

Stellungnahme zum Schreiben des DMSB bezüglich Motoren mit sehr hohen Motor-Leistungen

Das Schreiben des DMSB vom 07.05.2014 an Kart-Streckenbetreiber mit DMSB-Lizenz und alle Sportabteilungen bezüglich des „*hohen Gefahrenpotenzials*“ einiger Motoren hat seinerzeit eine bemerkenswerte (Eigen-) Dynamik entwickelt. Neben den vom DMSB ausdrücklich erwähnten Motoren waren plötzlich und vermeintlich auch Aixro-Motoren betroffen. In der Presse wurde von einem Verbot von „*Industrie-Motoren*“ berichtet, wobei dies eigentlich der Oberbegriff für Großserien-Viertaktmotoren ist (z.B. Honda / Briggs&Stratton). An anderen Stellen hieß es, dass nur noch „*kartübliche*“ Motoren gefahren werden dürften, was auch immer damit gemeint sein soll.

Zwischenzeitlich schien sich die Situation auch hinsichtlich Verboten an einzelnen Bahnen zu beruhigen, sodass wir die Diskussion von unserer Seite nicht mit einer Stellungnahme neu anstoßen wollten. Dem scheint, wie man einigen Beiträgen in Internet-Foren entnehmen kann, nun doch nicht so zu sein. Deshalb sehen wir uns zu einer grundsätzlichen Klarstellung veranlasst.

Um uns unserer Sicht der Situation zu vergewissern, hatten wir die Verfasser des Schreibens vom DMSB, Herrn Schacht und Herrn Günther, am 29.05.2014 angeschrieben und unser Verständnis ihres Schreibens dargestellt:

- Der DMSB verweist insbesondere auf „*Mega/Rübig-Motoren mit 650 ccm und ca. 65 PS oder Hirth-Motoren (aus dem Ultraleichtflugbereich) mit 625 ccm und Leistungen über 55 PS*“ und stellt dar, dass „*Karts mit dieser oder ähnlicher Motorisierung (über dem Niveau der CIK-Klasse KZ/KZ2) [...] aufgrund ihrer hohen Leistung und ihres niedrigen Leistungsgewichts, analog der CIK-Klasse Superkart (bzw. Formel E mit 250 ccm) für Kartbahnen nicht zugelassen*“ sind.
Aixro XR50 Motoren haben ab Werk eine Leistung von ca. 45 PS. Sie haben damit nicht mehr maximale Leistung als ein KF-Motor (z.T. >45 PS) und weniger als ein KZ-Motor (z.T. >50 PS).
- Hinsichtlich der Maximal- und Durchschnittsgeschwindigkeiten (Rundenzeiten) befinden sich Aixro-Motoren in etwa auf einem Niveau mit KZ-Motoren (und nicht darüber), sodass sie im Clubsport teilweise gemeinsam mit KZ-Motoren gefahren werden.
- Aixro-Motoren sind zum Beispiel in den Niederlanden von der zuständigen ASN KNAF für Rennen zugelassen. Dort gibt es bei der nationalen 4-Takt Meisterschaft der KNAF seit 2009 eine separate Wankel-Klasse. Eines der Rennen fand bislang in Belgien (Spa) statt, ein weiteres in Deutschland (Hahn). Es wäre ein Widerspruch, wenn eine ASN den Motor seit Jahren akzeptiert und nun eine andere ASN denselben Motor ausdrücklich verbieten würde.

Wir hatten darum gebeten, dass man sich schnellstmöglich bei uns meldet, falls unser Verständnis falsch sein sollte. Eine Ausdrückliche Zustimmung, die einer DMSB-Homologation „durch die Hintertür“ gleich kommen könnte, wäre zu viel verlangt, da der DMSB sich ohnehin schon mit zu vielen Klassen beschäftigen muss und hier erst mittelfristig (Stichwort: Verbot von 2-Takt-Motoren durch die EU) eine Änderung absehbar ist.

Da Aixro-Motoren dem DMSB schon lange bekannt sind und wir seit unserem Schreiben Ende Mai 2014 keine Rückmeldung zu diesem sicherheitsrelevanten Thema bekommen haben, können wir davon ausgehen, dass Aixro Motoren auch seitens DMSB nicht als gefährlich angesehen werden.

Das Schreiben des DMSB bezog sich auf den Einsatz vorgenannter Motoren bei Renn-Veranstaltungen. Im Verlauf der Debatte, die sich daraus entwickelt hat, sind jedoch noch einige zusätzliche Aspekte ins Spiel gekommen. So entstand die Interpretation, dass Karts, die nicht ausdrücklich im aktuellen CIK- bzw. DMSB-Reglement beschrieben sind, nicht mehr und in keiner Form bei (Clubsport-) Rennen zugelassen werden könnten. Und daraus folgte weiter, dass auch freies Fahren mit solchen Karts nicht mehr erlaubt sei, da dies zumindest für einige Bahnbetreiber ein Zulassungs- und/oder Versicherungs-Problem bedeuten könnte.

Doch was wäre die Konsequenz dieser neuen Auslegung?

- Alle Motoren, die nicht dem jeweiligen Reglement entsprechen, oder für die es (noch) kein Reglement gibt, dürften nicht mehr gefahren werden. Und zwar weder in Rennen, noch zum freien Fahren auf betroffenen Bahnen. Dabei wäre es egal, ob die Motoren 10, 30 oder 50 PS haben. Es wären Zwei- wie Viertakt-Motoren betroffen und genauso potenzielle Zukunftskonzepte wie Hybrid- und Elektromotoren.
- Alle modifizierten Motoren dürften ebenfalls nicht mehr gefahren werden, da sie nicht dem Reglement entsprechen. Trainingsmotoren mit Übermaß-Kolben wären damit ebenso verboten wie falsche Motor-Auspuff- oder Motor-Vergaser-Kombinationen, von Hobby-Tunern modifizierte Motoren ganz abgesehen.
- Ebenso wäre es verboten, nicht homologierte Komponenten zu verwenden. Dies beträfe nicht nur die Komponenten selbst, sondern auch deren Kombination. Auch nicht homologierte (Hobby-)Reifen und nicht zugelassene Anpassungen für Fahrer mit Behinderungen wären verboten.
- Verboten wären auch Karts, die nicht dem aktuellen, sondern einem älteren Reglement oder einer ausgelaufenen Homologation entsprechen, beispielsweise historische Karts.

Das wichtigste ist jedoch: Wenn es tatsächlich hinsichtlich Zulassung oder Versicherung erforderlich wäre, dass Karts genau den Vorgaben des aktuellen DMSB- bzw. CIK-Reglements entsprechen, müsste dies durch den Bahnbetreiber in jedem Einzelfall überprüft werden, um Rechtssicherheit zu erlangen. Das bedeutet, dass der Bahnbetreiber jedes einzelne Kart einer sehr genauen technischen Überprüfung unterziehen müsste. Die Überprüfung wäre umfangreicher als die technische Abnahme bei einem Rennen, bei der nur Sicherheitsaspekte geprüft werden. Dass dies in der Praxis kaum umsetzbar wäre, versteht sich eigentlich von selbst. Entsprechend können wir vor einer solchen Auslegung nur warnen. Außerdem stellt sich für uns schon die Frage, wie es bislang funktioniert hat, und warum ein Schreiben des DMSB, der sich um die Sicherheit bei Rennen sorgt, nun zu einer Änderung der Situation führt.

Wenn sich aufgrund des Schreibens nun für den einen oder anderen Bahnbetreiber tatsächlich eine neue Situation ergeben haben sollte, wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, den Hintergrund des DMSB-Schreibens zu berücksichtigen: Die Sicherheit der Fahrer. Maßstab für die Sicherheit eines Motors - von anderen Aspekten wollen wir nicht sprechen, obwohl dies vielleicht angebrachter wäre - ist jedoch nicht seine Bauart, sondern die Leistung als indirekter Indikator oder die Geschwindigkeit als maßgebende Größe.

Einfache und leicht zu überwachende Formen der Reglementierung wären entsprechend:

- die nominelle Leistung laut Herstellerangabe
- die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit, beispielsweise durch eine Lichtschranke
- und/oder minimalen Rundenzeit, beispielsweise mittels Transponder.

Damit könnte nebenbei auch für die vom DMSB genannten Motoren eine Lösung gefunden werden, indem man die Motoren auf eine für die jeweilige Bahn akzeptable Leistung und damit Geschwindigkeit drosselt.

Falls dennoch im Einzelfall eine Zulassung gefordert sein sollte, stellen wir gerne die Dokumente für die Zulassung des Motors bei der KNAF zur Verfügung. Wir hoffen jedoch im Sinne aller Beteiligten und im Interesse des Kartsports, dass sich eine umfassende und praktikable Lösung finden lässt.

Aachen / Krefeld, den 03.02.2015

Josef Rothkrantz
Aixro GmbH
Münsterstraße 44
52076 Aachen
Deutschland
(Produktion)
www.aixro.de

Paul A. Woelfle
Woelfle Engineering GmbH
Randstraße 109
47804 Krefeld
Deutschland
(Vertrieb)
www.woelfle-engineering.com