

REGULAMENT TEHNIC DACIA REVIVAL

Prezentul regulament este o extensie nationala a fiselor de omologare FIA existente si reglementeaza criteriile de incadrare si modificarile permise modelelor Dacia 1100, 1300, 1310, Sport, 1320 si 1325 pentru incadrarea in cele doua grupe (Grupa 1/Grupa 2) in conformitate cu anexele FIA J si K din perioada respectiva.

VEHICULE ADMISE:

1. GRUPA 1

- a) Dacia 1100 in configuratie de serie (motorizare: 688 - 804 * - C1E / 1,108 cc (1.1 L) / 70 mm x 72 mm) conform fisei de omologare FIA 1290 pentru Renault 8.
- b) Dacia 13xx in urmatoarele variante constructive:
 - 1300 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5496
 - 1310 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5151
 - Sport in configuratie de serie (motorizare 1397cc (1.4L) / 76mm x 77mm) conform fisei de omologare FIA 5151,
 - 1320 si 1325 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5408.

2. GRUPA 2

- a). Dacia 1100, 1100S conform fiselor de omologare FIA 550, 1367, 1456, 5175 pentru R8 si R8 Gordini cu motorizarile:

688 - 804 * - C1E	1,108 cc (1.1 L)	70 mm x 72 mm
C1G	1,237 cc (1.2 L)	71.5 mm x 77 mm
C3G	1,239 cc (1.2 L)	74 mm x 72 mm
812	1,255 cc (1.3 L)	74.5 mm x 72 mm
810 - C1H	1,289 cc (1.3 L)	73 mm x 77 mm
804 *	1,296 cc (1.3 L)	75.7 mm x 72 mm

* cu completarile aplicabile cuprinse in "Extensia nationala FRAS Dacia Gr.2".

- b) Dacia 13xx in variantele constructive 1300, 1310, Sport, 1320 si 1325 cu motorizarea maxim admisa de 1397cc (1.4L) reglementat prin "Extensia nationala FRAS Dacia Gr. 2"

3. GRUPA C

Ca o derogare de la cele doua grupe sunt acceptate modele Dacia istorice avand modificari specifice perioadei care nu se incadreaza in Gr.2 dar care au un istoric competitional si care au fost reconditionate sau refacute conform cu originalul si perioadei.

Acestea vor fi cronometrate dar nu vor puncta in clasamentul general.

Exemple: Dacia Sport Alpine Turbo - Nicu Grigoras
Dacia Sport 1.6L OHC - Nicu Grigoras
Dacia Liberta – motorizare 1.6L OHC (arbore cu came in chiulasa)
Cele dotate cu motorizare 1.6L OHV 1557cc (77mm x 83.6mm)
si altele.

4. GRUPA Evo: Autoturisme derivate din Gr.2 sau Gr.C cu tehnologie moderna.

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 2

Modificari permise pe langa cele permise de Gr.1 plus urmatoarele:

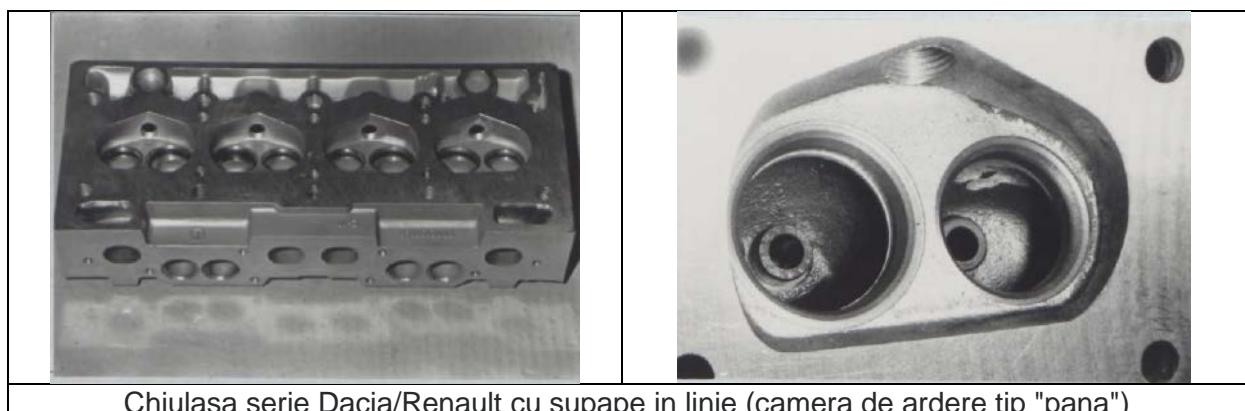
1. Modificarea componentelor mecanice originale: este permisa rectificarea, echilibrarea, usurarea, reducerea sau modificarea formei initiale prin prelucrari suplimentare. Este exclusa adaugarea de material, extensii mecanice sau efectuarea de tratamente termice care ar putea determina schimbari in structura materialului.

2. MOTORUL

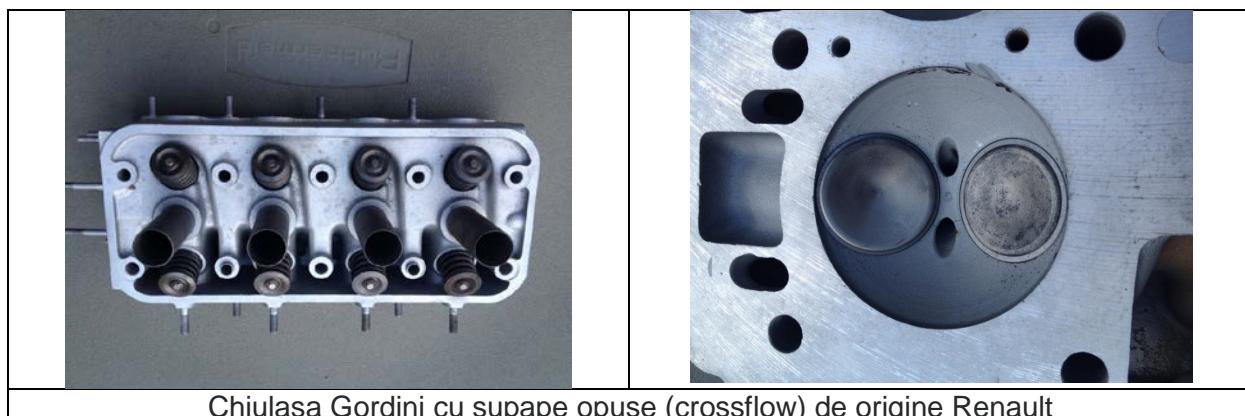
a) **Blocul motor:** de origine Dacia/Renault din familia Cléon-Fonte/Sierra.



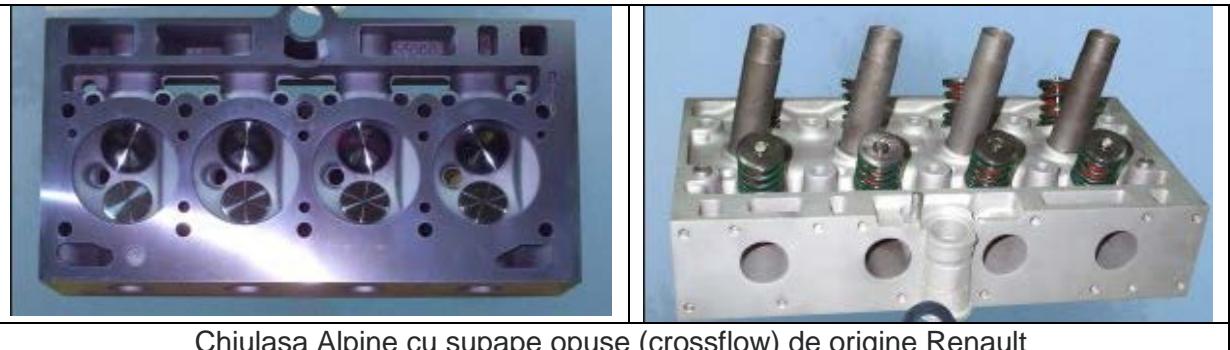
b) **Chiulasa:**



Chiulasa serie Dacia/Renault cu supape in linie (camera de ardere tip "pana")



Chiulasa Gordini cu supape opuse (crossflow) de origine Renault



Chiulasa Alpine cu supape opuse (crossflow) de origine Renault

Separat de modificarile specificate la paragraful 1, libertatea deplina este lăsată în ceea ce privește alegerea supapelor, ghidurilor și scaunelor de supape. Numărul supapelor nu poate fi modificat.

Este permisă adăugarea de saibe în ansamblul supapa-arc, arcuri de supapa cu caracteristica elastică diferită sau arcuri suplimentare.

Raportul de compresie la libera alegere.

c) Sistemul de admisie

Sunt acceptate următoarele tipuri de galerii de admisie și carburatoare:



Galerie și carburator dublu corp vertical (e.g. Weber 32DIR)

Galerie orizontală pentru un singur carburator orizontal tip Weber DCOE sau Dell'Orto DHLA (chiulasa de serie)	2 galerii orizontale pentru 2 carburatoare orizontale tip Weber DCOE sau Dell'Orto DHLA (chiulasa de serie)	2 galerii orizontale pentru 2 carburatoare orizontale tip Weber DCOE sau Dell'Orto DHLA (chiulasa Alpine)

Diametrul difuzoarelor și dozajul este la libera alegere.

Folosirea sistemelor de injectie este interzisa.

Nu este permisă folosirea rampelor de carburatoare de motocicleta sau clapetelor individuale.

<p>d) Sistemul de aprindere</p> <p><u>Este permisa</u> folosirea aprinderilor tranzistorizate (tip senzor hall) sau electronice dar cu pastrarea sistemului delco - bobina de inductie. <u>Nu sunt permise</u> aprinderile cu cititor de volant sau vilbrochen.</p>	
<p>e) Sistemul de racire</p> <p>Pozitia radiatorului de racire cat si punctele de fixare <u>trebuie</u> pastrate. Marimea si capacitatea acestuia sunt la libera alegere. Ventilatorul de racire si pompa de apa pot fi modificate, inlocuite sau eliminate. <u>Se permite</u> folosirea unuia sau doua electroventilatoare.</p>	

f) Galeria de evacuare, teava de esapament si rezonatoarele:

Forma, dimensiunile si amplasarea acestora sunt la libera alegere cu terminatia in lateral sau la spatele vehicului. Sectiunea maxima a tevii de esapament Ø60. Nivelul de zgomot sa nu depaseasca 105dB masurat conform reglementarilor FIA in vigoare. Inaltime minima de la sol 60mm.

Pentru evenimentele desfasurate pe drumurile publice sau daca evenimentul are impusa o limita de zgomot, vehiculul trebuie sa se incadreze in reglementarile impuse.

g) Sistemul de ungere:

Este permis:

Modificarea sau inlocuirea baii de ulei cu alta de forma si capacitate diferita.

Modificarea sau inlocuirea pompei de ulei cu una similara care pastreaza proportiile geometrice initiale si prinderile.

Inlocuirea elementului filtrant cu altul de acelasi tip. Capacitatea acestuia poate diferi fata de serie. Montarea lui in alt loc decat cel initial prevazut.

Montarea unui radiator de ulei. Dimensiunile si capacitatea acestuia sunt la libera alegere.

Recuperator de ulei.

Nu este permis:

Adaugarea de pompe exterioare sau suplimentare.

Montarea radiatorului de ulei in afara caroseriei.

Nu este permisa utilizarea unui carter uscat.

h) Arborele cu came

Diagrama de distributie si ridicarea la cama sunt la libera alegere. Nu este permisa schimbarea locatiei arborelui cu came si a sistemului de angrenare.

i) Mecanismul biela-manivela

- se permite folosirea pistoanelor, bolturilor si segmentilor la libera alegere.
- este permisa alezarea cilindrilor sau inlocuirea camasilor de cilindru pana la limita capacitatii cilindrice a clasei.
- se permite folosirea bielelor la libera alegere fara a modifica lungimea dintre axele de rotatie si a diametrelor de fixare a cuzinetilor.
- este interzisa modificarea diametrelor lagarelor arborelui cotit, exceptand cotele admise de rectificare.
- cuzinetii pot fi inlocuiti cu altii de acelasi tip, pastrand arborele cotit si capacete de origine.

j) Sistemul de alimentare

Nu exista limitare in ceea ce priveste numarul, tipul, locatia si capacitatea pompei de benzina. Nu este permisa instalarea acesteia in compartimentul pasagerilor.

Pompele de benzina electrice trebuie conectate la contactul general de urgență.

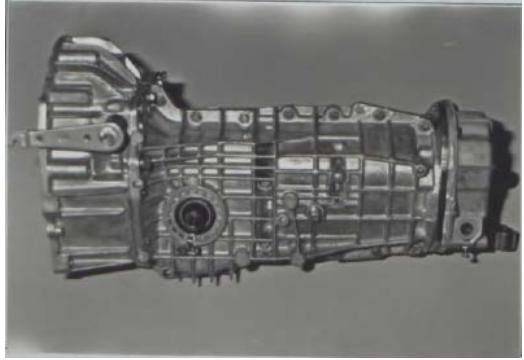
Amplasarea rezervorului si liniile de alimentare conform producatorului. Gatul de umplere poate fi amplasat in portbagaj iar rezervorul trebuie sa respecte reglementarile de siguranta conform anexei J FIA (* adica separarea compartimentelor cu perete despartitor, buson etans si gaura de scurgere in cel mai jos punct al compartimentului portbagajului). In cazul in care se foloseste furtun de aerisire, acesta trebuie sa fie prevazut cu supapa sens pentru evitarea scurgerii in caz de rasturnare.



k) Acumulatorul

Dimensiunile, capacitatea si amplasarea acestuia la libera alegere. Fixarea si protejarea acestuia in conformitate cu anexa J. Contactul general este obligatoriu.

3. TRANSMISIA

a) Cutia de viteze: <p>- <u>se accepta</u> modelele din gama Renault tip 352 (4 trepte) si 365 (5 trepte). Nu se admit modificari la semi carcase, carterul ambreiaj sau capace. Raportul final cat si rapoartele fiecarei trepte <u>sunt la libera alegere</u>. Este permisa folosirea unui diferential autoblocant cu alunecare limitata. <u>Nu este permisa</u> folosirea autoblocantelor cu actiune constanta sau diferențialelor complet blocate.</p>	
---	--

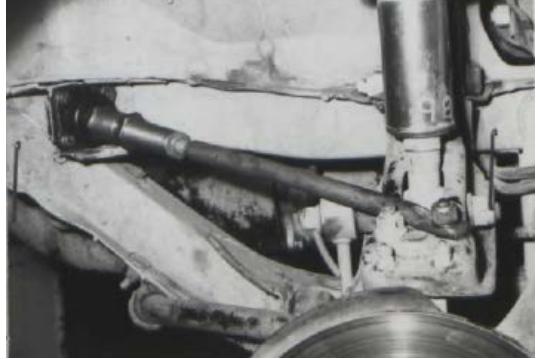
b) Ambreiajul

Se permite folosirea oricarui tip de ambreiaj uscat (diametru, tip volanta), atata timp cat acesta este derivat din cele folosite la motorizările Renault/Dacia daca parametrii dimensionali si prinderile sunt respectate.

Volantele care contin dantura dedicata senzorului de pozitie vor fi masinate pentru indepartarea sectorului dintat, intrucat folosirea acestuia este strict interzisa.

4. TRENUL DE RULARE

Urmatoare modificari sunt permise:

a) Tirant bascula superioara cu rotula (conform N-664 si N-1633)  	
b) Bielete de directie tip nou cu rotula. 	c) Ranforsa transversala intre amortizoare (fata/spate) 

d) Brat central punte spate: este permisa folosirea unui pivot pentru fixarea puntii in zona centrala.



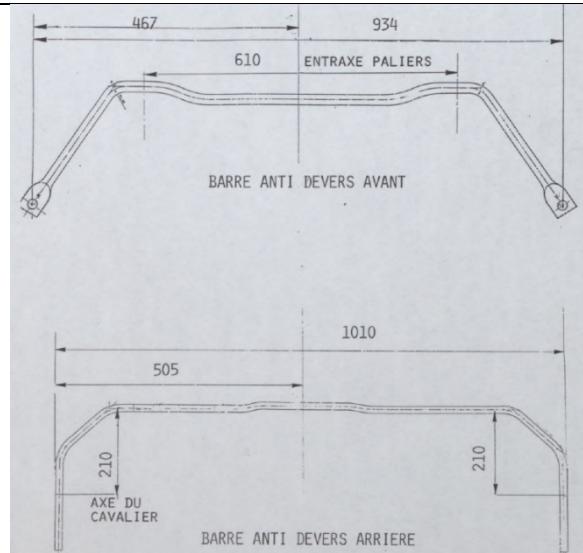
e) demultiplicarea casetei de directie nu este restrictionata atat timp cat se pastreaza carcasa originala si punctele de prindere. Nu se accepta servo asistarea hidraulica.



f) Sunt acceptate flexi-blocuri din material sau de tip diferit fara modificarea suportilor de prindere sau a lagarelor de fixare.

g) Se permite reglarea unghiului de cadere prin utilizarea de bascule inferioare +2 +4 si a elementelor de fixare cu excentric.

h) Grosimea si numarul barilor antiruliu este nerestricionata dar fara modificarea sistemelor de prindere.

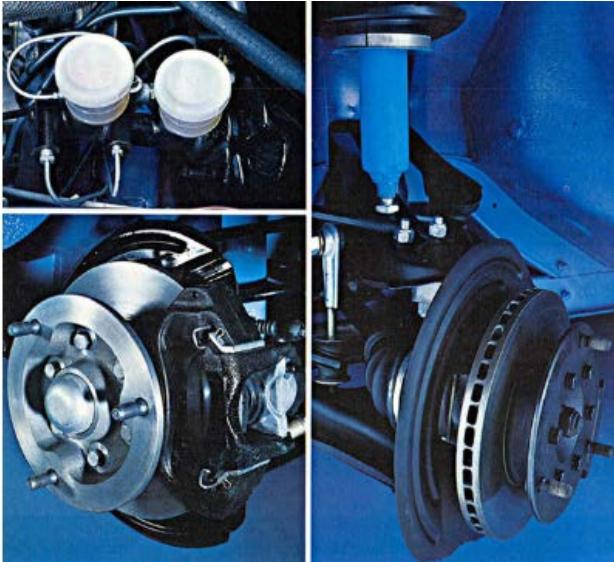


i) Ansamblul arc-amortizor: configuratia acestuia este la libera alegere atat timp cat se pastreaza acelasi tip de arc, nu se aduc modificari punctelor de prindere are caroserie sau elementelor de suspensie. Se permite reglaj mecanic pe inaltime.



j) Este permisa ranforsarea elementelor de suspensie si a punctelor de fixare (ref. N-630 si N-1633)

5. SISTEMUL DE FRANARE (conform fisa FIA N-630 si N-1633)

<p>a) Este permis si recomandat montarea unei pompe de frana cu dublu circuit tip Renault 12 Gordini sau echivalenta. <u>Este permisa</u> asistarea servo.</p> <p>b) fata: cu disc ventilat tip Renault 12 Gordini (sau componente de origine Dacia/Renault compatibile)</p> <p>c) spate: cu disc neventilat tip Renault 12 Gordini (sau componente de origine Dacia/Renault compatibile)</p>	<p>d) Este permisa frana de mana hidraulica si repartitor a fortei de franare cu reglaj manual.</p> 
	

- e) garniturile (placutele de frana) sunt la libera alegere cu respectarea dimensiunilor suprafetelor de frecare conform fisei de omologare.
- f) Conductele de frana si raccordurile flexibile la liber dar montate conform normelor de securitate si calitate FIA.



CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE	
Dacia 1100	Dacia 13xx
ROTI Diametru: 13", 14", 15" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 7.5" Offset: la liber	ROTI Diametru: 13" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 9" Offset: la liber
Latime maxima: conform fisei de omologare	Latime maxima: 1640mm
Garda la sol minima: conform fisei de omologare	Garda la sol minima: 120mm (masurata de la talpa inferioara a lonjeronului fata)
Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 720kg	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 775kg

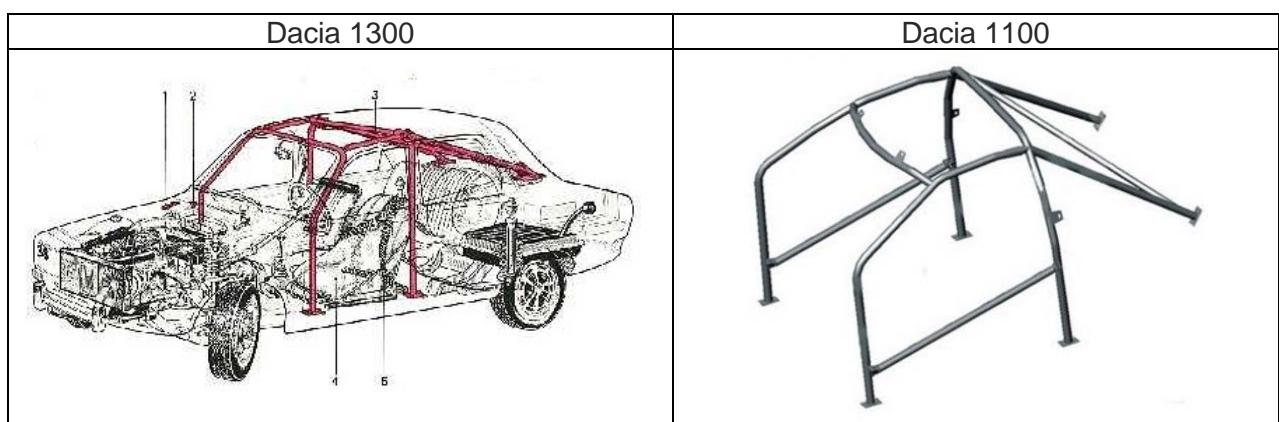
7. ARC DE SIGURANTA (ROLLBAR)

Ca minim necesar se impune un arc de siguranta demontabil, cu 6 talpi de prindere , model R12 / R8 Gordini de Gr.N acestea respectand anexa J FIA.

FRAS va autoriza fabricanti la nivel national pe baza unui raport calitate/pret.

Este la libera alegere manufaturarea in regim propriu a oricarei configuratii de rollbar. Acesta se va supune unei expertize a comisiei tehnice FRAS (in baza documentatiei tehnice a materialului folosit) contra unei taxe si i se acorda un numar serial unic.

De asemenea este permisa achizitionarea sau confectionarea de la producatori autorizati FIA. In cazul acesta nu mai este necesara expertiza comisiei tehnice. Rollbar-ul va trebui sa fie insotit de documentatia aferenta si stantat cu numar serial unic.



7. COMPLETARI

Barele de protectie pot fi inlaturate daca greutatea masinii respecta valoarea minima specificata in formularul de omologare.

Rotile masinii trebuie sa aiba toate acelasi diametru. Anvelopele trebuie sa aiba aceeasi marime. Sistemul de iluminare si semnalizare trebuie pastrat in integralitate si trebuie sa fie perfect functional.

Aranjamentul traseele electrice si hidraulice este la libera alegere cu conditia de a fi fixate corespunzator conform reglementarilor de securitate si calitate cuprinse in anexele FIA.

Suportii de montare motor si cutie de viteze, tampoanele de sustinere si fuliile nu sunt restrictionate.

Materialele compozite acceptate cat si folosirea acestora in vederea usurarii sunt reglementate de anexa J FIA conform vehiculelor istorice de competitie din perioada respectiva (valabil doar pentru Gr. 2, C si Evo)

Se pot accepta modificarile ale tabloului de bord, extensii ale caroseriei (max 70mm pe fiecare parte/ total 140mm), elemente aerodinamice care sa se incadreze intr-un minim estetic acceptabil in conformitate cu perioada masinii.

Car Livery: Aspectul general trebuie sa fie unul placut si in ton cu istoria si perioada modelului.

Schema coloristica si aplicarea sponsorilor sau a altor elemente grafice se va mentine la o limita a bunului gust.

8. ECHIPAMENTUL DE SIGURANTA

Elementele de siguranta si echipamentul de protectie a pilotului sunt obligatorii.

Acstea sunt reglementate prin regulamentul tehnic general pentru vehicule istorice.

Acstea pot avea omologarea expirata dar trebuie sa se prezinte intr-o stare tehnica si optica impecabila.

8. NOTE FINALE

Sportivii sunt rugati ca inainte de inceperea proiectului sa se adreseze Comisiei Dacia Revival in caz de neclaritati in vederea prezentarii acestuia asa incit sa nu demareze intr-o directie gresita si la final sa nu fie eligibil. (valabil Gr.1, 2, C si Evo).

Pentru orice informatie suplimentara se vor consulta anexele J si K FIA, regulamentul tehnic FRAS pentru vehicule istorice de competitie cat si comisia tehnica FRAS.

Comisia tehnica isi rezerva dreptul de a aduce modificarile si completarile la aceasta extensie nationala. Schimbarile vor fi anuntate in cadrul sedintelor.

Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de FRAS prin comisiile de specialitate, singurii care au puterea de a decide.

Pasaportul tehnic istoric (PTI) si dosarul tehnic istoric (DTI) sunt obligatorii, ele trebuind sa fie in totalitate completate de catre proprietar, apoi semnate si vizate la zi de catre responsabilii tehnici.

Extensie nationala FRAS grupa Dacia Evo

Automobile derivate din cele de Gr.2 sau Gr.C dar care utilizeaza tehnica moderna pastrand insa caracteristicile constructive ale acestora.

Acestea se supun acelorasi criterii de acceptabilitate cu urmatoarele mentiuni:

Caroseria:

1. La fel ca si in cazul autoturismelor din Gr.1, 2 si C structura autoportanta nu poate fi modificata (taiala, adaugata, inlocuita) cu un sistem de tip "cadru" tubular/rectangular. Nu sunt permise modificari asupra nici unui element de rezistenta.
2. Se permit modificari minime ale elementelor din tabla ale caroseriei (exclus structuri de rezistenta) pentru asigurarea degajarilor necesare intre sub-ansamble.
3. Sunt acceptate bodykit-uri care pastreaza proportiile masinii si ii mentin identitatea.

Grupul motopropulsor:

1. Motorul trebuie amplasat in locul in care a fost original montat, tipul acestuia este la libera alegere.
2. Capacitatea cilindrica maxima pentru:
 - a) aspirat: maxim 2000cc
 - b) supraalimentat: maxim 2000cc
 - motoarele supraalimentate care depasesc cilindrerea de 1400cc vor fi echipate cu restrictor. Diametrul interior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 30mm., valoare care trebuie să fie menținută pe o lungime de 5 mm de o parte și de alta a gâtuirii. Diametrul restrictorului turbocompresorului poate fi modificat de FRAS oricând și fără preaviz.
3. Cutia de viteze si transmisia sunt la libera alegere.

Trenul de rulare:

Este permisa adaptarea altor sisteme de suspensie compatibile de acelasi tip pastrand punctele si sistemele de prindere. Sunt permise mici ajustari necesare unei corecte asamblari. Pot fi acceptate elemente de suspensie si fixare transmisie de provenienta OEM ale diferitor constructori daca pentru fixarea acestora sunt folosite metode minim invazive asupra caroseriei (urechi de fixare sau insertii metalice filetate) corect atasate. Dimensiunea maxima a jantelor este de 16". Numarul de gauri nu este restrictionat.

Sistemul de franare:

Se permite montarea retrofit a franelor mari utilizand doar componente omologate de alti producatori auto pastrandu-se acelasi sistem de prindere. Se va pastra standardul de calitate al asamblarilor filetate conform producatorilor. Constructiile artizanale sau sudate nu sunt permise. Pompa/pompele de frana va(vor) fi corect dimensionata(e) noului sistem instalat. Aceasta trebuie sa fie obligatoriu cu dublu circuit.