

DMSB-Basis-Reglement für Karts mit Viertakt-Motoren **2021** (4-Takt-Basis-Reglement)

Stand: 10.12.2020

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 bis zum 31.12.2021.

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 Stufe A (ab Jahrgang **2011** und älter bis 11kW)
- Nationale DMSB Kart Lizenz Stufe A (ab Jahrgang **2009** und älter ab 11kW)

Kategorie II:

- Nationale Kart-Lizenz Stufe A
- Internationale Kart-Lizenz Stufe C
- Internationale Kart-Lizenz Stufe C für Junioren
- Internationale Kart-Lizenz Stufe C Restricted

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. Für alle Fahrer dieser Altersklasse Helme gemäß FIA/Snell CMS2007, CMR2007, CMR 2016 und CMS 2016 vorgeschrieben.

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. 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-Sicherheitsausstattung: 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 Unterkante 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 Felgenmaterial (s.a. Art. 2) sind die Felgen in ihrer Ausführung freigestellt, vorausgesetzt die nachfolgenden Reifen, deren Abmessungen wie folgt vorgeschrieben sind, können montiert werden.

Reifen:

Kategorie I:	Slickreifen:	Abmessung:	vorn:	max. 10 x 4.6-5
			hinten:	11 x 7.1-5
	Regenreifen:	Abmessung:	vorn:	max. 10 x 4.5-5
			hinten:	max. 11 x 7.1-5

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.a. Alle technischen Details, die nicht im Homologationsblatt enthalten, sichtbar und/oder bemaßt 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 Ventildfedern 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.

Ansauggeräuschdämpfer

Es sind ausschließlich aktuell CIK-homologierte Ansauggeräuschdämpfer 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 Abgaskrümmers 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 (\varnothing maximal 5 mm) vorhanden sein.

Zündanlage

Es sind nur Zündanlagen mit statischem 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 variablen 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, ausgerüstet sein. 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 Modells des Motors. Es ist Hilfsmittel zur Identifikation bei Kontrollen u.a. 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).

Ansauggeräuschkämpfer

Es sind ausschließlich DMSB-homologierte Ansauggeräuschkämpfer 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 obersten 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 jederzeit mittels eigenen Mitteln (On-board-Starter 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 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.

Dieses Übersetzungsverhältnis ist währenddessen 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. C5. Der Geräuschgrenzwert beträgt max. 90 + 2 dB(A) gem. DMSB-Richtlinien.

Art. 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.