

Auszug aus dem DMSB 4-Takt Basis Reglement

Relevant für GTC 2011

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.ä. 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 Motor-teilen 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.

Ansauggeräuschkämpfer

Es sind ausschließlich aktuell CIK-homologierte Ansauggeräuschkämpfer mit integriertem Filterelement (Homologation 2004) 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 (maximal 5 mm) vorhanden sein.

Zündanlage

Es sind nur Zündanlagen mit statischen 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.