

**TECHNIK AUTOMOBIL**

**HISTORISCHER SPORT GEMÄSS ANHANG K**

**Gültigkeit Internationaler FIA Historic Technical Passports (HTP)**

Es wird daran erinnert, dass bestehende internationale FIA HTP, welche nicht auf der 26-seitigen Ausführung ausgestellt wurden, wie folgt ihre Gültigkeit verlieren:

- Seit 01.01.2016 HTP, welche vor 2011 ausgestellt wurden (FIA ID 20000-32996)
- Ab 01.01.2017 HTP, welche im Jahr 2011 ausgestellt wurden (FIA ID 32997-34096)
- Ab 01.01.2018 HTP, welche im Jahr 2012 ausgestellt wurden (FIA ID 34097-35020)
- Ab 01.01.2019 HTP, welche im Jahr 2013 ausgestellt wurden (FIA ID 35021-35690)

Für Erneuerungsanträge ist eine Bearbeitungsdauer von ca. 8 Wochen zu berücksichtigen, so dass die Anträge frühzeitig vor der ersten Veranstaltung einzureichen sind.

Internationale FIA HTP, ausgestellt auf dem neuesten 26-seitigen Formular, haben eine Gültigkeit von zehn Jahren (siehe auch Artikel 4.2.8 des Anhang K).

**GRUPPE B-FAHRZEUGE**

Für folgende Gruppe-B-Fahrzeuge, die dem Anhang K entsprechen, stellt der DMSB keine KFPs, die der StVZO-Zulassung dienen, aus:

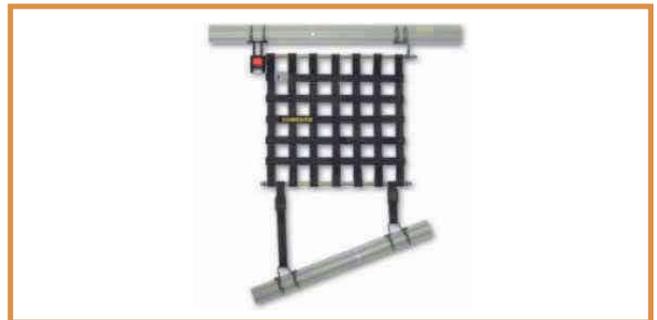
Marke	Typ	Hom.-Nummer
<b>Audi</b>	Sport Quattro S1	B-264
<b>Austin Rover</b>	MG Metro 6R4	B-277
<b>Citroën</b>	BX 4TC	B-279
<b>Ford</b>	RS 200	B-280
<b>Fuji</b>	Subaru XT 4WD Turbo	B-275
<b>Lancia</b>	Delta S4	B-276
<b>Peugeot</b>	205 T16	B-262

**SICHERHEITSBESTIMMUNGEN**

**RENN-NETZ**

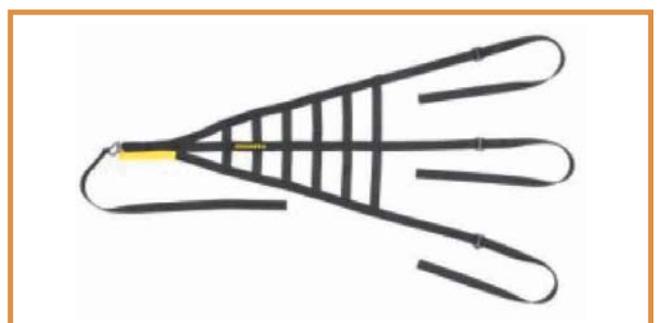
Seit einigen Jahren sind bei bestimmten Veranstaltungen an der Fahrerseite so genannte Türfangnetze/Fensternetze vorgeschrieben.

Türfangnetz:



Seit Anfang 2015 gibt es nun auch Renn-Netze gemäß der FIA-Norm 8863-2015 (siehe technische FIA-Liste Nr. 48), deren Verwendung in der Fahrzeuggruppe GT3 ab dem 01.01.2016 bei Rundstreckenrennen vorgeschrieben und ansonsten empfohlen ist.

Renn-Netz:



Diese Renn-Netze ersetzen oben genannte Türfangnetze. Die Befestigung solcher Renn-Netze müssen grundsätzlich von der FIA homologiert sein. Falls in einer GT3-Homologation eine Netzbefestigung noch nicht homologiert ist, so muss die Befestigung individuell mit dem DMSB abgestimmt werden. Falls die Befestigung an einem vom ASN (z. B. DMSB) zertifizierten oder von der FIA homologierten Überrollkäfig erfolgen soll, so muss das Einverständnis des Käfigherstellers eingeholt werden.

Zusätzlich darf auch das oben genannte Türfangnetz vorhanden sein.

## ÜBERROLLKÄFIGE

Folgende DMSB-Zertifikate der Firma Cardiff-Motorsport wurden für ungültig erklärt:

Zertifikat-Nr.: 25-150/67-S (Porsche 928)

Zertifikat-Nr.: 25-166/67-S (MG MGC)

Das Zertifikat Nr. 25-32/67-S (5er BMW) wurde zwischenzeitlich wieder für gültig erklärt.

## Handfeuerlöscher und Feuerlöschsysteme – Erläuterung

Durch Artikel 253-7 im Anhang J zum ISG wird verlangt, dass die Feuerlöscher und die Löschsysteme in einem Abstand von max. 24 Monaten überprüft werden müssen. Diese zwei-Jahres-Frist ist auch dann einzuhalten, wenn der Löscherhersteller von sich aus eine längere Frist, z. B. 2,5 Jahre, vorsieht. Das Sportgesetz hat hier Vorrang.

## STROMKREISUNTERBRECHER IM RALLYE-SPORT – ERINNERUNG

Die FIA schreibt seit 01.01.2016 auch im Rallyesport in allen Fahrzeuggruppen, z. B. N, A, R einen Stromkreisunterbrecher vor.

Mit Ausnahme der Gruppe G ist auch in allen DMSB-Gruppen, z. B. F, H, CTC und allen Rallye-Serien seit 01.01.2016 ein Stromkreisunterbrecher gemäß Artikel 253-13 im Anhang J im Rallyesport vorgeschrieben.

## ALLGEMEINES

### KFP-PFLICHT IM RALLYESPORT

Es wird daran erinnert, dass ab dem **01.01.2017** im Rallyesport bei allen Veranstaltungen, die durch den DMSB oder seine Mitgliedsorganisationen genehmigt werden, der DMSB-Kraftfahrzeugpass (KFP) für **alle** Fahrzeuge, welche in Deutschland ihre Straßenzulassung haben, verbindlich vorgeschrieben ist. Die KFP-Pflicht gilt ab 2017 auch für diejenigen Fahrzeuge, für die die entsprechenden Einträge in den Fahrzeugpapieren bereits vorliegen. Die Einträge in den Fahrzeugpapieren müssen nicht unbedingt auf Basis des KFP zustande gekommen sein. Für bereits bestehende Einträge besteht somit ein Bestandsschutz. Vorstehende KFP-Pflicht wurde vom DMSB beschlossen.

Da die Gruppen H und AT-G im DMSB-Rallyesport ab 2017 nicht mehr ausgeschrieben werden (s. a. DMSB-Homepage), werden ab 2017 keine KFPs für Gruppe-H- und -AT-G-Fahrzeuge mehr ausgestellt.

### KFP-HINWEIS

Es wird darauf hingewiesen, dass an allen Fahrzeugen, welche eine Straßenzulassung auf Basis des DMSB-Kraftfahrzeugpasses (KFP) erhalten haben, die vorgeschriebene Plakette an der Windschutzscheibe angebracht sein muss. Reine Gruppe-G-Fahrzeuge müssen die orange Plakette und Fahrzeuge anderer Gruppen die dunkelblaue Plakette haben. Sollte eine Plakette, z. B. durch Scheibenbruch, beschädigt sein, so kann beim DMSB eine Ersatzplakette (Preis: € 10,00) angefordert werden.

### KFP-GELTUNGSBEREICH

Für den DMSB-Kraftfahrzeugpass für Fahrzeuge mit Straßenzulassung (KFP) ist der Geltungsbereich in der Richtlinie zu § 70 StVZO, Pkt. 3.3 und auf Seite 2 des KFP, Art. 1 geregelt. Von Bedeutung ist auch der Pkt. 2.1 in der Richtlinie zu § 70 StVZO.

Der KFP kann für folgende Fahrzeuge ausgestellt werden und ist gültig bei folgenden Veranstaltungen:

Der KFP kann ausschließlich für Fahrzeuge ausgestellt werden, die einer FIA- oder DMSB-Fahrzeuggruppe (siehe § 70, Pkt. 4) entsprechen. Nicht gemeint sind Fahrzeuge, deren technische Bestimmungen von Dritten oder z. B. von einem DMSB-Trägerverein, ohne Prüfung und Genehmigung des DMSB, erstellt worden sind. Somit gilt der KFP nur dann z. B. bei einer GLP-Veranstaltung, wenn die betreffende Ausschreibung vom DMSB geprüft und genehmigt ist und dort z. B. die Gruppen G und F ausgeschrieben sind.

Der KFP kann nicht zur Anwendung kommen für Gruppen bzw. Serien, welche nicht für Rallyes sondern z. B. für Rundstreckenrennen vorgesehen sind, wie z. B. 24h-Spezial, VLN-Produktionswagen, DTM oder RCN-Spezial.

Seit dem 15.12.2014 ist auch die Ausstellung eines gesonderten KFP für Cross-Country-Fahrzeuge der Gruppen T1, T2, T3 und T4 möglich. Hierzu wurde zu § 70 in der StVZO eine Ergänzung im Verkehrsblatt 23/2014 vorgenommen.

### FAHRZEUGHÖHE UND STVZO

Es wird darauf hingewiesen, dass die StVZO-Toleranz zur Fahrzeughöhe +/- 50 mm beträgt. Steht in den Fahrzeugpapieren eines Fahrzeuges z.B. das Maß 1.350 mm, so ist bei einer Prüfung der Höhe das Maß 1.300 mm im Hinblick auf die StVZO noch für in Ordnung zu befinden.

Vorstehendes kommt im Rallyesport in allen Fahrzeuggruppen zur Anwendung. In den Gruppen F und G kommt oben stehendes bei allen Wettbewerbsarten zur Anwendung.

In der Gruppe N muss zusätzlich das Maß zu Position 205 (Radmitte-Kotflügel) im Homologationsblatt berücksichtigt werden. In der Gruppe G muss zusätzlich der Artikel 23.4 des G-Reglements beachtet werden.

### **DMSB-SACHVERSTÄNDIGE**

Am 15.11.2015 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 unserer Internetseite [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de) unter Infos für Aktive → Automobilsport → Technische Dokumente → Wagenpässe.

#### **AACHEN**

Dipl.-Ing. Gregor **Ludwig** (SV-Nr. 270)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Aachen  
Rottstr. 41, 52068 Aachen  
Telefon 0241 9420-0  
Mobil 0175 4144841  
E-Mail [gregor.ludwig@dekra.com](mailto:gregor.ludwig@dekra.com)

#### **AUGSBURG**

Dipl.-Ing. (FH) Bernd **Sohn** (SV-Nr. 273)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Augsburg  
Am Mittleren Moos 435, 86167 Augsburg  
Telefon 0821 74892-25  
Mobil 0171 3766881  
E-Mail [bernd.sohn@dekra.com](mailto:bernd.sohn@dekra.com)

#### **BONN**

Dipl.-Ing. (FH) Thorsten **Stelling** (SV-Nr. 274)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Bonn  
Saime-Genc-Ring 4, 53121 Bonn  
Telefon 0228 55911-0  
E-Mail [thorsten.stelling@dekra.com](mailto:thorsten.stelling@dekra.com)

#### **BRAUNSCHWEIG**

Dipl.-Ing. (FH) Florian **Scheibe** (SV-Nr. 279)  
TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG  
Am TÜV 1, 30519 Hannover  
Mobil 0160 8883797  
E-Mail [fscheibe@tuev-nord.de](mailto:fscheibe@tuev-nord.de)

#### **GÖTTINGEN**

Dipl.-Ing. (FH) Matthias **Reck** (SV-Nr. 272)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Göttingen  
Robert-Bosch-Breite 27, 37079 Göttingen  
Telefon 0551 50567-0  
Mobil 0171 5678204  
E-Mail [matthias.reck@dekra.com](mailto:matthias.reck@dekra.com)

#### **GOTHA**

BSc Jan **Jäger** (SV-Nr. 269)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Gotha  
Am Luftschiffhafen 4, 99867 Gotha  
Telefon 03621 4520-0  
E-Mail [jan.jaeger@dekra.com](mailto:jan.jaeger@dekra.com)

#### **HANNOVER**

Thorsten **Hoppe** (SV-Nr. 268)  
DEKRA Automobil GmbH  
Niederlassung Hannover  
Hanomagstr. 12, 30449 Hannover  
Telefon 0511 42079-0  
Mobil 0151 40670188  
E-Mail [thorsten.hoppe@dekra.com](mailto:thorsten.hoppe@dekra.com)

#### **OFFENBURG**

Dipl.-Ing. (FH) Harald **Maute** (SV-Nr. 271)  
DEKRA Automobil GmbH  
Außenstelle Offenburg  
Kinzigstr. 10, 77652 Offenburg  
Telefon 0781 7275-0  
Mobil 0171 4614370  
E-Mail [harald.maute@dekra.com](mailto:harald.maute@dekra.com)

#### **REGENSBURG**

B.Eng. (FH) Patrick **Pöpl** (SV-Nr. 275)  
TÜV SÜD Auto Service GmbH  
Niederlassung Regensburg  
Donaustauer Str. 160, 93059 Regensburg  
Telefon 0941 645-20  
Fax 0941 645-19  
Mobil 0151 11129223  
E-Mail [patrick.poeppl@tuev-sued.de](mailto:patrick.poeppl@tuev-sued.de)

**SINGEN**

Dipl.-Ing. (BA) Steffen **Leske** (SV-Nr. 278)  
 TÜV SÜD Auto Service GmbH  
 Niederlassung Singen  
 Laubwaldstr. 11, 78224 Singen  
 Telefon 07731 880220  
 Mobil 0171 6515966  
 E-Mail [steffen.leske@tuev-sued.de](mailto:steffen.leske@tuev-sued.de)

**VILSHOFEN**

Dipl.-Ing. (FH) Christian **Eckerl** (SV-Nr. 277)  
 TÜV SÜD Auto Service GmbH  
 Kapuzinerstr. 90, 94474 Vilshofen  
 Telefon 08541 5859622  
 Fax 08541 2262  
 Mobil 0179 2449111  
 E-Mail [christian.Eckerl@tuev-sued.de](mailto:christian.Eckerl@tuev-sued.de)

**VILSHOFEN**

B.Eng. Max **Ragaller** (SV-Nr. 276)  
 TÜV SÜD Auto Service GmbH  
 Kapuzinerstr. 90, 94474 Vilshofen  
 Telefon 08541 5859622  
 Fax 08541 2262  
 E-Mail [maximilian.ragaller@tuev-sued.de](mailto:maximilian.ragaller@tuev-sued.de)

**Hinweis:**

Mit sofortiger Wirkung ist Herr Andreas Büchmann aus Ludwigsburg aus der Liste der DMSB-Sachverständigen zu streichen.

**TECHNIK KART-SPORT****KART-SPORT****CIK-REGLEMENT**Art. 1.2.3.5 Dekompressionsventil:

Folgender Artikel 1.2.3.5 (Dekompressionsventil) wird ab sofort wie folgt hinzugefügt (Artikel neu):

*„1.2.3.5 Dekompressionsventil*

*Unter „Dekompressionsventil“ ist ein passives System zu verstehen, welches als einziges Ziel die Begrenzung der Motor-kompression in der Motorstartphase hat. Sobald die Startphase beendet ist, muss das Ventil schließen. Es muss in dieser Stellung und inaktiv bleiben, wenn das Kart auf der Strecke ist und der Motor an ist. Dieses System darf unter keinen Umständen oder zu irgendeiner Zeit das Verbrennungsraumvolumen des Motors unter das minimal zulässige Volumen verkleinern.“*

Art. 2.1.7 Verbundteile:

Folgender Artikel 2.1.7 (Verbundteile) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„2.1.7 Verbundteile**

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

Art. 2.11 Bremsen:

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

**„2.11 Bremsen**

Die Bremsen müssen in allen Klassen, außer Superkart *und* KZ1 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 Mindest-durchmesser von 1,8 mm aufweisen und mittels einer Klemmschelle gesichert sein.

*Die Verwendung von handbetätigten Vorderachs-Bremsen ist in CIK-FIA Meisterschaften, Cups und Trophies verboten.*

Für Karts ohne Getriebe müssen die Bremsen gleichzeitig auf mindestens beide Hinteräder wirken. Jede Art von Bremsensys-

temen mit Wirkung auf die Vorderräder ist 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 Vorder- oder Hinterrädern garantieren...  
 ... Jedoch sind Änderungen, welche die auf dem Homologationsblatt gekennzeichneten Abmessungen der Originalteile verändern, verboten."

Art. 2.16.5 Wasserpumpe:  
 Folgender Artikel 2.16.5. (Wasserpumpe) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„2.16.5 Wasserpumpe**  
 Die Wasserpumpe muss in beiden Gruppen (mit Ausnahme der Superkart, *OK und OK-Junior*) mechanisch *entweder durch den Motor oder* durch die Hinterachse angetrieben werden. Mechanische By-Pass-Systeme (Thermostatsysteme) inklusive By-pass-Leitungen sind zulässig."

Art. 2.16.7 Zündung:  
 Folgender Artikel 2.16.7. (Zündung) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„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 *OK und OK-Junior* muss eine digitale, *nicht programmierbare* Zündanlage mit integriertem Drehzahlbegrenzer verwendet werden. *Für ihren Betrieb muss keine Batterie erforderlich sein.*"

Art. 2.18 Auspuff:  
 Folgender Artikel 2.18 (Auspuff) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„2.18 Auspuff**  
 Der Auspuff muss in allen Klassen aus magnetischem Material bestehen.  
 In den Klassen KZ2 und KZ1 muss der Auspuff homologiert sein.  
*In der Klasse OK muss der spezifische Einheitsauspuff (siehe technische Zeichnung Nr. 21) verwendet werden, welcher in der Klasse OK homologiert ist. Die Distanz zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.*  
*In der Klasse OK-Junior muss der spezifische Einheitsauspuff (siehe technische Zeichnung Nr. 23) verwendet werden, welcher in der Klasse OK homologiert ist. Die Distanz zwischen dem Kolben und dem Auspuffeinlass ist freigestellt.*

In allen Klassen,...  
 ... 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 der OK und der Superkart Division 1."

Art. 2.25.3 Kontrollen:  
 Folgender Artikel 2.25.3 (Kontrollen) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„2.25.3 Kontrollen**  
 Bei der Kontrolle sind folgende Toleranzen erlaubt:

- Pleuelaugenabstand: +/- 0,2 mm
- Kolbenhub
  - bei zusammengebauten Motor: +/- 0,2 mm
  - an Kurbelwelle allein gemessen: +/- 0,1 mm
- Motorzündung (Ausnahme: OK und OK-Junior): +/- 2°
- Homologierte Getriebe (Wert nach 3 Kurbelwellenumdrehungen): +/- 3°
- Auspuff aller 125-ccm-Motoren: +/- 1 mm  
*Ausnahme OK:*  
*für den Auspuff: siehe technische Zeichnung Nr. 21*  
*für das Power Valve: siehe technische Zeichnung Nr. 22*  
*Ausnahme OK-Junior:*  
*für den Auspuff: siehe technische Zeichnung Nr. 23*
- Für OK-Motoren (Kolben, Kurbelwelle + Pleuel, Membrangehäuse, Ausgleichswelle):

Abmessungen	bis 25 mm	25 – 60 mm	60 – 100 mm	über 100 mm
Toleranz	+/-0,5 mm	+/-0,8 mm	+/-1,0 mm	+/-1,5 mm

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

#### Art. 2.26.3 Kontrollen:

Folgender Artikel 2.26.3 (Datenerfassung) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

#### „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 OK und OK-Junior, durch Rechtecksignal, 12V für jede Zündkerze, kommend von der homologierten CDI box), zwei Temperaturen, Radgeschwindigkeit (für 1 Rad), Beschleunigung für X und Y-Achse, GPS-Daten sowie die Rundenzeit zulässt.

In der KZ1 und Superkart ist das Data-logging-System freigestellt, vorausgesetzt, dass dieses die normale Motorfunktion nicht beeinflusst oder verändert.

In der Klasse KZ2 ist die Verwendung eines Temperatursensors im Auslasskrümmer freigestellt, jedoch dürfen hierdurch weder der homologierte Auspuff noch die Abmessungen des vorgegebenen Auslasskrümmers geändert werden.

*Ein Abgastemperatursensor darf nur verbaut werden innerhalb der Position, angegeben in der Zeichnung 21 für die Klasse OK und Zeichnung 23 für OK-Junior.“*

#### Art. 18 Allgemeine Bestimmungen OK:

Folgender Artikel 18 (Allgemeine Bestimmungen OK) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

#### „18 Allgemeine Bestimmungen OK

- *Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im OK-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).*
- 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.
- maximale Hubraum: 125 ccm
- Hub: mindestens 54,0 mm und maximal 54,5 mm
- wassergekühlt (Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderkopf), mit nur einem Kühlkreislauf
- *Die Kühlung ist limitiert auf einen freien Kühler mit einem einzigen Kreislauf, unter Ausschluss von irgendeiner anderen möglichen Kombination. Ein zusätzlicher innerer Kreislauf für die normale Funktion des Thermostats ist erlaubt.*
- Membran-Einlasssteuerung in Kurbelgehäuse oder Zylinder
- *Spezifisches Einheits-Power-Valve welches mit der Zeichnung 22 übereinstimmen muss und mit dem Motor homologiert sein muss.*
- 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 Zylinder Kopf geschraubt wird, darf nicht in den oberen Teil des Verbrennungsraumes hineinragen.
- *Auslassöffnungswinkel: max. 194°, gemessen auf Höhe der Zylinderbuchse nach der Methode, die in Art. 2.25.3.2 dieses Technik-Reglements beschrieben ist.*
- *Dekompressionsventil vorgeschrieben. Es muss auf der Oberseite des Zylinderkopfes angebracht sein.*
- Abmessungen des im Zylinderkopf eingeschraubten 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). *Es muss möglich sein, das Vorhandensein und den Betrieb direkt von außen zu kontrollieren.*

- max. Motordrehzahl: 16.000 1/min
- *Homologierter Drosselklappen-Vergaser; max. Durchmesser: 24 mm mit 2 Einstellschrauben; 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 der vom Hersteller hinterlegten Kontrolleure für die Kontrolle des Einlasskanals entsprechen.*
- *Eine Kupplung ist unzulässig*
- *Ein Starter ist unzulässig*
- *Eine Batterie ist unzulässig*
- *Spezifische Einheits-Auspuff vorgeschrieben, welcher der technischen Zeichnung Nr. 21 entsprechen muss und in OK homologiert sein muss.*
- CIK-FIA homologierter Ansauggeräuschdämpfer mit 2 Einlassöffnungen von 23 mm.
- Geräuschlimit von 100 dB(A) bei 7500 min-1\*
- Die dem Kraftstoff beigemischte Ölmenge beträgt max. 4%
- 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.
- *Reifen: 5" homologiert; Typ: „Prime“*
- *Gesamt-Mindestmasse: 145 kg (inkl. Fahrer)*
- *Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff): 70 kg\*\**

\* gilt nicht im DMSB-Bereich (siehe Art. 2.19)

DMSB-Anmerkung: Bei Verwendung eines DMSB-zugelassenen Sicherheitssitzes: - 3 kg

Art. 19 Besondere Bestimmungen OK-Junior:

Folgender Artikel 19 (Besondere Bestimmungen OK-Junior) wird ab sofort wie folgt ergänzt (Änderung *kursiv*):

**„19 Besondere Bestimmungen OK-Junior**

- Alle Modifikationen am homologierten Motor sind erlaubt. Jedoch sind Modifikationen, die folgende Kriterien betreffen, welche im OK-Junior -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 *OK* homologierter Motor, welcher die im Art. 18 beschriebenen Eigenschaften einhalten und den nachfolgenden *Abweichungen* entsprechen muss:

- Ein Power-Valve-System ist nicht zulässig; es muss durch den homologierten 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.
- *Spezifischer Einheits-Auspuff, welcher der technischen Zeichnung Nr. 23 entsprechen muss und in OK-Junior homologiert sein muss.*
- Für *OK-Junior* homologierter 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 Kontrolleure, 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 Funktionen des Thermostats dient, ist zulässig.
- Homologierte Zündanlage mit einem Drehzahlbegrenzer bei 14000 1/min.
- Reifen: 5" homologiert; Typ: „Option“
- Gesamt-Mindestmasse: 140 kg (inkl. Fahrer)
- Mindestmasse Kart (ohne Kraftstoff ): 75 kg\*

**DMSB-KART-MOTOR-HOMOLOGATIONEN**

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

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Nachtrags-Nr.	Bezeichnung
KM 28/07	OTK	TECH F1 R		Verlängerung für 2016
KM 32/11	IAME	Parilla X30		Verlängerung für 2016
KM 32/11	IAME	Parilla X30	05/05VO	Zündanlage/Kabelbaum Membrangehäuse, Kolben, Abgaskrümmen
KM 33/11	IAME	Parilla Waterswift		Verlängerung für 2016

**DMSB-KART-HOMOLOGATIONEN – SICHERHEIT**

Folgende Zulassung für Kart-Sicherheits-Ausrüstung wurde vom DMSB genehmigt:

Hom.-Nr.	Hersteller	Modell	Bezeichnung
FF 01/2007	SAMRACE	Frontspoiler	verlängert für 2016
RP 01/2007	SAMRACE	Heckauffahrschutz	verlängert für 2016
<b>DMSB-Homologationen für Kart-Sicherheits-Lenkung:</b>			
KSS-01/2008	Kart-tec Ltd.	Sicherheits-Lenkung	verlängert für 2016
KSS-02/2012	Kart-tec Ltd.	Sicherheits-Lenkung	verlängert für 2016
KSS-03/2012	Kart-tec Ltd.	Sicherheits-Lenkung	verlängert für 2016
<b>DMSB-Homologationen für Kart-Sicherheitsitze:</b>			
KS 2007-02/11	TAD Bavaria	Champion	verlängert für 2016
KS 2007-03/11	TAD Bavaria	Rookie	verlängert für 2016
KS 2007-05/11	ABT	ABT Aeroliner	verlängert für 2016
KS 2007-06/11	ABT	ABT Aeroliner	verlängert für 2016