

**Mitteilung der CIK-FIA**  
**(Commission Internationale de Karting-FIA)**

**2002/02/a**

Das Exekutivkomitee der CIK-FIA hat sich am 19.März 2002 in Paris getroffen.

Die wichtigsten Bestimmungen für 4-Takt Motoren wurden im Dezember 2001 beschlossen. Diese werden nun anhand eines Kalenders mit Einföhrungsterminen konkretisiert. Die Mitglieder des Exekutivkomitees haben bestatigt, dass die CIK-FIA Karting Weltmeisterschaft ab 2005 4-Takt Motoren (K1) fahren muss. Diese Motoren werden nach und nach auch in den anderen Kategorien, K2 bis K4 (welche die bestehenden Kategorien Formel A, ICA und ICA-Junior ersetzen werden) eingeföhrt werden. Ab 2004 wird es 4-Takt Kontinental-Trophies geben, in Kontinentalmeisterschaften werden 2-Takt Motoren noch bis 2007 eingesetzt werden können. Ab 2007 werden 4-Takt Motoren dominieren, indem sie sowohl in den Kontinentalmeisterschaften wie auch im Welt-Cup (dann ehemals Formel A) verwendet werden. Zur Erinnerung sei hier noch einmal erwöhnt, dass die 4-Takt Motoren der zukünftigen Kategorien K1 bis K4 alle auf derselben Basis beruhen, jedoch je nach Kategorie verschiedene Entwicklungs- und Leistungsstufen aufweisen werden. Technisch werden die Weltmeisterschaftsmotoren K1 die schnellsten und die Leistung der Juniormotoren K4 limitiert sein. K2 (entspricht der momentanen Formel A) und K3 (entspricht der momentanen ICA) werden mit derselben technischen Konfiguration dazwischen liegen. Der Unterschied dieser beiden Kategorien wird in erster Linie bzgl. Lizenzen und Fahrerlevel sein. Ferner muss wiederholt werden, dass die neuen CIK 4-Takt Kategorien das Ziel haben, den Kartsport vor dem Hintergrund der Kostenkontrolle zu promoten, in Abstimmung mit verschiedenen nationalen und regionalen Meisterschaften.

Das Jahr 2003 trifft auch zusammen mit den neuen Bestimmungen der Chassis Homologationen. Die wichtigsten Änderungen sind die Verlängerung der Gültigkeit von Homologationen von 3 auf 6 Jahre und dass Hersteller als Minimum 75 Exemplare pro homologiertes Chassismodell herstellen müssen. Der Rahmen und das Bremssystem werden jeweils speziell homologiert werden, Beantrager der Homologation können entweder der Chassishersteller oder ein unabhängiger Zubehörhersteller sein. Speziell soll hier erwöhnt werden, dass der Rahmen einen Crash-Test in einem spezialisierten Institut bestehen werden muss.

Einige Artikel der technischen und sportlichen Bestimmungen wurden ebenfalls präzisiert. Diese werden im nächsten Bulletin der CIK-FIA veröffentlicht werden.