

## Termine Automobil



Aktuelle Termine und Terminänderungen finden Sie auf der Internetseite des DMSB unter [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de).

## Technik Automobil



### FIA-GRUPPEN

#### ► ANHANG K

#### Zulassung von Fahrzeugmodellen mit nationaler Wettbewerbsgeschichte

Der Artikel 1.2 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

1.2 Der Anhang K hat für die Fahrzeuge Gültigkeit, die entweder Original-Wettbewerbs-Fahrzeuge sind oder die genau nach der gleichen Spezifikation wie Modelle mit einer internationalen Wettbewerbs-Geschichte gemäß internationaler Bestimmungen der Periode gebaut wurden.

*Fahrzeuge ohne internationale Wettbewerbsgeschichte, die aber eine Wettbewerbsgeschichte in nationalen Meisterschaften oder bei anderen bedeutenden nationalen Veranstaltungen mit gleichwertigem Status haben, können auch akzeptiert werden.*

*Falls ein Fahrzeugmodell nicht innerhalb der Periode an einem internationalen Rennen teilgenommen hat, müssen die HTP zusammen mit Nachweisen, die belegen, dass das Modell in der Periode eine Wettbewerbsgeschichte bei bedeutenden nationalen Veranstaltungen hat, vom betreffenden ASN der HMSC vorgelegt werden.*

#### Maximal zulässige Durchschnittsgeschwindigkeit bei Rallyes

Der Artikel 2.1.13.4 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

... durch einen ASN in Übereinstimmung mit den nationalen Gesetzen zugelassen.

- Die maximal zulässige Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Wertungsprüfungen darf 120 km/h nicht überschreiten
- Die teilnehmenden Fahrzeuginsassen müssen ...

#### Überrollkäfige

Der Artikel 5.13.4 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

5.13.4 Aluminiumkäfige sind für alle Perioden verboten, es sei denn es handelt sich um ein nicht austauschbares Originalteil, das in die Fahrzeugstruktur integriert ist (z. B. Porsche 908, 917).

*Wenn ein Überrollkäfig aus Leichtmetall in einem für das betreffende Fahrzeugmodell anwendbaren Homologationsnachtrag beschrieben ist, kann das Design des Käfigs beibehalten werden, aber das verwendete Material muss Stahl gemäß dem aktuell gültigen Anhang J sein. Gleiches gilt für die Rohrdimensionen.“*

Der Artikel 5.13.5 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

(b) Von Periode F bis Periode G, für andere einsitzige und zweisitzige Rennwagen und offene GT-, GTS- und GTP-Fahrzeuge: Überrollbügel/Überrollkäfig gemäß Periodenspezifikation (sofern ein Überrollbügel/Überrollkäfig erforderlich war) oder gemäß Art. 277 des Anhang J 1993 (siehe Anhang VII zu den vorliegenden Bestimmungen). Für Wettbewerbe, bei denen sich ein Beifahrer im Fahrzeug befindet, muss die Ausführung mindestens den Anforderungen gemäß Zeichnung Nr. 253-3 (siehe Anhang V zu den vorliegenden Bestimmungen) entsprechen und die gesamte Breite der Cockpitöffnung abdecken.

(d) Für geschlossene Wettbewerbs-GT-Fahrzeuge und Tourenwagen sowie geschlossene GTP-Fahrzeuge bis einschließlich Periode G:

Eine Überrollvorrichtung gemäß Periodenspezifikation (sofern ein Überrollbügel/Überrollkäfig erforderlich war) oder gemäß Art. 253.8 des Anhang J 1993 (siehe Anhang VI zu den vorliegenden Bestimmungen) ist vorgeschrieben. Es darf am Hauptbügel oder zwischen dem hinteren Bügel eine Diagonalstrebe zwischen einem Schnittpunkt und einem Befestigungspunkt sowie auf jeder Seite maximal 2 zusätzliche Streben gemäß nachfolgenden, unter Art. 5.13.6 aufgeführten Bestimmungen hinzugefügt werden. Verstärkungen gemäß den Zeichnungen 253-6 bis 253-21, 253-23, 253-24, 253-29 bis 253-33, 253-35B und 253-36B des aktuellen Anhang J sind ebenfalls erlaubt.





(g) Ab der Periode H müssen alle Fahrzeuge mit einem Überrollbügel/Überrollkäfig gemäß Periodenspezifikation (sofern ein Überrollbügel/Überrollkäfig erforderlich war), gemäß Homologation in der Periode oder gemäß dem aktuellen Anhang J ausgerüstet sein. Rohre durch die Trennwände oder die Befestigung der Rohre an der Karosserie im Umkreis von 10 cm um die Befestigungspunkte der Radaufhängung sind verboten, es sei denn dies ist periodenspezifisch oder homologiert.

#### Reifen für Fahrzeuge der Perioden C bis E, ausgenommen historische FIA-Formelfahrzeuge, auf Rundstrecken und bei Bergrennen

Der Artikel 8.2.2 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):



# DTM 2009

- |   |  |
|---|--|
|  17.05. Hockenheim (D)   |  16.08. Nürburgring (D)   |
|  31.05. EuroSpeedway (D) |  06.09. Brands Hatch (GB) |
|  28.06. Norisring (D)    |  20.09. Barcelona (E)     |
|  19.07. Zandvoort (NL)   |  11.10. Dijon-Prenois (F) |
|  02.08. Oschersleben (D) |  25.10. Hockenheim (D)    |

**Tickets**  
[www.dtm.com](http://www.dtm.com)

8.2.2 **Perioden C bis E** (1.1.1919 – 31.12.1960) müssen Dunlop-Vintage-Reifen mit der Mischung 204 und dem Profil R5 oder früher verwenden. *Andere Reifentypen dürfen nur dann verwendet werden, wenn solche Dunlop-Reifen in der entsprechenden Spezifikation nicht erhältlich sind.* Offene viersitzige Tourenwagen vor 1947 ...

## Reifen für Rallyes

Der Artikel 8.4.1 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

8.4.1 Reifen, welche bei Rallyewertungsprüfungen auf Asphalt (auch bei Rallyewertungsprüfungen auf der Rundstrecke oder am Berg oder bei kombinierten Veranstaltungen) benutzt werden, sind auf mit „E“- oder „DOT“- (ausgenommen solche Reifen mit Markierungen „Not for highways use“ oder „For racing only“) markierte Reifen begrenzt, welche ein der Periodenspezifikation entsprechendes Mindest-Höhen-Breitenverhältnis haben.

Für Wertungsprüfungen auf Schotter, soweit vom Rallyeleiter erklärt, ist keine spezielle Markierung für diese Reifen erforderlich.

*Jede Änderung, Modifikation oder Bearbeitung von Reifen (z.B. das Einschneiden zusätzlicher Rillen) mit Ausnahme der Abnutzung durch normalen Gebrauch ist verboten.*

## Zulässige Räder für Renntourenwagen und Renn-GT-Fahrzeuge der Perioden F und G

Der Artikel 11.1.1 des Anhang IX zum Anhang K wird wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*):

11.1.2 Renn-Tourenwagen und Renn-Grand-Touring-Wagen der *Perioden F und G1* dürfen mit Leichtmetallrädern des Typs „Minilite“ mit den originalen Radabmessungen unter der Bedingung ausgestattet sein, dass kein alternatives Leichtmetallrad gemäß Periodenspezifikation erhältlich ist. Die maximal zulässige Spurweite muss eingehalten werden.

## Periodenspezifische Werbung an den Fahrzeugen

Es wird klargestellt, dass gemäß Artikel 212 des Internationalen Sportgesetzes, über die zulässige Werbung gemäß Artikel 2.1.9 bis 2.1.9.9 des Anhang K hinaus, ausschließlich an Original-Wettbewerbsfahrzeugen (gleiche Chassisnummer) die periodenspezifische Werbung verwendet werden darf. Kann der Nachweis für die Originalität des Fahrzeugs nicht erbracht werden, ist ausschließlich Werbung gemäß Artikel 2.1.9 bis 2.1.9.9 des Anhang K zulässig.

## Bearbeitungsgebühren für Historic Technical Passport

Seit dem 01.01.2009 beträgt die Bearbeitungsgebühr für die Neuausstellung eines Historic Technical Passport € 370,- inkl. MwSt.

Die Gebühr für die Umschreibung eines bestehenden Historic Vehicle Identity Form, welches zum 31.12.2010 auch im DMSB-Bereich ungültig wird, auf den Historic Technical Passport beträgt € 270,- inkl. MwSt. Ab dem 01.01.2010 ist für eine solche Umschreibung die gleiche Gebühr wie für eine Neuausstellung fällig.

## SICHERHEITSAUSRÜSTUNG

### FLANKENSCHUTZSTREBEN AN ÜBERROLLKÄFIGEN – AUSNAHME SLALOM

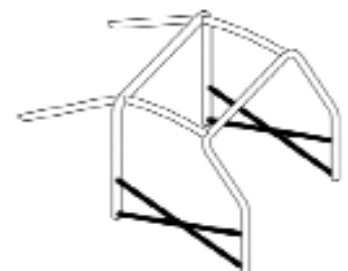
Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K werden ab 01.01.2009 in allen **FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und in allen Serien (außer Slalom)** an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten **Eigenbauvorschriften** gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J verlangt. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen im Kreuzungsbereich der Streben mindestens zwei gegenüberliegende U-förmige Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 in Anhang J vorhanden sein (siehe Zeichnungen im DMSB-Handbuch oder Vorstart 3/08). Gleiche Vorschrift gilt dann auch im Rallyesport sowie bei allen sonstigen Veranstaltungen mit Beifahrer für die Beifahrerseite. Die Mindestdicke der Knotenbleche beträgt 1,0 mm. Die Schenkellänge der Knotenbleche müssen entlang der Rohre gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Durchmesser der verbundenen Rohre.

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

**WICHTIG:** Es wird darauf hingewiesen, dass durch die obligatorische Verwendung von Flankenschutzstreben kein Überrollbügel mehr zulässig ist (Ausnahme: Slalom).

Somit ist in den DMSB-Gruppen ein Überrollkäfig obligatorisch (Ausnahme: Slalom).

Zeichnung 253-9





# FORMULA 3

## EURO SERIES

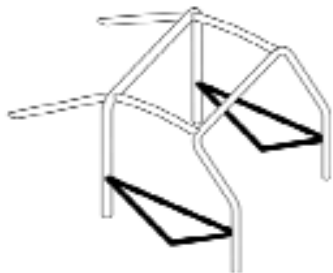


-  17.05. Hockenheim (D)
-  31.05. EuroSpeedway (D)
-  28.06. Norisring (D)
-  19.07. Zandvoort (NL)
-  02.08. Oschersleben (D)
-  16.08. Nürburgring (D)
-  06.09. Brands Hatch (GB)
-  20.09. Barcelona (E)
-  11.10. Dijon-Prenois (F)
-  25.10. Hockenheim (D)

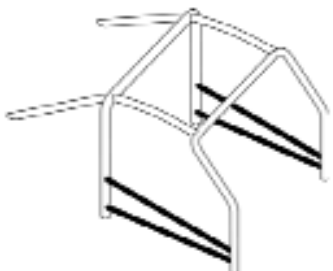
**Unser Fahrplan 2009**

Tickets unter [www.dtm.com](http://www.dtm.com)

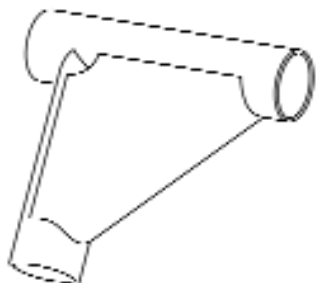
Zeichnung 253-10



Zeichnung 253-11



Knotenblech gemäß Zeichnung 253-34



## KORREKTUREN DMSB-HANDBUCH 2009

In den Allgemeinen Bestimmungen und Erläuterungen zu Sicherheitsvorschriften (Handbuch, blauer Teil, Seite 13) haben sich im Art. 1.8 mehrere Druckfehler eingeschlichen. Nachfolgend der gesamte Art. 1.8 mit den Korrekturen und einer Präzisierung zu den Knotenblechen (Änderungen *kursiv* gedruckt).

### 1.8) Flankenschutz und Diagonalstreben an Überrollkäfigen

Mit Ausnahme von historischen Fahrzeugen nach Anhang K und dem Slalomsport sind ab dem 01.01.2009 in allen FIA- und DMSB-Fahrzeuggruppen und Serien an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, an der Fahrerseite mindestens zwei Flankenschutzstreben gemäß den

Zeichnungen 253-9, 253-10 oder 253-11 im Anhang J vorgeschrieben. Bei gekreuzten Flankenschutzstreben gilt folgende Regelung zu den verstärkenden Knotenblechen:

- a) für alle DMSB-Gruppen (siehe Handbuch, brauner Teil): Bei gekreuzten Flankenschutzstreben, bei denen *mindestens eine Strebe (ein Rohr) unterbrochen ist* (Zeichnung 253-9), müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z. B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite. Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat, z. B. DMSB-Zertifikat oder FIA-Homologation, müssen unverändert beibehalten werden.
- b) für alle FIA-Gruppen (siehe Handbuch, orangefarbener Teil): Bei gekreuzten Flankenschutzstreben (Zeichnung 253-9) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche vorhanden sein. Gleiche Vorschrift gilt bei Veranstaltungen mit Beifahrer, z. B. Rallyesport, auch für die Beifahrerseite. Überrollkäfige mit ASN-Zertifikat, z. B. DMSB-Zertifikat oder FIA-Homologation, müssen unverändert beibehalten werden.

### Diagonalstreben im Hauptbügel in allen DMSB-Gruppen – Ausnahme Slalom:

Ab **01.01.2010** müssen an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, mindestens folgende Diagonalstreben vorhanden sein:

- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-5 oder
- im Hauptbügel eine Diagonal-Strebe gemäß Zeichnung 253-20 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonalstreben gemäß Zeichnung 253-21

Die Zeichnungen 253-5 und 253-20 gelten für links gelenkte Fahrzeuge. Für rechts gelenkte Fahrzeuge müssen die Streben rechts oben befestigt sein.

Für **Rallyes** sind mindestens 2 Diagonalstreben gemäß folgender Bestimmungen vorgeschrieben:

- im Hauptbügel zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-7 oder
- in den hinteren Abstützungen zwei Diagonal-Streben gemäß Zeichnung 253-21 oder
- einer Kombination aus 253-4 und 253-5 oder umgekehrt (Variante 1 + 2).

Bei gekreuzten Diagonalstreben (Zeichnung 253-7 und 253-21) müssen mindestens zwei gegenüberliegende Knotenbleche gemäß Art. 253.8.2.14 und Zeichnung 253-34 im Anhang J vorhanden sein. Hierbei können die Knotenbleche vertikal oder horizontal gegenüberliegen.

# GA<sup>®</sup> Legen Sie Wert auf Qualität

[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

Wir liefern aus eigener Herstellung:

- Rennbekleidung FIA
- Spezial-Designs und Maßanfertigung
- Rennsitze FIA
- Sicherheitsgurte FIA
- Renn, Rallye- und Kartzubehör
- Reifenheizdecken



**NEU**

**virtueller Katalog**  
unter [www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

Wir vertreten namhafte Hersteller wie:

-  ATL Sicherheitstanks
-  PELTOR Helme u. Kommunikation
-  FEV Feuerlöschanlagen
-  SAVA Kartreifen
-  Goodridge Fittings

**GA Hotline 08678-246**  
GA Racing GmbH  
Karl-Beck-Str. 9 • D-84533 Marktll

**RENN- & RALLYEZUBEHÖR 2009**  
[www.ga-racing.com](http://www.ga-racing.com)

[www.mm-automotive.de](http://www.mm-automotive.de)

## Safety first!

Unsere Erfahrung im Rennsport zu Ihrer Sicherheit – Keep Racing.

### Professioneller Käfigbau

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

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





**M automotive**  
development support/services

Diemensstrasse 70-72  
53225 Bonn / Germany  
phone: +49(0)228/94684-0  
fax: +49(0)228/94684-14  
mobile: +49(0)172 212 5062  
e-mail: [info@mm-automotive.de](mailto:info@mm-automotive.de)



**Beltenick**




incl. H.A.N.S.®  
nur 819,- €



Beltenick®  
Komplettangebot!  
Sitz + Gurt + Seitenkonsolen  
nur 333,- € incl. MwSt



**FEDIMA**  
COMpetition



**BRAID**  
RACING WHEELS



**SILVERSTONE**  
HIGH PERFORMANCE TYRES



**Schlüter Motorsport**  
[www.Rennsportshop.com](http://www.Rennsportshop.com)

**Hanfeldstr. 40 • 49733 Haren**  
Tel.: 05932/903540 • Fax 05932/903544

25x Formel 1 Weltmeister 368 Grand Prix Siege 2x Alternativ Weltmeister 500km 14x Gesamtsieger 24h Lo Mos 12x Gesamtsieger ADAC Tiegeler 500km Rennen Wölbbergtag 600mler ADAC Czech trophy Gesamtsieger ADAC Gruppo II Sprint

## Werden auch Sie Teil dieser Erfolgsgeschichte!

**GOODYEAR Racing**

Donatusstraße 160 · D-50259 Pulheim / Köln  
T: 0 22 34 - 98 20 30 · F: 0 22 34 - 98 20 344  
E-mail: [info@goodyear-motorsport.de](mailto:info@goodyear-motorsport.de)  
[www.goodyear-motorsport.de](http://www.goodyear-motorsport.de)

**GOODYEAR Racing**

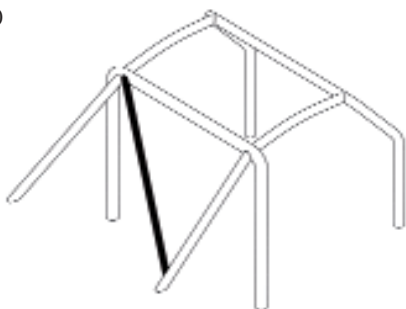
## Stützstrebe in der A-Säule – Ausnahme Slalom:

Ab 01.01.2011 muss an Überrollkäfigen, welche nach den so genannten Eigenbauvorschriften gebaut sind, eine Stützstrebe gemäß Zeichnung 253-15 auf beiden Fahrzeugseiten vorhanden sein, wenn das Maß A größer als 200 mm ist.

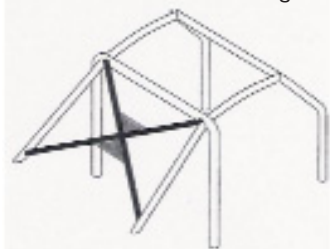
Zeichnung 253-5



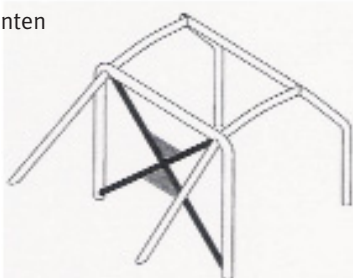
Zeichnung 253-20



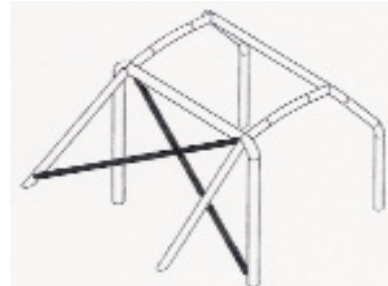
Zeichnung 253-21 (mit Knotenblechen, die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein)



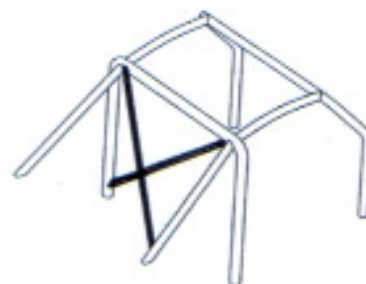
Zeichnung 253-7 (mit Knotenblechen, die Knotenbleche dürfen statt oben und unten auch links und rechts angeordnet sein)



Kombination Zeichnung 253-4 + 253-5 (Variante 1)

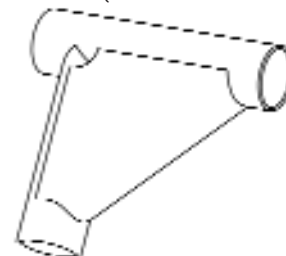


Kombination Zeichnung 253-5 + 253-4 (Variante 2)



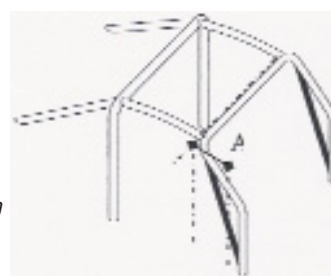
Zeichnung 253-34

U-förmige Knotenbleche im Kreuzungsbereich der Streben gemäß dieser Zeichnung 253-34. Die Schenkellänge der Knotenbleche müssen entlang der Rohre (an denen sie verschweißt sind) gemessen, das 2- bis 4-fache betragen, ausgehend vom größten Durchmesser der verbundenen Rohre.



Zeichnung 253-15 (gerade Stützstrebe ab 2011 Vorschrift, wenn A größer ist als 200 mm). Die untere Befestigung der Stützstreben darf max. 10 cm über dem Käfigfuß sein. Die gerade Stützstrebe darf geteilt und durch die Flankenschutzstreben geführt sein.

Der DMSB kann für Fahrzeuge, bei denen der Bauraum hinsichtlich Lenkradbetätigung nachweislich eine gerade Stützstrebe nicht zulässt, auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung für eine Ersatzkonstruktion erteilen.



## KOPFRÜCKHALTEVORRICHTUNG BEI RUNDSTRECKENRENNEN UND LEISTUNGSPRÜFUNGEN

Ab **01.01.2010** wird im DMSB-Bereich in allen FIA- und DMSB-Gruppen und in allen vom DMSB genehmigten Serien bei Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen (Ausnahme: Historische Fahrzeuge gemäß Anhang K, Autocross und Rallycross) die Verwendung eines FIA-homologierten Kopf-Rückhaltesystems, z. B. HANS, vorgeschrieben. Es wird klargestellt, dass sich vorstehende Regelung nur auf Rundstreckenrennen und Leistungsprüfungen bezieht und nicht z. B. auf Rallyes.

## SITZE

Im DMSB-Handbuch, orangefarbener Teil, ist der Text in Artikel 253-16.6 durch folgenden zu ersetzen:

6. Wenn sich zwischen dem homologierten Sitz und dem Insassen ein Kissen befindet, so darf dies maximal 50 cm dick sein.

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

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

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

## SICHERHEITSGURTE

Im DMSB-Handbuch, orangefarbener Teil, Seite 17, ist der Text zu Artikel 253-6.1 durch folgenden zu ersetzen:

*Benutzung von zwei Schulter- und einem Beckengurt; Befestigungspunkte an der Karosserie: zwei für den Beckengurt – zwei für die Schultergurte.* Diese Gurte müssen von der FIA homologiert sein und den FIA-Normen Nr. 8854/98 oder 8853-98 entsprechen. Weiterhin müssen die Gurte, die bei Rundstreckenrennen verwendet werden, mit einem Drehverschluss ausgestattet sein. Bei Rallyes müssen an Bord jederzeit zwei Gurtmesser mitgeführt werden. Diese müssen für Fahrer und Beifahrer leicht erreichbar sein, wenn sie angeschnallt in ihrem Sitz sitzen. Andererseits werden für die Wettbewerbe, die Abschnitte auf öffentlichen Straßen beinhalten, Gurte mit Druckverschluss empfohlen.

**DMSB-Hinweis:** Der Text: „*oder auch einen, der dann symmetrisch (Y-Gurt) zum Sitz angebracht sein muss*“ ist gestrichen worden, da Y-Gurte von der FIA verboten wurden. Dieses Verbot von Y-Gurten gilt derzeit nicht für die DMSB-Gruppen.

Die ASN (z. B. DMSB) können Befestigungspunkte an dem Überrollkäfig zertifizieren (siehe Art. 253.8.1.b), wenn diese geprüft sind.

## SICHERHEITSFOLIE

Der Art. 9 zu den Allgemeinen Sicherheitsbestimmungen (Handbuch, blauer Teil, S. 18), ist durch folgenden Text zu ersetzen:

### 9. SICHERHEITSFOLIEN IN DMSB-GRUPPEN

In allen DMSB-Fahrzeuggruppen wird die nachträgliche Anbringung von klarer Sicherheitsfolie mit den Prüfzeichen ~ D5170, D5174, D5178, D5190, D5195, D5197, D5233, D5374, D5277 oder D5403 innen an den Seitenscheiben und Heckscheiben grundsätzlich empfohlen. Darüber hinaus ist für Fahrzeuge der Gruppen H und F-2005 klare Sicherheitsfolie gemäß Art. 20 für die Scheibe der Fahrertür und bei Wettbewerben mit Beifahrern auch an der Beifahrertür vorgeschrieben.

Die nachträgliche Anbringung von getönter Folie ist mit Ausnahme der hinteren Seitenscheiben in den DMSB-Gruppen hingegen nicht erlaubt.

## DMSB-GRUPPEN

### ► GRUPPE G

Der Artikel 13.1 wird ab sofort wie folgt präzisiert (Änderungen *kursiv*): Die Räder müssen für das betreffende Fahrzeug durch:

- a) ABE, EG-Gesamtbetriebserlaubnis, EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity COC) des Fahrzeugherstellers, oder
- b) Teilegutachten des Fahrzeugherstellers, oder
- c) ABE oder Teilegutachten des Räderherstellers *freigegeben sein*.

## DMSB-KARTSPORT

### ► CIK-REGLEMENT

#### KF-Motoren inkl. neuer Kupplung

Die CIK hat umfangreiche Änderungen für KF-Motoren für das Technische Reglement 2009 umgesetzt. So gibt es nunmehr eine freizügigere Regelung für mechanische Nachbearbeitungen bzw. Tuning am Motor. Die Angaben in den Homologationsblättern (es gibt für jede KF-Klasse ein eigenes Homologationsblatt) wurden erheblich reduziert.

Das im KF3-Homologationsblatt in den Fotos gezeigte Power-Valve ist für die KF3 gemäß Techn. Reglement (Art. 19) natürlich nicht zulässig und ist auf den 3 Fotos auf Seite 1 und 2 zu streichen.

Des Weiteren wurden eine Kupplung nach Einheitsdesign (Monoblock-Kupplungskörper) sowie ein Spaltmaß zur Kupplungsglocke eingeführt.

Darüber hinaus hat die CIK für ihre Prädikatsveranstaltungen ein elektronisches Drehzahlerfassungsgerät zur Kontrolle der Kupplung eingeführt.

## DMSB-Homologationsverlängerungen für alle CIK-Gruppen für 2009

Im DMSB-Bereich wurde die Gültigkeit der CIK-Homologationen für Chassis, Bremsanlagen und Karosserieteile der Homologations-Periode 2003–2008 in allen CIK-Klassen (KF, KZ und ICA-Klassen) um 1 Jahr verlängert. Demnach sind die im CIK-Bereich Ende 2008 auslaufenden Homologationen (Hom.-Nr.: endet mit „/o8“) bis zum 31.12.2009 weiter zugelassen.

## ► KART-SICHERHEIT

### Gewichtsbonus für Sicherheitssitz in allen Junioren-Klassen – Erinnerung

Seit 01.01.2009 gilt für alle Junioren-Klassen im Kartsport eine Gewichts-Bonus-Regelung bei Verwendung eines DMSB-homologierten 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: 2 kg.

So reduziert sich zum Beispiel:

- das Mindestgewicht in der KF3 von 145 kg auf 143 kg (Kart + Fahrer) bzw. das Mindestgewicht des Karts (ohne Kraftstoff) verringert sich von 75 kg auf 73 kg.
- das Mindestgewicht in der ICA Junioren von 135 kg auf 133 kg (Kart + Fahrer) bzw. das Mindestgewicht des Karts (ohne Kraftstoff) verringert sich von 65 kg auf 63 kg.

Diese Bonus-Regelung gilt für alle Junioren-Klassen im DMSB-Bereich, mit Ausnahme von Veranstaltungen mit CIK/FIA-Prädikat (EM).

Für die Altersklasse 8–13 bleibt es bei der bestehenden Vorschrift gemäß Art. 14.2.2 des DMSB-Kart-Reglements (ohne Bonusregelung).

### Helme

Vorbehaltlich der Zustimmung durch das DMSB-Exekutiv-Komitee gilt folgende Bestimmung:

Ab **01.01.2011** sind für alle Fahrer unter 15 Jahren aller Klassen (inkl. aller Bambini- und Junioren-Fahrer) Helme gemäß der FIA/SNELL-Norm **CMS2007** bzw. **CMR2007** vorgeschrieben.

*Hinweis: Diese Helmnormen sind von der CIK seit 2008 empfohlen und werden ab 01.01.2010 für alle Fahrer unter 15 Jahren für CIK-Veranstaltungen vorgeschrieben.*

### Overalls

Vorbehaltlich der Zustimmung durch das DMSB-Exekutiv-Komitee gilt folgende Bestimmung:

CIK-homologierte Overalls mit dem Homologations-Level 2 werden verbindlich vorgeschrieben:

- ab 01.01.2010: für alle Fahrer in DMSB-Prädikaten (DKM, DCKM, DJKM und DSKM)
- ab 01.01.2011: für die Bambini-Klassen und Viertakt-Klassen. ADAC und DMV werden diese Regelung ab 2011 auch in ihren Prädikatsserien umsetzen.

## ► DMSB-KART-REGLEMENT

### Data Logging – Art. 4.6

Der FA Kart hat auf seiner Sitzung am 23.01.2009 die geltende Regelung zu Datenerfassungsgeräten präzisiert. Demnach gilt gemäß DMSB-Kart-Reglement, Art. 4.6:

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

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

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

6.3 Abweichend von Punkt 6.1 sind nur bei DMSB-Prädikats-Veranstaltungen Systeme und Anlagen zur Datenerfassung unter Beachtung des CIK-Reglements und des Punktes 6.2 freigestellt. Telemetrie ist generell in allen Klassen verboten. Dies bedeutet, dass nur bei den 4 DMSB-Prädikaten (DKM, DCKM, DJKM und DSKM) Sensoren für Radrehzahl und Querbeschleunigungen zulässig sind.

### Hinterachsen bei Schaltkarts – Art. 4.7

Der Art. 4.7 des DMSB-Kart-Reglements wird mit sofortiger Wirkung wie folgt präzisiert (neue Texte *kursiv*; s. Handbuch, gelber Teil, Seite 8)

7. **Hinterachsen:** In den Klassen KZ2, KZ1 und ICE (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, z. B. für die Kettenblattaufnahme von 100ccm-Karts, aufweisen (Universal-Achsen), sind unzulässig.

*Hinterachsen mit Steck-Passfedern/Passfedern mit Stiften (Achse ohne Keilnut), sind von vorstehender Regelung nicht betroffen. Diese Achsen (meist mit einem Durchmesser von 50 mm) sind an ihrer Oberfläche lediglich über die Breite der Steck-Passfedern leicht angefräst und je nach Länge der Steck-Passfeder mit 2–3 Bohrungen versehen. Dadurch weisen diese Achsen gegenüber solchen mit herkömmlichen Keilnuten geringere Kerbwirkung/Festigkeitsminderung auf.“*

Erläuterung: Aus gegebenem Anlass erinnert der DMSB an die geltenden Bestimmungen zu den Hinterachsen im DMSB-Kart-Reglement, welche bereits seit 1999 gelten. Vorstehender Text wurde nur in seiner Formulierung aktualisiert. Es bleibt aus Sicherheitsgründen unverändert bei dem Verbot von Hinterachsen mit ungenutzten Keilnuten.

## ► DMSB-BAMBINI

### Chassis

Der DMSB erinnert daran, dass ab 01.01.2009 nur noch aktuell DMSB-homologierte Chassis in den Bambini-Klassen zulässig sind (Hom.-Nr. „.../CB/13“). Die Übergangsfrist für alte Chassis ohne DMSB-Homologation, welche für die Bambini-B gilt, endete am 31.12.2008 (s. a. Art. 3.2 des Bambini-Reglements).

### Vergaser

Der Art. 3.5.4 wurde mit sofortiger Wirkung wie folgt angepasst (Änderung: *kursiv*):

#### 3.5.4 Vergaser und Zylinder-Zwischenstück

Es ist nur der Serienvergaser Tillotson HL 352 A (inklusive serienmäßigen Aufnahmeflansch/Stauscheibe für den Ansauggeräuschdämpfer) gemäß Homologationsblatt zulässig, der von IAME für den betreffenden Motor geliefert wird.

Der maximale kreisrunde Venturi-Durchmesser beträgt 16,0 mm (entspricht einem max. Querschnitt von: 201 mm<sup>2</sup> – gemäß Homologationsblatt). Die gesamte Ansaugluft des Motors muss durch diese Venturi-Öffnung strömen.

Das Zylinder-Zwischenstück muss der Zeichnung 11.2 im Homologationsblatt entsprechen und darf eine max. Dicke von 6,00 mm aufweisen. Darüber hinaus sind keine Anschlüsse an diesem Zwischenstück zulässig.

Es dürfen nur serienmäßige Teile des homologierten Vergasers (Ausnahme Federn, Schrauben, Düsenadeln und deren Knebelgriffe) verwendet werden. *Des Weiteren ist die Marke/das Modell des Einlass-Nadelventils freigestellt.* Unter Einhaltung dieser Bestimmungen ist der Vergaser inkl. Dichtungen mit Ausnahme des Venturi-Durchlasses freigestellt.

## DMSB-KART-MOTOR-HOMOLOGATIONEN

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

| Hom.-Nr. | Hersteller | Modell        | Hubraum | Bezeichnung  |
|----------|------------|---------------|---------|--------------|
| KM 30/08 | SwissAuto  | swissauto 250 | 250 ccm | Neu-Hom.VTII |

| Hom.-Nr. | Hersteller  | Modell        | Nachtrags-Nr. | Bezeichnung              |
|----------|-------------|---------------|---------------|--------------------------|
| KM 25/06 | IAME        | Parilla X30   | 03/01 ER      | Kurbel-/ Ausgleichswelle |
| KM 25/06 | IAME        | Parilla X30   | 04/02 ER      | Ansauggeräuschdämpfer    |
| KM 25/06 | IAME        | Parilla X30   | 05/03 ER      | Auspuff                  |
| KM 28/07 | Techn. Eng. | Tech F1 R     | 06/06 ER      | Steuerzeiten             |
| KM 29/07 | IAME        | Gazelle       | Anhang 2      | Kurbelwelle              |
| KM 29/07 | IAME        | Gazelle       | 01/01 ER      | Kupplung                 |
| KM 30/08 | Swissauto   | swissauto 250 | 01/01 ET      | Ventilstößel             |

## Reglement



### DMSB-RUNDSTRECKENREGLEMENT 2009

(fett & kursiv = neuer Text)

#### Art. 9 – Zusätzliche Einführungsrunde (Extra Formation Lap)

(5) Der Wertungslauf wird mit jeder Extra Formation Lap um eine Runde kürzer. **Eine etwa angegebene maximale Fahrzeit verkürzt sich entsprechend.**

#### Art. 16.2 – Wiederaufnahme eines Rennens nach Unterbrechung

Während dieser Runde finden die Artikel **12** (Ziffern 11 bis 14) Anwendung.

### RALLYE-REGLEMENT 2009

Der Artikel

#### Art. 2.1 – Zugelassene Fahrzeuge

wird wie folgt ergänzt:

In den Gruppen GT2 und GT3 sind ausschließlich Fahrzeuge startberechtigt, die über ein DMSB-Rallye-Datenblatt verfügen.

Bei Fahrzeugen der Gruppen GT2 und GT3 müssen bei der Technischen Abnahme vor dem Start folgende Teile bereits im Fahrzeug eingebaut sein:

- Das elektronische Motor-Steuergerät, das während der Rallye verwendet wird.
- Der/die Luftbegrenzer für die Ansaugluft, falls solche zum Einsatz kommen.

Die oben genannten Teile werden bei der Technischen Abnahme markiert und ihre Befestigungen plombiert. Die Befestigungen (z. B. Schrauben) müssen daher so mit Bohrungen versehen sein, dass ein Ausbau des Teils nur nach Durchschneiden des Plombendrahtes oder sonstiges gewaltsames Lösen der Verplombung möglich ist.

### ANZEIGE

**Hier könnte Ihre Anzeige stehen**

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