Schaltensensor spezifiziert ist, ist zulässig. Jedoch darf der besagte Sensor in KF2 nicht verwendet werden.
 - Mindestbrennraum-Volumen von 9 ccm, welches nach der Methode, die in Anhang 1c dieses Technik-Reglements beschrieben ist, geprüft wird.
 - Auslassöffnungswinkel: max. 194°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.
 - max. Motordrehzahl: 15.000 1/min
 - Für KF2 homologierter Drosselklappen-Vergaser mit 2 Einstellschrauben und max. Venturi-Durchlass von 24 mm, welcher absolut original bleiben muss. *Zur Vermeidung von Zweifel bedeutet dies, dass der Vergaser in jedem Punkt identisch, innerhalb der angemessenen Fertigungstoleranzen, sein muss mit dem Vergaser, welcher durch den Inspektor bei der Homologations-Inspektion versiegelt wurde und der CIK-FIA zur Verfügung gehalten wird.* Der Vergaser muss dem Homologationsblatt und seine Einlassform, der vom Hersteller hinterlegten Kontrolleure, entsprechen.
 - Kupplung gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 15 und 16 (Single-Design)
 - Mindestgewicht (komplette Kupplung mit Anlasserzahnkranz und Motorritzel): gemäß Homologationsblatt
 - Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 3000 min⁻¹ erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. 5000 min⁻¹ unter allen

Umständen im direktem Eingriff (100%iger Kraftschluss) befinden.

- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 15.000 1/min.
- Reifen: 5" homologiert; Typ: "prime"
- Gesamt Mindestmasse: 158 kg (inkl. Fahrer)
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 75 kg

ART. 21 BESONDERE BESTIMMUNGEN KF1

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im KF2-Homologationsblatt enthalten sind, verboten:
 - Änderung des ursprünglichen Aussehens,
 - Änderung von Abmessungen,
 - Änderungen zu den Zeichnungen oder Fotos des originalen Teils;
 sofern diese nicht ausdrücklich durch einen Artikel dieser Bestimmungen erlaubt werden oder aus Sicherheitsgründen (durch die CIK/FIA veröffentlicht).
- Für die Klasse KF4 homologierter Motor, welcher dem Art. 20 – Besondere Bestimmungen KF2 entsprechen muss:
 - Die Motoren werden innerhalb der Marken, welche in der CIK/FIA-Meisterschaft beteiligt sind, durch Losziehung zugeteilt.
 - Reifen: 5"
 - Freigestelltes Bremssystem gemäß den technischen Bestimmungen des Art. 2.11 – welches von einem Hersteller mit einer gültigen CIK-Bremsen-Homologation produziert sein muss.
 - Gesamt Mindestmasse: 158 kg (inkl. Fahrer)
 - Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 75 kg

ART. 22 BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR SUPER KF

entfällt

Anhänge

- Anhang 1** Messmethode für das Brennraumvolumen in den Klassen...
- Anhang 1a KZ1 und KZ2
- Anhang 1b KF3
- Anhang 1c KF4, KF2 und KF1
- Anhang 2** Zugelassene Helm-Standards
siehe www.cikfia.com
- Anhang 3** Kontrolle der Zylinder in den KF-Klassen (nur KF4)
- Anhang 4** Kraftstoff-Spezifikation
- Anhang 5** Messung des Zylinderkopf-Volumens (nur in KF4)
- Anhang 6** entfällt
- Anhang 7** Zündkerzen – Beispiele
- Anhang 8** Stahl-Kontrollmagnet
siehe auch www.cikfia.com
- Anhang 9** *Kraftstoff-Tests bei CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophys – siehe www.cikfia.com*
- Anhang 10** *Beschreibung der Identifikationssticker für Hinterachsen*
- Anhang Z** Liste der CIK-homologierten Ansauggeräuschkämpfer

Technische Zeichnungen

- Nr. 1 Chassisrahmen und Haupt-Chassisteile
- Nr. 2a Stoßfänger für Kurzstrecke
- Nr. 2b Karosserie für Kurzstrecken (Seitenkästen, Frontschild, Frontspoiler)
- Nr. 2c *Frontverkleidungs-Befestigungssatz*
- Nr. 2d Heckauffahrtschutz für Kurzstrecken
- Nr. 3 Vergaser
- Nr. 4 5-Zoll-Felge
- Nr. 5 entfällt
- Nr. 6 Messeinsatz zur Ermittlung des Brennraum-Volumens
- Nr. 7 KZ1 und KZ2 Vergaser für CIK-Prädikate
- Nr. 8 Lenkradaufbauten
- Nr. 9 entfällt
- Nr. 10 entfällt
- Nr. 11 World Formula Chassis
- Nr. 12 Spezifische Auspuffanlage in KF3
- Nr. 13 Lehre zur Kontrolle der Mindestlänge des Auslasskanals in KF-Klassen
- Nr.13.1 Lehre zur Kontrolle des Auslasskanalprofils KF-Klassen
- Nr. 14 Verschlussstück Einlass- und Auslasskanal zu deren Volumen-Kontrolle (KF-Klassen)
- Nr. 15 Kupplung für KF-Motoren
- Nr. 15b Kupplung für KF-Motoren
- Nr. 16 Kupplungsglocken-Kontrolllehre (KF-Motoren)
- Nr. 17 entfällt
- Nr. 18 Kontroll-Lehre (Steuerzeiten)
- Nr. 19 Motor-Chassis-Schnittstelle (KF-Zündung)
- Nr. 20 *Befestigung Auspuff und Schalldämpfer*

ANHANG 1
1 Messmethode für das Brennraumvolumen

- Motor vom Chassis abbauen
- Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen
- Kontrolle des Hereinragens der Zündkerze bei demontierten Zylinderkopf
- Zündkerze und Zylinderkopf ab/ausbauen (Prüfen der Gewindelänge: 18,5 mm)
- Den oberen Teil des Kolbens und die Peripherie des Zylinders mittels Fett wasserdicht machen.
- Den Kolben auf OT bringen und die Kurbelwelle arretieren.
- Überschüssiges Fett vorsichtig entfernen.
- Den Zylinderkopf mit dem vom Hersteller empfohlenen Anzugsdrehmoment wieder montieren.
- Einschrauben des Messeinsatzes (siehe Zeichnung 6) in die Kerzenbohrung
- Füllen des Verbrennungsraumes mit Prüfflüssigkeit (Mixtur aus 50 % Öl und 50 % Kraftstoff) unter Verwendung einer Laborbürette (mechanisch oder elektronisch), bis zum obersten Teil der Messeinsatz-Oberkante (Benetzung der Fläche des Messeinsatzes)

1A

In der Klasse KZ1 und KZ2 muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 11 ccm betragen.

1B

In der Klasse KF3 muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 12 ccm betragen.

1C

In der Klasse KF4, KF2 und KF 1 muss das gemessene Brennraumvolumen abzüglich 2 ccm (die aus dem Messeinsatz resultieren) mindestens 9 ccm betragen.

DMSB-Hinweis:
Brennraum-Volumen im Zylinderkopf

Gemäß der neuen CIK/FIA-Messmethode für die Ermittlung des Zylinderkopf-Brennraum-Volumens sind bei der Messung die verwendeten Dichtungen mitzubersichtigen (durch Berechnung oder Gesamt-Auslitern). Zu beachten ist, dass beim Kolbenüberstand die Dichtungen keine Berücksichtigung finden!

ANHANG 2
Zugelassene Helm-Standards

siehe CIK-Homepage: www.cikfia.com (s.a. Art. 3)

ANHANG 3
Kontrolle der Zylinder in den KF-Klassen (nur KF4)

- Motor vom Chassis abbauen
- Motor auf Umgebungstemperatur abkühlen lassen
- Überprüfung der Steuerzeiten für Einlass- und Auslasskanal (außer KF1)
- Überprüfung der Länge des Auslasskanals (Abstand zwischen Dichtungsfläche des Auslasskrümmers – durch die Mittelachse der 3 bzw. 4 Befestigungsschrauben des Auspuffkrümmers zur Oberfläche des Kolbenhemds mittels einer Lehre gemäß Technischer Zeichnung Nr. 13 (geliefert vom Hersteller))
- Überprüfung der inneren Abmessungen des Auslasskanals im Zylinder über eine Länge der ersten 3 mm mittels der 2 von jedem Motorhersteller gelieferten Lehren (siehe Technische Zeichnung Nr. 13b)
- Demontage des Zylinders
- Überprüfung der des Zylinderfußes mittels der 2 von jedem Motorhersteller gelieferten Lehren (Minimum- und Maximum-Lehren gemäß Zeichnungen 8.4c und 8.4e der Homologationsbestimmungen).
- Überprüfung der Sehnenmaße der Kanäle (außer KF1) mit den Lehren gemäß den Technischen Zeichnungen Nr. 8.4d und 8.4f des Homologations-Reglements
- Messmethode zur Überprüfung des Volumens der Einlasskanäle (Überströmkkanäle):
 - Innere Peripherie der Zylinderbuchse mittels dem passenden Verschlussstück gemäß Technischer Zeichnung Nr. 14 wasserdicht machen, so dass die Einlasskanäle verschlossen werden.
 - Umdrehen des Zylinders mit der Fußseite nach oben.
 - Vorsichtiges Verspannen/Verkeilen des Zylinders zur Erzielung einer waagrecht ausgerichteteten Zylinderfußfläche.
 - Auflegen einer Polycarbonat-Platte auf den, vorher leicht eingefetteten, Zylinderfuß zur Erhaltung einer Referenzebene.
 - Füllung eines der Überströmkkanäle mit Prüfflüssigkeit (Mixtur aus 50 % Öl und 50 % Kraftstoff) unter Verwendung einer elektronischen Bürette, bis zur Oberkante der Zylinderfuß-Dichtfläche.
 - Wiederholung dieser Messung für jeden Überströmkkanal
 - Für bestimmte Motoren mit 5 Überströmkkanälen ist es notwendig die 4 Haupt-Überströmkkanäle zu messen (2 x 2), gemäß den Angaben im Homologationsblatt.

ANHANG 4
Kraftstoff-Spezifikation

Eigenschaften	Maßeinheit	Min.	Max.	Testverfahren
ROZ		95,0	102,0	ASTM D 2699-86
MOZ		85,0	90,0	ASTM D 2700-86
Sauerstoff	%m/m		2,7	ASTM D 4815

Grundanalyse

Stickstoff	%m/m		0,2	ASTM D 3228
Benzol	%w/v		1,0	EN 238
Dampfdruck nach Reid (hPa)	kPa		90	ASTM D 323
Blei	g/l		0,005	ASTM D 3237
Spez. Gewicht (15°C)	kg/m3	720	780,0	ASTM D 4052
Oxidationsfestigkeit	Minuten	360		ASTM D 525
Abdampfdruckstand	mg/100ml		5	EN 26246
Schwefel	mg/kg		150	EN-ISO/DIS 14596

Destillation

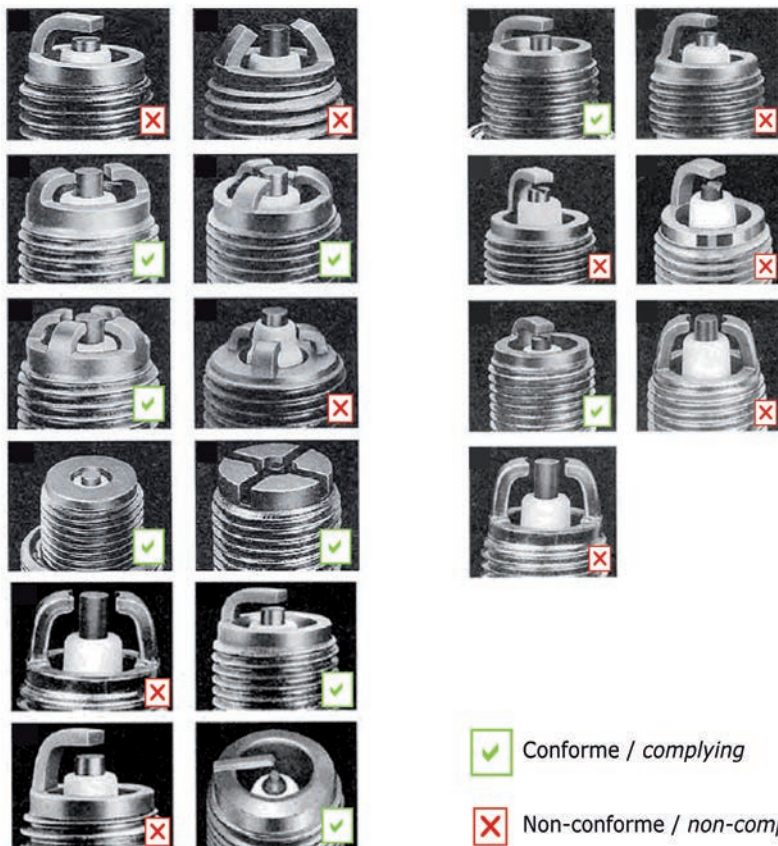
bei 70°	%w/v	10,0	50,0	ISO 3405
bei 100°	%w/v	30,0	71,0	ISO 3405
bei 150°	%w/v	75,0		ISO 3405
Endsiedepunkt	°C		215,0	ISO 3405
Rückstand	%w/v		2,0	ISO 3405
Aromate	%w/v		35,0*	Gaschromatograph
Olefine	%w/v		18,0*	Gaschromatograph
Gesamt Di-Olefine	%m/m		1,0*	GCMS

* Korrigierte Werte gemäß im Kraftstoff enthaltener Sauerstoff-Bestandteile

ANHANG 5
Messung des Zylinderkopf-Volumens (nur in KF4)

1. Demontage des Zylinderkopfes vom Motor (Zündkerze bleibt eingeschraubt)
2. Eine 1mm dicke Stahlplatte mit demselben Durchmesser wie die obere Dichtfläche der Zylinderbuchse im Zylinderkopf wird direkt an dieser Dichtfläche positioniert.
3. Montieren des Zylinderkopfes an diese Platte inklusive vorhandener Kupferdichtungen
4. Befestigung des Zylinderkopfes durch Anziehen der Muttern mit dem üblichen Drehmoment für die Zylinder-Montage
5. Überprüfung des Zylinderkopf-Volumens mittels CIK-Einsatz

ANHANG 7 Zündkerzen-Beispiele

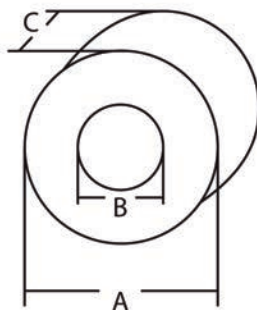


 Conforme / complying

 Non-conforme / non-complying

ANHANG 8 Stahl-Kontrollmagnet

Dénomination <i>Denomination</i>	Abréviation <i>Abbreviation</i>	Unités <i>Units</i>	Valeurs <i>Values</i>	Tolérances <i>Tolerances</i>
Type			Wet SXP anisotrope	
Gradation			Ferrite Y30BH	
Dimension A		mm	72	+/- 1.44
Dimension B		mm	32	+/- 0.64
Dimension C		mm	10	+/- 0.1
Induction résiduelle <i>Residual induction</i>	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Champ coercitif <i>Coercivity</i>	H _c	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Produit énergétique <i>Energetic product</i>	Bhmax	MGOe (méga Gauss Oersted)	3.6	+/- 0.2
Masse volumique <i>Density</i>	ρ	g/cm ³	4.9	



ANHANG 9 Kraftstoff-Tests bei CIK-FIA Meisterschaften, Cups & Trophys

Siehe CIK-Homepage: www.cikfia.com

ANHANG 10 Beschreibung der Identifikationssticker für Hinterachsen

Der Sticker enthält die folgenden Informationen:

3-stellige Seriennummer mit vorangestelltem, herstellerspezifischem Buchstaben.

Die Abmessungen sind 20 x 20mm

**Positionierung des Stickers:**

Der Sticker muss auf der rechten Innenseite der Achse 5mm vor dem Ende angebracht sein.

Der Antragssteller muss sicherstellen, dass die Methode zur Verklebung des Stickers sicher genug ist, dass der Sticker nicht entfernt werden kann ohne dass selbiger zerstört wird.

Vorgehensweise für Hersteller um Sticker zu erhalten:

Der Hersteller muss eine E-Mail an die CIK-FIA (cik@fia.com) senden, um Hinterachs Aufkleber nach dem folgenden Verfahren zu bestellen:

1. Produkttyp (Hinterachsen)
2. Anzahl der Sticker (Rollen à 250 Stück)
3. Liefername und Anschrift
4. Sticker werden auf Kosten des Antragstellers versendet werden
5. Zahlungsnachweis für die Anzahl der bestellten Aufkleber zuzüglich Versandkosten

Preis pro Sticker: Jeder Identifikationssticker für Hinterachsen kostet 3€

Lieferzeit: 4 Wochen nach Eingang der Bestellung und Bezahlung

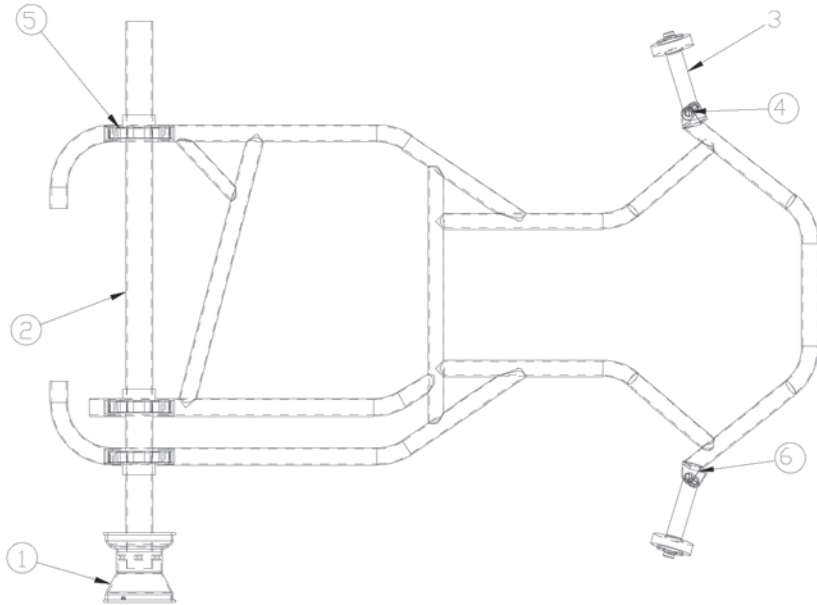
CIK/FIA anerkannte Schmieröle für 2015

(Stand: 12.12.2015)

Hersteller	Name	Referenz-Nr.
Bel-Ray	H1R Racing 100% Synthetic Ester 2T engine oil	114347/01
Cogelsa (Global Racing Oil)	Global Racing Oil (GRO) Kart-2	114364/01
Denicol Motor Oils	SYN 100 Two Stroke	114359/01
ENI SpA (ENI Schmiertechnik GmbH)	Kart 2T	114371/01
Exced di Carbone Nunzio	Exced RSK Blue Print 2 Stroke Oil	114358/01
Exced di Carbone Nunzio	Exced RSK Evolution 2 Stroke Oil	112358/03
Exced di Carbone Nunzio	RSK M 2 Stroke Oil	112358/02
Fuchs Lubricants	Silkolene Pro KR2 2-Stroke Kart Racing Oil	114325/02
Fuchs Lubricants	Silkolene Pro2 100% Synthetic Racing 2-Stroke Oil	114325/01
HP2 Laboratoire	HP2 Phenix Triboxy-Line 809 HP	114373/01
Igol	Igol Propuls Competition STS-R	114404/01
Igol	Igol Propuls 2T Kart	114404/02
Liqui Moly	Liqui Moly Pro Kart Oil	114341/01
Lubricants UK	Castrol XR77 2T engine oil	114318/01
Maroil	Bardahl KXT-Kart	114357/01
Motul	Motul Kart Grand Prix 2T	114360/01
Pakelo Motor Oil	Pakelo Racing 2TS K Synthetic Lubricant	114378/01
Petromark Automotive Chemicals	PM Xeramic Synmax Full Synthetic 2T Kart Racing Oil	114337/02
Petromark Automotive Chemicals	PM Xeramic Castor Evolution 2T Kart Racing Oil	114337/01
Petronas Lubricants Int.	Roklube	114336/01
Putoline Oil / D Racing	Putoline Kart 2 Nano Tech	114381/01
Ravensberger Schmierstoffvertrieb	Ravenol Racing Castor 2T	114345/02
Ravensberger Schmierstoffvertrieb	Ravenol Racing Kart 2T	114345/01
Solda' Vladimiro SpA	Wladoil Racing K2T	114351/01
Total Lubs	ELF HTX 976+	114366/02
Total Lubs	ELF HTX 909	114366/01
Valvoline Europe	Valvoline Racing 2T 2-cycle motor oil	114320/01
Vrooam Powersports Lubricants	Vrooam 100% Synthetic 2T Racing Engine Oil	114365/01
Wako Chemical Co. Ltd	Wako's 2CR	114335/01
Yacco SAS	Yacco KVX RACE 2T	114386/01

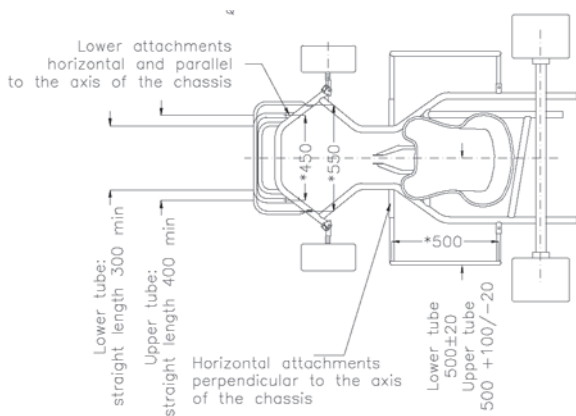
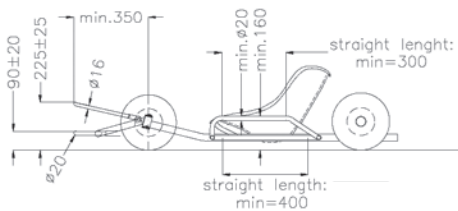
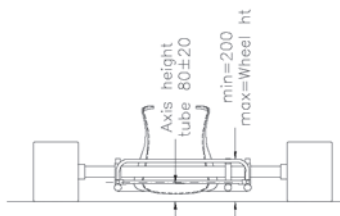
ZEICHNUNG 1 CHASSISRAHMEN UND HAUPT-CHASSISTEILE

- 1 Felge mit Aufnahme
- 2 Hinterachse
- 3 Achsschenkel
- 4 Achsschenkelbolzen
- 5 Hinterachslager
- 6 vordere Achsschenkelaufnahme



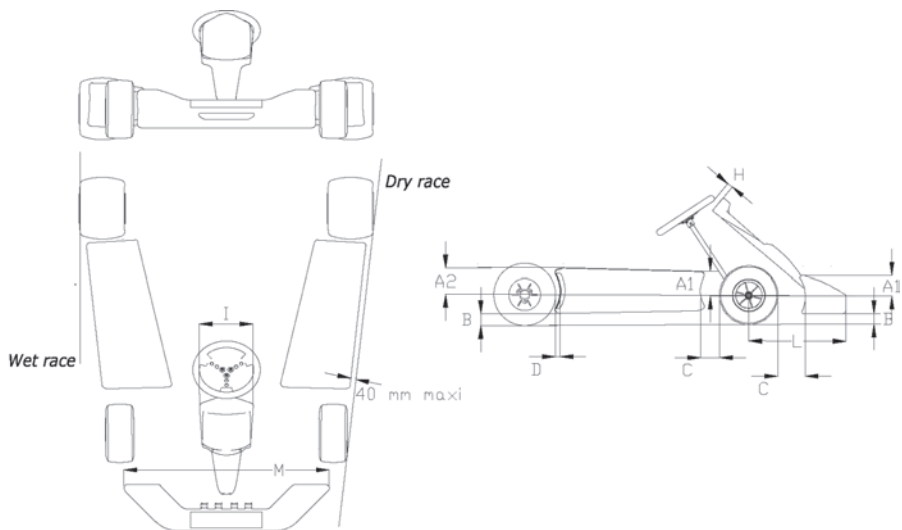
ZEICHNUNG 2A STOSSFÄNGER FÜR KURZSTRECKE

* ± 5 mm Abmessungen
zur Rohrmitte
Maße in mm

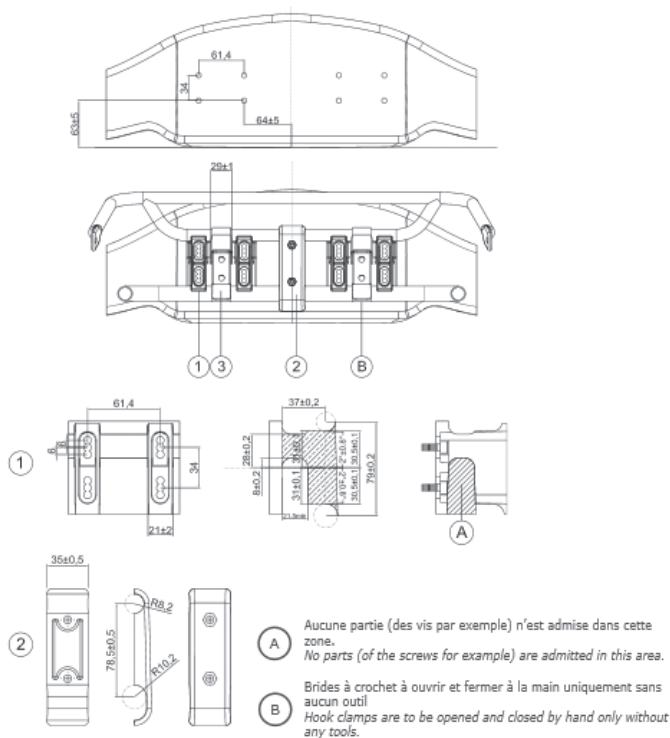


ZEICHNUNG 2B

KAROSSERIE FÜR KURZSTRECKEN



CODE	Cotes en mm / Dimensions in mm	Limite/Limit	Commentaires/Comments
A1	Inférieur au rayon de la roue avant Less than the front wheel radius		Avant / Front
A2	Inférieur au rayon de la roue arrière Less than the front wheel radius		Arrière / Rear
B	25 60	Minimum Maximum	Pilote à bord / Driver on board Pilote à bord / Driver on board
C	180	Maximum	
D	60	Maximum	
H	50	Minimum	
I	250 300	Minimum Maximum	
L	680	Maximum	
M	1000 Largeur extérieure du train avant External width of the front track	Minimum Maximum	



Es ist nur erlaubt die Frontverkleidung mit dem Frontverkleidung-Befestigungssatz am Kart zu befestigen. Keine andere Vorrichtung zugelassen. Es muss möglich sein, die Frontverkleidung frei zurück in Richtung des Chassis zu bewegen, ohne jegliche Behinderung eines Teils, welches die Bewegung einschränken könnte.

Definition Frontverkleidungs-Befestigungssatz

1. Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile + 8 Schrauben insgesamt).
2. Vorderer Stoßfängerträger (2 Halbschalen + 2 Schrauben insgesamt).
3. Verstellbare Hakenklammern (2 Stück, welche aus Metall sein müssen).

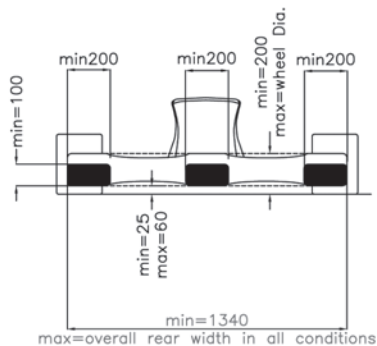
CIK Logo & Homologationsnummer muss auf jedem Teil eingeprägt sein

- (1) Montagesatz für Frontverkleidung (2 Teile, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)
(2) Vordere Stoßfängerträger (2 Halbschalen, welche aus Kunststoff hergestellt sein müssen)

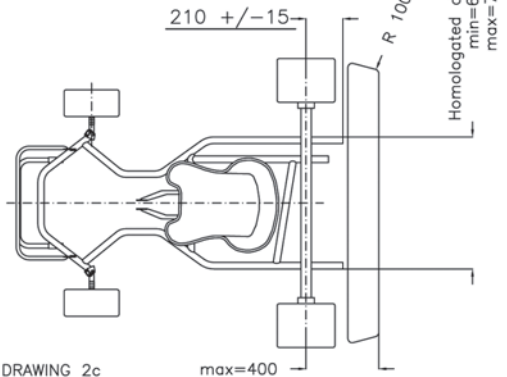
DMSB-Hinweis: Vorgenannter Frontverkleidungs-Befestigungssatz ist 2015 nur bei CIK-Prädikatsveranstaltungen vorgeschrieben.

ZEICHNUNG 2D HECKAUFFAHRSCHUTZ FÜR KURZSTRECKEN

Abmessungen in mm



Vertical surface $\sigma^\circ/-5^\circ$



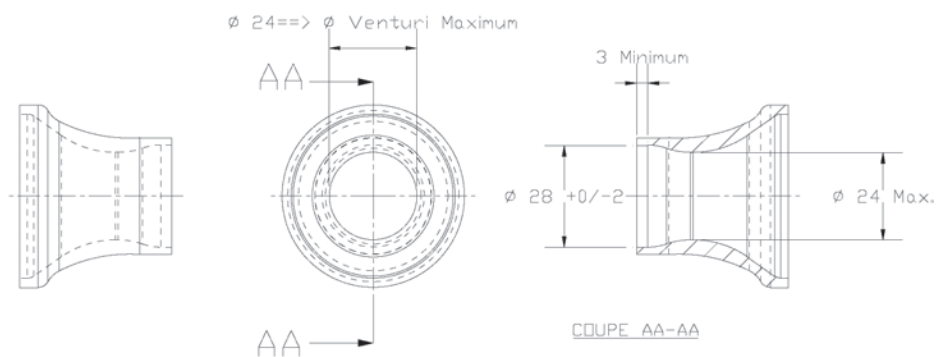
DRAWING 2c
PROTECTION 2006

* Dimensions in mm

ZEICHNUNG 3 VERGASER

Abmessungen in mm

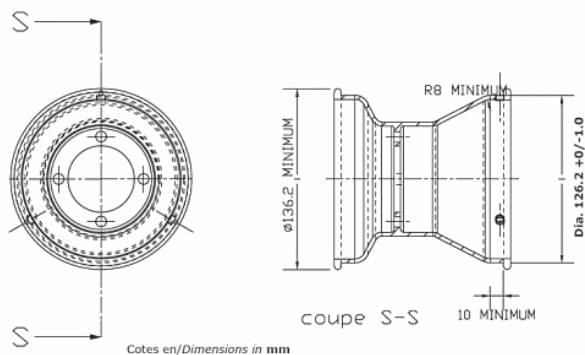
Carburettor



Dimensions in mm

ZEICHNUNG 4 5-ZOLL-FELGE

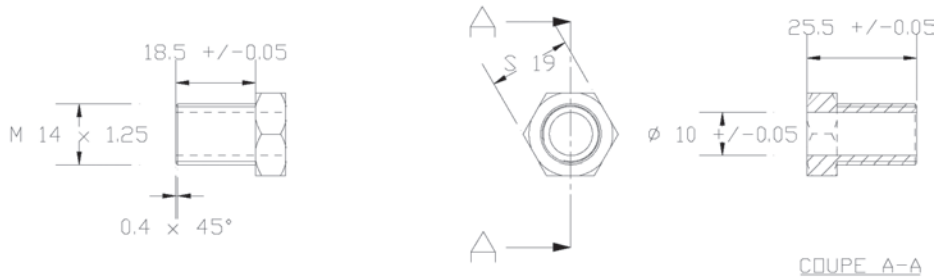
Abmessungen in mm



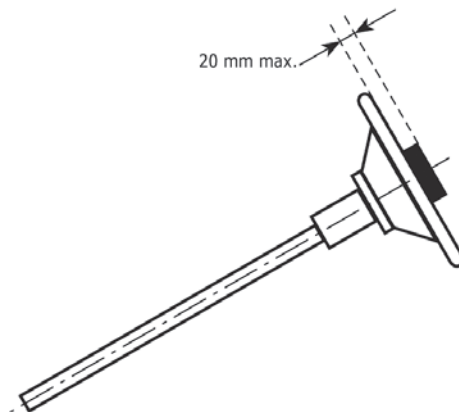
Cotes en/Dimensions in mm

ZEICHNUNG 6 MESSEINSATZ

Abmessungen in mm



$$\text{Volume Insert} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$

ZEICHNUNG 8 LENKRADAUFBAUTEN

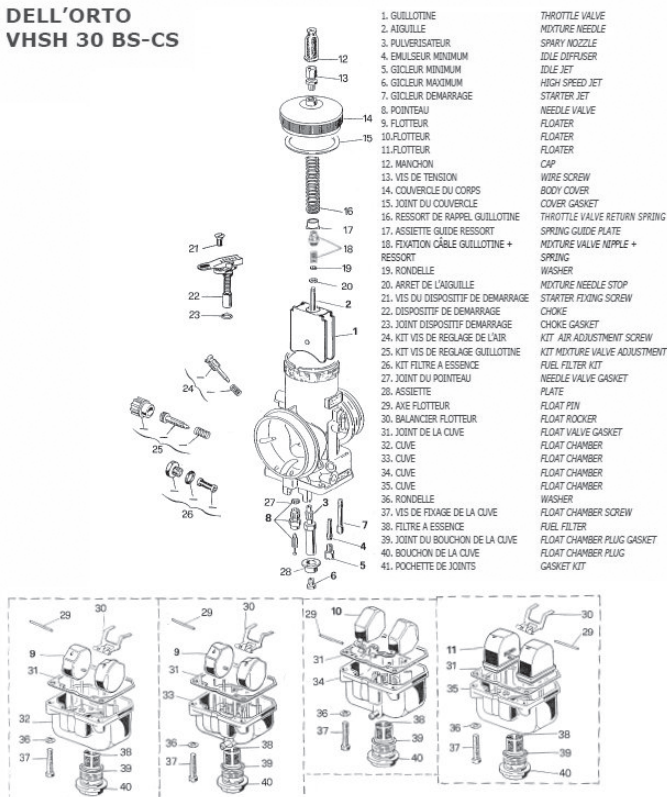
ZEICHNUNG 7

KZ1 UND KZ2 VERGASER FÜR CIK-PRÄDIKATE VON 2013 BIS 2015
KZ2 VERGASER FÜR DIE DMSB-PRÄDIKATE 2014 UND 2015

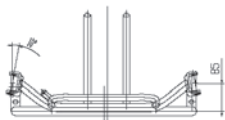
Carburateur KZ1 et KZ2 pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA de 2013 à 2015

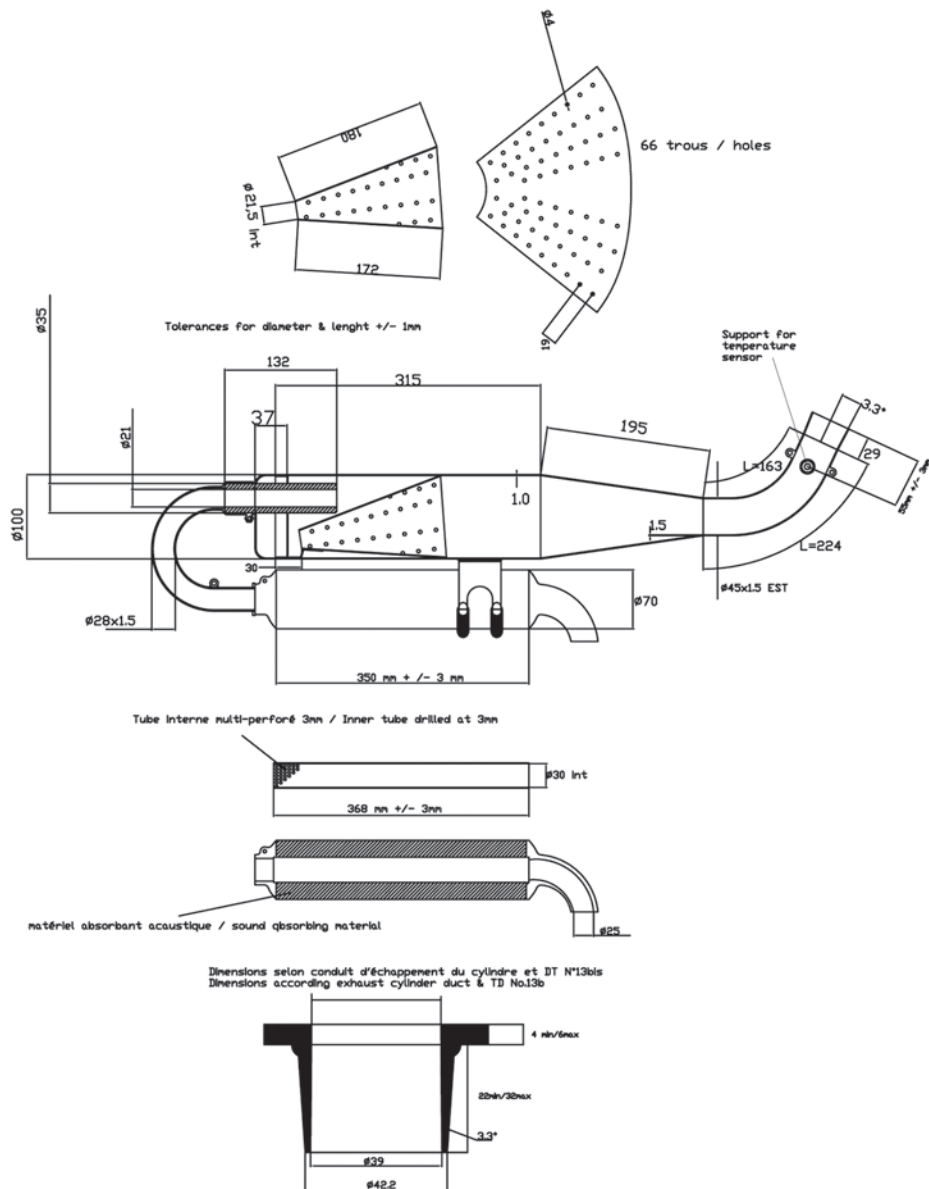
KZ1 and KZ2 Carburettor for the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies from 2013 to 2015

DELL'ORTO
VHSH 30 BS-CS



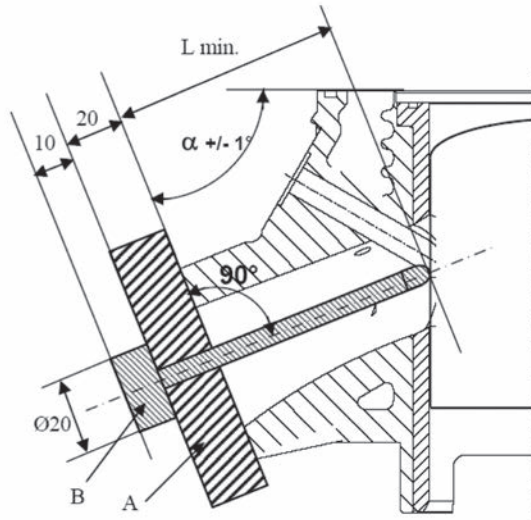
ZEICHNUNG 11 WORLD FORMULAR CHASSIS





ZEICHNUNG 13

LEHRE ZUR KONTROLLE DER MINDESTLÄNGE DES AUSLASSKANALS (NUR KF4)



A: Zentrier-/Führungsplatte, mittels Schrauben des Auslasskrümmers mittig in Bezug zum Auslasskanal befestigt; mit einer Gesamtdicke der Führungsplatte von 20 mm $\pm$ 0,05 mm mit einer zentralen Bohrung mit 5 mm Durchmesser in der Passung H7.

B: Führungsdorn, bestehend aus einem zylindrischen Rundstab mit 5 mm Durchmesser in der Passung g6, mit einem Radius von 2,5 mm am Ende und einer Länge = L_{min} (gem. Homologation) + 20 mm + 10 mm.

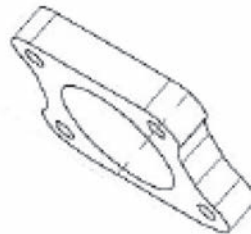
ZEICHNUNG 13.1

LEHRE ZUR KONTROLLE DES AUSLASSKANALPROFILS (NUR KF4)

Maximal-Lehre: Inneres Profil der Auslasskrümmer-Dichtungsfläche des originalen Zylinders + 1 mm.

Minimal-Lehre: Inneres Profil der Auslasskrümmer-Dichtungsfläche des originalen Zylinders - 1 mm.

Lehrendicke: 5 mm $\pm$ 0,05 mm



ZEICHNUNG 14 VERSCHLUSSSTÜCK EINLASS- UND AUSLASSKANAL ZU DEREN VOLUMEN-KONTROLLE
(NUR KF4)

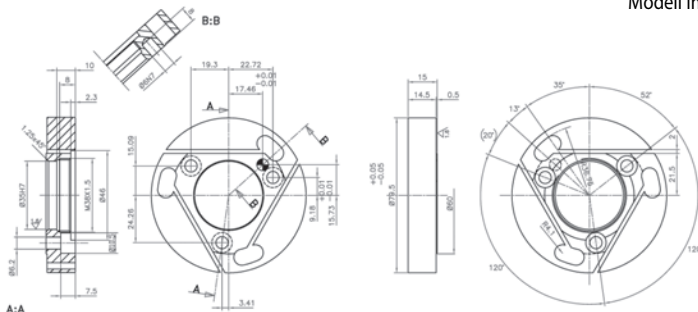


Prüfkörper bestehend aus PE, Shore-Härte 80, nominalen Durchmesser von 53,5 mm.

Erhöhung des nominalen Durchmessers auf den Bohrungs-Durchmesser durch mechanische Kompression.

ZEICHNUNG 15
KUPPLUNG FÜR KF-MOTOREN

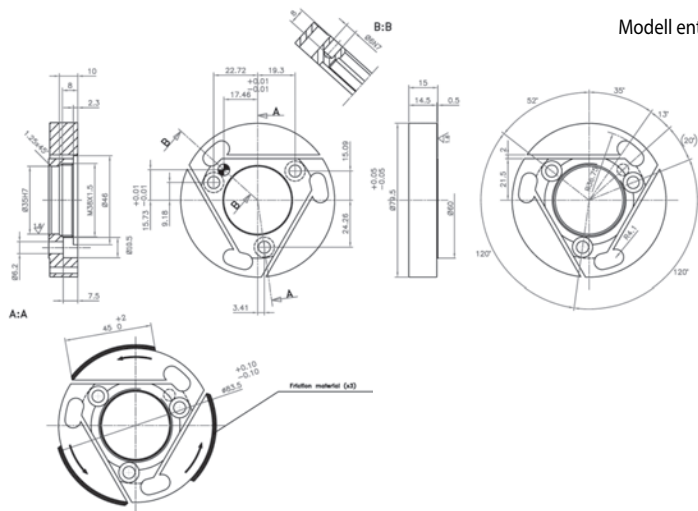
Modell in Uhrzeigerrichtung

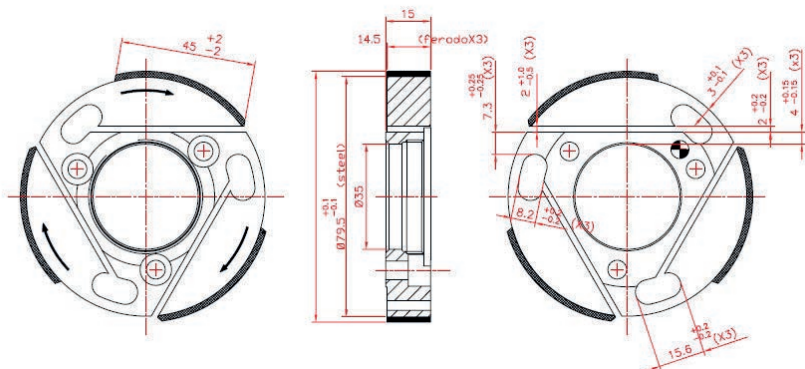


An der Kupplung des von der CIK-FIA definierten Rotors sind:

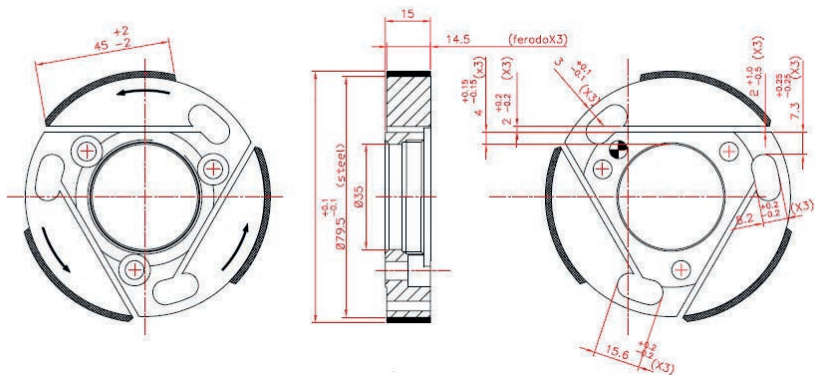
- keine Materialentfernung,
- keine Materialhinzufügung,
- keine Schaffung von inneren Kammern/Hohlräumen (offen oder verschlossen),
- kein Einbringen von anderen Materialien mit unterschiedlichen spezifischen Gewicht, erkennbar oder nicht, erlaubt.

Modell entgegen Uhrzeigerrichtung

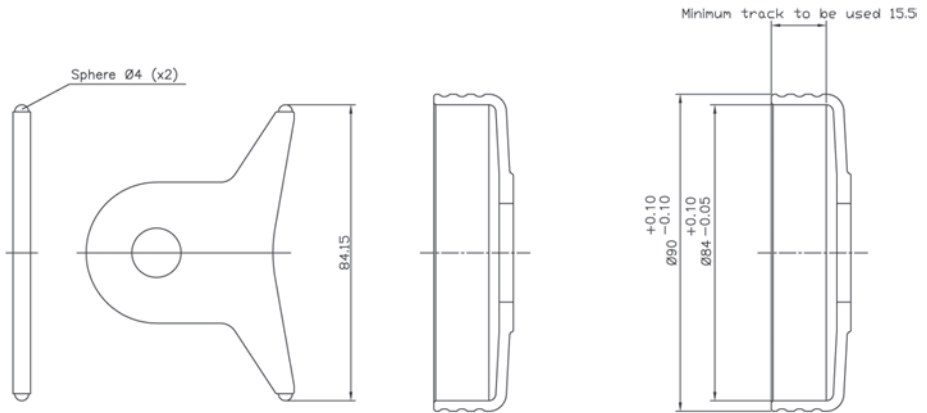




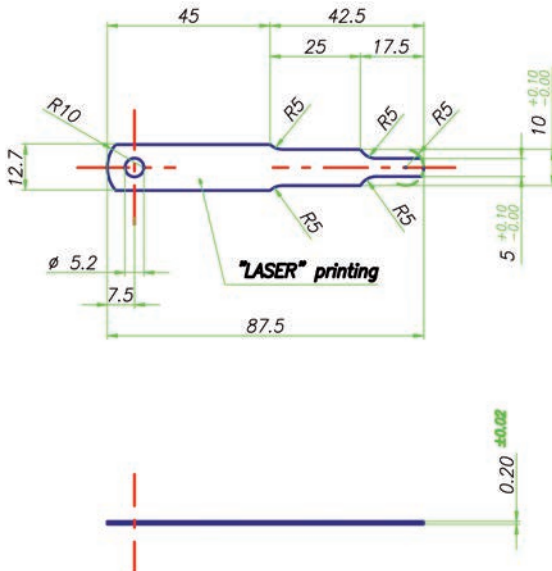
Nr. 15b Kontroll-Abmessungen für KF-Kupplungen mit außen liegendes Ritzel (im Uhrzeigersinn) / Gewicht: 345 +/- 15 g
Nur für technische Abnahme, nicht für die Herstellung



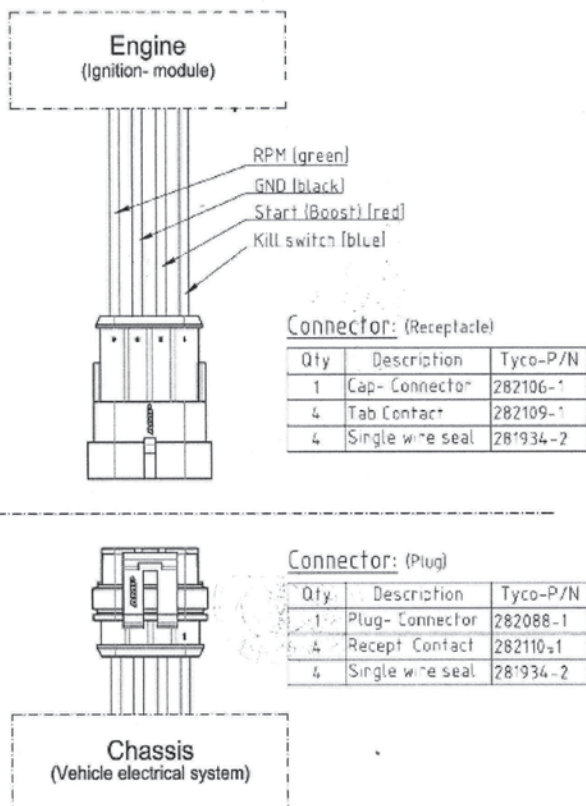
Kontroll-Abmessungen für KF-Kupplungen mit innen liegendes Ritzel (entgegen Uhrzeigersinn) / Gewicht: 345 +/- 15 g
Nur für technische Abnahme, nicht für die Herstellung

ZEICHNUNG 16 KUPPLUNGSGLOCKEN-KONTROLLLEHRE (KF-MOTOREN)

Die komplette Reibmaterial-Oberfläche des Kupplungsrotors muss jederzeit mit einer Breite von mindestens 15,5 mm in der Kupplungsglocke arbeiten (innere Fläche der Glocke).

ZEICHNUNG 18 LEHRE FÜR STEUERZEITEN-MESSUNG

Acier / Steel: SANDVIK 7C27Mo2



Remarks:

Connector system: AMP Superseal 1.5 Series

Contact P/N means parts in strip for wire range 0.5-1.5 mm²Single wire seals suitable for wire size 0.5-1.5mm² and isolation dia 1.8-2.4 mm

ZEICHNUNG 20

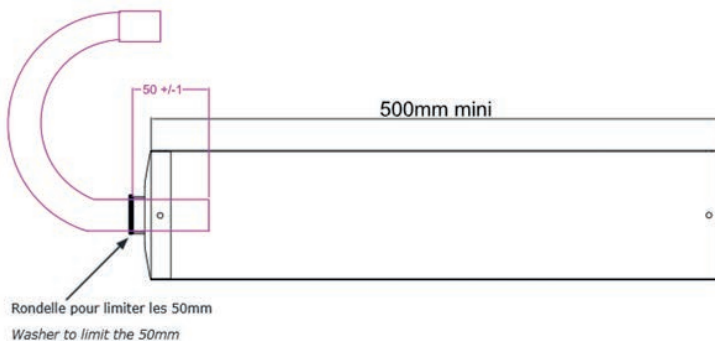
BEFESTIGUNG AUSPUFF UND SCHALLDÄMPFER

DESSIN TECHNIQUE N° 20

TECHNICAL DRAWING No. 20

Emménagement échappement et silencieux

Fitting of the exhaust and silencer



ANHANG Z

(Stand: 23.11.2010)

Liste der CIK-homologierten Ansauggeräuschkämpfer 2010-2015/2018

Hersteller	Land	Marke	Modell	Kategorie/Typ	Hom.-Nr.
Giacoletto	I	KG	APE 1	KZ & KF Gruppe 1	3/SA/18
Giacoletto	I	KG	APE 2	KF Gruppe 2	4/SA/18
Righetti Ridolfi	I	Righetti Ridolfi	NOX	Ø 23 mm	16/SA/18
Righetti Ridolfi	I	Righetti Ridolfi	ASR	Ø 30 mm	17/SA/18
Righetti Ridolfi	I	Righetti Ridolfi	ASR	Ø 23 mm	18/SA/18
Righetti Ridolfi	I	Righetti Ridolfi	NOX	Ø 30 mm	19/SA/18
Birel	I	Free Line	BR30R	Ø 30 mm	25/SA/18
Birel	I	Free Line	BR23R	Ø 23 mm	26/SA/18
Motori seven	I	Seven	Air Fast	Gruppe 1	38/M/18
K&N Engineering Inc.	USA	K&N	RK-1000 23mm	Gruppe 2	50/SA/15
K&N Engineering Inc.	USA	K&N	RK-1000 30mm	Gruppe 1	51/SA/15

DMSB-Bambini-Kart-Reglement 2015

(Stand: 23.10.2014)

Diese Bestimmungen gelten bis zum 31.12.2015.

Wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorjahr sind „kursiv“ gedruckt.

Dieses Reglement hat grundsätzlich in dieser Version Gültigkeit bis 31.12.2015. Ergänzungen im Sinne von Klarstellungen können, wenn dieses erforderlich erscheint, auch während dieser Zeit diesem Reglement zugefügt werden.

Die DMSB-Bambini-Kart-Klasse ist eine Einstiegsklasse in den Kartsport für Kinder bzw. Jugendliche der Jahrgänge 2001-2005. Die Klasse basiert auf dem aktuell gültigen DMSB-Kart-Reglement und darüber hinaus auf den nachfolgenden Bestimmungen.

Fahrer: 10–14 Jahre (Jahrgänge 2001-2005)
ab Fahrermindestgewicht von 35 kg – 2kg*

Es gilt die Jahrgangsregelung gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen.

* siehe Art. 3.1 (Mindestgewichte)

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Lizenz

Nationale DMSB-Kart-Lizenz gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen (siehe roter Teil)

Lizenzvergabe:

Alter 8 bis 14 Jahre (gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen) Voraussetzung für die Lizenzerteilung ist die Absolvierung einer Schulung für den Einstieg in den Kartsport (z.B. Junioren-Kart-Schule) des ADAC, AvD, DMV oder ADMV und die Befürwortung der entsprechenden Sportabteilung sowie eine ärztliche Eignungsuntersuchung.

1.2 Sicherheitsausrüstung:

Sicherheits-Sitz: Es sind DMSB-zugelassene Bambini-Sicherheitssitze mit erhöhter Rückenlehne gemäß der aktuellen DMSB-Zulassungsliste (DMSB-Kart-Reglement, Art. C.3.2b) verbindlich vorgeschrieben.

Die Sitz-Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert und unbeschädigt beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, wie Sitz- und Ballastbefestigung sowie Maximal-Ballastgewicht eingehalten werden.

Für die DMSB-homologierten Sicherheits-Sitze ist es zulässig, am untersten Punkt der Sitzfläche zwei (2) Bohrungen von je max. 6 mm zum Ablauf von Regenwasser einzubringen.

DMSB-homologierte Sitze werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sitze dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen

repariert werden, ausgenommen den im Homologationsblatt beschriebenen Bereichen am Sitz.

Die Höhe der Sitz-Rückenlehne muss einen vertikalen, nach oben gerichteten Mindestabstand zwischen dem obersten Punkt des Fahrerhelmes und dem höchsten Punkt des Sitzes (waagerechte Ebene) von 30 mm gewährleisten, wobei sich der Fahrer in normaler Sitzposition befindet. Dies bedeutet, dass der oberste Punkt der Rückenlehne mindestens 30 mm höher als der Fahrerhelm liegen muss.

Die normale Sitzposition entspricht der Sitzposition, die der Fahrer während des Wettbewerbes in seinem Kart einnimmt.

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

Der Sitz darf an seinen oberen Befestigungspunkten nur mit einer (1) Sitzstrebe pro Seite befestigt sein, d.h. es sind keine zusätzlichen Sitzstreben erlaubt.

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 bezüglich 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. Alle 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 Teile ersetzt werden.

Heckauffahrschutz:

Seit 01.05.2007 ist ein DMSB-homologierter Heckauffahrschutz gemäß Art. 3.3 dieses Reglements vorgeschrieben.

Fahrer-ausrüstung:

Die Fahrerausrüstung muss dem Art. 3 des DMSB-Kart-Reglements entsprechen.

1.3 Zugelassenes Wettbewerbsmaterial

Pro Wettbewerb bestehend aus Zeittraining und Rennen sind zugelassen:

– 1 Chassis

- 2 Motoren
- 1 Satz Slick-Reifen sowie zusätzlich ein Ersatzreifen für Vorder- oder Hinterachse
- Regen-Reifen (Anzahl ist freigestellt)

Weitere Bestimmungen hinsichtlich Reifen werden in den jeweiligen Serienreglements oder Ausschreibungen festgelegt.

Die Materialkennzeichnung erfolgt während der Technischen Abnahme, es sei denn der Veranstalter legt in seiner Ausschreibung einen späteren Zeitpunkt (in jedem Fall jedoch vor dem Zeittraining) fest.

Sollte vor dem Zeittraining ein gekennzeichnetes Teil defekt sein, so kann ein anderes Teil nachgezeichnet werden. Das defekte Teil ist jedoch bei der Techn. Abnahme zu hinterlegen.

Nur gekennzeichnetes Material ist im Zeittraining und Rennen zugelassen.

1.4 Obligatorische Kaufoption von Motoren

Die kompletten Motoren der 3 Podestplatzierten (Platz 1- 3 gemäß vorläufiger Ergebnisliste) müssen nach dem letzten Bambini-Rennen der jeweiligen Veranstaltung für den offiziellen Verkaufspreis des Herstellers (Neupreis) zum Verkauf bereitgestellt werden.

Mit Abschluss des Nennvertrages erklären sich die Teilnehmer der Veranstaltung mit der Kaufoption gemäß diesem Artikel einverstanden. Eine Verweigerung stellt einen Reglementverstoß dar, welcher vom DMSB geahndet wird.

Kaufberechtigt sind ausschließlich Mitbewerber der Bambini-Klasse der betreffenden Veranstaltung, wobei max. 1 Motor pro Mitbewerber/Team erworben werden darf. Darüber hinaus und unbeschadet anderer Kaufbegehren hat der DMSB durch die Sportkommissare vor Ort ein Vorkaufsrecht, welches innerhalb der nachfolgenden Frist geltend gemacht werden kann.

Das Prozedere hierzu ist wie folgt vorgeschrieben:

- Der komplette Motor (siehe nachfolgende Definition) der 3 Erstplatzierten wird von den Technischen Kommissaren nach dem Rennen sichergestellt.
- Kaufinteressenten müssen ihr Kaufbegehren (mit Angabe der betreffenden Startnummer) bis max. 15 min nach Aushang der vorläufigen Ergebnisliste bei den Sportkommissaren schriftlich (formlos) anmelden. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die Kaufoption.
- Die Sportkommissare stellen nach Ablauf der vorgenannten Frist den Kontakt zwischen Käufer und Verkäufer her und informieren diese über den weiteren Ablauf. Bei mehreren Interessenten für ein und denselben Motor entscheidet das Los. Die Auslosung wird durch die Sport-

kommissare durchgeführt; gegen das Ergebnis ist kein Rechtsbehelf zulässig.

- Nach Hinterlegung des Verkaufspreises in bar bei den Sportkommissaren wird ein Kaufvertrag (DMSB-Vordruck) ausgestellt, mit welchem der Verkäufer dem Käufer den betreffenden kompletten Motor im Beisein eines Technischen Kommissars nach Abschluss der technischen Nachuntersuchung übergibt. Sollte bei der technischen Nachuntersuchung festgestellt werden, dass der Motor nicht reglementkonform ist, hat der Käufer ein Rücktrittsrecht (gemäß DMSB-Vordruck Kaufvertrag).
- Der Verkäufer erhält gegen Vorlage des vollständig unterschriebenen Kaufvertrages von den Sportkommissaren den hinterlegten Verkaufspreis.

Der komplette Motor umfasst:

- den gesamten Motor (jedoch ohne Kühler nebst Halterungen und Schläuche und ohne Motorbock)
- die gesamte Zündanlage (außer Batterie inkl. Batteriehalter und am Lenkrad befestigter Start-/Stopp-Schalter)
- den gesamten Ansaugtrakt, inkl. Vergaser, Dichtungen, Ansauggeräuschkämpfer (außer evtl. Halterungen)
- die Abgasanlage inkl. Krümmer (außer Auspuffhalter und evtl. Temperatursensor).

1.5 Verfügbarkeit und Materialbestimmungen

Alle Teile müssen für jedermann frei im Handel erhältlich sein.

Die Verwendung von Titan, Kohlefaser, Verbundwerkstoffen und Magnesiumteilen am gesamten Kart (Ausnahme: Sitz und Aluminium-Magnesium-Felgen und Aluminium-Magnesium-Motorbock) ist verboten.

2. Austragungsbestimmungen

Die Wettbewerbe werden gemäß DMSB-Kart-Reglement ausgetragen.

Der Start erfolgt rollend gemäß Art. 7 des DMSB-Kart-Reglements.

Die Renndistanz im Wettbewerb beträgt maximal 15 km.

3. Technische Bestimmungen

Alles nicht ausdrücklich durch diese Bestimmungen Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen. Die Verwendung von jeglicher Art von Telemetrie/Funk ist verboten.

3.1 Mindestgewichte

Gesamtgewicht: 111 kg, bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 35 kg (-2 kg)*

* Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung

muss zur ersten Veranstaltung mindestens 35 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss jederzeit 33 kg betragen.

Die vorgeschriebenen Mindestgewichte müssen zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbes unter allen Umständen eingehalten werden.

Die Hinzufügung von Ballast gemäß Art. 4.5 des DMSB-Kart-Reglements ist zulässig (mindestens 2 Stahlschrauben mind. M6, Mindestfestigkeit 8.8, pro einzelem Gewicht), jedoch dürfen die Ballastgewichte nicht an der Sitzlehne (Teil der Rückenlehne oberhalb des Beckens des Fahrers) befestigt werden.

Darüber hinaus müssen die Hersteller-Vorgaben im Homologationsblatt für den Sicherheitssitz eingehalten werden.

Ballastgewichte – gleich welcher Art – an oder innerhalb der Fahrerausüstung zu platzieren, ist nicht zulässig.

3.2 Chassis

Es sind nur DMSB-homologierte Chassis für die Bambini-Klassen zugelassen (Homologationsperiode 2011-2016 und 2014-2019).

Die Chassis inklusive Hinterachse müssen dem Homologationsblatt entsprechen.

Die Gesamtbreite an der Hinterachse (inkl. Räder) beträgt max. 1180 mm und min. 1120 mm; der Heckauffahrschutz darf von oben gesehen nicht über die Breite der Hinterräder seitlich hinaus stehen (Toleranz: 20 mm, s.a. Art. 3.3).

Sämtliche Zusatzstreben und Halterungen am homologierten Chassis, mit Ausnahme der standardisierten Streben, welche die Lenksäule aufnehmen, dürfen durch den Chassis-Hersteller (abweichend zum Homologationsblatt) geändert werden.

Änderungen der Rahmen-Hauptrohre sind hingegen grundsätzlich nicht zulässig.

Das Uniballgelenk, welches die untere Aufnahme für die Lenksäule bildet, darf alternativ zu dem im Chassis-Homologationsblatt angegebenen Innendurchmesser auch als 8 mm bzw. 10 mm ausgeführt werden.

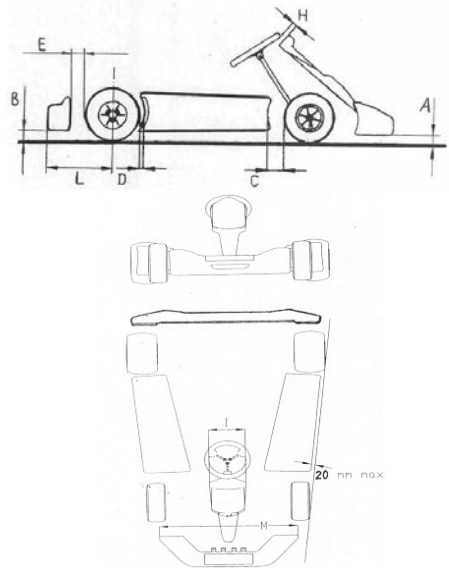
Seit 01.06.2005 sind DMSB-homologierte Sicherheits-Lenksysteme gemäß Standard KSC-2005 bzw. Standard KSS-2008 vorgeschrieben. Die Sicherheits-Lenksysteme inkl. eventuell verwendeter Anbaueile (wie Flansche, Kröpfungs- und Halte-Adapter, Wegbegrenzer) müssen der DMSB-Homologation entsprechen.

3.3 Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild, Heckauffahrschutz und Transponderbefestigung

A) Allgemein:

Die Karosserieteile einschließlich deren Anbringung müssen der nachfolgenden Zeichnung entsprechen.

Die Halterungen der Seitenkästen (Ausnahme: CSAI-homologierte Seitenkästen inkl. Stoßfänger) und des Frontspoilers sowie für die hintere Stoßstange dürfen durch Bauteile aus Aluminium mit ausreichender Dimensionierung ersetzt werden.



Zeichen	Abmessungen	Bemerkungen
A	min. 30 mm	Mindest-Bodenfreiheit Frontspoiler
B	min. 25 mm / max. 45 mm	Mindest-Bodenfreiheit Heckauffahrschutz
C	min. 20 mm / max. 130 mm	Seitenkasten-Abstand zu Vorderrad
D	min. 20 mm / max. 80 mm	Seitenkasten-Abstand zu Hinterrad
E	min. 15 mm / max. 50 mm	Abstand Heckauffahrschutz zu Hinterrad
H	min. 50 mm	Abstand Frontschild – Lenkradkranz
I	max. 300 mm	Breite Frontschild
L	max. 370 mm	hinterer Überhang
M	890 mm gemäß DMSB-Homologationsblatt	Frontspoilerbreite (Toleranz: 5 %)

B) Seitenkästen:

Die Form des Seitenkastens muss den Zeichnungen entsprechen, d.h. der Seitenkasten muss, mit Ausnahme der Ausbuchtungen (Sicken) für Verstärkungs-/ Befestigungsrohre inklusive deren Bohrungen und Befestigungsbohrungen, 4 durch-

gehende gerade Seitenflächen ohne zusätzliche Einbuchtungen oder Ausschnitte aufweisen.

Die Seitenkästen müssen mit mindestens 2 Halterungen sicher am Chassis befestigt sein und die in vorstehender Tabelle aufgeführten Abstände zu den Reifen einhalten.

Alternativ zu den vorgenannten (bisher zugelassenen) Seitenkästen dürfen auch Seitenkästen verwendet werden, die vom italienischen ASN (CSAI) eine Homologation für die italienische Klasse „Mini“ besitzen und die in der DMSB-Zulassungsliste aufgeführt sind (beachte Veröffentlichungen im „Vorstart“).

Linker und rechter Seitenkasten müssen aus der gleichen Homologation stammen. Darüber hinaus sind nur die Seitenkästen zugelassen, die der Hersteller auch mit der entsprechenden Homologationsnummer formgebend (in erhabener Schrift) versehen hat. Diese Seitenkästen müssen mittels den serienmäßigen Halterungen/Stoßfängern gemäß Homologationsangaben sicher am Chassis befestigt sein.

Alle Seitenkästen müssen von Konstruktion und Befestigung einen seitlich abweisenden Charakter besitzen und dürfen sich – mit Ausnahme von Regenrennen – maximal +/- 20 mm von der Verbindungsebene, welche durch die Linie der geradeaus gerichteten Vorderräder und die äußere Kante des Hinterrades gebildet wird, befinden.

C) Frontspoiler:

Es sind aktuelle DMSB-homologierte Frontspoiler (Breite: 890 mm) inkl. Befestigungsteile der Homologationsperiode 2007-2010 vorgeschrieben. Die Befestigung des Frontspoilers hat gemäß dem DMSB-Homologationsblatt zu erfolgen. Zusätzliche Befestigungen oder Änderungen der homologierten Befestigungsteile sind nicht zulässig. Die Bodenfreiheit des montierten Frontspoilers muss an jeder Stelle der Unterseite jederzeit mindestens 30 mm betragen.

D) Frontschild:

Das Frontschild muss unten am vorderen Teil des Chassisrahmens und oben entweder mittels einer unabhängigen Strebe oder am Träger der Lenksäule sicher befestigt sein.

E) Heckauffahrschutz:

Die Verwendung eines DMSB-homologierten Bambini-Heckauffahrschutzes ist seit dem 1. 5. 2007 vorgeschrieben. Der Heckauffahrschutz ist gemäß Homologationsangaben am Kart zu montieren. Zusätzliche Befestigungen, Halterungen, Streben oder Änderungen der homologierten Befestigungsteile sind nicht zulässig.

Die Oberflächen des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen, die zur Befestigung dienen oder in der Homo-

logation aufgeführt sind. Der Heckauffahrschutz muss aus Kunststoff bestehen.

Unter keinen Umständen darf der Heckauffahrschutz über die Ebene, welche durch die Oberkanten der Hinterräder gebildet wird, hinausragen.

Der Abstand zwischen der Vorderkante des Heckauffahrschutzes zur Oberfläche des Hinterrades muss mindestens 15 mm und maximal 50 mm betragen.

Die Mindestbreite des Heckauffahrschutzes beträgt: 1.120 mm.

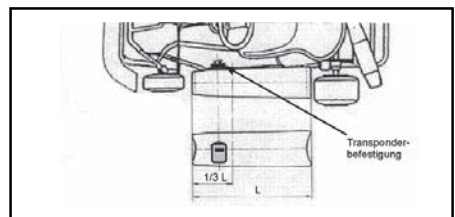
Der Abstand zum Boden muss mindestens 25 mm und maximal 45 mm betragen.

Der maximale hintere Überhang beträgt 370 mm. Der Heckauffahrschutz muss von hinten gesehen die Reifen-Laufflächen abdecken; dies ergibt sich aus der vorgeschriebenen Gesamtbreite an der Hinterachse von max. 1180 mm (s.a. Art. 3.2). Des Weiteren darf der Heckauffahrschutz zu keiner Zeit breiter sein als der äußere Abstand der beiden Hinterräder; wobei hierzu eine Toleranz von 20 mm auf beiden Seiten gilt (vgl. Art. 3.2).

F) Transponderbefestigung:

Der Transponder für die Zeitnahme muss im ersten Drittel, auf der dem Fahrer zugewandten Seite des linken Seitenkastens (siehe Bild 4) sicher befestigt sein. Der Transponder muss sich in der vom Hersteller vorgesehenen Halterung, mit Splint oben gesichert, befinden.

Die Transponderhalterung muss mittels Schrauben bzw. Nieten und großen Unterlegscheiben oder mittels Kabelbindern befestigt sein. Jeder Fahrer ist für die ordnungsgemäße Befestigung oder eventuellen Transponder-Verlust selbst verantwortlich.



3.4 Vorgeschriebene Start-Nummertafeln

Start-Nummertafeln mit schwarzen Ziffern müssen an den beiden Seitenkästen, am Frontschild und am Fahrzeugheck angebracht sein. Die vorgeschriebene Farbe der Start-Nummertafel ist gelb.

Die Höhe der Nummernfelder (gelber Grund) auf den Seitenkästen muss mindestens 15 cm betragen. Die Ziffern müssen eine Mindesthöhe von 13 cm und eine Strichstärke von mind. 2 cm aufweisen.

Die Größe der Nummertafeln am Frontschild und am Fahrzeugheck muss mindestens 21 x 21 cm betragen. Anstatt der vorderen Startnummerntafel kann eine

Fläche des Frontschildes mit mindestens 19 x 19 cm (gelber Hintergrund) für die Startnummer verwendet werden.

Auf den Seitenkästen müssen die Startnummern in der Nähe der Hinterräder platziert sein.

3.5 Motor

Nur der Serien-Motor IAME Parilla Waterswift ist vorgeschrieben. Der Motor muss dem DMSB-Homologationsblatt Nr. **KM 33/11** entsprechen

Das DMSB-Homologationsblatt beinhaltet die technischen Eckdaten des Serienmotors und ist als Hilfsmittel für technische Kontrollen zu betrachten.

Falls das vorliegende Reglement nichts anderes regelt, sind ausschließlich die Serienteile des gesamten Motors inkl. Anbauteile (wie Zündanlage, Auspuff, Vergaser etc.) zulässig.

Die IAME-Lehre Nr. 10215 muss jederzeit und in jeder Stellung vollständig in die Zylinderkopf-Kalotte hineingeführt werden können (senkrechte Bambini-Reglement Einführung). Hierbei muss die Lehre plan auf der Zylinderkopf-Dichtfläche aufliegen (s. Zeichnung 21.c im Homologationsblatt); muss jedoch hierbei nicht formflüssig sein.

Der Kolben muss in die im Homologationsblatt, Zeichnung 21.b dargestellte Lehre (Nr. ATT 020) passen und darf keine nachträglichen Öffnungen aufweisen. Jede darüber hinaus gehende Änderung am Kolben, welche eine Änderung des Einlass- oder Auslasswinkels bewirkt, ist unzulässig.

Darüber hinaus darf der Motor mit Ausnahme von:

- Kupplung (Art. 3.5.1),
- Zündanlage (Art. 3.5.2)
- Einlass- und Auslasskanal sowie die Überströmkäle im Aluminiumguss des Zylinders (unbearbeiteter Guss gemäß Homologationsblatt) sowie
- Vergaser inklusive Zylinder-Zwischenstück und Aufnahmeflansch/Stauscheibe (Art. 3.5.4) sowie Ansauggeräuschdämpfer und Benzinpumpe

unter Beibehaltung der originalen Teile und unter Einhaltung der im Homologationsblatt aufgeführten Maße (einschließlich Toleranzen) und Angaben inkl. Zeichnungen und Fotos, mechanisch spanabhebend nachbearbeitet werden. Dies bedeutet, dass eine mechanische Nacharbeitung des Rumpfmotors durch spanende Verfahren (wie Schleifen, Drehen, Feilen, Hohnen, Fräsen, Senken und Bohren) unter Beachtung der vorgenannten Bedingungen zulässig ist. Ein Materialauftrag, mit Ausnahme von Reparatur schweißungen, ist nicht zulässig.

Darüber hinaus darf ausschließlich zum Zwecke des Auswuchtens Material (einschließlich Kunststoff) in die Kurbelwellenwangen eingebracht werden – unter der Bedingung, dass die äußere Originalform inkl. Hauptabmessungen (wie z.B. Kurbelwangen-Dicke) hierbei nicht verändert wird.

Zur äußeren Originalform der Kurbelwelle gehören u.a.:

- die vom Original-Schmiedeteil vorhandene Form der Kurbelwellenwangen-Innenseiten im Bereich der Hubzapfenbohrung,
- das Doppel-T-Profil des Pleuelschaftes, d.h. eine Umarbeitung in Schwert- bzw. Messerpleuel ist nicht zulässig.
- der Außendurchmesser der Kurbelwellenwangen,
- die Breite (Dicke) der Kurbelwellenwangen,
- die Breite des unteren und oberen Pleuelauges,
- die Breite der vollständigen Kurbelwelle.

Unter der Voraussetzung, dass die Dichtungen nicht in die Kanäle überstehen und die Homologationsangaben (wie Brennraumvolumen, Steuerzeiten) beachtet werden, sind die Dichtungen des Motors freigestellt.

3.5.1 Kupplung

Es ist nur die serienmäßige mechanische IAME-Fliehkraftkupplung gemäß Homologationsblatt zulässig, welche absolut serienmäßig bleiben muss. D.h. jegliche Änderungen an der Kupplung inklusive Anlasserzahnkranz sind unzulässig.

Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors 4.500 min⁻¹ erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt.

Bei der Eingriffs-Kontrolle ist der betriebswarme Motor relativ schnell an die Prüfdrehzahl heranzufahren (in ca. 3-4 Sekunden). Der Test ist mit dem rennfertigen Kart, auf dem Boden stehend und mit Fahrer in kompletter Rennausrüstung durchzuführen. Hierbei ist auf einen festen und möglichst ebenen Untergrund zu achten. Das Kart muss sich frei nach vorn bewegen, bevor die vorgeschriebene Drehzahl erreicht wurde. Ein zusätzlicher Widerstand (z.B. Festhalten oder Blockieren von Rädern) ist hierbei nicht zulässig. Die Durchführung der Kupplungs-Eingriffs-Kontrolle obliegt alleine dem Technischen Kommissar.

3.5.2 Zündanlage/Drehzahlmesser/Starter

Zulässig ist ausschließlich die für diesen Motor vorgesehene Serienzündanlage, welche nicht bearbeitet werden darf.

Fabrikat und die Ausführung der Zündkerze (wie Wärmewert, Elektrodenform und -werkstoff) sind freigestellt, jedoch müssen die Gewindelänge von 18,5 mm, das Gewinde von 14 x 1,25 und die Sitzform der Ausführung der Serien-Zündkerze entsprechen. Das Gewinde der Kerze darf, fest angezogen im Zylinderkopf, nicht über den oberen Teil des Doms vom Brennraum hinausragen. Es muss ein (1) Zündkerzen-Dichtring verwendet werden.

Es sind keine weiteren Bauteile an der Zündkerze (z.B. Sensoren-Ring) zulässig.

Die Hinzufügung eines induktiven Drehzahlmessers (Abnahme der Spannungsimpulse vom Zündkabel) ist erlaubt.

Der Motor muss jederzeit mittels dem serienmäßigen Onboard-Starters und mitgeführter Batterie, d.h. ohne Fremdbatterie, angelassen werden können.

Abweichend der Angabe im Homologationsblatt KM33/11 sind auch DMSB-registrierte Lithium-Ionen- und Lithium-Metall-Batterien gemäß Liste der „DMSB-registered Lithium Batteries“ zulässig.

Sämtliche vom Hersteller vorgesehenen Kabelverbindungen und -Anschlüsse (z.B. Kabelanschluss an der Batterie) müssen im verbundenen Zustand bleiben. Änderungen, welche ausschließlich dem Zweck der Sicherung dieser Kabelverbindungen und -Anschlüsse dienen (z.B. neue Schraubverbindung an Batteriekontakten) sind zulässig und können von den Technischen Kommissaren verlangt werden.

3.5.3 Befestigungs-Normteile

Unter der Voraussetzung, dass sich keine Veränderungen an den Motordaten ergeben, dürfen am kompletten homologierten Motor die Befestigungs-Normteile, wie: Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe etc. durch gleichwertige Normteile ersetzt werden. Die Gewindeart, -größe und -steigung (Bsp. M 8 x 1,25) sind jedoch beizubehalten.

Ansonsten müssen bei Reparaturmaßnahmen originale Ersatzteile, vom Hersteller für den Motortyp vorgesehen, verwendet werden.

3.5.4 Vergaser und Zylinder-Zwischenstück

Es ist nur der Schiebervergaser Dell'Orto PHBG 18 BS (inklusive serienmäßigen Aufnahmeflansch/Stauscheibe für den Ansauggeräuschdämpfer und serienmäßigen Zylinder-Zwischenstück sowie Benzinpumpe) gemäß Homologationsblatt zulässig, der von IAME für den betreffenden Motor geliefert wird.

Es sind nur die im Homologationsblatt aufgeführten Düsen zulässig.

Die Betätigung des Chokes muss mittels Kerbstift (2 x 10 mm) unwirksam gemacht werden (starre Verbindung).

Der komplette Vergaser inklusive Benzinpumpe, Zylinder-Zwischenstück (Gummi) und Aufnahmeflansch/Stauscheibe (Aluminium) muss absolut serienmäßig bleiben und den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen.

Die gesamte Ansaugluft des Motors muss durch die Vergaser-Venturi-Öffnung strömen.

3.5.5 Ansaugtrakt und Ansauggeräuschdämpfer

Es ist nur der IAME-Ansauggeräuschdämpfer gemäß Homologationsblatt zulässig, der von IAME für den betreffenden Motor geliefert wird.

Der Ansauggeräuschdämpfer muss gemäß DMSB-Homologationsblatt eine (1) Einlassöffnung mit Einlass-Durchmesser am engsten Punkt von 22,0 mm +/- 1,0 mm (Ansaugrohr-Länge des abgeschragten Rohres: 68/49 mm +/- 2,5 mm) aufweisen.

Der komplette Ansauggeräuschdämpfer inklusive Adaptergummi muss absolut serienmäßig bleiben

und den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen.

Die gesamte Verbrennungsluft muss durch das Ansaugrohr und durch den kompletten Ansaugquerschnitt strömen (keine Nebenluft).

Darüber hinaus dürfen keine zusätzlichen Teile - wie Spacer oder Dichtungen - im Ansaugtrakt hinzugefügt werden (Ausnahme Regenschutz am Ansauggeräuschdämpfer), wobei die serienmäßige Papier-Dichtung zwischen Zylinder und Vergaser-Aufnahmeflansch durch eine andere Dichtung mit maximal 0,6 mm Dicke ersetzt werden darf.

Hieraus folgt, dass sämtliche Teile des Ansaugtrakts, d.h. Vergaser-Gummiflansch, Vergaser inkl. Benzinpumpe, Aluminium-Ansaugflansch, Ansauggeräuschdämpfer inkl. Adaptergummi (es gibt hierzu 2 Varianten mit und ohne Schaumstoff-Filter) sowie Kunststoff-Einlassrohr unbearbeitet und ohne Änderung bleiben müssen. Dies gilt nicht nur für die im Homologationsblatt angegebenen Maße sondern für das ganze Bauteil im Ansaugtrakt. Eine Überprüfung der Serienmäßigkeit und Reglementseinhaltung erfolgt u.a. mit Vergleichsteilen.

Eine Hinzufügung von Regenkappen oder Siebfiltern ist zulässig.

3.5.6 Kühler

Der Kühler inkl. Halterungen und Kühlschläuche muss so, wie vom Motorhersteller ausgeliefert, gemäß Motor-Homologationsblatt verwendet werden. Darüber hinaus ist die serienmäßige vordere Kühlerhalterung am Chassis-Rahmen (Klemmschelle) freigestellt.

Die Verwendung eines Temperaturfühlers im Kühlwasserschlauch inkl. Adapterstück (nicht am Motor) ist zulässig.

Mit Kabelbindern befestigte Kühlerabdeckungen sind unter der Bedingung zulässig, dass diese während der Fahrt nicht verändert oder entfernt werden können, d.h. es ist keine Jalousie oder Klebeband zulässig.

3.5.7 Abgasanlage

Vorgeschrieben ist nur die vom DMSB homologierte, serienmäßige Abgasanlage.

Auspuff und Aufnahmekrümmen werden mit dem Motor vom Hersteller ausgeliefert.

Die vollständige Abgasanlage muss den Homologationsangaben entsprechen, wobei ein mechanisches Nachbearbeiten gemäß Art. 3.5 zulässig ist.

Der gesamte Auspuff darf den äußeren Umriss des Karts, von oben gesehen, nicht überragen. Er muss sich hinter dem Fahrersitz in einer max. Höhe von 45 cm befinden.

Unter Einhaltung der Homologationsvorgaben ist die Anbringung eines Abgastemperaturfühlers im ersten Drittel des homologierten Auspuffs (Krümmerteil, Bereich Bogenmaß M/N) zulässig.

3.6 Antrieb/Kettenschutz

Der Antrieb erfolgt über das Motorabtriebsritzel auf das Hinterachs-Zahnrad mittels Gliederkette. Der Primärantrieb erfolgt entweder durch das Serien-Motorritzel mit 11 Zähnen oder durch ein Motorritzel mit 10 Zähnen. Der Zahnkranz der Hinterachse darf maximal 86 Zähne aufweisen.

Der DMSB behält sich vor, auch innerhalb der laufenden Saison, eine Einheitsübersetzung vorzuschreiben.

Ein Kettenschutz ist zwingend vorgeschrieben. Er muss das Motorritzel und das Kettenrad bis zur (horizontalen) Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken. Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

3.7 Hinterachse

Es ist eine mindestens zweifach gelagerte starre, ungefederte Stahlachse (magnetisch) mit einem Durchmesser von **30 mm** und einer Wandstärke von **5,0 mm** (+/- 0,1 mm) gemäß DMSB-Chassis-Homologation vorgeschrieben.

3.8 Vorderachse

Der Durchmesser der Spurstangen der Lenkung muss mindestens 8 mm betragen und an den Enden ein Gewinde von mindestens M 8 aufweisen. Sicherungsmuttern sind vorgeschrieben.

3.9 Bremsen

Ein mechanisches oder hydraulisches Funktionsprinzip mit Wirkung auf die Hinterachse ist vorgeschrieben.

Die mechanische Bremsanlage muss mindestens zwei funktionstüchtige Bremsseile haben. Die Bremscheibe muss aus einem metallischen Werkstoff bestehen.

Die Bremsbetätigung (die Verbindung zwischen dem Pedal und dem/den Bremszylinder(n)) muss doppelt ausgeführt sein. Falls ein Bowdenzug verwendet wird, muss dieser einen Mindestdurchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle fixiert sein.

Anmerkung: Eine hydraulische Bremsanlage i.S. des Reglements wird durch eine hydraulische Druckbetätigung der Kolben im Bremsattel ausgehend vom Bremszylinder definiert. Die mechanische Verbindung Bremspedal zum Bremszylinder bleibt hierbei unberücksichtigt. Die Verwendung einer hydraulischen Bremsanlage wird dringend empfohlen.

Darüber hinaus ist die Bremsanlage freigestellt.

3.10 Felgen

Werkstoff	Hauptfertungsverfahren
Stahl	spanlos verformt
Aluminium-Legierung	spanlos verformt
	Niederdruckguss
	Kokillenguss

Eine nachträgliche spanabhebende Bearbeitung der Felgenoberfläche (außerhalb der Serienfertigung) ist nicht zulässig.

Vorgeschriebener Felgen-Durchmesser: 5 Zoll.
vorn: max. zulässige Breite 120 mm (Maulweite)
hinten: max. zulässige Breite 150 mm (Maulweite)

3.11 Reifen

Für Slicks und Regenreifen sind folgende Größen vorgeschrieben:

vorn: von 10-3.60-5 bis 10-4.50-5

hinten: von 11-5.00-5 bis 11-6.50-5

Zu den vorgeschriebenen Reifen und dem Reifen-Parc-Fermé sind die Ausschreibungsbestimmungen zu beachten.

Die gleichzeitige Verwendung von Slick- oder Regenreifen ist nicht zulässig.

Ein Säubern der Reifen mittels Fön und manueller Hilfsmittel, wie Schaber, Spachtel etc. ist zulässig. Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung zum Zeittraining bzw. Rennen ist unzulässig. Daher muss die Reifensäuberung so rechtzeitig erfolgen, dass die Reifen bei der Startaufstellung zum Rennen oder Zeittraining, keine Temperaturerhöhung mehr aufweisen.

3.12 Kraftstoff

Vom Veranstalter ist ein handelsüblicher Einheitskraftstoff (Super Plus, unverbleit nach DIN EN 228), mit Angabe der Tankstelle und Zapfsäule in der Ausschreibung, vorzuschreiben.

Dem Kraftstoff darf nur Luft und Schmieröl beigemischt werden, d.h. andere Kraftstoffzusätze sind verboten. Der Kraftstoff muss den DMSB- und CIK-Bestimmungen (Art. 4.2 DMSB-Kart-Reglement und Art. 2.21 CIK-Reglements) entsprechen.

Als Schmieröl dürfen nur CIK-anerkannte Schmieröle (siehe CIK-Reglement) verwendet werden.

Es wird ein Mischungsverhältnis von 1:30 empfohlen.

Jedes Kart muss nach jedem (Zeit-) Training und Rennen noch mindestens 2 Liter Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

3.13 Geräuschbestimmungen

Maximal 92 dB(A) (90 + 2 dB). Es gelten die DMSB-Geräuschbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement, Art. 5).

Anhang 1
DMSB-Zulassungsliste CSAI-homologierter Seitenverkleidungen
(Stand: 01.01.2012)

Hersteller	Modell	FIK/CSAI-Hom.-Nr.*	Bemerkung
Comer	Top Kart	8/C/09	
CRG	New Age	16/TB/09	
Freeline	05/09	1/C/09	
KG	Panda	24/C/09	
KG	Cacao	23/C/09	entsprechen der alten Ausführung
Parolin	Mini/Baby	55/C/09	müssen mit serienmäßigen Gummi-Quetschbuchsen befestigt sein.
Parolin	Mini/Baby	04/CZ/14	
KG	MK14	02/CZ/14	

* die Homologations-Nummer muss sich in **erhabener Schrift bzw. eingeprägt** auf der Seitenverkleidung befinden!
Es sind die Bügel/Halterungen gemäß der jeweiligen Homologation zu verwenden.

Anhang 2
DMSB/MSA-Chassis-Homologationen Bambini/Super Cadets 2011 - 2016
(Stand: 23.11.2010)

Hersteller	Land	Modell/Typ	Hom.-Nr.	gültig ab
Wildkart	I	Blade	DMSB/MSA 1/C/16	01.01.2011
CRG	I	MK02	DMSB/MSA 3/C/16	01.01.2011
Kosmos	D/I	Sputnik	DMSB/MSA 4/C/16	01.01.2011
Tecnokart	I	Scout 95	DMSB/MSA 5/C/16	01.01.2011
BRM Racing	I	EB 01	DMSB/MSA 6/C/16	01.01.2011
PDB	NL/I	Junior-Asterix	DMSB/MSA 7/C/16	01.01.2011
Birel	I	C 28	DMSB/MSA 8/C/16	01.01.2011
Energy Corse	I	Storm	DMSB/MSA 9/C/16	01.01.2011
MS Kart	CZ	Mini	DMSB/MSA 10/C/16	01.01.2011
Topkart/Comer	I	Blue Eagle	DMSB/MSA 11/C/16	01.01.2011
SWRD	GB	Nemesis	DMSB/MSA 12/C/16	01.01.2011
LGK	I	FireFly	DMSB/MSA 13/C/16	01.01.2011
Swiss Hutless	CH	Start	DMSB/MSA 14/C/16	01.01.2011
Lenzokart	I	Cayman	DMSB/MSA 15/C/16	01.01.2011
OTK	I	Tonykart, Kosmic, FA, Exprit	DMSB/MSA 16/C/16	01.01.2011
Zipkart	GB	Hurricane	DMSB/MSA 17/C/16	01.01.2011

Alle Homologationen sind bis zum 31.12.2016 gültig.

DMSB/MSA-Chassis-Homologationen Bambini/Super Cadets 2014 - 2019

(Stand: 23. 11.2013)

Hersteller/ Manufacturer	Land/ Country	Modell/Type	Hom.-Nr.	gültig ab valid as from
OTK Kart Group	I	Tonykart, Kosmic, FA, Exprit, Vorton, Redspeed	DMSB /MSA 01/C/19	01.01.2014
CRG	I	Hero	DMSB /MSA 02/C/19	01.01.2014
ART Grand Prix	I	TS-05DGB	DMSB /MSA 03/C/19	01.01.2014
Hetschel	D	Mach 1	DMSB /MSA 04/C/19	01.01.2014
Formula K	I	FK	DMSB /MSA 05/C/19	01.01.2014
Sodikart	F	Sodi	DMSB /MSA 06/C/19	01.01.2014
Emme Racing	I	EKS Kart	DMSB /MSA 07/C/19	01.01.2014
Parolin Racing Kart	I	Parolin	DMSB /MSA 08/C/19	01.01.2014
Motor Point	I	Jesolo	DMSB /MSA 09/C/19	01.01.2014

Alle o.g. DMSB/MSA-Homologationen sind bis zum 31.12.2019 gültig.

DMSB-Basis-Reglement für Karts mit Viertakt-Motoren 2015 (4-Takt-Basis-Reglement)

(Stand: 22.10.2014)

Das nachfolgende DMSB-Basis-Reglement für Karts mit Viertakt-Motoren (4-Takt-Basis-Reglement) legt mit Ausnahme von CIK-Klassen die Rahmenbedingungen fest, die für alle in Deutschland für Viertakt-Karts ausgeschriebene Serien verbindlich gelten.

Alles im Folgenden nicht behandelte regelt sich nach dem gültigen DMSB-Kart-Reglement.

Das nachfolgende Reglement gilt grundsätzlich vom 1.1.2015 bis zum 31.12.2015.

Es können jedoch während dieser Zeit aktuell notwendige Reglementanpassungen vorgenommen werden.

Wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorjahr sind „kursiv“ gedruckt.

ARTIKEL 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Dieses Reglement beinhaltet zwei Viertakt-Kategorien:

I = Viertakt-Serien-Kategorie

II = Viertakt-Spezial-Kategorie

Der DMSB behält sich das Recht vor, Änderungen des Reglements auch während der laufenden Saison vorzunehmen.

ARTIKEL 1.1 LIZENZ

Folgende Lizenzen werden in den einzelnen Kategorien benötigt:

Kategorie I:

Nationale DMSB-Kart-Lizenz (ab Jahrgang 2005 und älter bis 11kW)

Nationale DMSB-Kart-Lizenz (ab Jahrgang 2003 und älter ab 11kW)

Kategorie II:

Nationale Kart-Lizenz Stufe A

Internationale Kart-Lizenz Stufe C

Internationale Kart-Lizenz für Junioren

Alle Lizenzen gelten gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen inkl. dort aufgeführter Einschränkungen

ARTIKEL 1.2 ALTERSKLASSE 8-13

Die „Altersklasse 8-13“ beinhaltet alle Fahrer ab 8 Jahren bis 13 Jahre (Jahrgangsregelung).

Für Fahrer der „Altersklasse 8-13“ gelten zwingend die Sicherheitsbestimmungen gemäß Art. E des DMSB-Kart-Reglements, welche im vorliegenden Reglement enthalten sind.

ARTIKEL 1.3 BEKLEIDUNGSVORSCHRIFTEN

Gemäß DMSB-Kart-Reglement, Art. D

Für Fahrer der „Altersklasse 8-13“ gilt ein Helmgewicht von max. 1550 g.

Seit 2011 sind für Fahrer dieser Altersklasse Helme gemäß FIA/Snell CMS2007 oder CMR2007 vorgeschrieben.

Darüber hinaus ist für alle Fahrer der „Altersklasse 8- 13“ eine DMSB-zugelassene Sicherheitsweste vorgeschrieben.

ARTIKEL 1.4 ZUGELASSENES WETTBEWERBSMATERIAL

Es sollen pro Wettbewerb maximal zugelassen sein:

1 Chassis 1 Motor
(bzw. 2 Motoren bei 2-motorigem Antrieb)

Slickreifen: 1 Satz
plus 1 Vorderreifen oder 1 Hinterreifen

Regenreifen: Anzahl freigestellt

Alle vorgenannten Teile müssen durch die Technischen Kommissare gekennzeichnet werden.

ARTIKEL 1.5 AUSTRAGUNGSBESTIMMUNGEN

Gemäß DMSB-Kart-Reglement

Die Distanz eines Rennens beträgt grundsätzlich maximal 20 km. Darüber hinaus sind nach gesonderter DMSB-Genehmigung auch Langstreckenrennen (siehe Definition im DMSB-Kartreglement, Art. B.2a) zugelassen.

ARTIKEL 2 TECHNISCHE BESTIMMUNGEN

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubte Änderung oder einen Reglementverstoß nach sich ziehen.

Alle Teile müssen für alle Konkurrenten frei im Handel erhältlich sein.

Falls die nachfolgenden Bestimmungen keine ausdrücklichen Abweichungen zulassen bzw. vorschreiben, gelten die Technischen Bestimmungen des DMSB-Kart-Reglements (Art. C)

Die Verwendung von Titan, Magnesium (Ausnahme: Mg-Legierungen für Felgen und Motor), Keramik (Ausnahme Zündkerze), Kohlefaser- oder Kevlar-Verbundwerkstoffe (Ausnahme Sitz und serienmäßige Motorteile inkl. Motorabdeckungen) ist am gesamten Kart verboten.

ARTIKEL 2.1 MINDESTGEWICHT

Die Mindestgewichte (rennfertige Karts mit Fahrer in Rennausrüstung) sind wie folgt festgelegt:

Kategorie I: min. 130 kg,

bei einem Fahrermindestgewicht von:

30 kg (-2 kg)* für Fahrer von 8 bis 9 Jahren

35 kg (-2 kg)* für Fahrer von 10 bis 13 Jahren

Kategorie II:

Senioren min. 150 kg bei einem Fahrermindestgewicht von 62 kg (-2 kg)* bzw. 147 kg bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes (3kg-Bonus-Regelung gem. Art. C.3.2.b, DMSB-Kart-Reglement), bei einem Fahrermindestgewicht von 62 kg (-2 kg)*

Junioren: min. 135 kg bei einem Fahrermindestgewicht von 35 kg (-2 kg)* bzw. min. 132 kg bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes (3 kg-Bonus-Regelung gemäß Art. C.3.2.b, DMSB-Kart-Reglement), bei einem Fahrermindestgewicht von 35 kg (-2 kg)*

* Der Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung das vorgenannte Mindestgewicht auf die Waage bringen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss jederzeit abhängig von Kategorie und Alter: 28 kg, 33 kg bzw. 60 kg betragen. Ballastgewichte – gleich welcher Art – an oder innerhalb der Fahrerausrüstung zu platzieren, ist nicht zulässig.

Hiervon abweichende Gewichtsregelungen müssen vom DMSB genehmigt sein und müssen in der jeweiligen Serien-Ausschreibung enthalten sein.

Das Mindestgewicht muss zu jedem Zeitpunkt des Wettbewerbes eingehalten werden.

Der DMSB kann im Zuge vorgenannter aktuell notwendiger Anpassungen zu diesem Basisgewicht Zusatzgewichte vorschreiben. Diese dienen der Erhaltung der Chancengleichheit.

Eine Hinzufügung von Ballast zur Erreichung des Mindestgewichtes ist gemäß Art. C.3.2.c des DMSB-Kart-Reglements zulässig (mind. 2 Schrauben aus Stahl, mind. 6 mm Durchmesser pro Gewicht).

ARTIKEL 2.2 CHASSIS UND KAROSSERIE

Für beide Kategorien muss ein aktuell CIK-homologierter Frontspoiler (Breite min. 1000 mm) verwendet werden. Des Weiteren gelten für beide Kategorien die aktuellen CIK-Bestimmungen zu: Kartboden (Art. 2.6), Lenkung (Art. 2.12), Pedale (Art. 2.14) und Gasbetätigung (Art. 2.15).

Für die Stoßfänger und den Unterfahrschutz gelten die CIK-Bestimmungen des Art. 2.5.

Heckauffahrschutz: Seit 01.01.2007 ist ein CIK-homologierter Heckauffahrschutz in allen Klassen gemäß CIK-Bestimmungen vorgeschrieben. Alternativ kann ein DMSB-

homologierter Heckauffahrschutz per Ausschreibung vom DMSB zugelassen werden.

Kategorie I:

Nur die Chassis sind zugelassen, die von CIK/FIA- bzw. FMK/FIA-anerkannten Herstellern, welche mindestens 1 Chassis homologiert haben oder hatten, in Serie gefertigt werden oder wurden. Die Chassis-Abmessungen müssen dem Art. 2.4.1 des CIK-Reglements entsprechen.

Kart-Sicherheitsausrüstung: Alle Karts der „Altersklasse 8-13“ müssen seit 01.01.2006 mit einem DMSB-homologierten Sicherheitssitz ausgestattet sein.

Darüber hinaus wird für alle Karts der „Altersklasse 8-13“ eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung dringend empfohlen.

Kategorie II:

Vorgeschrieben sind CIK-homologierte Chassis (Gruppe 2) gemäß CIK-Reglement, Art. 5.

In beiden Kategorien sind CIK-homologierte Karosserieteile (Frontspoiler, Seitenkästen und Frontschild) gemäß CIK-Reglement (Art. 2.7.1) vorgeschrieben.

ARTIKEL 2.3 BREMSE

Für die Karts in beiden Kategorien muss die Bremsanlage CIK-homologiert sein.

Bremsen für Vorderachs-Bremsanlagen in der Kat. I sind verboten.

Darüber hinaus muss die Bremsanlage in beiden Kategorien dem Art. 2.11 des CIK-Reglements entsprechen.

Für die Bremsscheibe ist ein wirksamer Anschlagblock (bestehend aus Teflon, Nylon, Delrin, Kohlefaser, Kevlar oder Rilsan) vorgeschrieben, falls die Bremsscheibe bis über der Unterseite der Chassis-Hauptrohre reicht. Dieser Anschlagblock muss sich seitlich neben der Bremsscheibe in Chassis-Längsachse oder unter der Bremsscheibe befinden.

ARTIKEL 2.4 STARTNUMMERN

Die Ausführung der Startnummern hat gem. CIK-Reglement (Art. 2.24) zu erfolgen.

Die Startnummernfarbe ist wie folgt einheitlich festgelegt:

- Senioren: „gelb“
- Junioren: „grün“

ARTIKEL 2.5 HINTERACHSE

Die verwendete Hinterachse muss dem CIK-Reglement (Art. 2.3.4.3) entsprechen.

ARTIKEL 2.6 FELGEN UND REIFEN

Felgen: Mit Ausnahme des Durchmessers von 5" und dem Verbot von Kunststoff- sowie Verbundwerkstoffen als Fel-

genmaterial (s.a. Art. 2) sind die Felgen in ihrer Ausführung freigestellt, vorausgesetzt die nachfolgenden 4-Takt den Reifen, deren Abmessungen wie folgt vorgeschrieben sind, können montiert werden.

Reifen:

Kategorie I:

Slickreifen: Abmessung: vorn: max. 10 x 4.65
hinten: 11 x 7.15
Regenreifen: Abmessung: vorn: max. 10 x 4.55
hinten: max. 11 x 7.15

Kategorie II: Die Reifen müssen CIK-homologiert sein (gem. CIK-Reglement, Art. 2.22.2).

Für beide Kategorien gilt:

Die maximale Breite des kompletten Rades mit montierten Reifen beträgt: vorne: 135 mm und hinten: 215 mm. Die Vorder- und Hinterräder müssen eine Reifensicherung mit mindestens 3 Bolzen an jeder Felgenaußenseite aufweisen.

ARTIKEL 2.7

MOTOR UND ANBAUTEILE, KATEGORIE I

Zugelassen sind ausschließlich Motoren, die nachstehende Bedingungen erfüllen:

- 1.) Der Motor muss ein 4-Takt-Industriemotor gemäß nachstehender Definition sein.

Industriemotor: Ein in der Großserie gefertigter, ursprünglich nicht für den Motorsport-Einsatz bestimmter Motor, welcher in mindestens 1000 identischen Einheiten in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt worden sein muss.

Den Nachweis hierfür hat der Hersteller zu erbringen.

- 2.) Der Motor muss über eine aktuell gültige DMSB-Homologation zugelassen sein.
- 3.) Es dürfen nur luftgekühlte Einzylinder-Motoren mit einem Vergaser und einer Zündanlage mit statischen Zündzeitpunkt verwendet werden. Für den serienmäßig am Motor verbauten Vergaser und die Zündanlage gelten die gleichen Homologationskriterien wie für den Motor gemäß Punkt 1 dieses Artikels.
- 4.) Der Gesamt-Hubraum des Karts der Kategorie I beträgt 250 – max. 400 ccm (inkl. Toleranzen).
- 5.) Es dürfen nur Motoren mit einer 2-Ventil-Steuerung verwendet werden.
- 6.) Jegliche Art von Aufladung (gemäß FIA-Definition) sowie Power-Valve-Systeme sind verboten.

Nur die Änderungen sind statthaft, die nachfolgend ausdrücklich erlaubt sind. Im Reparaturfall dürfen nur solche Ersatzteile verwendet werden, die in der Serie für diesen Motor vorgesehen sind.

Das DMSB-Homologationsblatt beinhaltet die technischen Eckdaten des vom Hersteller homologierten Modells des Serienmotors. Es ist Hilfsmittel zur Identifikation bei Kontrollen u.ä. Alle technischen Details, die nicht im Homologationsblatt enthalten, sichtbar und/oder be-

maßt sind, müssen, wenn in diesem Reglement nachfolgend nicht anders festgelegt, der Serienfertigung und/oder den Angaben im Werkstatthandbuch entsprechen. Auch im Homologationsblatt ausgewiesene Maße oder Toleranzen, die am Motor praktisch nicht erreicht sind, dürfen nicht durch Nacharbeiten erreicht werden, außer bei einer Freigabe, die im Reglement ausdrücklich erlaubt sein muss. Eine Oberflächenbehandlung gilt als Nachbearbeitung.

Ein Bauteil, welches zeitweise oder endgültig dem serienmäßigen Fertigungsprozess entzogen wurde, ist nicht serienmäßig.

Normteile und Dichtungen

Normteile wie Muttern, Schrauben, Unterlegscheiben, Federringe, Passfedern/Keile usw. dürfen nur durch gleichwertige Normteile ersetzt werden. Diese Normteile müssen in den Einbaumaßen den Originalteilen entsprechen. Gewindeart, -größe und -steigung sind beizubehalten.

Alle Dichtungen des Motors sind freigestellt mit Ausnahme der Zylinder-Kopfdichtung.

Schwungrad

Eine Nachbearbeitung des serienmäßigen Schwungrades (z.B. Auswuchten, Materialabtrag) ist unter Einhaltung des homologierten Mindestgewichts zulässig.

Kurbelgehäuse und Kurbelwelle / Schmierung

Das Kurbelgehäuse darf mit einer Kurbelgehäuseentlüftung versehen werden. Diese Entlüftung muss ein geschlossenes System (mit Behälter) aufweisen.

Zum Zweck der Aufnahme und Befestigung der Kupplung kann der Kurbelwellenstumpf mechanisch bearbeitet werden.

Alle folgend beschriebenen Teile/Baugruppen dürfen ausschließlich dem Zweck der Verbesserung der Motorschmierung dienen.

- Innerhalb des Kurbelgehäuses können passive Vorrichtungen angebracht werden (nur geschraubt und/oder genietet), die der Ölverdrängung durch Fliehkräfte entgegenwirken.

Diese Vorrichtungen müssen in allen Teilen bezüglich Motorengehäuse fix sein.

- Ein zusätzliches Schmierungs-System, welches zum jeweiligen Motor (Fabrikat und Typ) homologiert ist, darf verwendet werden. Die durch die Verwendung dieses Systems notwendigen Änderungen an anderen Motorteilen dürfen vorgenommen werden, wenn diese Inhalt der jeweiligen Homologation sind.

Die Verwendung von Lagerschalen für das Pleuel gemäß Homologation ist zulässig.

Ölabschaltautomatik

Eine evtl. vorhandene serienmäßige Ölabschaltautomatik oder deren Teile darf/dürfen außer Betrieb gesetzt und/oder entfernt werden.

Füllmengen

Alle Füllmengen und Ölsorten des Motors sind freigestellt. Es wird jedoch empfohlen, die Angaben des Herstellers zu beachten.

Zylinder

Ein Aufbohren des Zylinders ist gemäß Homologationsblatt unter den Bedingungen zulässig, dass die für diesen Motor serienmäßigen Kolben verwendet werden und dadurch der Hubraum von 400 ccm nicht überschritten wird.

Zylinderkopf / Steuerung

Nur das Planen des Zylinderkopfes ist unter Einhaltung der Mindesthöhe gemäß Homologation (Pos. 2.14b) zulässig.

Die serienmäßige Nockenwelle muss unverändert verwendet werden. Die Steuerzeiten müssen der Homologation entsprechen.

Ventile sind freigestellt. Der Ventilteller muss in den Abmessungen dem Originalventil gem. Homologation entsprechen.

Der Ventilschaft muss den Durchmesser des Originalventils gem. Homologation aufweisen. Der Federteller und die Verbindung Federteller-Ventil sind freigestellt.

Die Ventilfedern sind freigestellt, sofern es sich um Schraubenfedern handelt. Es dürfen jedoch nur maximal zwei Schraubenfedern pro Ventil verwendet werden.

Die serienmäßige Zylinderkopfdichtung ist vorgeschrieben.

Drehzahlregler

Ein evtl. vorhandener serienmäßiger Drehzahlregler oder Teile dessen darf/dürfen außer Betrieb gesetzt und/oder entfernt werden.

Kupplung

Der Motor muss mit einer Trocken-Fliehkraftkupplung, die auf der Motorenabtriebswelle montiert ist, ausgerüstet sein. Darüber hinaus ist die Kupplung freigestellt.

Ausnahme: Wenn mit dem Motor eine serienmäßige, innenliegende Kupplung (z.B. Ölbadkupplung) homologiert ist, dann ist nur diese zulässig.

Ansaugkrümmer und Vergaser

Es darf nur ein Vergaser gemäß Homologationsblatt verwendet werden. Vorhandene serienmäßige Vergaserabdeckungen dürfen entfernt werden. Alle Düsen inkl. Düsenstock sind freigestellt.

Der Ansaugkrümmer darf unter Einhaltung der Maße im Homologationsblatt mechanisch bearbeitet werden.

Ansaugeräuschkämpfer

Es sind ausschließlich aktuell CIK-homologierte Ansaugeräuschkämpfer mit integriertem Filterelement zulässig.

Abgasanlage

Die Abgasanlage ist unter Beachtung der Geräuschvorschriften und unter Einhaltung der vorgeschriebenen Kart-Abmessungen freigestellt, jedoch darf die Länge

des festen Abgaskrümmer 200 mm (projizierte Maximalmaß der Krümmer-Längsachse ohne Flexrohr) nicht überschreiten.

Jegliche Vorrichtungen, die die Veränderung von Abmessungen/ Querschnitten ermöglichen, während der Motor in Betrieb ist, sind verboten.

Kraftstoffbehälter / Motorverkleidung

Der Kraftstoffbehälter kann entfernt werden und durch eine andere reglementkonforme Variante ortsverändert gemäß CIK-Kartreglement ersetzt werden. Wird davon Gebrauch gemacht, sind die ursprünglichen (scharfkantigen) Behälterbefestigungen am Motor zu entfernen bzw. es ist eine wirksame Motorverkleidung anzubringen.

Das Material dieser Motorverkleidung muss splitterfrei sein und darf keine scharfen Kanten aufweisen.

Kraftstoffförderung

Es darf eine Kraftstoffpumpe zur Förderung des Kraftstoffes vom Tank in den Vergaser angebracht sein. Diese kann mechanisch oder pneumatisch angetrieben werden.

Am Motor oder Ansaugstutzen darf zu diesem Zweck eine Unterdruckbohrung (Ømaximal 5 mm) vorhanden sein.

Zündanlage

Es sind nur Zündanlagen mit statischen Zündzeitpunkt zugelassen. Die Zündanlage muss der Homologation entsprechen.

Die Lage des statischen Zündzeitpunktes ist freigestellt. Nur zum Zwecke der Veränderung des Zündzeitpunktes sind Änderungen an der homologierten Zündanlage, unter Verwendung der serienmäßigen Teile, zulässig.

Falls eine Starterbatterie eingebaut ist, wird dringend die Verwendung einer Trocken-/Gel-Batterie empfohlen.

Falls eine Flüssigkeitsbatterie eingebaut ist, muss diese in einer auslaufsicheren Kunststoffumhüllung untergebracht sein.

Für alle Batterien ist eine eigene Befestigung (Verwendung von min. 2 Schrauben min. M8 und Unterlegscheiben mit min. 2 mm Dicke und 20 cm² Oberfläche) vorgeschrieben.

Zündkerze

Fabrikat und die Ausführung der Zündkerze (wie Wärmewert, Elektrodenform und -werkstoff) ist freigestellt, jedoch müssen die Gewindelänge und die Sitzform der Serienkerze entsprechen. Es muss ein Zündkerzen-Dichtring verwendet werden.

ARTIKEL 2.8

MOTOR UND ANBAUTEILE, KATEGORIE II-SENIOREN

Zugelassen sind ausschließlich Viertakt-Motoren, die nachstehende Bedingungen erfüllen:

1. Es sind nur Single- oder Twin-Zylinder-Viertakt-Motoren mit Wasserkühlung zulässig. Darüber hinaus müssen die Motoren eine gültige DMSB-Homologation

besitzen (Mindest-Stückzahl: 50 in 12 aufeinanderfolgenden Monaten hergestellt; gemäß DMSB-Homologationsbestimmungen).

2. Die max. Motordrehzahl ist auf 13.000 1/min begrenzt.
3. Der Gesamthubraum des Motors beträgt max. 250 ccm, inkl. aller Toleranzen.
4. Jegliche Art von Aufladung sowie Power-Valve-Systeme sind verboten.
5. Der Motor darf max. 4 Ventile aufweisen.
6. Der Motor darf max. 2 Nockenwellen aufweisen. Darüber hinaus dürfen nur konventionelle Nockenwellen verwendet werden und der Ventiltrieb muss über mechanische Stößel und Ventildfedern erfolgen.
7. Der Motor muss mit Ventildfedern ausgestattet sein. Ausschließlich deren Kraft muss das Schließen der Ventile bewirken.
8. Jedes System variabler Steuerzeiten ist verboten.
9. Im Motor sind mit Ausnahme von Ventile, Ventilsitzen, Ventildführungen, Lagerschalen und Dichtungen nur Motorteile aus magnetischen Stahllegierungen sowie Aluminium-Legierungen zulässig. Titan, Keramik- und Verbundwerkstoffe (Ausnahme Zündkerze) im Inneren des Motors sind nicht zulässig. Darüber hinaus sind innerhalb des Motors Führungen, Spanner (z.B. für Steuerketten), Wasser- und Ölpumpenräder sowie deren Antrieb aus Kunststoff zulässig.
10. Digitale Zündanlagen mit variablem Zündzeitpunkt sind unter Beachtung der nachfolgenden Bestimmungen dieses Reglements (siehe Punkt „Zündanlage“) zulässig.
11. Die Motoren müssen mit einem mechanischen, mit Seilzug betätigten Rundschieber-Vergaser (max. 1 Vergaser/Zylinder), welcher keine Elektronik aufweisen darf. Der Vergaser darf mit einer Beschleunigerpumpe ausgestattet sein.
Darüber hinaus muss die Vergaser-Ausstattung zusammen mit dem jeweiligen Motor DMSB-homologiert sein. Der Vergaser-Querschnitt muss in Strömungsrichtung nach dem Schieber zylindrisch ausgeführt sein.
Der Venturi-Durchmesser des Vergasers darf max. 30 mm (1-Zylinder-Motoren) bzw. max. 22 mm +/- 0,2 mm (für 2-Zylinder-Motoren mit 2 Vergasern) betragen.
Einspritzanlagen sind nicht zulässig.
12. Der Motor muss mit einem Elektro-Starter mit Energiequelle (on-board) ausgestattet sein und jederzeit hiermit angelassen werden können.
13. Eine Fliehkraftkupplung ist vorgeschrieben.
14. Die Motoren müssen eine Adaptionmöglichkeit für Prüfanschlüsse (M8-Bohrung für jede Nocke) zur Überprüfung der Nockenwelle gemäß ihrer DMSB-Homologation aufweisen.

Die Verwendung von Airrestriktoren oder die Begrenzung der maximalen Motor-Drehzahl zur Leistungsreduktion kann auch innerhalb der Saison vorgeschrieben werden.

Das DMSB-Homologationsblatt beinhaltet die technischen Eckdaten des vom Hersteller homologierten Mo-

dells des Motors. Es ist Hilfsmittel zur Identifikation bei Kontrollen u.ä. Alle technischen Details, die nicht im Homologationsblatt bemaßt sind, müssen serienmäßig bleiben, wenn dieses in diesem Reglement nachfolgend nicht anders festgelegt ist.

Falls das vorliegende Reglement nichts Abweichendes bestimmt, dürfen sämtliche Teile des Motors einschließlich Vergaser unter Einhaltung der Homologationsangaben (Maße, Gewichte etc.) mechanisch nachbearbeitet werden.

Dichtungen

Alle Dichtungen des Motors sind freigestellt.

Schwungrad

Eine Nachbearbeitung des serienmäßigen Schwungrades (z.B. Auswuchten, Materialabtrag) ist unter Einhaltung des homologierten Mindestgewichts zulässig.

Zylinder/Kolben

Ein Aufbohren des Zylinders ist bei Verwendung der serienmäßigen Kolben zulässig, wenn dadurch nicht der Hubraum von 250 ccm überschritten wird.

Es muss der serienmäßige Kolben gemäß Homologationsblatt verwendet werden.

Zylinderkopf / Steuerung

Die serienmäßige homologierte Nockenwelle/n sowie die Ventile müssen unverändert verwendet werden. Die Steuerzeiten müssen der Homologation entsprechen.

Ansaugkrümmer

Der serienmäßige homologierte Ansaugkrümmer darf unter Einhaltung der Maße im Homologationsblatt mechanisch bearbeitet werden (d.h. keine Materialhinzufügung zulässig).

Ansaugeräuschkämpfer

Es sind ausschließlich DMSB-homologierte Ansaugeräuschkämpfer zulässig, welche mit dem betreffenden Motor homologiert sind.

Abgasanlage

Die Auspuffanlage (Auspuff inkl. Krümmer) muss DMSB-homologiert sein.

Achtung: Homologation gilt nur, wenn die Geräuschgrenzwerte eingehalten werden!

Wasserkühlung (gemäß Art. 2.16.4 des CIK-Reglements)

Die Kühler müssen oberhalb des Chassis-Rahmens mit einer maximalen Höhe von 50 cm vom Boden (Abstand Boden zu oberstem Punkt des Kühlers) und einer maximalen Distanz von 55 cm zur Hinterachse angebracht sein. Alle Kühlwasserleitungen müssen so ausgeführt sein, dass sie eine Temperatur von 150°C und einem Druck von 10 bar widerstehen können.

Zur Temperaturkontrolle ist es erlaubt, Blenden bzw. Jalousien vor oder hinter dem Kühler anzubringen (ohne Klebeband). Diese Einrichtung darf beweglich (einstellbar), jedoch nicht entfernbar sein, wenn das Kart in Bewegung ist. Sie darf keine gefährlichen Elemente beinhalten.

Mechanische By-pass-Systeme (Thermostatsysteme) sind zulässig.

Kraftstoffbehälter

Der Kraftstoffbehälter muss dem CIK-Reglement (Art. 2.20) entsprechen.

Zündanlage

Die Zündanlage muss für den jeweiligen Motor DMSB-homologiert sein (inkl. Zündkurve) und der serienmäßigen Ausführung entsprechen. Die Zündverstellkurve muss ohne Änderung, so wie vom Hersteller programmiert und in der Homologation beschrieben, verwendet werden. Es ist nur eine Zündkurve gemäß DMSB-Homologation für den jeweiligen Motor zulässig.

Auf Anordnung der Sportkommissare kann der Austausch des vom Fahrer/Bewerber verwendeten Zündsystems durch ein vom Serienausschreiber bereitgestelltes System (gleiches Homologationsmodell), verlangt werden.

Das Kart muss zu jeder Zeit mittels eigenen Mitteln (On-board-Starters und eigene Energiequelle) gestartet werden können.

Falls eine Starterbatterie eingebaut ist, wird dringend die Verwendung einer Trocken-/Gel-Batterie empfohlen.

Falls eine Flüssigkeitsbatterie eingebaut ist, muss diese in einer auslaufsicheren Kunststoff- oder Aluminium-Umhüllung untergebracht sein.

Die Befestigung der Batterie muss gemäß DMSB-Homologation ausgeführt sein.

Zündkerze

Ausführung und Fabrikat der Zündkerze/n sind freigestellt. Es muss ein (1) Zündkerzen-Dichtring verwendet werden.

ARTIKEL 2.9

MOTOR UND ANBAUTEILE, KATEGORIE II – JUNIOREN

Es gelten die vorstehenden Bestimmungen des Art. 2.8 (Kategorie II – Senioren) mit folgenden zusätzlichen Restriktionen.

1. Es ist der für die Junioren-Klasse DMSB-homologierte Motor zu verwenden.
2. Die max. Motordrehzahl ist auf 10.000 1/min begrenzt.
3. Die Motoren müssen mit einem mechanischen, mit Seilzug betätigten Rundschieber-Vergaser (max. 1 Vergaser/Motor) mit einem Venturi-Durchlass von max. 20 mm +/- 0,2 mm, welcher keine Elektronik aufweisen darf, ausgerüstet sein (Gleichdruckvergaser sind verboten). Der Vergaser darf mit einer Beschleunigerpumpe ausgerüstet sein.

Darüber hinaus muss die Vergaser-Ausstattung zusammen mit dem jeweiligen Motor DMSB-homologiert sein. Der Vergaser-Querschnitt muss in Strömungsrichtung nach dem Schieber zylindrisch ausgeführt sein.

Dieser Vergaser muss zusammen mit dem jeweiligen Motor DMSB-homologiert sein.

ARTIKEL 2.10

ANTRIEB

Der Antrieb auf die Hinterachse ist freigestellt, sofern es sich um eine direkte Kraftübertragung mittels Kette oder Zahnriemen handelt. Ritzel, Kettenblätter und Riemenscheiben sind freigestellt.

In allen Klassen ist ein Kettenschutz vorgeschrieben, welcher einen wirksame Abdeckung über der Oberkante und den beiden Seiten der freien Kette sowie des Kettenrades aufweisen und mindestens bis zur unteren Ebene der Hinterachse reichen muss.

Dieses Übersetzungsverhältnis ist während das Kart fährt fix und wird allein durch das verwendete Ritzel oder die verwendete Riemenscheibe am Motor und durch das verwendete Kettenblatt oder die verwendete Riemenscheibe an der Hinterachse bestimmt.

Anmerkung: Der Kettenschutz muss nicht nur oberhalb der Kette vorhanden sein, sondern diese auch seitlich links und rechts bis mindestens zur Unterkante der Hinterachse abdecken (geschlossene U-Form).

ARTIKEL 2.11

GERÄUSCHVORSCHRIFTEN

Es gelten die Geräuschbestimmungen des DMSB-Kart-Reglements, Art. C.5.

Der Geräuschgrenzwert beträgt max. 90 + 2 dB(A) gem. DMSB-Richtlinien.

ARTIKEL 2.12

MOTOR-HOMOLOGATIONSBESTIMMUNGEN

In 2007 wurde eine Homologationsperiode von 3 Jahren (analog CIK/FIA) zur Festschreibung der Motortechnik zur Kostenreduktion eingeführt.

Für bestehende Homologationen wurde seit 01.01.2007 die Anzahl von Nachträgen auf 3 pro Kalenderjahr begrenzt.

Darüber hinaus darf es für jeden Basis-Motor nur eine Homologation geben, d.h. so genannte Evo-Varianten sind unzulässig.

Des Weiteren sind für alle Hauptbauteile des Motors, wie Motorblock, Zündanlage, Kurbelwelle, Nockenwelle, keine Nachträge erlaubt (d.h. der Serienstand muss beibehalten werden).

Für neue Hersteller, welche bisher noch keinen Motor DMSB-homologiert haben, kann auf Antrag eine abweichende DMSB-Genehmigung erteilt werden. Diese Ausnahme-Genehmigung kann für das erste Homologationsjahr max. 6 Nachträge (inkl. Hauptbauteile) im Zeitraum Januar-Juli des laufenden Jahres beinhalten.

Neuhomologationen und Nachträge (außer Nachträge, die sicherheitsrelevant sind, ausschließlich der Erhöhung der Standfestigkeit dienen oder Korrekturen =ER) sind – falls vom DMSB nicht gesondert geregelt – nur im Zeitraum Oktober bis Februar möglich.

Die Deutschen Kart-Meister seit 1964



Deutscher Kart-Meister 2014:

Martijn van Leeuwen

1964	Werner Ihle	1981	Martin Bott	1998	Marcel Lasee
1965	Werner Ihle	1982	Otto Rensing	1999	Toni Vilander
1966	Leopold Zewelbar	1983	Peter Hantscher	2000	Oskari Heikkinen
1967	Dieter Ihle	1984	Otto Rensing	2001	David Hemkemeyer
1968	Hans Heyer	1985	Joachim Velte	2002	David Hemkemeyer
1969	Hans Heyer	1986	Gerd Munkholm	2003	Nicolas Hülkenberg
1970	Hans Heyer	1987	Michael Schumacher	2004	Helmut Sanden
1971	Hans Heyer	1988	Christoph Krumbein	2005	Helmut Sanden
1972	Karl-Heinz Hackländer	1989	Peter Hantscher	2006	Michael K. Christensen
1973	Karl-Heinz Hackländer	1990	Arnd Meier	2007	Michael K. Christensen
1974	Hugo Brehm	1991	Jörg Seidel	2008	Jack Te Brack
1975	Manfred Schneider	1992	Gerwin Schweizer	2009	Nicolaj Moller Madsen
1976	Manfred Schneider	1993	Gerhard Lindinger	2010	Nicolaj Moller Madsen
1977	Leopold Zewelbar	1994	Gerhard Lindinger	2011	Marvin Kirchhöfer
1978	Georg Bellof	1995	Alexander Zewelbar	2012	Dennis Olsen
1979	Jörg van Ommen	1996	Alexander Zewelbar	2013	André Maticic
1980	Stefan Bellof	1997	Michael Bellmann	2014	Martijn van Leeuwen

Aktuell gültige DMSB-Homologationen von Kartmotoren 2015

(Stand 27.11.2014)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Hubraum in ccm	Kategorie n.VT-BR*	gültig bis Ende**
KM 28/07	OTK.....	Tech F1 R.....	250.....	II.....	2015
KM 32/11***	IAME.....	Parilla X30	125.....	-.....	2015
KM 33/11	IAME.....	Parilla Water Swift (Bambini).....	60.....	-.....	2015
KM34/13	Schuurman BV.....	RK1.....	149,5.....	I.....	2016

Die vorstehenden Homologationsblätter können (inkl. evtl. vorhandener Nachträge) zum Stückpreis von 43,- EUR (40,19 EUR + 7 % MwSt.) beim DMSB bestellt werden. Die Bestellung muss unter Angabe der Homologations-Nummer schriftlich erfolgen. Das Bestellformular ist auf der DMSB-Homepage unter www.dmsb.de abrufbar.

Homologations-Nachträge werden im DMSB-„Vorstart“ veröffentlicht und sind kostenlos erhältlich (telefonische Bestellung möglich).

CIK/FIA-Homologationen für Motoren (ab Hom.-Jahr 1998), Motorequipment (ab 1998, wie Kupplung, Zündanlagen, Vergaser etc.) und Chassis (ab 2000) können ebenso beim DMSB zum Preis von 19,50 EUR (18,22 EUR + 7 % MwSt.) schriftlich bestellt werden. Evtl. Nachträge können kostenlos telefonisch angefordert werden.

* VT-BR = DMSB-Basis-Reglement für Karts mit 4-Takt-Motoren (VT-Basis-Reglement)

** Hinweis: Die Gültigkeit der Homologation kann auf Antrag des Herstellers verlängert werden.

*** Neu-Homologation des Motors Parilla X30, nach Ablauf der alten Homologation (KM25/06)

Nationale Kart-Klassen in Deutschland

(Stand: 22.10.2014)

Hinweis: Nachstehende Übersichten stellen keinen Bestandteil des Reglements dar

Klasse	DMSB-Bambini	DMSB-VT-Basis-Reglement Kategorie I
Max. Hubraum	60 ccm	250 ccm-max. 400 ccm
Motor (St.= Steuerung)	1-Zyl./2-Takt, ca. 7,5 PS IAME Parilla Waterswift, Kolben-St., DMSB-hom.	1-Zyl./4-Takt, Industriemotor, ca. 9-15 PS, max. 2 Ventile DMSB-homologiert
Kühlung	Wasser	Wasser / Luft gemäß Homologation
Zündung / n bzw. i	Serie; analog (2-polig), elektron. Magnet-Zündung	Serie gemäß Homologation nur statische Zündanlagen
Kupplung	Serienmäßige Fliehkraftkupplung gemäß Homologation	(Trocken-) Fliehkraftkupplung, Ausführung frei
Vergaser / max. Venturi ø	Dell'Orto-Schiebervergaser PHBG18 BS / 18 mm	1 Vergaser gem. Motoren-Homologation und VT-Basis-Reglement
Ansauggeräusch- dämpfer	IAME – DMSB-homologiert mit 1 Einlass Ø 22 mm	CIK-homologiert
Auspuffschalldämpfer	gemäß DMSB-Homologation	frei, gemäß VT-Basis-Reglement
Chassis*	DMSB-homologiert	frei, gemäß VT-Basis-Reglement (v. CIK-anerkanntem Hersteller)
Bremse	frei gem. Art. 3.15 (für Hinterachse)	CIK-hom., gemäß CIK-Regl. Art 2.11
Felgen ø / Trocken-Reifen	5 Zoll, Einheitsreifen	5 Zoll, gemäß VT-Basis-Reglement
max. dB (A)	92	92
Mindestgewicht inkl. Fahrer	111 kg (Fahrer 35-2) kg	130 kg** (Fahrer 8-9 Jahre: 30 kg - 2 kg, 10-13 Jahre: 35 kg - 2 kg)
Fahrermindestalter	10-14 Jahre gem. Lizenzbestimmungen	Ab 10 Jahren (max. 11 kW) Ab 12 Jahren (> 11 kW) gem. Liz.-Best.
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)

Alle o.g. Klassen: ohne Schaltgetriebe

* CIK-homologierte Seitenverkleidungen und Frontspoiler sind in allen Klassen (außer Bambini) vorgeschrieben.

In der Bambini-Klasse muss folgende Sicherheitsausrüstung DMSB-homologiert sein: Sicherheits-Sitz, Frontspoiler, Sicherheits-Lenkung, Heckauffahrschutz

** bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes - 3 kg (Gewichtsbonus)

Klasse	DMSB-VT-Basis-Reglement Kategorie II	
Max. Hubraum	max. 250 ccm	
Motor (St.= Steuerung)	max. 2-Zyl./4-Takt. ca. 28 PS 2 Ventile/Zyl. OHC bzw. DOHC-St. DMSB-homologiert	
Kühlung	Wasser	
Zündung / n bzw. i	Serie, elektronische Magnet-Zündung $n_{\max}$ für Senioren: 13.000 1/min $n_{\max}$ für Junioren: 10.000 1/min	
Kupplung	hom. Fliehkraftkupplung Ausführung frei	
Vergaser / max. Venturi ø	max. 1 Zyl., homologiert, mechan. Rundschieber-Vergaser mit 30 bzw. 22 mm (1 bzw. 2 Zyl.) und 20 mm für Jun.	
Ansauggeräusch- dämpfer	CIK- bzw. DMSB-homologiert	
Auspuffschalldämpfer	DMSB-homologiert	
Chassis*	CIK-homologiert, gemäß VT-Basis-Reglement	
Bremse	CIK-homologiert	
Felgen ø / Trocken-Reifen	5 Zoll, CIK-hom. (max. 135/215 mm = v/h)	
max. dB (A)	92	
Mindestgewicht inkl. Fahrer	Senioren: 150 kg (Fahrer 62 kg - 2 kg) Junioren: 135 kg** (Fahrer 35 kg - 2 kg)	
Fahrermindestalter	Junioren: 12-16 Jahre Senioren: ab 15 Jahre	
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mindestens Nat. KL Stufe A (gemäß Lizenz-Bestimmungen)	

Internationale Kart-Klassen (CIK) in Deutschland

(Stand: 22.10.2014)

Hinweis: Nachstehende Übersichten stellen keinen Bestandteil des Reglements dar.

Klasse	KF4 (Basis-Kategorie)	KF3	KF2
Art. im CIK-Reglement	Art. 18	Art. 19	Art. 20
Max. Hubraum	125 ccm	125 ccm	125 ccm
Motor (St.= Steuerung)	1-Zyl./2-Takt Membran-Steuerung CIK-homologiert Motor umrüstbar für KF3-1, Hub: 54,0-54,5 mm, Ausgleichswelle (25%), Brennraumvol. min. 9 ccm, hom. Power-Valve optional	Basis: KF4-Homologation Brennraumvolumen min. 12 ccm max. 170° Auslass, ohne Power-Valve	Basis: KF4-Homologation Brennraumvol. min. 9 ccm, hom. Power-Valve erlaubt
Kühlung	Wasser mit homolog. Kühler	Wasser, Kühler frei	Wasser, Kühler frei
Zündung max. Drehzahl	CIK-homologiert mit Start/Stopp-Schalter max. 14.000 1/min	CIK-homologiert mit Start/Stopp-Schalter max. 14.000 1/min	CIK-homologiert mit Start/Stopp-Schalter max. 15.000 1/min
Getriebe	–	–	–
Kupplung	CIK-hom. Fliehkraftkupplung Eingriff max. 3000 1/min	CIK-hom. Fliehkraftkupplung Einheitsdesign	CIK-hom. Fliehkraftkupplung, Einheitsdesign
Vergaser / max. Venturi ø	Mechan. Vergaser mit Schwimmergehäuse, Serie / 30 mm	CIK-hom. Klappenvergaser mit 2 Einstellschrauben / 20 mm	CIK-hom. Klappenvergaser mit 2 Einstellschrauben / 24 mm
Auspuff- schalldämpfer	mit Motor CIK-homologiert, aus max. 6 Sektionen Wandstärke min. 1,0 mm	Einheits-Auspuff gemäß Zeichnung 19-1	mit Motor CIK-homologiert analog KF4
Chassis*	CIK-homologiert	CIK-homologiert gemäß Art 5.1	CIK-homologiert gemäß Art. 5.1
Bremse (VA/HA=Vorder/Hinterachse)	CIK-homologiert	CIK-homologiert nur auf HA wirkend	CIK-homologiert (min. für HA)
Felgen ø / Reifen	max. 5 Zoll, CIK-homologiert	max. 5 Zoll, Reifen CIK-hom, Hart	max. 5 Zoll, Reifen CIK-homologiert, Medium
Mindestgewicht inkl. Fahrer	gemäß Ausschreibung	145 kg**	158 kg**
Fahrermindestalter	15 Jahre	12-16 Jahre DMSB 13-15 Jahre CIK	15 Jahre
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mind. Nat. KL Stufe A	mind. Nat KL Stufe A	mind. Nat KL Stufe A

Ein CIK-hom. Ansauggeräuschkämpfer ist für alle Klassen vorgeschrieben.

* CIK-homol. Karosserieteile sind in allen Klassen vorgeschrieben.

** bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitsitzes - 3 kg (Gewichtsbonus),
DMSB-homologierte Sicherheitslenkung empfohlen

Die Klasse KZ1 wird nur bei CIK-Prädikaten ausgeschrieben. Geräuschgrenzwert für alle o.g. Klassen: 95 dB(A)

Klasse	KF1	KZ2	Superkart
Art. im CIK-Reglement	Art. 21	Art. 12	Art. 9
Max. Hubraum	125 ccm	125 ccm	250 ccm
Motor (St.= Steuerung)	Gemäß KF2-Homologation	CIK-homologiert. Brennraumvolumen min. 11 ccm, max. 199° Auslass- Öffnungswinkel	2-Takt, CIK-registriert Div. 1 max. 2 Zyl. oder 2 gleiche ICC-Motoren DIV. 2: 1-Zylinder
Kühlung	Wasser, Kühler frei	Wasser	Luft / Wasser
Zündung max. Drehzahl	CIK-homologiert mit Start/Stopp-Schalter max. 16.000 1/min	CIK-homologiert	gemäß CIK-Regl. (Art. 2-16.7)
Getriebe	–	CIK-homologiert, 3 bis 6 Gänge	mind. 3 Gänge Division 2: max. 6 Gänge
Kupplung	CIK-homologierte Fliehkraftkupplung, Einheitsdesign	gemäß Homologation mechan. Betätigung	frei, gem. Art. 9
Vergaser / max. Venturi ø	CIK-homologierter Klappenvergaser mit 2 Einstellschrauben /30 mm	Alu-Vergaser / 30 mm Einheitsvergaser: CIK/DKM Dell'Orto VH SH30	gemäß Art. 9 / frei
Auspuff- schalldämpfer	mit Motor CIK-homologiert, analog KF4	CIK-homologiert	frei
Chassis*	frei gemäß Art. 4.1	CIK-homologiert gemäß Art. 5.1	frei, gem. Art. 2-3+2-4.1
Bremse (VA/HA=Vorder/Hinterachse)	Frei gem. Art. 2.11 (min. für HA)	CIK-homologiert (VA + HA) keine Handbetätigung	frei, gem. Art. 2.11 (für VA+HA)
Felgen ø / Reifen	max. 5 Zoll Reifen frei	max. 5 Zoll, Medium	6 Zoll CIK-homolog.
Mindestgewicht inkl. Fahrer	158 kg**	175 kg**	Div. 1: 208 kg bzw. 218 kg (1- bzw. 2-Zyl.) Div. 2: 208 kg (Kart: 98kg)
Fahrermindestalter	15 Jahre	15 Jahre	18 Jahre
Lizenz (DMSB-Best.) (KL = Kartlizenz)	mindestens Int. C KL	mind. Nat KL Stufe A	mind. Int. C oder Int. C KL

CIK-Reifen-Homologations-Liste 2014-2016

(Stand: 22.10.2014)

Hersteller	Land	Material	Modell	Typ	Klassifikation	Hom.-Nr.
Hoosier Racing Tire	USA	Pneu	Hoosier 5.0/10.5-6 R60A 22500	Slick	–	1/P/16
Hoosier Racing Tire	USA	Pneu	Hoosier 8.0/11.0-6 R60A 22800	Slick	–	2/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG WT (11 x 6.00 - 5)	Wet	–	3/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG WT (10 x 4.20 - 5)	Wet	–	4/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG FZ (11 x 7.10 - 5)	Slick	Prime F/Z	5/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG FZ (10 x 4.60 - 5)	Slick	Prime F/Z	6/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG HZ (11 x 7.10 - 5)	Slick	Option F/Z	7/P/16
MG Industria Comercio S/A	BR	Pneu	MG HZ (10 x 4.60 - 5)	Slick	Option F/Z	8/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LH 06 W (11 x 6.00 - 5)	Wet	–	9/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LH 06 W (10 x 4.20 - 5)	Wet	–	10/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LO 10 (10 x 4.50 - 5)	Slick	Option F/Z	11/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LP 11 (11 x 7.10 - 5)	Slick	Prime F/Z	12/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LP 11 (10 x 4.50 - 5)	Slick	Prime F/Z	13/P/16
Lecont s.r.l.	I	Pneu	LO 10 (11 x 7.10 - 5)	Slick	Option F/Z	14/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega Rain W5 (11 x 6.00 - 5)	Wet	–	19/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega XH (11 x 7.10 - 5)	Slick	Option F/Z	20/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega XM (10 x 4.60 - 5)	Slick	Prime F/Z	21/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega XM (11 x 7.10 - 5)	Slick	Prime F/Z	22/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega Rain W5 (10 x 4.20 - 5)	Wet	–	23/P/16
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega XH (10 x 4.60 - 5)	Slick	Option F/Z	24/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo W2 Rain (11 x 6.00 - 5)	Wet	–	29/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo W2 Rain (10 x 4.50 - 5)	Wet	–	30/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D3 Slick (11 x 7.10 - 5)	Slick	Prime Z	31/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D3 Slick (10 x 4.50 - 5)	Slick	Prime Z	32/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D2 Slick (11 x 7.10 - 5)	Slick	Prime F	33/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D2 Slick (10 x 4.5 - 5)	Slick	Prime F	34/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D1 Slick (11 x 7.10 - 5)	Slick	Option F	35/P/16
Reifenwerk Heidenau GmbH	DEU	Pneu	Mojo D1 Slick (10 x 4.50 - 5)	Slick	Option F	36/P/16
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (11 x 6.00 - 5) WER YLP	Wet	–	37/P/16
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (11 x 7.10 - 5) DR11 YMH	Slick	Option F/Z	38/P/16
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (10 x 4.5 - 5) DR10 YMM	Slick	Prime F/Z	39/P/16

Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (10 x 4.5 - 5) DR10 YMH	Slick	Option F/Z	40/P/16
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (10 x 4.5 - 5) WER YLP	Wet	–	41/P/16
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone (11 x 7.10 - 5) DR11 YMM	Slick	Prime F/Z	42/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (10 x 4.5 - 5) Slick DFH	Slick	Option F/Z	43/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11 x 6.50 - 5) KT 14 W13	Wet	–	44/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11 x 7.10 - 5) Slick DFM	Slick	Prime F/Z	45/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11 x 5.00 - 6) KT14 W13	Wet	–	46/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11 x 7.10 - 5) Slick DFH	Slick	Option F/Z	47/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (10 x 4.5 - 5) Slick DFM	Slick	Prime F/Z	48/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (10 x 4.50 - 5) KT14 W13	Wet		49/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11 x 5.50 - 6) Slick DFS	Slick	–	50/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11.5 x 8.00 - 6) Slick DFS	Slick	–	51/P/16
Sumitomo Rubber Industries	J	Pneu	Dunlop (11.5 x 7.10 - 6) KT14 W13	Wet		52/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (4.5 x 10.0 - 5) ACC	Slick	Option Z	53/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (7.1 x 11.0 - 5) ACC	Slick	Option Z	54/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (4.5 x 10.0 - 5) ACB	Slick	Prime Z	55/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (7.1 x 11.0 - 5) ACB	Slick	Prime Z	56/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (4.5 x 10.0 - 5) ACM	Slick	Prime F	57/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (4.5 x 10.0 - 5) ACW	Wet		58/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (7.1 x 11.0 - 5) ACM	Slick	Prime F	59/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (4.5 x 10.0 - 5) ACH	Slick	Option F	60/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (6.0 x 11.0 - 5) ACW	Wet		61/P/16
The Yokohama Rubber Co.	J	Pneu	Yokohama / Advan (7.1 x 11.0 - 5) ACH	Slick	Option F	62/P/16

Demontage- und Montage-Stundensätze Kartmotoren (Richtzeiten)

(Stand: 22.10.2014)

Achtung: Die Zeiten für Prüfungen, Messungen und Untersuchungen sind in nachstehender Tabelle nicht enthalten.
Der Satz für 1 Stunde beträgt: 60,00 EUR.

Motortyp	Arbeitszeit in h									
	1 M a+a	2 Zk a+a	3 Zk z+z	4 Z a+a	5 K a+a	6 Block	7 Getr.	8 Kuppl.	9 Rotor	kompl. z+z
Honda GX 160	0,33	0,5	0,75	-	0,33	1,25	0,5	0,5	0,33	5,0
Honda GX 270	0,33	0,5	0,75	-	0,33	1,25	0,5	0,5	0,33	5,0
Honda GX 340 und GX 390	0,5	0,5	0,75	-	0,33	1,25	-	-	0,33	5,25
Motoren der VT-Kat. II z.B. SwissAuto 250, GM, Vampire, Biland, Tech F1	0,5	1,0	1,0	0,33	0,5	1,5	-	0,33	0,25	6,5
IAME Parilla Gazelle 60 ccm	0,25	0,25	-	0,25	0,25	0,75	-	0,25	0,25	3,5
IAME Parilla Watershift 60 ccm (60 ccm wassergekühlt)	0,25	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	0,25	0,25	4,0
100-ccm-ICA/FA-Motor wassergekühlt	0,25	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	-	0,25	3,5
	0,5	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	-	0,25	4,0
125-ccm-ICC/KZ1/KZ2-Motor wassergekühlt	0,33	0,25	-	0,25	0,25	1,0	1,75	0,5	0,25	5,5
	0,5	0,25	-	0,25	0,25	1,0	1,75	0,5	0,25	6,0
125-ccm-KF4/KF3/KF2/KF1-Motor	0,5	0,25	-	0,25	0,25	1,0	-	0,33*	0,25	4,25
250-ccm-Superkart**/ICE-Motor wassergekühlt	0,33	0,25	-	0,25	0,33	1,5	3,0	0,5	0,25	7,0/8,0*
	0,5	0,25	-	0,25	0,33	1,5	3,0	0,5	0,25	7,5/8,5*

* wenn Kupplung vorhanden (KF4, KF3)

** für 2-Zylinder-Motoren (betreffende Spalten verdoppeln sich entsprechend)

- 1 Motor ab- und anbauen (a+a)
- 2 Zylinderkopf ab- und anbauen
- 3 Zylinderkopf zerlegen und zusammenbauen (z+z)
- 4 Zylinder an- und abbauen
- 5 Kolben aus- und einbauen (ggf. mit Pleuel)
- 6 Motorblock zerlegen und zusammenbauen
und Kurbelwelle aus- und einbauen (ggf. mit Nockenwelle)
- 7 Untersetzungsgetriebe bzw. Getriebe zerlegen und zusammenbauen
- 8 Kupplung zerlegen und zusammenbauen
- 9 Schwungradscheibe/Zündrotor ab- und anbauen
- kompl. Kompletten Motor samt Anbauteile zerlegen und zusammenbauen

BESTELLEN SIE JETZT DIE STARKEN SEITEN DES **DMSB**



☐ **Automobilsport und Kartsport Handbuch**



☐ **Motorradsport Handbuch**



☐ **Handbücher auf CD**

☐ **VORSTART - offizielles Verbandsorgan des DMSB - 6 Ausgaben pro Jahr**



Kombipaket 1 ☐ **VORSTART-Abo + Automobilsport-Handbuch.....45,-€**
Kombipaket 2 ☐ **VORSTART-Abo + Motorradsport-Handbuch45,-€**

Zur Bestellung: Zutreffendes bitte ankreuzen und einfach per Fax an den DMSB senden! Fax-Nr.: 0 69 / 63 30 07 - 30

ACHTUNG: Sportwarte erhalten VORSTART und Handbuch, alle anderen Lizenznehmer (Ausnahme: C-Lizenz) erhalten VORSTART und die Handbuch-CD automatisch.

Verlagsgarantie: Diese Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen beim DMSB ohne Begründung widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt das rechtzeitige Absenden des Widerrufs innerhalb dieses Zeitraumes (Datum des Poststempels). Das Abo verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht schriftlich sechs Wochen vor Ende des Kalenderjahres gekündigt wird.

Name, Vorname Besteller	Straße, Hausnr.
PLZ	Ort

Datum Unterschrift

Hiemit ermächtige(n) ich/wir die Deutsche Motorsport Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich, die von mir/uns zu entrichtenden Zahlungen bei Fälligkeit zu Lasten meines/unseres Kontos mittels Lastschrift einzuziehen. Wenn mein/unser Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des kontoführenden Instituts keine Verpflichtung zur Einlösung. Teileneinschlüssen werden im Lastschriftverfahren nicht vorgenommen. Das Lastschriftverfahren ist nur im Inland möglich.

Name, Kontoinhaber	BLZ
Kontonr.	Geldinstitut

Datum Unterschrift

DMSB

Hahnstraße 70 Tel.: 0 69 / 63 30 07 -10
60528 Frankfurt Fax.: 0 69 / 63 30 07 - 30

DMSB-abgenommene Kartbahnen

(Stand: Dezember 2014)

Ampfing (Streckenabnahme gültig bis Mai 2017)

Franz Zimmermann GmbH & Co KG
Schicking 4, 84539 Ampfing
Tel.: 08636 98700, Fax: 08636 7877
www.kartshop-ampfing.de

Belleben (Streckenabnahme gültig bis September 2015)

Kartservice Reinhold Meier
Vor dem Rohre 3, 30952 Ronnenberg
Tel.: 0511 464611 oder 034692 20838, Fax: 034692 38808
www.motodrom-belleben.de

Bopfingen (Streckenabnahme gültig bis Mai 2015)

MSC „IPF“ Bopfingen e.V. im ADAC
Postfach 1227, 73441 Bopfingen
Tel.: 07362 7888, Fax: 07362 7858
www.msc-ipf.org

Dahlemer Binz

(Streckenabnahme nur Clubsport gültig bis April 2015)

Rosa Orphan, Hauptstr. 103, 53949 Dahlem
Tel.: 02447 8723, Bahn: 02447 1866
www.dahlemer-binz.de

Ehingen (Streckenabnahme gültig bis März 2015)

AMC-Ehingen e.V. im ADAC
Berkacherstr. 72, 89584 Ehingen
Tel.: 07393 91433, www.amc-ehingen.de

Emstalstadion – Harsewinkel

(Streckenabnahme gültig bis März 2015)

MSC Harsewinkel e.V.
Boomerbe 28, 33428 Harsewinkel
Tel.: 05247 5584 / 4665, Fax: 05247 406218
www.kartbahn-harsewinkel.de

Emsbüren (Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Kart Park Emsbüren GmbH & Co KG
Schmiedestr. 14, 48488 Emsbüren
Tel.: Kartbahn 05903 941780, Fax: 05903 941781
www.kartpark.com

Ertflandring (Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Rennsportfreunde Wolfgang Graf Berghe von Trips e.V./
Kart Club Kerpen Manheim e.V. im ADAC
Steinheide (Kartbahn), 50170 Kerpen Manheim
Kartbahn 02275 6033 oder 02275 913214,
Fax: 02275 913215, www.kart-club-kerpen.de

Fliegerhorst Faßberg

(Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Motor- und Touring Club Faßberg e.V. im ADAC
Falkenweg 5, 29328 Faßberg
Tel.: 05055 8686, Fax: 05055 5304
www.mtc-fassberg.de

Garching (Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Franz-Peter Wendl
Robert-Bosch Str. 19, 85748 Garching-Hochbrück
Tel.: 089 3261902, www.ak-racing.de

Steigerwald Kart Motodrom Gerolzhofen

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2015)

MSVg 98 Gerolzhofen e.V. im ADAC
Dingolshäuserstr. 24, 97447 Gerolzhofen
Tel.: 09321 1309000, Fax: 09382 3458
www.msvgeo.de

Hagen (Streckenabnahme gültig bis März 2015)

Joachim Beule, Am Damm 1, 58091 Hagen
Tel.: 02331 77134, Fax: 02331 70426
www.beule-kart.de

Hahn/Hunsrückring

(Streckenabnahme gültig bis Juni 2015)

Flughafen Hahn Kartbahn Betriebs-GmbH
Norbert und Petra Stumpf
Gebäude 1003, 55483 Flughafen Hahn
Tel.: 06543 509950 (Kartbahn), Fax: 06543 509951
www.hunsrueckring.de

Harzring (Streckenabnahme gültig bis September 2017)

Fa. Selketalring, Wolfgang Tiebe
Froser Str. 1a, 06463 Falkenstein/Harz
Tel.: 034741 73555, www.harzring.de

RSG-Hansa-Ring, Emsben

(Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Rennsportgemeinschaft (RSG) Hamburg e.V. im ADAC
Elbblick 60, 21435 Stelle
www.rsg-hamburg.de/kartbahn.php

Hahn/Wildbergerhütte (Streckenabnahme in 2015)

Go-Kart-Motorsport-Verleih und Vertriebs GmbH (GMV)
Kurt Wirths, Walberfeldstr. 1, 51545 Waldbröl
Tel.: Kartbahn: 02297 7475, Fax: 02291 3388,
www.kartring-oberberg.de

Heidbergring-Geesthacht

(Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Motor Sport Club Geesthacht e.V. im ADAC
Unterer Landweg 25, 22113 Hamburg
Tel.: 040 7313279, Fax: 040 7331162
www.heidbergring.de

Kaiserkuhle Rütthen

(Streckenabnahme gültig bis März 2015)

MSC-Bergstadt Rütthen e.V. im ADAC
Hüdig 35, 59602 Rütthen
Tel.: 02952 2882, Bahn: 02952 2399
www.kaiserkuhle.de

Kartsport Zentrum Rottal
(Streckenabnahme gültig bis April 2017)

Irmgard Schatzberger, Buch 2
94094 Rottalmünster
Tel.: 08533 3325, www.kartsportzentrum.de

Liedolsheim (Streckenabnahme gültig bis April 2017)

TC Liedolsheim e.V. im ADAC
Kartbahnring 1, 76706 Dettenheim
Tel.: 07247 9547930, www.kartbahn-liedolsheim.de

Lohsa (Streckenabnahme gültig bis Juni 2015)

MC Lohsa e.V. im ADMV
An der Kartbahn, 02999 Lohsa
Tel.: 035724 50032, 03571 403078, Fax: 03571 913147
www.kartbahn-lohsa.com

Memmingen (Streckenabnahme gültig bis Juli 2015)

Auto- und Motorsport-Club Memmingen e.V. im ADAC
Schlachthofstr. 61, 87700 Memmingen
Tel.: 08331 94480, Fax: 08331 9444899
www.amc-memmingen.de

Oberlandring/Bernsgrün

(Streckenabnahme gültig bis Mai 2015)
Kath GbR, Am Trockenwerk 4, 07937 Vogtländisches Oberland
Tel.: 037431 88184 Fax: 037431 88184
www.oberlandring.de

Odenwaldring-Schaafheim

(Streckenabnahme gültig bis Juni 2015)
MSC Wartturm e.V. im ADAC
Georg Nebel, Eichenweg 80, 64850 Schaafheim
Tel.: 06073 731743, Fax: 06073 731744
www.mscw.de

Oppenrod (Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Kart Verein Oppenrod e.V. im ADAC
Stefan Bellofstr. 1, 35418 Buseck-Oppenrod
Tel.: 06408 2767, Fax: 06408 1890
www.kv-oppenrod.de

Motodrom Rathenow (Streckenabnahme gültig bis Juni 2015)

MC Rathenow e.V. im ADAC
Blumstr. 36, 14712 Rathenow
Tel.: und Fax: 03385 511385, www.mcrathenow.de

Motorsport Arena Oschersleben

(Streckenabnahme gültig bis März 2015)
Motorsport Arena Oschersleben GmbH
Motopark Allee 20-22, 39387 Oschersleben
Tel.: 03949 9200, Fax: 03949 920 660
www.Motorsportarena.com

Ortenau-Kart-Ring, Urloffen

(Streckenabnahme gültig bis April 2017)
RMSV Urloffen
Schwabweg 2, 77767 Appenweier-Urloffen
Tel. Kartbahn: 07805 910056, www.rmsv-urloffen.de

Rhön-Motodrom Dietershausen
(Streckenabnahme gültig bis Juli 2015)

Fuldaer Automobilclub e.V. im ADAC
Tannenweg 45a, 36093 Künzell
Tel.: 0170 2777321, Fax: 0661 35056
www.Fuldaerac.de

Straubing (Donau-Rennstrecke)
(Streckenabnahme gültig bis August 2015)

1. Kart-Club Straubing
Imhoffstr. 95, 94315 Straubing
Tel.: 09421 60101, Fax: 08543 91283
www.Kartbahn-straubing.de

Templin (Streckenabnahme gültig bis April 2015)

Templiner Ring Kart Center GmbH
Carl-Friedrich-Benz-Str. 2, 17268 Templin
Tel.: 03987 409960, Fax: 03987 409962
www.kart-templin.de

Teningen (Streckenabnahme gültig bis Februar 2015)

Kart Club Teningen e.V. im ADAC
Belchenstr. 50e, 79336 Herbolzheim
Tel.: 0763 4302, Fax: 07643 40217
www.Kartbahn-teningen.de

Uchtelfangen (Streckenabnahme gültig bis März 2017)

MSC Uchtelfangen e.V.
Lachwies 8, 66471 Dirmingen
Tel.: 06825 45416, www.Saarlandring.de

Vogelsberggring-Wittgenborn

(Streckenabnahme gültig bis April 2015)
MSC Wittgenborn e.V. 1958 im DMV
Waldensbergerstr. 57, 63607 Wächtersbach-Wittgenborn
Tel.: 06053 600181, Fax: 06053 600182,
www.msc-wittgenborn.de

Pro Kart Raceland Wackersdorf
(Streckenabnahme gültig bis April 2016)

Pro Kart GmbH & Co KG
Industriestr. 8, 92442 Wackersdorf
Tel.: 09431 75520, Fax: 09431 755220
www.prokart-raceland.com

Waldparking – Walldorf

(Streckenabnahme gültig bis März 2015)
Motor-Sport-Club Walldorf-Astoria e.V. im ADAC
Postfach 1341, 69184 Walldorf
Tel.: 06227 30324 (Kartbahn), Fax: 06227 842930
www.msc-walldorf-astoria.de

Westerwaldring-Eichelhardt
(Streckenabnahme in 2015)

Jörg Langenbach, Peterbacherstr. 10, 57612 Eichelhardt
Tel.: 02681 3598
www.westerwaldring.de