

# BAMBINI-GAZELLE-REGLEMENT 2012 KART-CLUBSPORT

(Stand: 03.11.2011)

**Die Klasse Bambini-Gazelle darf nur im Clubsport-Bereich ausgeschrieben werden.**

Diese Bestimmungen gelten bis zum 31.12.2012.  
Wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorjahr sind "kursiv" gedruckt.

Dieses Reglement hat grundsätzlich in dieser Version Gültigkeit bis einschließlich 2012. Ergänzungen im Sinne von Klarstellungen können, wenn dieses erforderlich erscheint, auch während dieser Zeit diesem Reglement zugefügt werden.

Die Bambini-Gazelle-Klasse ist eine Einstiegsklasse in den Kartsport für Kinder bzw. Jugendliche der Jahrgänge 1998-2004. Die Klasse basiert auf dem aktuell gültigen DMSB-Kart-Reglement und darüber hinaus auf den nachfolgenden Bestimmungen.

**Fahrer:** 8 – 14 Jahre (Jahrgänge 1998 bis 2004) ab Fahrermindestgewicht von 32 kg – 2kg\*

Es gilt die Jahrgangsregelung gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen.  
\* siehe Art. 3.1 (Mindestgewichte)

## 1. ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

### 1.1 Lizenz

*mindestens Nationale Lizenz Stufe C gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen*

Lizenzvergabe: Alter 8 bis 14 Jahre (gemäß DMSB-Lizenzbestimmungen)

### 1.2 Sicherheitsausrüstung

#### **Sicherheits-Sitz:**

Es sind DMSB-zugelassene Bambini-Sicherheitssitze mit erhöhter Rückenlehne verbindlich vorgeschrieben.

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

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

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

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

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

Empfohlen wird eine möglichst senkrecht stehende Rückenlehne.

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

### **Sicherheits-Lenkung:**

Am Kart ist eine DMSB-homologierte Sicherheits-Lenkung gemäß DMSB-Standard KSC-2005 (Lenksäule) oder gemäß Standard KSS-2008 (Kart-Sicherheits-Lenkungselemente) vorgeschrieben. Sämtliche Sicherheits-Lenkungsteile müssen bezüglich Einbau und den Einzelteilen vollständig dem jeweiligen Homologationsblatt entsprechen.

Die Kennzeichnungen des Herstellers (Homologations-Label und Serien-Nr.) müssen unverändert beibehalten werden und müssen sichtbar bleiben. Darüber hinaus müssen die Vorgaben des Herstellers im Homologationsblatt, z.B. Einbauposition des oberen Lenkungslagers, eingehalten werden.

Die DMSB-homologierten Lenksäulen werden mit einem Reparaturpass und dem Homologations-Blatt vom Hersteller ausgeliefert. Defekte Sicherheits-Lenksäulen dürfen nur vom Hersteller oder dessen autorisierte Firmen repariert werden (Eintrag in Reparaturpass).

Defekte Kart-Sicherheits-Lenkungselemente müssen durch funktionstüchtige Teile ersetzt werden.

### **Heckauffahrschutz:**

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

### **Fahrerausrüstung:**

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

## **1.3 Zugelassenes Wettbewerbsmaterial**

Pro Wettbewerb bestehend aus Zeittraining und Rennen sind zugelassen:

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

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

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

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

Nur gekennzeichnetes Material ist im Zeittraining und Rennen zugelassen.

#### **1.4 Verfügbarkeit und Materialbestimmungen**

Alle Teile müssen für jedermann frei im Handel erhältlich sein.

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

## **2. AUSTRAGUNGSBESTIMMUNGEN**

*Die Austragungsbestimmungen sind in der jeweiligen Ausschreibung aufgeführt.*

## **3. TECHNISCHE BESTIMMUNGEN**

Alles nicht ausdrücklich durch diese Bestimmungen Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen.

Die Verwendung von jeglicher Art von Telemetrie/Funk ist verboten.

### **3.1 Mindestgewichte**

*Gesamtgewicht: 108 kg, bei einem Fahrer-Mindestgewicht von 32 kg (-2 kg)\**

\* Der Fahrer inkl. vorgeschriebener Fahrerausrüstung muss zur ersten Veranstaltung mindestens 32 kg wiegen. Danach werden 2 kg Toleranz gewährt, d.h. das Fahrermindestgewicht muss jederzeit 30 kg betragen.

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

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

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

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

### **3.2 Chassis**

Es sind nur DMSB-homologierte Chassis für die Bambini-Klassen zugelassen (Homologationsperiode 2007 – 2013 und 2011 - 2016).

Die Chassis inklusive Hinterachse müssen dem Homologationsblatt entsprechen.

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

Sämtliche Zusatzstreben und Halterungen am homologierten Chassis, mit Ausnahme der standardisierten Streben, welche die Lenksäule aufnehmen, dürfen durch den Chassis-Hersteller (abweichend zum Homologationsblatt) geändert werden. Änderungen der Rahmen-Hauptrohre sind hingegen grundsätzlich nicht zulässig.

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

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

### 3.3 Seitenkästen, Frontspoiler, Frontschild, Heckauffahrschutz und Transponderbefestigung

A)

#### Allgemein:

Die Karoserierteile einschließlich deren Anbringung müssen der nachfolgenden Zeichnung entsprechen.

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

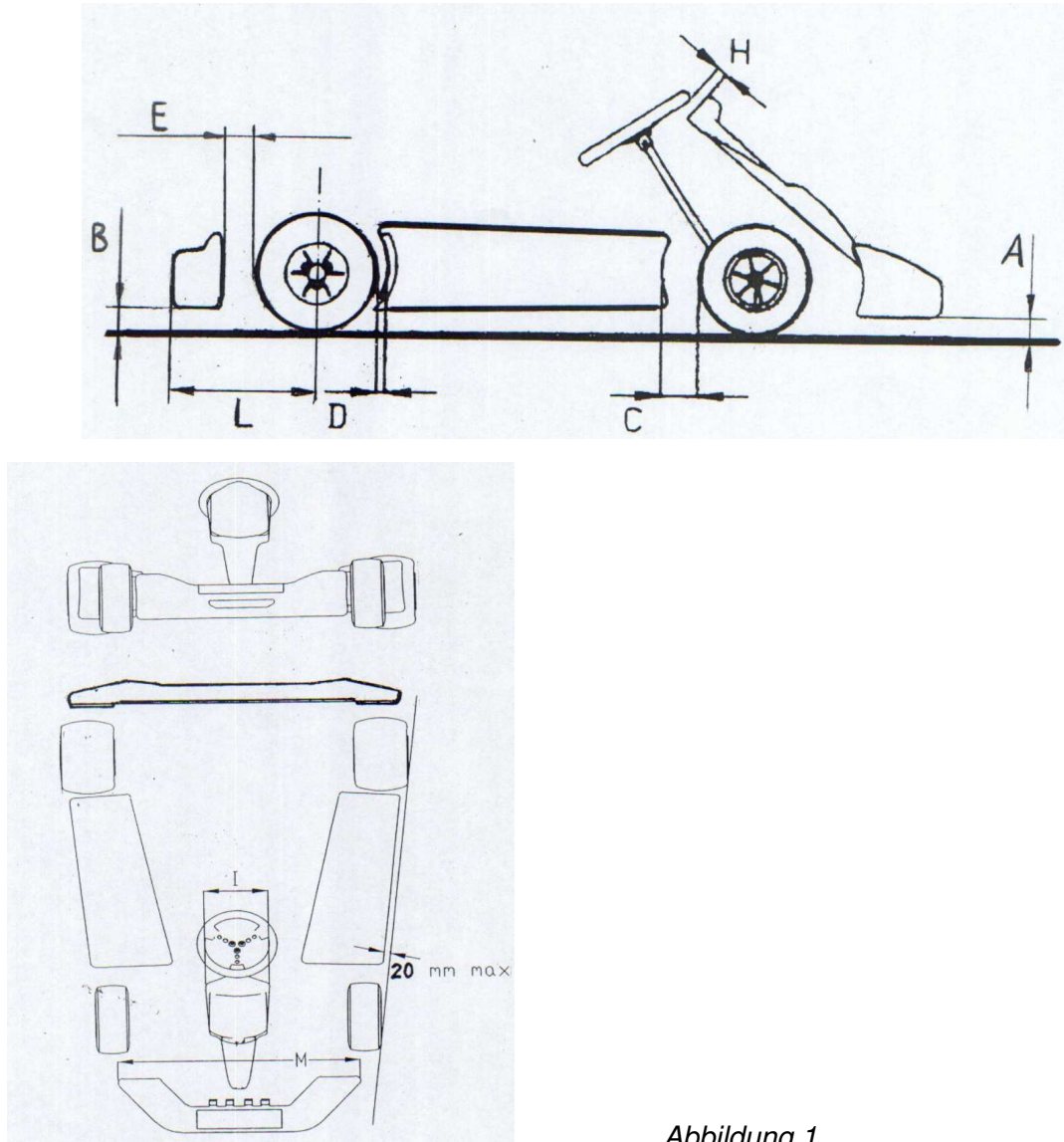


Abbildung 1

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

B) Seitenkästen:

Die Form des Seitenkastens muss den Zeichnungen entsprechen, d.h. der Seitenkasten muss, mit Ausnahme der Ausbuchtungen (Sicken) für Verstärkungs-/Befestigungsrohre inklusive deren Bohrungen und Befestigungsbohrungen, 4 durchgehende gerade Seitenflächen ohne zusätzliche Einbuchtungen oder Ausschnitte aufweisen.

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

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

Linker und rechter Seitenkasten müssen aus der gleichen Homologation stammen. Darüber hinaus sind nur die Seitenkästen zugelassen, die der Hersteller auch mit der entsprechenden Homologationsnummer formgebend (in erhabener Schrift) versehen hat.

Diese Seitenkästen müssen mittels der serienmäßigen Halterungen/Stoßfängern gemäß Homologationsangaben sicher am Chassis befestigt sein.

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

C) Frontspoiler:

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

D) Frontschild:

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

E) Heckauffahrschutz

Die Verwendung eines DMSB-homologierten Bambini-Heckauffahrschutzes ist seit dem 01.05.2007 vorgeschrieben. Der Heckauffahrschutz ist gemäß Homologationsangaben am Kart zu montieren. Zusätzliche Befestigungen, Halterungen, Streben oder Änderungen der homologierten Befestigungsteile sind nicht zulässig.

Die Oberflächen des Heckauffahrschutzes müssen gleichmäßig und eben ausgeführt sein und dürfen keine Löcher oder Ausschnitte aufweisen, außer jenen die zur Befestigung dienen oder in der Homologation aufgeführt sind. Der Heckauffahrschutz muss aus Kunststoff bestehen.

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

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

Die Mindestbreite des Heckauffahrschutzes beträgt: 1.120 mm.

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

Der maximale hintere Überhang beträgt 370 mm.

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

#### F) Transponderbefestigung

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

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

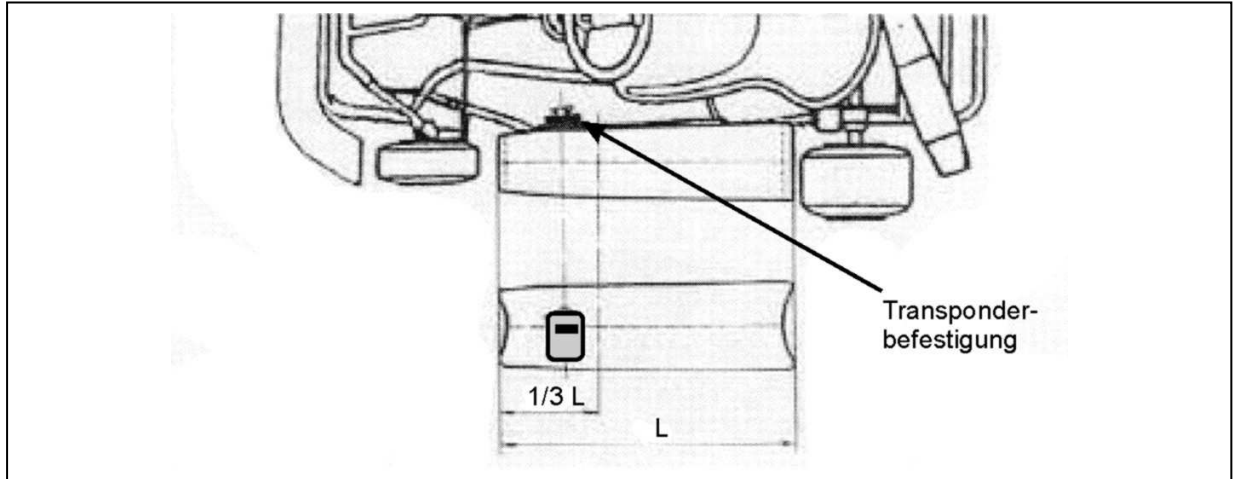


Abbildung 2

### 3.4 **Vorgeschriebene Start-Nummerntafeln**

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

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

Die Größe der Nummerntafeln am Frontschild und am Fahrzeugheck muss mindestens 21 x 21 cm betragen.

Anstatt der vorderen Startnummerntafel kann eine Fläche des Frontschildes mit mindestens 19 x 19 cm blauer Hintergrund für die Startnummer verwendet werden.

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

### 3.5 **Motor**

Der Motor muss dem DMSB-Homologationsblatt Nr. **KM 29/07** entsprechen.

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

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

Die IAME-Lehre Nr. 10215 muss jederzeit und in jeder Stellung vollständig in die Zylinderkopf-Kalotte hineingeführt werden können (senkrechte Einführung). Hierbei muss die Lehre plan auf der Zylinderkopf-Dichtfläche aufliegen (s. Zeichnung 11.9 im Homologationsblatt); muss jedoch hierbei nicht formschlüssig sein.

Der Kolben muss in die im Homologationsblatt, Zeichnung 11.7 dargestellte Lehre (Nr. ATT 020) passen und darf keine nachträglichen Öffnungen aufweisen. Jede darüber hinaus gehende Änderung am Kolben, welche eine Änderung des Einlass- oder Auslasswinkels bewirkt, ist unzulässig.

Darüber hinaus darf der Motor mit Ausnahme von:

- Kupplung (Art. 3.5.1),
- Zündanlage (Art. 3.5.2) sowie
- Vergaser inklusive Zylinder-Zwischenstück und Aufnahmeflansch/Stauscheibe (Art. 3.5.4) sowie Ansauggeräuschkämpfer und Benzinpumpe

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

Ein Materialauftrag, mit Ausnahme von Reparaturschweißungen, ist nicht zulässig.

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

Zur äußeren Originalform der Kurbelwelle gehören u.a.:

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

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

### 3.5.1 Kupplung

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

Die Kupplung muss greifen bevor die Drehzahl des Motors **4.500 min<sup>-1</sup>** erreicht hat und muss bewirken, dass sich das Kart mit Fahrer vorwärts bewegt.

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

### 3.5.2 Zündanlage/Drehzahlmesser/Starter

Serienzündanlage, die für den betreffenden Motor geliefert wird und nicht bearbeitet werden darf.

Gemäß DMSB-Homologationsblatt KM 29/07 sind 2 Varianten von Zündanlagen zulässig: Selettra 4-polig und Selettra Digital K. Die CDI-Box (Farbe: schwarz) der Selettra Digital K-Zündanlage muss vom Typ „B“ sein und ist auch mit einem „B“ gekennzeichnet.

Eine dieser beiden Zündanlagen ist, wie im Homologationsblatt beschrieben, serienmäßig im vollen Umfang zu verwenden, d.h. ein Mix beider Anlagen (z.B. Verwendung einzelner Komponenten) ist nicht zulässig.

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

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

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

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

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

### 3.5.3 Befestigungs-Normteile

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

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

### 3.5.4 Vergaser und Zylinder-Zwischenstück

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

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

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

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

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

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

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

### **3.5.5 Ansaugtrakt und Ansauggeräuschkämpfer**

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

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

Der komplette Ansauggeräuschkämpfer inklusive Adaptergummi muss absolut serienmäßig bleiben und den Angaben inkl. Abbildungen im Hom.blatt entsprechen.

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

Eine Hinzufügung von Regenkappen oder Siebfiltern ist zulässig.

### **3.5.6 Abgasanlage**

Vorgeschrieben ist nur die vom DMSB homologierte, serienmäßige Abgasanlage.

Schalldämpfer und Krümmer werden mit dem Motor vom Hersteller ausgeliefert.

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

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

Das Flexrohr zwischen Krümmer und Schalldämpfer ist in Material, Ausführung und Abmessungen freigestellt. Es muss jedoch als ein einzelnes flexibles Rohr ohne jegliche zusätzliche Teile ausgeführt sein und eine dichte Verbindung zwischen Auspuff und Krümmer bewirken; starre Rohre sind demnach nicht zulässig.

Jegliche Einbauten im Verbindungs-Flexrohr zwischen Auspuff und –Krümmer sind verboten.

Unter Einhaltung der Homologationsvorgaben ist die Anbringung eines Abgastemperaturfühlers im ersten Drittel des homologierten Abgaskrümmers zulässig.

### **3.6 Antrieb/Kettenschutz**

Der Antrieb erfolgt über das Motorabtriebsritzel auf das Hinterachs-Zahnrad mittels Gliederkette.

Der Primärantrieb erfolgt durch das Serien-Motorritzel (11 Zähne).

Der Zahnkranz der Hinterachse ist freigestellt.

Der Ausschreiber behält sich vor, auch innerhalb der laufenden Saison, eine Einheitsübersetzung vorzuschreiben.

Ein Kettenschutz ist zwingend vorgeschrieben. Er muss das Motorritzel und das Kettenrad bis zur (horizontalen) Mittelachse des Kettenrades wirksam abdecken. Außerdem muss er einen wirksamen Seitenschutz gewährleisten.

### 3.7 Hinterachse

Es ist eine mindestens zweifach gelagerte starre, ungefederte Stahlachse (magnetisch) mit einem Durchmesser von **30 mm** und einer Wandstärke von **5,0 mm** (+/- 0,1 mm) gemäß DMSB-Chassis-Homologation vorgeschrieben.

### 3.8 Vorderachse

Der Durchmesser der Spurstangen der Lenkung muss mindestens 8 mm betragen und an den Enden ein Gewinde von mindestens M 8 aufweisen. Sicherungsmuttern sind vorgeschrieben.

### 3.9 Bremsen

Ein mechanisches oder hydraulisches Funktionsprinzip mit Wirkung auf die Hinterachse ist vorgeschrieben. Die mechanische Bremsanlage muss mindestens zwei funktionstüchtige Bremsseile haben. Die Bremsscheibe muss aus einem metallischen Werkstoff bestehen.

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

Anmerkung: Eine hydraulische Bremsanlage i.S. des Reglements wird durch eine hydraulische Druckbetätigung der Kolben im Bremsattel ausgehend vom Bremszylinder definiert. Die mechanische Verbindung Bremspedal zum Bremszylinder bleibt hierbei unberücksichtigt. Die Verwendung einer hydraulischen Bremsanlage wird dringend empfohlen. Darüber hinaus ist die Bremsanlage freigestellt.

### 3.10 Felgen

<u>Werkstoff</u>	<u>Hauptfertigungsverfahren</u>
Stahl	spanlos verformt
Aluminium-Legierung	spanlos verformt Niederdruckguss Kokillenguss

Eine nachträgliche spanabhebende Bearbeitung der Felgenoberfläche (außerhalb der Serienfertigung) ist nicht zulässig.

Vorgeschriebener Felgen-Durchmesser:	5 Zoll.
vorn: Maximal zulässige Breite	120 mm (Maulweite)
hinten: Maximal zulässige Breite	150 mm (Maulweite)

### **3.11 Reifen**

Für Slicks und Regenreifen sind folgende Größen vorgeschrieben:

vorn: von 10-3.60-5 bis 10-4.50-5

hinten: von 11-5.00-5 bis 11-6.50-5

Zu den vorgeschriebenen Reifen und dem Reifen-Parc-Ferme sind die Ausschreibungsbestimmungen zu beachten.

Die gleichzeitige Verwendung von Slick- oder Regenreifen ist nicht zulässig.

Ein Säubern der Reifen mittels Fön und manueller Hilfsmittel, wie Schaber, Spachtel etc. ist zulässig.

Jede Maßnahme zur Temperaturerhöhung der Reifen vor der Startaufstellung zum Zeittraining bzw. Rennen ist unzulässig. Daher muss die Reifensäuberung so rechtzeitig erfolgen, dass die Reifen bei der Startaufstellung zum Rennen oder Zeittraining, keine Temperaturerhöhung mehr aufweisen.

### **3.12 Kraftstoff**

Vom Veranstalter ist ein handelsüblicher Einheitskraftstoff (Super Plus, unverbleit nach DIN EN 228), mit Angabe der Tankstelle und Zapfsäule in der Ausschreibung, vorzuschreiben.

Dem Kraftstoff darf nur Luft und Schmieröl beigemischt werden, d.h. andere Kraftstoffzusätze sind verboten. Der Kraftstoff muss den DMSB- und CIK-Bestimmungen (Art. 4.2 DMSB-Kart-Reglement und Art. 2.21 CIK-Reglements) entsprechen.

Als Schmieröl dürfen nur CIK-anerkannte Schmieröle (siehe CIK-Reglement) verwendet werden. Es wird ein Mischungsverhältnis von 1: 30 empfohlen.

Jedes Kart muss nach jedem (Zeit-) Training und Rennen noch mindestens 2 Liter Kraftstoff im Kraftstoffbehälter haben. Ein Protest gegen die Kraftstoffrestmenge ist nicht zulässig.

### **3.13 Geräuschbestimmungen**

Maximal 92 dB(A) (90 + 2 dB). Es gelten die DMSB-Geräuschbestimmungen (siehe DMSB-Kart-Reglement, Art. 5).

## Anhang 1

**DMSB-Zulassungsliste  
CSAI-homologierter Seitenverkleidungen  
für die Klasse Bambini  
(Stand: 23.11.2010)**

<b>Hersteller</b>	<b>Modell</b>	<b>FIK/CSAI-Hom.-Nr. *</b>	<b>Bemerkung</b>
Comer	Top Kart	8/C/09	
CRG	New Age	16/TB/09	
Freeline	05/09	1/C/09	
KG	Panda	24/C/09	
KG	Cacao	23/C/09	entsprechen der alten Ausführung
Parolin	Mini/Baby	55/C/09	müssen mit serienmäßigen Gummi-Quetschbuchsen befestigt sein.
Parolin	Mini/Baby	04/CZ/14	

\* die Homologations-Nummer muss sich **in erhabener Schrift** bzw. **eingepägt** auf der Seitenverkleidung befinden!  
Es sind die Bügel/Halterungen gemäß der jeweiligen Homologation zu verwenden.

**Anhang 2****DMSB-Chassis-Homologationen Bambini 2007/08 - 2013***(Stand: 23.11.2010)*

<b>Hersteller</b>	<b>Land</b>	<b>Modell/Typ</b>	<b>Hom.-Nr.</b>	<b>gültig ab</b>
<b>Sodikart</b>	F	MINI 2T950	DMSB 1/CB/13	01.05.2007
<b>Comer S.P.A</b>	I	Mini 2006 (TOP KART)	DMSB 2/CB/13	01.05.2007
<b>Kosmos Racing Kart e.K.</b>	I	Bambini	DMSB 3/CB/13	01.05.2007
<b>Swiss Hutless</b>	CH	MINI /D	DMSB 4/CB/13	01.05.2007
<b>MotorPoint/Jesolo Race</b>	I	JPD MINI	DMSB 5/CB/13	01.08.2007
<b>Parolin Racing Kart SRL</b>	I	Kaiser	DMSB 6/CB/13	01.05.2007
<b>Hetschel GmbH &amp; Co. KG</b>	D	MACH 1 CA 2 BAMBINI	DMSB 8/CB/13 inkl. Nachtrag 01/01 ER	01.05.2007
<b>C.R.G.</b>	I	New Age Mk 01	DMSB 9/CB/13	01.05.2007
<b>Lenzokart</b>	I	Action	DMSB 10/CB/13	01.05.2007
<b>P.D.B.</b>	NL	Asterix	DMSB 11/CB/13	01.04.2008
<b>Tony Kart</b>	I	Kosmic FA Redspeed	DMSB 12/CB/13	01.03.2008
<b>Tecno Kart</b>	I	Scout	DMSB 13/CB/13	01.04.2008
<b>Maranello</b>	I	Minikart RS3	DMSB 14/CB/13	01.04.2008
<b>EMME Racing (EKS)</b>	I	Speedy	DMSB 15/CB/13	01.03.2008
<b>Birel</b>	I	C28	DMSB 16/CB/13	01.03.2008
<b>Intrepid</b>	I	Maky DE	DMSB 18/CB/13	01.03.2008

*Alle oben aufgeführten Chassis-Homologationen sind bis zum 31.12.2013 gültig.*

## DMSB/MSA-Chassis-Homologationen Bambini/Super Cadets 2011 - 2016

(23. November 2010)

Hersteller/ Manufacturer	Land/ Country	Model/Type	Hom.-No.	gültig ab/ valid as from
Wildkart	I	Blade	DMSB/MSA 1/C/16	01.01.2011
CRG	I	MK02	DMSB/MSA 3/C/16	01.01.2011
Kosmos	D/I	Sputnik	DMSB/MSA 4/C/16	01.01.2011
Tecnokart	I	Scout 95	DMSB/MSA 5/C/16	01.01.2011
BRM Racing	I	EB01	DMSB/MSA 6/C/16	01.01.2011
PDB	NL/I	Junior - Asterix	DMSB/MSA 7/C/16	01.01.2011
Birel	I	C28	DMSB/MSA 8/C/16	01.01.2011
Energy Corse	I	Storm	DMSB/MSA 9/C/16	01.01.2011
MS Kart	CZ	Mini	DMSB/MSA 10/C/16	01.01.2011
Topkart/Comer	I	Blue Eagle	DMSB/MSA 11/C/16	01.01.2011
SWRD	GB	Nemesis	DMSB/MSA 12/C/16	01.01.2011
LGK	I	FireFly	DMSB/MSA 13/C/16	01.01.2011
Swiss Hutless	CH	Start	DMSB/MSA 14/C/16	01.01.2011
Lenzokart	I	Cayman	DMSB/MSA 15/C/16	01.01.2011
OTK	I	Tonykart, Kosmic, FA, Exprit	DMSB/MSA 16/C/16	01.01.2011
Zipkart	GB	Hurricane	DMSB/MSA 17/C/16	01.01.2011

*Alle o.g. DMSB/MSA-Homologationen sind bis zum 31.12.2016 gültig.*