

Reglement des Klassik-Kart Club Deutschland im DMV

Allgemeines:

Die Grundidee des Klassik-Kart Club Deutschland ist die Erhaltung und Präsentation historischer Karts aus den Anfängen des Kartsports in den 60iger Jahren bis zum Beginn der "Plastik-Ära" Ende der 80iger.

Daraus folgt, dass die Karts bei den Wettbewerben dem technischen Stand ihrer Epoche entsprechend eingesetzt werden.

Dies geschieht in Würdigung der Geschichte des Kartsports im Allgemeinen sowie der technischen und konstruktiven Eigenheiten jener Zeit.

Die Fahrzeuge werden im Sinne eines überschaubaren Reglements, angelehnt an die vom Weltverband CIK verfassten, sogenannten „CIK-Guidelines“, in folgende Kategorien unterteilt:

Klasse 1 (ClasCIK 1): Karts der Baujahre 1956-1963

Klasse 2 (ClasCIK 2): Karts der Baujahre 1964-1971

Klasse 3 (ClasCIK 3): Karts der Baujahre 1972-1977

Klasse 4 (ClasCIK 4): Karts der Baujahre 1978-1984

Klasse 5(KKCD) : Karts der Baujahre 1985-1988

Ziel des KKCD ist es, die Karts entsprechend ihrer jeweiligen Zeitperiode in einem technisch und optisch möglichst nah am Original angelehnten Zustand zu fahren.

Das Baujahr muss dokumentiert werden (Kartpass des KKCD ist erforderlich).

Mit dem Kartpass wird für das jeweilige Kart ein KKCD Aufkleber ausgegeben, der die Echtheit des dazugehörigen Karts zertifiziert.

Dieser Aufkleber muss am Chassis fest angebracht sein.

Bei fehlendem Kartpass erfolgt KEINE Meisterschaftswertung.

Den Nachweis über das Baujahr hat der Eigentümer/Fahrer zu führen.

Chassis und Motoren werden nach ihrem ERSTEN Erscheinen datiert (entweder durch Homologation in den internationalen CIK-Listen

oder aber durch Informationen der Hersteller und Publikationen in Fachzeitschriften).

Im Bedarfsfall kann der KKCD bei der Beschaffung von Informationen behilflich sein.

Für alle Fahrzeugklassen gelten folgende allgemeine Vorschriften:

Falls einzelne Komponenten ersetzt wurden, sollten diese dem Original entsprechen oder aber der jeweiligen Epoche entstammen.

Plastik-Karosserieteile sind verboten, ausser wenn diese auch beim Original montiert waren.

Achsdurchmesser dürfen nicht verändert werden.

Eloxierte Anbauteile, wie Radnaben, Bremsenteile, Spurstangen usw. sind nur dann zulässig, wenn diese auch beim Original verwendet wurden.

Drehzahlmesser sind zum Schutz der Motoren erlaubt.

Laptimer oder Datenspeicher, wie zB. Alfano, sind im Training erlaubt, jedoch im Wertungslauf nicht zulässig, auch wenn die Transponder entfernt worden sind.

Sitze, Lenkräder etc. im Stil der jeweiligen Zeitperiode sind erwünscht.

Motor:

Grundsätzlich gilt, dass Motoren älter als das Chassis sein dürfen, umgekehrt jedoch nur im Rahmen der folgenden Klassenspezifischen Vorschriften:

Klasse 1: Abweichung max. 2 Jahre
Klasse 2: Abweichung max. 3 Jahre
Klasse 3: Abweichung max. 4 Jahre
Klasse 4: Abweichung max. 5 Jahre
Klasse 5: Abweichung max. 4 Jahre

Motoren bis zur Homologationsperiode 1989 sind zugelassen - der Einsatz dieser Motoren ist jedoch nur auf Karts der Baujahre 1984 oder jünger erlaubt.

Die Anzahl der Motoren pro Veranstaltung ist freigestellt.

Auspuff:

Karts der Klassen 4 und 5 dürfen Auspuff-Durchmesser von 50mm verwenden, alle anderen Klassen solche von max.40mm Durchmesser.

Vergaser:

Typ und Größe sind freigestellt.

Der Vergaser muss allerdings der jeweiligen Ära entsprechen.

Benzin:

Es darf nur handelsüblicher Kraftstoff plus Schmiermittel (Zweitakt-Öl) verwendet werden.

Bremssystem:

Die Wahl des Bremssystems ist freigestellt, sollte aber dem Alter des Karts entsprechen.

Die Benutzung von Trommelbremsen oder mechanischen Bremszangen ist zu bevorzugen, wenn diese am Original montiert waren.

Ein zweites Hilfsbremseil ist auch bei der Verwendung von Bremsstangen zwingend vorgeschrieben.

Reifen:

Hersteller und Härte sind im Rahmen der klassenspezifischen Vorschriften freigestellt, Softreifen sind jedoch verboten.

Selbstgeschnittene Slicks sowie Intermediates sind erlaubt.

Die Anzahl der Reifen pro Wettbewerb ist freigestellt.

Felgen:

Erlaubt sind sowohl einteilige als auch zweiteilige Felgen.

Replicas:

Eigen - oder Nachbauten von Karts, sogenannte Replicas, dürfen eingesetzt werden, jedoch muss hier auf diesen Umstand hingewiesen werden.

Technische Abnahme:

Die Karts werden vor jeder Veranstaltung einer technischen Abnahme unterzogen, bei der auch der Kartpass-Aufkleber auf dem jeweiligen Kart kontrolliert wird.

Dieser ist für eine Wertung in der KKCD-Meisterschaft **zwingend vorgeschrieben!**

Klassenspezifische Vorschriften:

Karts der Klassen 1 und 2:

Die Gesamtbreite beträgt max.1000mm.

Die Reifenwahl ist freigestellt, wobei die Laufflächenbreite nicht grösser als 5"(12,7cm) sein darf.

Das Profil sollte dem damaligen Stand entsprechen.

Karts der Klasse 3:

Die Gesamtbreite beträgt max.1100mm.

Es dürfen nur Reifen bis zur Dimension 3.60 vorn und 6.00 hinten verwendet werden.

Karts der Klassen 4 und 5:

Die Gesamtbreite beträgt max.1300mm.

Es dürfen nur Reifen bis zur Dimension 4.50 vorn und 7.10 hinten verwendet werden.

Startnummern:

Die Karts müssen 2 Nummerntafeln aufweisen (vorn und hinten).

Vom KKCD werden permanente Startnummern vergeben.

Wunschnummern werden berücksichtigt, sofern diese noch nicht anderweitig vergeben sind.

Zusätzlich gelten folgende Regeln:

Klasse 1: Runde Nummerntafeln

Klasse 2: Runde oder ovale Nummerntafeln

Klasse 3: Ovale oder rechteckige Nummerntafeln aus grünem Kunststoff

Klassen 4 und 5: Rechteckige Nummerntafeln aus blauem Kunststoff

Fahrer:

Mindestalter 18 Jahre (Ausnahmen müssen vom KKCD-Vorstand genehmigt werden)

Fahrerausrüstung:

Gemäß DMSB Kart Clubsport Bestimmungen

Offene Helme (Jet Helme) sind nicht zulässig, bei Demonstrationsfahrten jedoch im Sinne größtmöglicher Authentizität erlaubt.

Es wird eine jährliche Clubmeisterschaft ausgefahren, deren Wertung ausschliesslich im Modus „Gleichmässigkeitsprüfung (GLP)“ nach KKCD-eigenem Regelwerk erfolgt.

Punktevergabe:

Platz 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

Punkte 20 17 15 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Fahrer-Verhaltensregeln:

Auf Grund der spezifischen Eigenheiten der Karts, zum Beispiel freistehende Räder und fehlender Frontspoiler und Heckauffahrschutz, ist das Blockieren (Hin-und Her fahren vor einem Konkurrenten, um ihn am Überholen zu hindern), ausdrücklich verboten.

Eine "defensive Linie" (definiert als knappere Linie als die normale Ideallinie, um einem Konkurrenten weniger Platz zum Überholen

zu lassen), ist akzeptabel, aber das plötzliche Verlassen der Ideallinie, um den Gegner zu blockieren, wird zu einer Disqualifikation führen.

Grundsätzlich ist eine defensive, umsichtige Fahrweise zwingend vorgeschrieben!

Verstöße werden in Absprache mit dem Vorstand geahndet.

Es werden KEINE Rennen gefahren!

"Fahrer-ist-Bewerber" - Regel:

Professionelle Teams sind ausdrücklich ausgeschlossen.

Keiner Person oder Firma ist es erlaubt, einen Fahrer gegen Bezahlung einzusetzen.

Ausnahmen:

Jegliche Ausnahmen der oben genannten Punkte bedürfen nach Prüfung und Begutachtung der Zustimmung des KKCD Vorstandes.

Reglementänderungen:

Der KKCD-Vorstand behält sich Änderungen im Reglement ausdrücklich und jederzeit vor.

Haftung/Haftungsverzicht:

Bewerber und Fahrer erklären mit Abgabe der Nennung den Verzicht auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen, und zwar gegen

- die FIA, FIM, UEM den DMSB, die Mitgliedsorganisationen des DMSB, die Deutsche Motor Sport Wirtschaftsdienst GmbH, die DMV Wirtschafts Dienst GmbH, deren Präsidenten, Organe, Geschäftsführer, Generalsekretäre,
- die ADAC-Gaue, den Promoter/Serienorganisator
- den Veranstalter, die Sportwarte, die Rennstreckeneigentümer
- Behörden, Renndienste und alle anderen Personen, die mit der Organisation der Veranstaltung in Verbindung stehen
- den Straßenbaulastträger, soweit Schäden durch die Beschaffenheit der bei der Veranstaltung zu benutzenden Straßen samt Zubehör verursacht werden und
- die Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen aller zuvor genannten Personen und Stellen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen;

gegen

die anderen Teilnehmer (Bewerber, Fahrer, Mitfahrer) deren Helfer, die Eigentümer, Halter der anderen Fahrzeuge,

den eigenen Bewerber, der/die eigenen Fahrer, Mitfahrer (anders lautende besondere Vereinbarungen zwischen Bewerber, Fahrer/n, Mitfahrer/n gehen vor!) und eigene Helfer

verzichten sie auf Ansprüche jeder Art für Schäden, die im Zusammenhang mit dem Rennwettbewerb (ungezeitetes, gezeitetes Training, Warm-Up, Rennen), beim Slalom im Zusammenhang mit Training und Wertungslauf/-läufen, entstehen, außer für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, die auf einer vorsätzlichen oder fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen, und außer für sonstige Schäden, die auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung - auch eines gesetzlichen Vertreters oder eines Erfüllungsgehilfen des enthafteten Personenkreises - beruhen.

Der Haftungsausschluss wird mit Abgabe der Nennung allen Beteiligten gegenüber wirksam. Der Haftungsverzicht gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadensersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

Stillschweigende Haftungsausschlüsse bleiben von vorstehender Haftungsausschlussklausel unberührt.

Hiermit verlieren alle vorherigen Reglemente des KKCD ihre Gültigkeit.

Lindlar, im Februar 2018

Klassik Kart-Club Deutschland

Der Vorstand