

## TECHNIK AUTOMOBIL

### FIA-GRUPPEN

#### GRUPPE A UND N

Im DMSB-Handbuch ist in Artikel 253-13 (Stromkreisunterbrecher) des Anhang J der letzte Satz durch folgenden zu ersetzen:

„Anwendung: Vorgeschrieben für alle Gruppen bei Geschwindigkeitswettbewerben auf Rundstrecken und bei Bergrennen. Die Anbringung ist bei anderen Veranstaltungen empfohlen.“

### DMSB-GRUPPEN

#### GRUPPE G

In Artikel 13.2.3 (Reifen) der Gruppe-G-Bestimmungen ist der Text „Ein Protest gegen die Profiltiefe oder das E-Genehmigungszeichen ist unzulässig“ durch folgenden zu ersetzen:

„Ein Protest gegen die Profiltiefe ist nicht zulässig.“

### SICHERHEITSBESTIMMUNGEN

#### RALLYESPORT

Es wird nochmals daran erinnert, dass seit dem 01.01.2014 auch in allen DMSB-Fahrzeuggruppen und vom DMSB genehmigten Serien bei Nat.-A- und Int.-Rallyeveranstaltungen ein FIA-homologiertes Kopf-Rückhaltesystem, z. B. HANS, vorgeschrieben ist.

Ab 01.01.2016 wird ein solches System auch bei Rallye-200-Veranstaltungen vorgeschrieben.

### ALLGEMEINES

#### LEISTUNGSBEGRENZUNG IM RALLYESPORT

Es wird an die Bestimmungen hinsichtlich Leistungsbegrenzung und Mindestgewichte erinnert, welche im Artikel 4 des Rallye-Reglements (siehe DMSB-Handbuch, grüner Teil, Seite 124) geregelt sind und für alle Fahrzeuggruppen gelten.

#### KFP-PFLICHT IM RALLYESPORT

Seit Ende 2012 gibt es über den neu geschaffenen § 70 in der StVZO in Zusammenhang mit dem DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) eine vereinfachte Möglichkeit der Genehmigung von eintragungspflichtigen Fahrzeugänderungen (siehe auch DMSB-Vorstart 3-4/2013). Bis heute wurden bereits für ca. 200 Fahrzeuge KFPs vom DMSB ausgestellt.

Ab dem **01.01.2017** ist im Rallysport bei allen Veranstaltungen, die durch den DMSB oder seine Mitgliedsorganisationen genehmigt werden, der KFP für Fahrzeuge, welche in Deutschland ihre Straßenzulassung haben, verbindlich vorgeschrieben. Der DMSB hat sich hierzu mit den zuständigen Stellen des Bundesverkehrsministeriums abgestimmt.

Da die Gruppe H im DMSB-Rallysport ab 2017 nicht mehr ausgeschrieben wird (s. a. DMSB-Homepage), werden ab 2017 keine KFPs für Gruppe-H-Fahrzeuge mehr ausgestellt.

#### NEUE DMSB-SACHVERSTÄNDIGE

Am 23.02.2014 haben nachstehende Personen die Prüfung zum DMSB-Sachverständigen bestanden und wurden bereits neu in die Liste der DMSB-Sachverständigen für DMSB-Wagenpässe aufgenommen. Diese Liste finden Sie auf der Internetseite [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) unter Infos für Aktive → Automobilsport → Technische Dokumente → Wagenpässe.

#### BERLIN

Dipl.-Ing. (FH) Hendrik **Vocks** (SV-Nr. 256)  
TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH  
Pichelswerderstr. 9, 13597 Berlin-Spandau  
Telefon 030 75622105  
E-Mail [hendrik.vocks@de.tuv.com](mailto:hendrik.vocks@de.tuv.com)

#### BRAUNSCHWEIG

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Tobias **Schiweck** (SV-Nr. 253)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Braunschweig  
Ernst-Böhme-Str. 12, 38112 Braunschweig  
Telefon 0531 2133-0  
Mobil 0170 7721810  
E-Mail [tobias.schiweck@dekra.com](mailto:tobias.schiweck@dekra.com)

#### CHEMNITZ

Dipl.-Ing. (FH) Mike **Viehweger** (SV-Nr. 255)  
DEKRA Niederlassung Chemnitz  
Neefestr. 131, 09119 Chemnitz  
Telefon 0371 35 13-0  
Telefax 0371 35 13-100

Mobil: 0171 8239274

E-Mail [mike.viehweger@dekra.com](mailto:mike.viehweger@dekra.com)

### **DORTMUND**

Dipl.-Ing. Jens **Wilk** (SV-Nr. 258)

TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG

Bereich Süd / Region Dortmund/Witten

Berliner Str. 2, 44143 Dortmund

Mobil 0160 8886348

E-Mail [jwilk@tuev-nord.de](mailto:jwilk@tuev-nord.de)

### **GERA**

B.Eng. (BA) Nico **Hering** (SV-Nr. 247)

Dipl.-Ing. (FH) Frank **Temmler** (SV-Nr. 254)

TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG

Kunden-Center Gera

Keplerstr. 40, 07549 Gera

Telefon 0365 7351231

Mobil 0151 20331236 (F. Temmler)

Mobil 0151 20331241 (N. Hering)

E-Mail [ftemmler@tuev-thueringen.de](mailto:ftemmler@tuev-thueringen.de)

E-Mail [nhering@tuev-thueringen.de](mailto:nhering@tuev-thueringen.de)

### **HEILBRONN**

Dipl.-Ing. (BA) Billy **Hilpert** (SV-Nr. 248)

DEKRA Niederlassung Heilbronn

Austr. 158, 74076 Heilbronn

Telefon 07131 9840-0

Telefax 07131 9840-19

E-Mail [billy.hilpert@dekra.com](mailto:billy.hilpert@dekra.com)

### **LÜNEBURG**

Ulrich **Nolte** (SV-Nr. 250)

TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG

Region Lüneburg

Bessemerstr. 9, 21339 Lüneburg

Telefon 04131 205 16

Mobil 0160 8881600

E-Mail [unolte@tuev-nord.de](mailto:unolte@tuev-nord.de)

### **MAINZ**

Dipl.-Ing. (FH) Jörg **Wehrfritz** (SV-Nr. 257)

TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH

An der Krimm 23, 55124 Mainz

Telefon 06131 4654 304

Telefax 06131 4654 157

Mobil 0172 6105724

E-Mail [joerg.wehrfritz@de.tuv.com](mailto:joerg.wehrfritz@de.tuv.com)

### **MÜNCHEN**

Dipl.-Ing. Johann **Dichtl** (SV-Nr. 245)

Markus **Hummel** (SV-Nr. 249)

Dipl.-Ing. (FH) Andreas **Schäffler** (SV-Nr. 252)

TÜV Süd Automotive GmbH

Daimlerstr. 11, 85748 Garching

Telefon 089 32950 678 (J. Dichtl)

Telefon 089 32950 667 (M. Hummel)

Telefon 089 32950 682 (A. Schäffler)

Mobil 0172 8915882 (J. Dichtl)

Mobil 0151 11315225 (M. Hummel)

Mobil 0151 54333370 (A. Schäffler)

E-Mail [hans.dichtl@tuev-sued.de](mailto:hans.dichtl@tuev-sued.de)

E-Mail [markus.hummel@tuev-sued.de](mailto:markus.hummel@tuev-sued.de)

E-Mail [andreas.schaeffler@tuev-sued.de](mailto:andreas.schaeffler@tuev-sued.de)

### **NORDHAUSEN**

Frank **Zibell** (SV-Nr. 259)

TÜV Thüringen Fahrzeug GmbH & Co. KG

Alte Leipziger Str. 50, 99734 Nordhausen

Mobil 0151 20331515

Telefax 03631 902319

E-Mail [fzibell@tuev-thueringen.de](mailto:fzibell@tuev-thueringen.de)

### **NÜRNBERG**

Thomas **Golditz** (SV-Nr. 246)

DEKRA Niederlassung Nürnberg

Isarstr. 8, 90451 Nürnberg

Telefon 0911 962 96

Telefax 0911 9629779

Mobil 0171 3743335

E-Mail [thomas.golditz@dekra.com](mailto:thomas.golditz@dekra.com)

Jens **Räthe** (SV-Nr. 251)

TÜV Süd Auto Service GmbH

Edisionstr. 15, 90431 Nürnberg

Telefon 0911 615065

Mobil 0160 95086544

E-Mail [jens.raethe@tuev-sued.de](mailto:jens.raethe@tuev-sued.de)

# TECHNIK KART

## KARTSPORT

### DMSB-KART-REGLEMENT

Art.A.2 Zugelassene Kartklassen:

Folgender Artikel A.2 (Zugelassene Kartklassen) wird ab sofort wie folgt geändert:

„Art. 2 Zugelassene Kartklassen

**Nationale Kartklassen**

DMSB-Bambini

- Motor: IAME Parilla Waterswift, 60 ccm  
(gem. DMSB-Homologation KM 33/11)
- Chassis: DMSB-Homologiert gemäß DMSB-Bambini-Kart-Reglement
- Reifen: 5 Zoll (Einheitsreifen)
- Mindestgewicht: 111 kg\* (+ evtl. Motormehrgewicht) (Fahrer min. 35 kg -2 kg gem. DMSB-Bambini-Kart-Reglement)
- Fahrer: Jahrgänge 2000 bis 2004 (unter Einhaltung des Fahrermindestgewichts) mit Nat. DMSB-Kart-Lizenz Stufe A gem. DMSB-Lizenzbestimmungen
- Startnummern: Schwarze Ziffern auf gelbem Grund
- Geräuschlimit: 90 + 2 dB(A)...
- ...
- World Formula
- Gemäß CIK-FIA Reglement Stand 2011“

### DMSB-KARTSITZ-BESTIMMUNGEN 2014

**Zulassung für DMSB-homologierte Sicherheits-Sitze**

Für die in der Altersklasse 8 – 13 (inkl. Bambini) vorgeschriebenen Sicherheits-Sitze gelten die folgenden Bestimmungen: Im DMSB-Bereich sind nur Sicherheits-Sitze zulässig, welche nach der strengeren FIA-Spezifikation von 2007 (FIA Test Specification for Kart High Seats) getestet und homologiert wurden. Diese Sitze sind durch folgende Hom.-Nummer erkenntlich: „**KS 2007 .../...**“

Die alten Sitz-Homologationen (KS-001/04, KS-002/05 und KS-003/05) des Herstellers TR Engineering liefen zum 31.12.2012 aus und wurden zum 31.12.2013 (nach ihrer letztmaligen Verlängerung) ungültig. Ab 01.01.2014 sind nur noch die neu homologierten Sitze von TRE (Hom.-Nummer: KS-2007 .../...) zulässig.

**ACHTUNG:** Die Bambini-Sitz-Homologation KS-002/04 des Herstellers **HVT** (vom 01.04.2004) gemäß altem DMSB-Standard wurde zum 31.12.2011 ungültig. Das heißt der HVT-Sitz darf seit 01.01.2012 im Kartsport (inklusive Kart-Clubsport) nicht mehr verwendet werden.

**DMSB-Homologationen Kart-Sicherheits-Sitze 2014**  
(Stand: 19.03.2014)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für	Hom. gültig bis
<b>KS 2007-05/11</b> (ersetzt alte Hom.: KS-005/06)	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Bambini-Klasse (max. 115 kg)	31.12.2014*
<b>KS 2007-06/11</b>	Abt Sportsline	Abt Aeroliner	Junior- und VT-Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht	31.12.2014*
<b>KS 2007-02/11</b> (ersetzt alte Hom.: KS-006/06)	TAD Bavaria	Champion	Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht)	31.12.2014*
<b>KS 2007-03/11</b> (ehemals KS-2010-01/10)	TAD Bavaria	Rookie	alle Klassen bis 162 kg Gesamtgewicht	31.12.2014*

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für	Hom. gültig bis
<b>KS 2007-04/13</b> (ehemals KS-2007-04/12)	TAD Bavaria	Primus	Bambini-Klasse (alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht)	31.12.2018
<b>KS 2007-08/13</b> (ersetzt KS-003/05 und KS-004/05)	TR Engineering (Recaro)	Youngster II	alle Klassen bis 160 kg Gesamtgewicht	31.12.2018
<b>KS 2007-01/13</b> (ersetzt KS-001/04)	TR Engineering (Recaro)	Bambini II	alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht	31.12.2018
<b>KS 2007-08/14</b> (ersetzt KS-2007-07/13)	TAD Bavaria	Securus Bambini	alle Klassen bis 115 kg Gesamtgewicht	31.12.2019

\* optionale Verlängerung durch Hersteller möglich  
Sämtliche Sitze wurden gemäß FIA-Spezifikation 2007 erfolgreich getestet.

## DMSB-REGISTRATIONS- KART-SICHERHEITS-SITZE 2013

(Stand: 06.05.2013)

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	zugelassen für	Hom. gültig bis
<b>Reg. KS 2007-07/14</b>	TAD Bavaria	Securus Evo	Alle Klassen bis 165 kg Gesamtgewicht	10.03.2015

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**.

Ein DMSB-zugelassener Sicherheitssitz ist in den Bambini-Klassen sowie für alle Fahrer der „Altersklasse 8 – 13“ vorgeschrieben (s. a. Art. D.2.2, DMSB-Kart-Reglement).

**CIK-REGLEMENT**

Art. 2.1.7 Verbundteile:

Folgender Artikel 2.1.7 (Verbundteile) wird ab sofort im Reglement ergänzt:

**„Art.2.1.7 Verbundteile**

*Teile aus Verbundwerkstoff am gesamten Kart verboten, außer für den Sitz, den Boden und den Kettenschutz.“*

Art. 2.3.4. Hauptteile des Chassis:

Folgender Artikel 2.3.4.3 (Anforderungen) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„Art. 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).

...

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 herstellereigenen CIK-FIA-identifikationssticker tragen (siehe Anhang Nr. 10 - Umsetzung ab 01.01.2015) 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 den 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 magnetischem Stahl gefertigt sein.“

Art. 2.11 Bremsen:

Folgender Artikel 2.11 (Bremsen) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„Art.2.11 Bremsen**

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

Die Bremsen müssen hydraulisch arbeiten.

...

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

*Bremsscheiben müssen zwingend aus Stahl, Edelstahl oder Gusseisen gefertigt werden.*

*Homologationen, die derzeit gültig sind, bleiben gültig bis zu ihrem Ablaufdatum oder bis spätestens zum 31. Dezember 2017.*

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 zur oder über die 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.“

Art. 12 Besondere Bestimmungen für KZ2 und KZ1:

Folgender Artikel 12 (Besondere Bestimmungen für KZ2 und KZ1) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„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.*

...

*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 magnetischem Stahl mit einer Mindestdicke von 0,75 mm.*

*Auspuff-Schalldämpfer: homologiert, Verwendung vorgeschrieben*

*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 Superkart angewendet werden.“

Art. 12 Besondere Bestimmungen für KF3:

Folgender Artikel 12 (Besondere Bestimmungen für KF3) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„Art. 12 Besondere Bestimmungen für 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,

...

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 Sicherheitssitzes: -3 kg“

Art. 12 Besondere Bestimmungen für KF2:

Folgender Artikel 12 (Besondere Bestimmungen für KF2) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„Art. 12 Besondere Bestimmungen für 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;

...

Die Kupplung muss greifen, bevor die Drehzahl des Motors **3000 min<sup>-1</sup>** erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt; die Kupplung muss sich bei max. **5000 min<sup>-1</sup>** unter allen Umständen im direkten 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

**Liste der CIK-Homologierten Auspuff-Endschalldämpfer für die Klassen KZ2 & KZ1 (2014 – 2022):**

Hersteller	Land/ASN	Marke	Modell	Typ	Homologationsnummer
DRACING	FRA	DRACING	KZ2014	SARNO	1/EX-SI/22
DRACING	FRA	DRACING	KZ2014	VARENNES	2/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	ELTO RACING	OVS	INOX	3/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	ELTO RACING	OVD	INOX	4/EX-SI/22
ELTO RACING	ITA	ELTO RACING	TD	INOX	5/EX-SI/22
MC RACING	ITA	MC RACING	MC	KZ	6/EX-SI/22