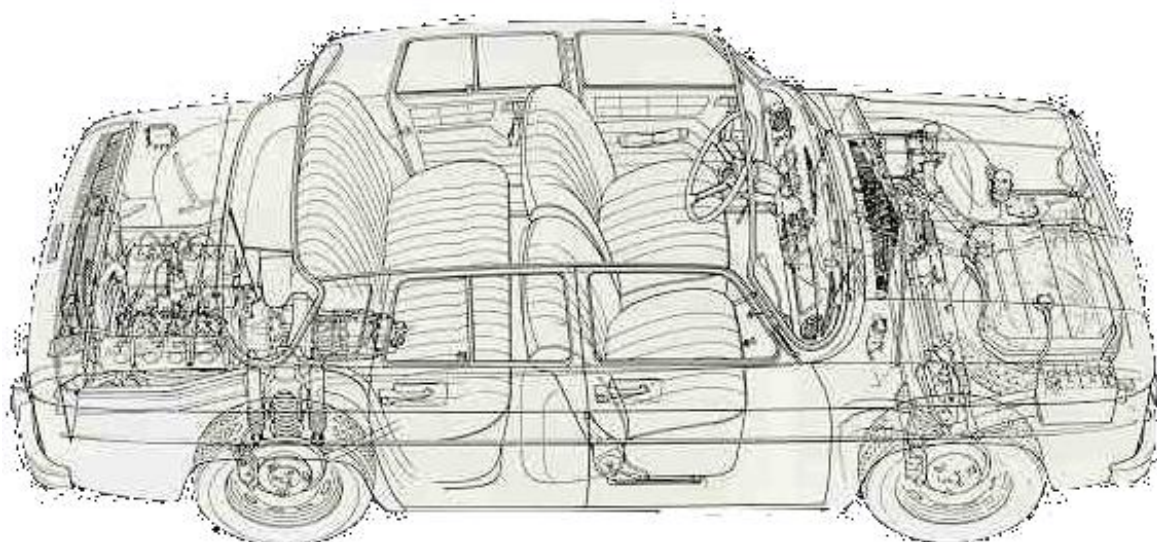




CLASA NATIONALA DACIA REVIVAL




FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

2025

Prefata

Ne bucuram sa va avem alaturi in cadrul acestui frumos proiect de readucere pe traseele de concurs a modelelor Dacia care au scris istorie in motorsportul romanesc.

Ne ghidam dupa un principiu de baza:

“Competitiile cu vehicule istorice nu reprezinta o simpla modalitate de a obtine trofee, cupe sau diplome. Aceste competitii se constituie intr-o disciplina aparte in care unul dintre ingredientele esentiale este devotamentul fata de automobile si istoria acestora. Automobilismul sportiv istoric reprezinta o celebrare a istoriei automobilului.” *

Speram ca prezentul regulament sa va ghideze pasii spre pregatirea corecta a masinii de concurs si sa va usureze munca.

Acest regulament este o colectie de extensii nationale care au la baza fisele de omologare FIA existente, se ghideaza dupa Anexa K si Anexa J 1981 dar si libertati tehnice care depasesc reglementarile acestora, fiind specifice Clasei Nationale Dacia Revival.

Acesta reglementeaza criteriile de incadrare si modificarile permise modelelor Dacia 1100, 1300, 1310, 1410, Sport, 1320, 1325, Nova pentru incadrarea in cele 4 grupe specifice Clasei Nationale Dacia Revival:

- Grupa 1,5 pag. 15-23
- Grupa 2 pag. 24-31
- Grupa 5 pag. 32-35
- Grupa Evo pag. 36-40

Va dorim mult success si va stam la dispozitie cu orice informatie aveti nevoie.

Membrii comisiei:

1. Spuderka Dan – Presedinte
2. Apostu Adrian – Membru fondator
3. Nagy Emil – Membru

Contact:

daciarevival@fras.ro

Facebook: [Dacia Revival](#)

*conform anexa K FIA

REGULAMENT SPORTIV

1. DISPOZITII GENERALE:

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează **Clasa Nationala "Dacia Revival" (CNDR)** in cadrul categoriei automobile istorice. Concurenții înscriși în CNDR se pot înscrie în orice campionat din calendarul competițional FRAS destinat acestora (vezi Art.3).

Prin înscrierea în Clasa Nationala "Dacia Revival", participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament. Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate comisiilor sportive, care pot impune penalizări.

Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de comisarii sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

Participarea in cadrul Clasei Nationale Dacia Revival respecta regulamentele cadru si particulare ale fiecărei discipline in parte la care CNDR este prezenta (va rugam sa le consultati pentru orice completari care vizeaza norme sportive nespecificate in prezentul regulament).

Acesta este un extras de reguli esentiale din regulamentele sportive pentru vehicule istorice de competitie aplicabile Clasei Nationale Dacia Revival.

Pentru nelamuriri si completari care vizeaza norme sportive se va consulta fiecare regulament cadru in parte ele fiind referinta in baza careia operam:

**CNVCi – Regulamentul Sportiv al Campionatului National de Viteza in Coasta Istorică
CNCl – Regulamentul Sportiv al Campionatului National de Viteza pe Circuit Istorică
CNRI – Regulamentul Sportiv al Campionatului National de Raliuri Istorică**

Pentru orice nelamurire nu ezitati sa ne contactati. Va stam la dispozitie cu orice informatie aveti nevoie.

1.2 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile incepand cu 2025 sau până la elaborarea unui nou regulament "Clasa Nationala Dacia Revival". Orice modificări ulterioare vor fi aplicate la sfarsitul anului competitional cu efect in sezonul urmator.

Pilotii sunt obligați să cunoască și să respecte regulamentul, iar președinții cluburilor care cer licențierea se vor asigura că piloții și-au însușit regulamentul Clasa Nationala Dacia Revival.

2. AUTOMOBILE ADMISE*:

- a) GRUPA 1,5 – numita in clasamente Gr.1,5
- b) GRUPA 2 – numita in clasamente Gr.2
- c) GRUPA 5 – numita in clasamente Gr.5
- d) GRUPA Evo – numita in clasamente Gr.Evo

***CONFORM REGULAMENTULUI TEHNIC CNDR ... (vezi pag.12)**

Se admit și automobile neînmatriculate cu condiția dovedirii dreptului de folosință asupra acestuia.

Pe parcursul unui an competițional, un concurent își poate schimba grupa la o grupă superioară, o singură dată, dacă mașina respectă specificațiile grupei conform Regulamentului Tehnic și dacă parcurge verificările tehnice și actualizarea PT CNDR (conform Art. 7.4) cu instiintare de minim 14 zile calendaristice.

Sportivii pot folosi aceeași mașină la oricare din disciplinele Clasei Naționale Dacia Revival, specificațiile grupelor fiind aceleași între discipline.

3. CALENDAR ”CLASA NAȚIONALĂ DACIA REVIVAL”

”Clasa Națională Dacia Revival” FRAS va fi organizată/premiată și vor putea acumula puncte în clasamentul anual în cadrul următoarelor campionate naționale:

- a) Campionatul Național de Viteză în Coastă
- b) Campionatul Național de Raliuri
- c) Campionatul Național de Viteză pe Circuit

*** cu criteriile de acceptabilitate impuse de organizator. Va rugăm să consultați organizatorul acestor campionate pentru detalii.

Participarea la alte discipline sau competiții (ex: Super Rally, Time Attack, Auto Slalom, Klausenburg, Promo Rally, Drag Racing) reprezintă o rampă bună de lansare și se consideră palmares competițional prin participare individuală în afara Clasei Naționale Dacia Revival. În acest caz se vor respecta regulamentele respectivei competiții.

Participare colectivă în cadrul celorlalte competiții doar prin acord cu organizatorul: pe baza unei cereri înaintate către organizator cu cel puțin 30 de zile înaintea startului unei etape, minim 5 automobile pot fi eligibile pentru constituirea unei categorii CNDR, cu clasament și sistem de premiere paralel competițiilor principale. Organizatorii acestor competiții pot solicita plata unei taxe speciale, separat de taxa de participare.

4. CONCURENȚI/LICENȚIERE:

Licențierile și eliberarea licențelor conform [Regulamentului Cadru Licențe FRAS](#).

→ [Regulament licențiere FRAS](#) ← fras.ro/info-sistemul-de-licentiere-din-platforma-my-fras-ro/

4.1 LICENȚE

- Este obligatoriu absolvirea unei școli de pilotaj acreditate FRAS.
- Sportivul trebuie să fie înscris într-un club sportiv acreditat FRAS.
- Pot participa piloți și copiloți cu licența unică CNDR valabilă pentru anul în curs.
- Nu este obligatorie licența de asistentă și nici licență de mecanic
- Licența navigator este la același quantum ca licența de pilot

Clasa Națională Dacia Revival se bucură de reduceri sau gratuități în ceea ce privește cuantumul taxelor. Valoarea acestora sunt în conformitate cu normele financiare stabilite de FRAS.

Pentru eliberarea licenței valabile pe anul în curs trebuie să vă adresați clubului din care faceți parte, care în calitate de reprezentat al sportivilor va îndeplini procedurile standard pentru eliberarea acesteia. Licența se vor acorda în baza cererii și a documentelor cerute, numai cu aprobarea FRAS. Licența anuală DR este valabilă pentru toate disciplinele și grupele.

→ [Norme financiare FRAS](#) ← <https://fras.ro/info/norme-financiare/>

Nu se vor elibera licențe pilot/copilot dacă cluburile la care sunt legitimați au la data solicitării restanțe financiare la FRAS.

Un sportiv cu licență anuală va puncta în toate clasamentele aferente disciplinei alese.

4.2 LICENTE ONE-EVENT:

Nu se elibereaza licenta one event. Se va folosi licenta anuala CNDR.

4.3 PILOTI ADMISI:

Sunt admiși piloți – rezidenți români sau nerezidenți, care posedă licență FRAS Clasa Nationala Dacia Revival, valabilă pentru anul în curs. Posesorilor unei licențe naționale sau internaționale valabile pentru astfel de competiții, emise de Autoritatea Sportivă (în acest sens FIA) a unui alt stat li se va elibera licența FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență, legat de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

Debutanti: Sa aiba minim 4 curse terminate in campionatele de amatori (ex: Promo Rally, Super Slalom, Klaunsenburg) sau Coasta 2/ Rally 2. Acestia pot concura in primul an numai la Gr.1,5 sau Gr.2.

Avansati: Piloti care au participat in trecut in competitii sau piloti din alte structuri de automobilism si motorsport.

5. CLASAMENTE / PUNCTAJ:

5.1 CONSTITUIRE / PREMIERE:

Clasa Nationala Dacia Revival se constituie cu minim 3 participanti inscrisi, admisi la verificarea tehnica initiala si care iau startul in una din mansele de antrenament cronometrat sau de concurs.

Grupele se constituie cu minim 3 participanti inscrisi, admisi la verificarea tehnica initiala si care iau startul in una din mansele de antrenament cronometrat sau de concurs.

Concurentul se poate inscrie la o grupa superioara daca doreste acest lucru, in situatia in care grupa in care este incadrata masina, nu se constituie. Punctele obtinute vor fi atribuite la grupa la care s-a inscris.

La fiecare disciplina se va intocmi:

- Clasament de etapa (pe grupe)
- Clasament anual (pe grupe)

Clasament GRUPE:



*Se vor acorda cupe, medalii, eventual premii.

5.2 ATRIBUIREA PUNCTELOR:

Punctele se atribuie la grupa (indiferent daca se constituie) si conteaza la punctajul final al etapei cat si in clasamentul anual.

Punctele intregi se atribuie pilotilor care au trecut linia de sosire (cu timp validat) in minim una din mansele de concurs. Clasamentele de etapa vor fi intocmite in functie de cel mai bun timp realizat in cele doua manse de concurs.

Cazuri particulare:

5.2.1. In cazul in care prima manșă a unei etape a fost intreruptă, oprită sau anulată (nu s-a dat posibilitatea tuturor sportivilor apți sa ia startul, să facă o urcare de concurs) și dacă manșă a doua nu se poate desfășura, la etapa respectivă nu se va intocmi un clasament oficial. In cazul in care s-a putut efectua doar o singura mansa de catre toti concurentii, la etapa respectiva, se vor acorda punctele conform acelei manse.

5.2.2. In cazul in care sportivul nu reuseste sa termine etapa (prin abandon tehnic sau retragere din concurs) punctele bonus acumulate se pastreaza.

CLASAMENT DE ETAPA			
La grupe punctele vor fi acordate dupa urmatoarea schema:			
	≥3	2	1
Locul 1	25p	18p	15p
Locul 2	18p	15p	
Locul 3	15p		
Locul 4	12p		
Locul 5	10p		
Locul 6	8p		
Locul 7	6p		
Locul 8	4p		
Locul 9	2p		
Locul 10	1p		

Schema de punctaj este valabila pentru toate disciplinele

PUNCTE BONUS							
<u>Coasta / Circuit / Super Rally</u>				<u>Raliu</u>			
	≥3	2	1		≥3	2	1
Locul 1	5p	3p	2p	Locul 1	5	4	3
Locul 2	3p	2p		Locul 2	4	3	
Locul 3	2p			Locul 3	3		
				Locul 4	2		
				Locul 5	1		

Se acorda pentru cel mai bun timp din mansele de calificari (cronometrate) - cu trecerea liniei de sosire

Vor fi atribuite puncte suplimentare pentru clasarea în Power Stage

5.2.3. Dacă Power Stage este oprită definitiv înaintea parcurgerii ei de către toți concurenții, nu se acordă punctele. Pentru alocarea punctelor, clasamentul Power Stage va fi calculat adunând la timpul pe probă toate penalizările primite pe probă, inclusiv cele pentru start anticipat.

5.2.4. Punctaj redus:

Dacă un raliu nu s-a putut desfășura în totalitate, punctele vor fi acordate în funcție de clasamentul stabilit pentru probele desfășurate astfel:

- toate punctele dacă s-a desfășurat peste 50% din lungimea programată a probelor speciale.

- jumătate din puncte dacă s-a desfășurat între 25% și 50% din lungimea programată a probelor speciale.

- niciun punct, dacă s-a desfășurat mai puțin de 25% din lungimea programată a probelor speciale.

Aceasta se aplică atât pentru punctele din probele speciale cât și pentru punctele bonus.

5.3 CLASAMENT ANUAL:

Se va lua în considerare cel mai bun punctaj la N-1 etape organizate, cu festivitate de premiere, indiferent dacă pilotul a participat sau nu la toate etapele, indiferent de numărul concurenților pe care i-a avut în grupa/clasa respectiva.

Pentru clasamentul anual (pe grupe) se iau în considerare:

Clasamentele de etapa care se insumează (acestea contin punctele bonus acordate).

Concurenții care au doar o singură participare (se aplica la fiecare disciplină) nu vor fi luați în considerare în clasamentul de sfârșit de an. Aceștia vor fi clasați, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele anuale ale Campionatului. În aceste cazuri, piloți clasați în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele anuale Clasa Nationala Dacia Revival, vor urca în clasamentul de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.

Nici un alt punctaj nu va fi adăugat la aceste puncte.

Departajare în cazul punctajului egal:

În caz de egalitate va fi luat în calcul cel mai mare număr de locuri unu obținute. Dacă egalitatea persistă, va fi luat în calcul cel mai mare număr de locuri doi obținute. Dacă egalitatea persistă, va fi luat în calcul cel mai mare număr de locuri trei obținute iar această regulă se va aplica în continuare până ce reiese un câștigător.

Dacă doi sau mai mulți concurenți nu pot fi departajați de numărul de puncte adunate, va fi introdus criteriul de performanță al diferenței față de cel mai bun timp. Astfel vor fi comparate mediile diferențelor între timpul propriu, și cel mai bun timp al grupei la sfârșitul fiecărei curse pentru care se face comparația. Va fi declarat câștigător concurențul ai cărui timpi au fost statistic mai apropiați de cel mai bun timp ai grupei sale pe tot parcursul sezonului.

Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant. Toți piloții învingători trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

6. DOCUMENTE DE IDENTITATE ALE AUTOMOBILULUI CONFORM FRAS

- a) Dosar Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival – DT CNDR (cerere pasaport)**
- b) Pasaport Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival – PT CNDR**
- c) Fisa de omologare FIA – pe suport de hartie sau copie electronica**

6.1 CERTIFICARE

Toate automobilele care participa in etapele FRAS trebuie sa aiba un PT CNDR. Acest document este pur tehnic si nu ofera nicio garantie sau opinie cu privire la autenticitatea automobilelor.

PT poate fi obtinut de catre un participant de la comisia CNDR. Acesta trebuie sa completeze DT CNDR in intregime (inclusiv poze) si sa il trimita comisiei CNDR (pe suport de hartie si format electronic) pentru analiza. Se va programa o data si locatie pentru verificarea anuala a masinii de concurs conform cererii depuse. Originalul DT CNDR ramane la comisia CNDR.

Se elibereaza un PT CNDR care se completeaza si semneaza de catre comisia CNDR impreuna cu solicitantul.

Se recomanda efectuarea unei copii xerox a DT CNDR cu mentiunea COPIE sau CONF. CU ORIGINALUL, de preferinta color, care vor insoti masina la fiecare etapa impreuna cu PT CNDR, fisa de omologare FIA (vezi Regulamentul Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival) si actele masinii.

PT-ul este proprietatea FRAS si poate fi retras in orice moment prin decizia comisiei CNDR.

PT pierdut: se face o cerere catre Comisia CNDR care va emite o a doua copie color certificata a fisei, efectuata dupa exemplarul propriu si va specifica pe prima pagina ca respectivul document este o a doua copie certificata precum si data la care a fost emisa.

Intocmirea DT CNDR si PT CNDR intra in sarcina sportivilor acestea fiind obligatorii pentru toti participantii. Prezentarea lor intr-o forma corecta, completata si cu poze este obligatorie la fiecare inceput de sezon cat si la verificarile tehnice ale fiecarei etape.

7. DESFĂȘURARE

7.1 ÎNSCRIERI

Oricare posesor de licență care dorește să participe la competitie trebuie să-și trimită formularul de înscriere prin e-mail semnat și completat în mod corespunzător, împreună cu dovada plății prin transfer bancar cu minimum 8 zile înainte de competiție, la adresa de mail a organizatorului, specificată în regulamentul particular. Plata se va efectua în contul care va fi specificat în cadrul regulamentului particular.

Cererile de înscriere vor fi acceptate de către organizator numai după publicarea regulamentului particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.

Taxele de înscriere sunt în conformitate cu normele financiare ale Federației Române de Automobilism Sportiv

PT-ul este folosit de către oficialii tehnici și de conformitate în cadrul etapelor precum și de organizatorii etapelor la clasificare și împartirea pe grupe și clase.

Pentru a veni în ajutorul organizatorilor, toate cererile de înscriere în etape incluse în calendarul național TREBUIE să fie însoțite de o copie a primei pagini a PT-ului emis de FRAS, care specifică în mod clar Clasa Națională Dacia Revival și grupa atribuită automobilului.

Cererea de înscriere va trebui semnată în fața secretarului șef, la verificările administrative.

La secretariat se vor depune cererile pentru invitat (valabil pentru Viteză în Coastă, Circuit).

Se va face verificarea tehnică a mașinilor de concurs conform regulamentului particular al etapei.

Odată ce înscrierea a fost admisă, cererea nu mai poate fi modificată. Totuși, în cazuri de forță majoră (de exemplu defectarea automobilului) comisia CNDR poate aproba schimbarea automobilului cu altul din aceeași clasă, cu condiția ca mașina respectivă să fi trecut de revizia tehnică.

Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul, clubul sportiv și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile prezentului regulament și al Regulamentului Particular și nu pot invoca necunoașterea acestuia și nici faptul că nu le-a fost adus la cunoștință în întregul lui sau parțial. Deasemenea orice interpretare a prezentelor reglementări de către cei menționați, alta decât cea oficială a FRAS, nu va fi luată în considerare.

7.2 TAXE DE ÎNSCRIERE:

Clasa Națională Dacia Revival se bucură de reduceri din partea organizatorilor în colaborare cu FRAS. Astfel taxa de înscriere poate fi redusă. Organizatorul are dreptul de a modifica taxele de înscriere cu instiințare prealabilă.

Înscrierea nu poate fi validată dacă cererea nu este însoțită de dovada achitării taxei de înscriere sau dacă cererea nu poartă viza de la verificarea tehnică.

7.3 VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din regulamentul particular. Este suficientă prezența pilotului la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției. Verificarea constă în inspecția documentelor și licenței.

Se vor prezenta următoarele documente:

- permis de conducere sau dovada înlocuitoare valabilă
- buletin în original
- talon auto (după caz)
- RCA valabil (după caz)
- licența pilot (și copilul la raliu)

7.4 VERIFICĂRI TEHNICE

Prezentarea vehiculului pentru verificarea tehnica va fi considerata declaratie implicita de conformitate. Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă la revizia tehnică (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular).

7.4.1 Verificarea anuala

Inaintea de inceperea sezonului competitional verificarea tehnica anuala este obligatorie si va fi efectuata de catre comisia CNDR in urmatoarele cazuri:

- a) masina este la prima participare
- b) masina a participat dar nu are DT CNDR si PT CNDR stampilat.
- c) masina a suferit modificari care o incadreaza la alta grupa in timpul anului competitional sau intre sezoane (in cazul in care se aduc modificari masinii de concurs pe parcursul anului competitional sau in pauza dintre ani, acestea trebuie trecute corespunzator in pasaportul tehnic si aduse la cunostinta comisiei CNDR. In urma analizei dosarului se va lua decizia daca masina trebuie verificata amanuntit sau doar se vor instiinta comisarii de cursa).

Sportivii sunt rugati sa prezinte DT CNDR si PT CNDR intocmite corect si complet. La verificare se prezinta pilotul sau imputerniciul, masina si documentele. DT CNDR si PT CNDR trebuie sa fie la zi, conform cu masina de competitie prezentata.

Avizarea se va face de catre comisia tehnica CNDR prin presedintele Spuderka Dan.

Va rugam sa ne trimiteti DT CNDR si PT CNDR in format electronic pe adresa de email a comisiei: **daciarevival@fras.ro**. Comisia va analiza dosarul urmand a stabili o intalnire de comun acord pentru o examinare a masinii si stampilarea PT CNDR.

Restul inspectiilor pe parcursul calendarului competitional se vor face in parcul de service de catre comisarii tehnici ai cursei si comisia CNDR conform regulamentului particular al competitiei.

7.4.2 Verificarea la etapa

Orice automobil care se prezintă la revizia tehnică cu avarii, sau nu corespunde din punct de vedere tehnic, nu va primi viza de etapa și nu i se va permite să ia startul decât dacă defectiunea sau neregularitatea a fost remediată până în momentul primului start și consemnată de către comisarii tehnici în PT. De asemenea, comisarii tehnici pot sesiza directorul cursei în legătură cu orice automobil care pe timpul desfășurării competiției a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competiției.

Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă la verificarea tehnică cu toate actele necesare acestui demers, respectiv DT CNDR și PT CNDR.

PT CNDR se va afla la dispoziția oficialilor FRAS pe întreaga durată a etapei.

Comisarii tehnici trebuie să accepte toate PT-urile și să autorizeze automobilele să participe la etapa respectivă dacă acestea sunt conform specificațiilor din DT CNDR și prevederilor din Regulamentul Tehnic CNDR (în cazul în care există neclarități sau se dorește o verificare suplimentară comisarii de etapa vor cere informații de la comisia CNDR).

Masunile fara PT CNDR stampilat nu vor fi acceptate la start!

Organizatorul poate prevedea o perioadă specială pentru verificări tehnice.

Pentru concurenții care au întârziat sau care au depus cerere de amânare a verificării tehnice se pot aplica penalități financiare care sunt specificate în regulamentul particular sau în regulamentul cadru FRAS.

Comisarii tehnici pot face verificări tehnice suplimentare oricând pe durata concursului.

Echipamentul pilotilor (combinezon, cască, mănuși, încălțăminte.) trebuie prezentat în momentul verificării tehnice în același timp cu mașina și pe perioada desfășurării concursului.

7.4.3 Procedura în caz de neconformitate

Dacă, în urma inspecției, un automobil este declarat neconform cu PT CNDR sau cu fișa de omologare însa aceasta abatere nu este prevăzută de procedura „punct roșu” (Art. 7.4.4), concurentul trebuie să corecteze neregularitatea semnalată.

Dacă nu este posibilă remedierea neregularității în cadrul etapei, comisarii sportivi pot exclude automobilul și înainte PT CNDR către FRAS pentru evaluare.

Dacă un automobil este conform cu PT CNDR însa nu este conform cu Regulamentul Tehnic CNDR, comisarii sportivi pot exclude atât pilotul cât și automobilul, făcând mențiuni în scris cu privire la motivatie pe fișa automobilului și o transmite FRAS pentru evaluare.

PT poate fi anulat în urma unui raport primit de FRAS de la oficialii etapei în cadrul căreia a fost înscris automobilul dacă se constată că nu respectă prevederile Anexei K, așa cum se specifică mai sus. Aceștia trebuie să specifice motivul pe PT și să expedieze documentul către FRAS. În acest caz concurentul va păstra o copie a PT, validată de comisarii sportivi care poate fi folosită la competiții timp de 30 de zile. FRAS va lua o decizie cu privire la conformitatea automobilului în termen de 30 de zile de la primirea PT.

În această perioadă, orice rezultat sau puncte obținute cu automobilul respectiv vor fi suspendate.

Dacă FRAS decide că PT nu este valabil, acesta va fi retras, iar orice PT solicitat ulterior va fi aprobat de FRAS înainte de a fi emis.

Delegații FRAS pot fi, în anumite circumstanțe, autorizați de către comisarii sportivi să retina PT pentru evaluare ulterioară pe întreaga durată a etapei.

7.4.4 Procedura punct roșu

Dacă un automobil este prezentat la verificările tehnice cu o neregularitate minoră conform Regulamentului Tehnic CNDR, care nu alterează spiritul competiției, delegatul FRAS (sau, în absența acestuia, unul dintre oficialii cursei) poate aplica pe coperta interioară a PT un punct roșu, specificând în scris motivele pe pagina corespunzătoare. Concurentul trebuie să corecteze abaterea până la etapa următoare.

Toate punctele roșii vor fi înscrise în baza centrală de date.

Dacă neregularitatea nu a fost înlăturată până la viitoarea cursă, comisarii sportivi pot elimina automobilul din etapa respectivă.

7.4.5 Procedura punct negru

Dacă se constată, în orice moment al etapei, că un automobil nu respectă standardele de siguranță obligatorii, delegatul FRAS (sau, în absența acestuia, unul dintre oficialii cursei) trebuie să aplice un „punct negru” pe prima pagină a PT, să specifice în scris motivele pe pagina corespunzătoare și să transmită imediat un raport către comisarii sportivi.

Dacă neregularitatea nu este remediată pe loc, comisarii sportivi vor elimina automobilul din etapa instiintând, totodată, FRAS.

Aplicarea unui punct negru pe PT echivalează cu neconformitatea absolută a automobilului, iar concurentul nu va putea lua parte la etapa respectivă și/sau la alte etape cu respectivul automobil. Neregularitatea va fi considerată remediată doar după verificarea efectuată de Comisia CNDR urmata de confirmarea scrisă pe aceeași pagină a PT.

Toate punctele negre vor fi înscrise în baza centrală de date, precizându-se când s-a aplicat sancțiunea și, eventual, când a fost anulată.

7.5 NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs vor fi alocate de către FRAS. Inscriþionarea maþinilor de concurs intră în sarcina concurenþilor. Nu vor fi acceptaþi la start concurenþi ale cãror maþini nu sunt inscriþionate cu numerele de concurs și publicitatea organizatorului.

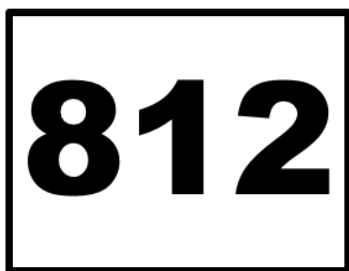
Concurenþii grupelor 1,5 / 2 / 5 vor avea numere de concurs (tip istoric) de la 202 la 299 de culoare neagra pe fondul unei buline albe cu diametru cuprins între 400 mm și 500 mm, la alegere, în funcție de mărimea automobilului.

Numerele dedicate exclusiv Gr.Evo vor fi specifice, numerotate de la 801 la 899, afișate în culoare neagra pe fondul unui patrat alb cu dimensiunile de 400 x 400 mm, cu chenar negru.

Este obligatorie postarea lor pe portiere și optional pe capota motorului și portbagaj.

Obligativ pe parbriz și luneta în partea din dreapta sus cu font de mărime 20cm și 2cm grosime de culoare portocaliu fluorescent.

Numele, prenumele pilotului sunt obligatorii, în partea superioară a aripilor fata. Afișarea grupei sanguine este optional.



812

NUMAR LUNETA SI PARBRIZ



NUME PILOT

Culoare: ORACAL 6510, 037
portocaliu fluorescent (RAL 2007)
Pentru numerele formate din trei cifre
se va folosi același font și înălțime
chiar dacă se va ieși din conturul de
150 x 150 mm.

7.6 PUBLICITATE PE AUTOMOBILE

7.6.1 Este permis și recomandat, dar nu obligativ, montarea unui parasolar prin care mașina și concurențul se asociază cu Clasa Nationala Dacia Revival, în cadrul competiției. Este de asemenea o metodă de promovare care ajută acest frumos proiect să fie identificat atât la nivel național cât și internațional.

7.6.2 În afara de spațiile dedicate organizatorului și sponsorului FRAS conform Regulamentului CNVC (CNR) se recomandă respectarea aspectului propriu epocii de proveniență a modelului respectiv. Astfel, dacă se dorește expunerea unui sponsor aspectul grafic trebuie să respecte cât se poate de fidel cromatică și spiritul epocii careia i-a aparținut automobilul (asa numita „Livery” originala).

7.6.3 Comisia CNDR își rezervă dreptul de a respinge eliberarea sau de a retrage un PT vehiculelor care nu respectă acest principiu și/sau care din punct de vedere estetic aduc prejudiciu de imagine. Se recomandă consultarea comisiei în această problemă.

Prin respectarea regulilor de mai sus, concurenții sunt încurajați să folosească automobilele reproducând infatisarea specifică perioadei. Excepție fac mașinile de Grupa 5 și Grupa Evo unde se recomandă bunul gust în ceea ce privește modificarea aspectului exterior prin bodykit-uri extreme.

În cazul în care afișarea anumitor reclame (pentru țigari, bauturi alcoolice etc) este restricționată prin lege, concurențul trebuie să se conformeze acestor reglementări.

7.7 REGULI IN PARCUL DE SERVICE

Viteza maximă în Parcul de Service este de 20 km/h. Orice depășire va fi sancționată cu amendă de 100 de euro plătiți pe loc la prima abatere și excludere la a doua abatere, fără returnarea taxei de înscriere.

Nu este obligatorie prezența unei mașini de asistență sau a unui mecanic.

Prelata sub mașina de concurs este obligatorie.

Murdărirea cu combustibil, ulei, antigel, sau deteriorarea asfaltului în zona de service trebuie remediată imediat sau va fi sancționată cu amendă, plătită pe loc organizatorului.

Este strict interzis, sub sancțiunea excluderii din concurs, încălzirea anvelopelor sau a frânelor prin deplasarea mașinii în zig zag, prin accelerări sau frânări bruște, în parcul service.

Este strict interzisă încălzirea anvelopelor, jantelor prin metode tehnice (încălzitoare, pistoale cu aer cald, etc). Metoda naturală (expunerea la soare) este acceptată.

7.8 CONTESTATII – APELURI – RECLAMATII - PROTESTE

7.8.1 Orice protest este înaintat în scris, însoțit de taxa respectivă, Directorului Sportiv. Protestele verbale, colective, nu se iau în considerare. Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și remisă Directorului Sportiv sau, în absența acestuia, unui Comisar Sportiv, însoțită de suma stipulată în regulamentul cadru FRAS sau regulamentul particular al etapei.

7.8.2. Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.

Comisia CNDR poate acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu este sesizată de o reclamație sau contestație. Aceasta va încerca soluționarea pe cale amiabilă a spetei prin înaintarea unui avertisment verbal, necorectarea ducând la aplicarea unui avertisment scris. Dacă în continuare neconformitatea nu este remediată se va aplica procedura punct negru.

7.9 PENALIZĂRI / AMENZI:

Contestațiile la deciziile directorului de concurs se adresează Comisarilor Sportivi și vor fi însoțite obligatoriu de o taxa aferentă stabilită de FRAS.

Contestațiile la deciziile Comisarilor Sportivi se adresează Comisiei de Competiții FRAS și sunt însoțite de taxele aferente stabilite de FRAS.

COMBUSTIBIL:

Se acceptă numai combustibil de la pompa comercializată în stațiile de pe teritoriul României.

CARACTERISTICI TRASEU: Conform regulamentului particular al etapei

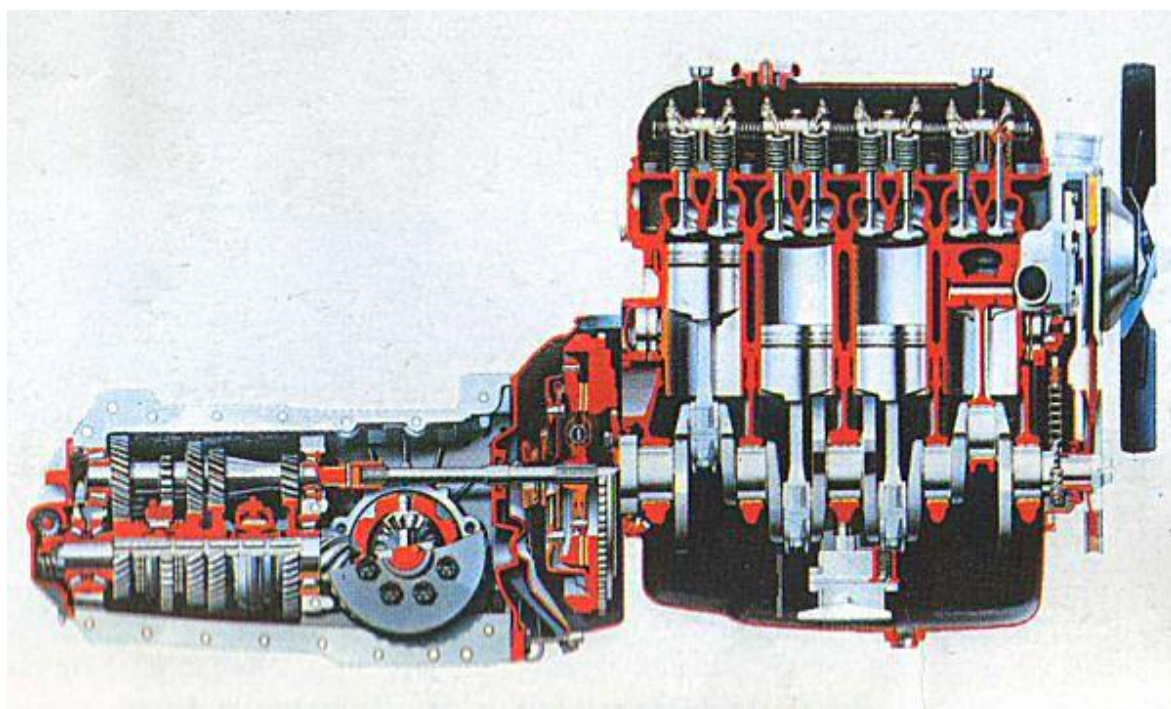
PROGRAM: Se respectă programul din regulamentul particular al etapei sau al campionatului.

IMPORTANT!

Comisia CNDR își rezervă dreptul de a respinge orice autoturism care nu respectă condițiile minime de decență tehnică și estetică



CLASA NATIONALA DACIA REVIVAL



2025

Prefata

Ne bucuram sa va avem alaturi in cadrul acestui frumos proiect de readucere pe traseele de concurs a modelelor Dacia care au scris istorie in motorsportul romanesc.

Speram ca prezentul regulament sa va ghideze pasii spre pregatirea corecta a masinii de concurs si sa va usureze munca.

Acest regulament este o colectie de extensii nationale care au la baza fisele de omologare FIA existente, se ghideaza dupa Anexa K si Anexa J 1981 dar si libertati tehnice care depasesc reglementarile acestora, fiind specifice Clasei Nationale Dacia Revival.

Acesta reglementeaza criteriile de incadrare si modificarile permise modelelor Dacia 1100, 1300, 1310, 1410, Sport, 1320, 1325, R523/R524, SuperNova, Solenza pentru incadrarea in cele patru grupe specifice Clasei Nationale Dacia Revival:

- Grupa 1,5 pag. 15-23
- Grupa 2 pag. 24-31
- Grupa 5 pag. 32-35
- Grupa EVO pag. 36-40

Va dorim mult success si va stam la dispozitie cu orice informatie aveti nevoie.

Membrii comisiei:

Spuderka Dan – Presedinte
Apostu Adrian – Membru fondator
Nagy Emil – Membru

Contact:

Email: daciarevival@fras.ro

Facebook: [Dacia Revival](#)

NOTE GENERALE:

Sportivii sunt rugati ca inainte de inceperea proiectului sa se adreseze Comisiei Clasei Nationale Dacia Revival in caz de neclaritati, in vederea prezentarii acestuia astfel incit sa nu demareze intr-o directie gresita si la final sa nu fie eligibil.

Automobilele pregatite conform fiselor FIA care se incadreaza in categoria vehiculelor istorice (Gr.1) nu pot concura si in cadrul Clasei Nationale Dacia Revival. Acestea vor trebui sa aiba pasaport tehnic istoric.

Automobilele pregatite conform Clasa Nationala Dacia Revival nu se incadreaza in categoria vehiculelor istorice omologate si pot concura doar in cadrul Clasei Nationale Dacia Revival cu PT CNDR aferent.

Trebuie sa facem deosebirea intre un autovehicul istoric de competitie care respecta intocmai fisa de omologare si anexa J FIA din perioada din care face parte si unul pregatit pentru Clasa Nationala Dacia Revival.

Pentru aceasta recomandam parcurgerea Anexelor J FIA istorice si a Regulamentului Tehnic pentru vehicule istorice de competitii FRAS pentru o mai buna intelegere in ceea ce priveste pregatirea autoturismului conform FIA cu omologare (implicit participarea in cadrul categoriei vehiculelor istorice) si parcurgerea acestui regulament pentru pregatirea exclusiv Clasa Nationala Dacia Revival.

Modelele gemene, respectiv Renault 8 si Renault 12 sunt acceptate.

Modificarile care nu sunt specificate ca permise in regulament sunt strict interzise!

Comisia CNDR isi rezerva dreptul de a aduce modificari si completari la acest regulament. Schimbarile vor fi anuntate prin buletin informativ si implementate dupa terminarea anului competitiona.

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 (PT) si Dosarul Tehnic (DT) sunt obligatorii, tip CNDR, ele trebuind sa fie in totalitate completate de catre proprietar, apoi semnate si vizate la inceputul fiecarui an competitiona (vezi art. 6.4) de catre comisia CNDR. PT CNDR trebuie sa insoteasca masina in zilele de concurs si trebuie prezentat oficialilor cursei (inscriere, verificari tehnice). Este recomandat sa pastrati o copie a DT CNDR deoarece originalul ramane la comisie. Pe el va fi mentionat COPIE sau CONF. CU ORIGINALUL.

DOCUMENTE DE IDENTITATE ALE CATEGORIEI DACIA REVIVAL

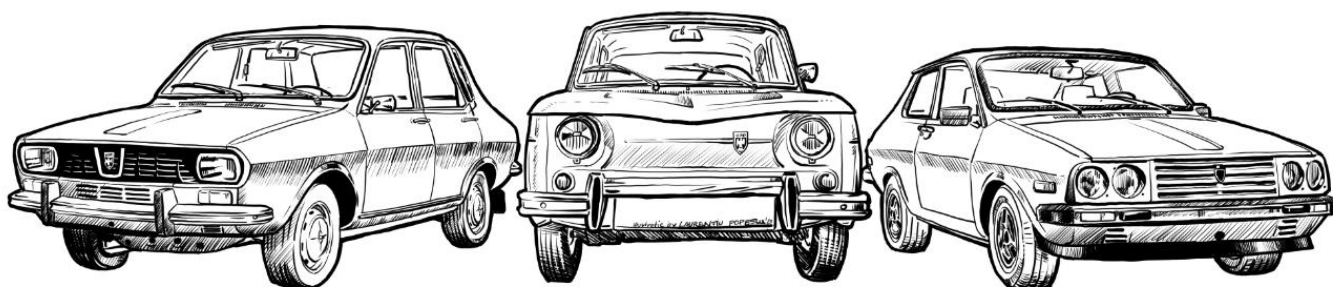
- a) Dosar Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival – DT CNDR
- b) Pasaport Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival – PT CNDR
- c) Fisa de omologare FIA – pe suport de hartie sau copie electronica

Glosar termeni:

CNDR	– Clasa Nationala Dacia Revival
DT CNDR	– Dosar Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival (cerere Pasaport Tehnic)
PT CNDR	– Pasaport Tehnic Clasa Nationala Dacia Revival
EFI	– Injectie Electronica de Benzina
Livery	– Aspectul general al masinii
FRAS	– Federatia Romana de Automobilism Sportiv
FIA	– Federatia Internationala a Automobilului
CNVC	– Campionatul National de Viteza in Coasta
CNR	– Campionatul National de Raliuri
CNVI	– Campionatul National de Vehicule Istorice

--- pozele folosite in acest regulament sunt informative ---

GRUPA 1,5



a) *Dacia 1100/1100S (sau R8) plecand de la configuratia de serie conform cu fiselor de omologare FIA 1290/5091 pentru Renault 8

Cu urmatoarele motorizari:

C1E (688) --- 1,108cc (1.1 L) / 70mm x 72mm)
810-99 --- 1,289cc (1.3L) / 73mm x 77mm)
102-** --- 1,397cc (1.4L) / 76mm x 77mm

b) *Dacia 13xx, 14xx (sau R12) (1969 – 2004) in variantele de caroserie berlina, break, coupe sau hatchback in urmatoarele variante constructive plecand de la configuratia de serie:

- 1300 – conform fisei de omologare FIA 5496
- 1310, 1410 – conform fisei de omologare FIA 5151
- Sport – conform fisei de omologare nationala FRAS 2024
- 1320 si 1325 – conform fisei de omologare FIA 5408

Cu urmatoarele motorizari:

810-99 --- 1289cc (1.3L / 73mm x 77mm)
102-** --- 1397cc (1.4L / 76mm x 77mm)

Precizare: Aspectul exterior si interior trebuie sa corespunda perioadei de 30 de ani de la data fabricatiei.

Caz particular (imbatranire): modelele care nu au implinit 30 de ani de la data fabricatiei sunt acceptate daca sunt aduse intr-o stare estetica (atat exterior cat si interior) care sa corespunda cu aspectul de fabrica (pana la facelift CN3 inclusiv).

***cu completarile aplicabile cuprinse in "Extensia nationala FRAS Dacia Gr.1,5"**

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 1,5

1. Modificarea componentelor mecanice originale:

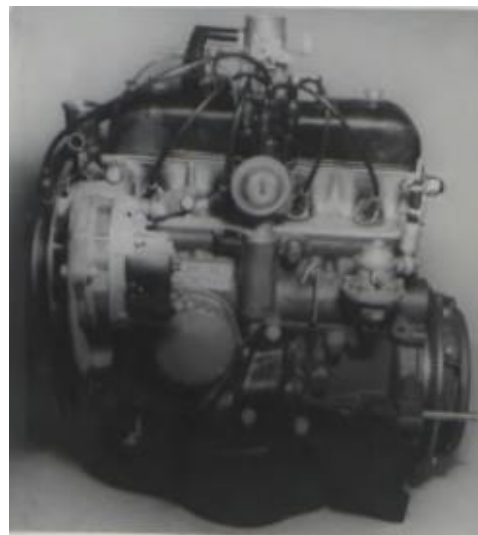
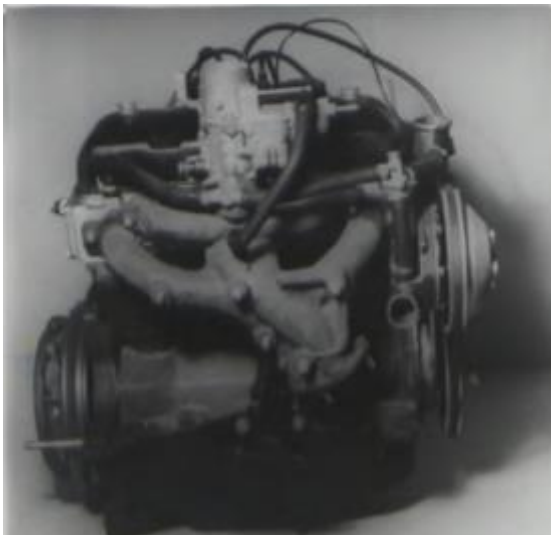
Este permisa rectificarea, echilibrarea, usurarea, reducerea sau modificarea formei initiale prin prelucrari suplimentare. Daca toleranta nu este specificata in cadrul extensiei se aplica urmatoarele tolerante generale:

- toate prelucrarile cu exceptia alezajului si cursei: +/-1%
- piese turnate: +4% -2%
- ridicare supapa: ± 0.1 mm
- greutate componente: +7% -3%

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

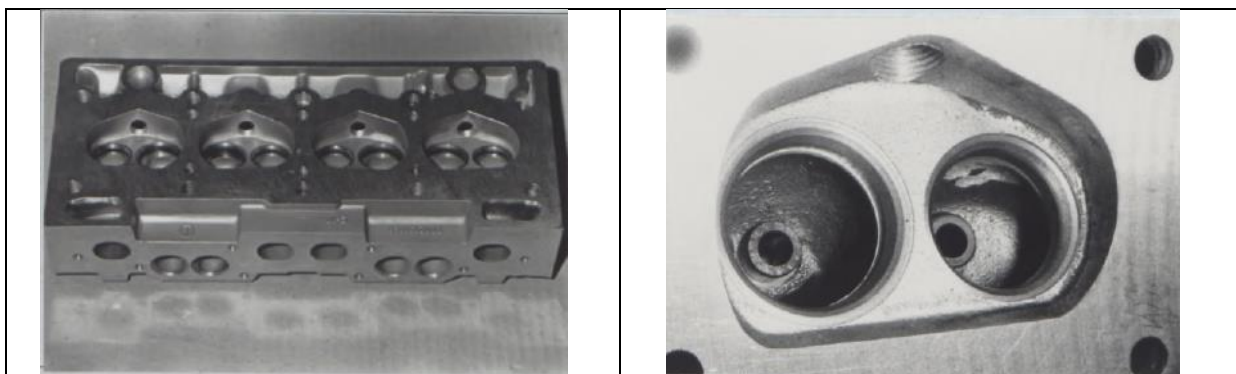


b) Mecanismul biela-manivela

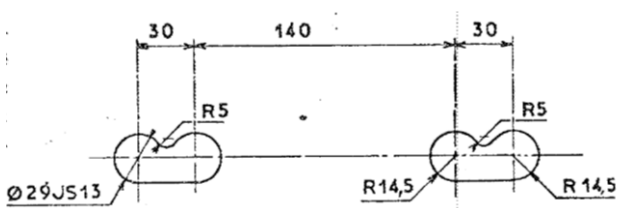
- se permite folosirea pistoanelor, bolturilor si segmentilor care respecta specificatiile de origine, cu prelucrari permise (usurare, lustruire, echilibrare). Greutate minima piston+bolt+segmenti: 290g (1.1L); 350g (1.3L), 400g (1.4L)
- nu este permisa alezarea cilindrilor sau inlocuirea camasilor de cilindru cu altele de alt tip;
- bieele conforme cu cele de origine Dacia, cu prelucrari permise (usurare, lustruire, echilibrare). Greutate minima: 430g (1.1L), 465g (1.3 si 1.4L).
- este interzisa modificarea diametrelor lagarelor arborelui cotit (exceptand cotele admise de rectificare) cat si modificarea cursei acestuia. Greutate minima: 8kg (1.1L), 9,2kg (1.3L), 10kg (1.4L).
- sunt libere marca si materialul cuzinetilor cu conditia sa se pastreze forma si dimensiunile de origine

c) Chiulasa:

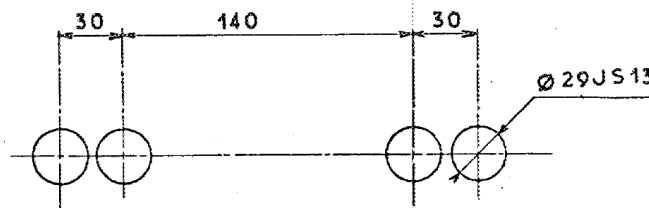
Chiulasa de serie Dacia cu supape in linie si porturi rotunde (camera de ardere tip pana):



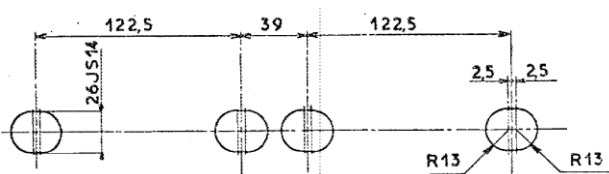
- raportul de compresie la liber
- canalele din chiulasa si galeriile de admisie/evacuare pot fi lustruite si majorate in limita $\begin{matrix} +1.2 \\ -0.6 \end{matrix}$
- diametrul maxim supapa de admisie: 33mm (1.1L), 35mm (1.3L si 1.4L)
- diametrul maxim supapa de evacuare: 28mm (1.1L) 31mm (1.3L si 1.4L)
- este permisa lustruirea, camerei de ardere si a capului pistonului pentru indepartarea punctelor calde, prin pastrarea profilului acestora in limita a +/-1%;
- arcuri de supape cu aceleasi caracteristici dimensionale, caracteristica elastica la liber. Se admit saibe sub taler.



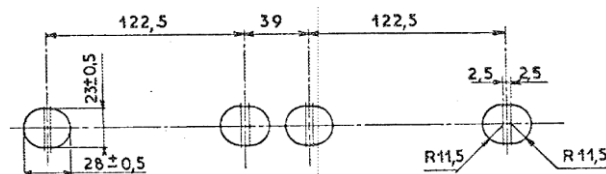
Porturi galerie de admisie



Porturi de admisie in chiulasa



Porturi galerie de evacuare

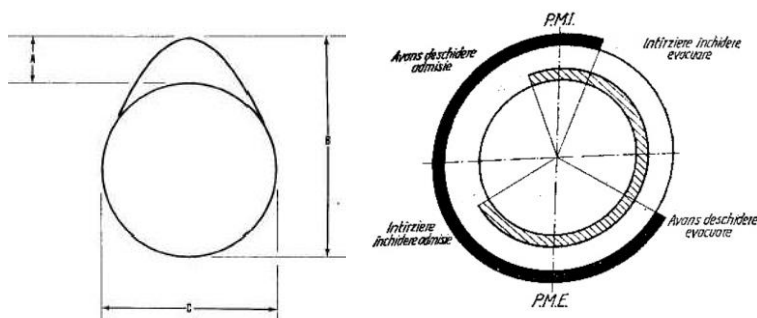


Porturi de evacuare in chiulasa

*** pentru motorul de 1.1L consultati fisele de omologare conform prefata

d) Mecanismul de distributie

Diagrama de distributie este la liber.
Ridicarea maxima la supapa: 9.2mm (cu motorul rece si considerand jocurile termice).
Intinzatorul lantului de distributie de origine, hidraulic sau mecanic. Pinioane originale (exclus reglabile), lant simplu.



e) Sistemul de admisie

Carburatorul poate fi înlocuit cu un carburator dublu-corp vertical utilizat pe mașini în epoca (ex Weber 32 DIR, Weber DGV 32/36, Solex C 34 EIES, Carfil 28/36 DCD etc) a cărui venturi nu depășesc:

- Ø26mm (+0.15/-0.1) venturi nr.1 (diametru clapeta accelerație max Ø34mm)
- Ø28mm (+0.15/-0.1) venturi nr.2 (diametru clapeta accelerație max Ø36mm)



Pentru carburator dublu-corp se va folosi numai galeria de admisie tip dublu corp din echiparea Dacia/Renault sau piesa de schimb compatibilă (fabricată de producători autorizați, exclusiv artizanale). Se permite înlăturarea elementului filtrant păstrându-se însă carcasa de origine a acestuia (gama Dacia-Renault) cu permisiunea de a face modificări la partea de admisie a acesteia în vederea cuplării cu carburatorul (se acceptă carcasa + racord de R12TS). Se poate conecta carcasa filtrului de aer la zona frontală a mașinii pentru aducția de aer rece.

Elementul filtrant este nerestricționat.

Dozajul combustibilului este la liber.

f) Sistemul de evacuare:

Galeria de evacuare: din fontă, din echiparea de serie Dacia.

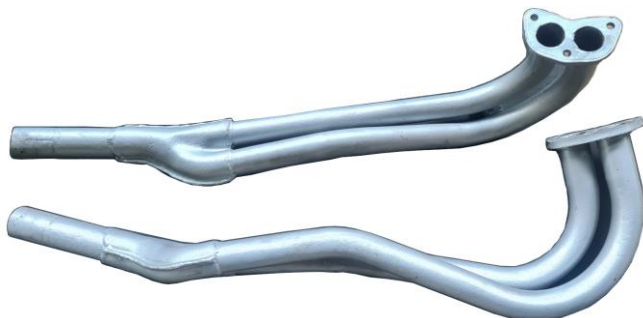
Se acceptă colector de evacuare (saxofon) francez de origine, cu tevi duble sau producătorul din Spania, dar acesta trebuie să păstreze forma, diametrele și construcția lui de fabrică producătoare (exclusiv modificarea lui). Nu sunt permise copii sau replici aftermarket care nu corespund cu originalul. Forma și amplasamentul traseului de evacuare: conform cu echiparea de serie.

Ieșirea va fi la spatele vehiculului în locul original prevăzut de constructor și dotat cu un rezonator.

Diametrul exterior al teii de esapament maxim Ø50. Nivelul de zgomot să nu depășească 95dB.

Înălțime minimă de la sol 60mm, măsurată cu roțile deflate pe partea ieșirii teii de esapament.

Pentru evenimentele desfășurate pe drumurile publice sau dacă evenimentul are impusă o limită de zgomot, vehiculul va trebui să se încadreze în reglementările impuse.



g) Sistemul de aprindere

- este permisa folosirea aprinderilor tranzistorizate sau cu citator de cama (ex: Gotronic) dar cu pastrarea sistemului ruptor-distribuator-bobina original
- nu sunt permise aprinderile cu citator de volant sau vilbrochen sau programabile (harti 2D sau 3D). - legea de avans este la liber.
- bobina de aprindere, condensatorul, distribuitorul și regulatorul sunt libere, cu condiția ca sistemul de aprindere sa ramana acelasi ca cel furnizat de producator pentru modelul în cauza (fara sistem de aprindere capacitiv sau amplificator de scanteie).
Bujii: Marca și tipul sunt la libera alegere.

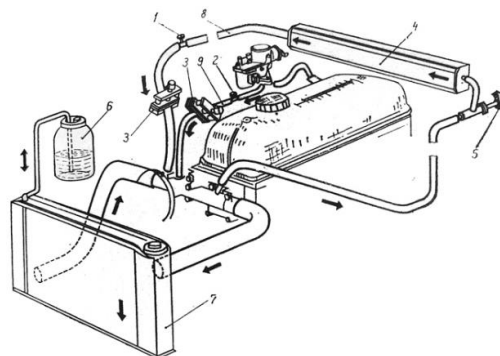


h) Sistemul de racire

Pozitia radiatorului de racire cat si punctele de fixare trebuie pastrate. Marimea si capacitatea acestuia sunt la libera alegere cu conditia sa se incadreze ca si dimensiuni in locul prevazut de constructor. Acesta trebuie sa fie de la furnizor de prim montaj sau aftermarket (exclus fabricat).

Pompa de apa (doar cea mecanica) cat si circuitele conexe conform specificatiilor constructorului.

Ventilatorul de origine metalic, plastic sau eliminat. Se permite folosirea unui singur electroventilator.



i) Sistemul de ungere:

Baia de ulei originala Dacia nu poate fi modificata sau inlocuita cu alta de forma sau capacitate diferita. **Nu se permite baie de ulei cu degajari laterale specifica motorului de 1,6L.**

Este permisa folosirea separatoarelor de ulei (antival) pentru baia de ulei.

Se permite montarea unei pompa de ulei cu debit marit cu acelasi tip de angrenare interioara ca cea de origine. Aceasta trebuie sa pastreze geometria exterioara si prinderile.

Nu este admisa adaugarea de pompe exterioare sau suplimentare.

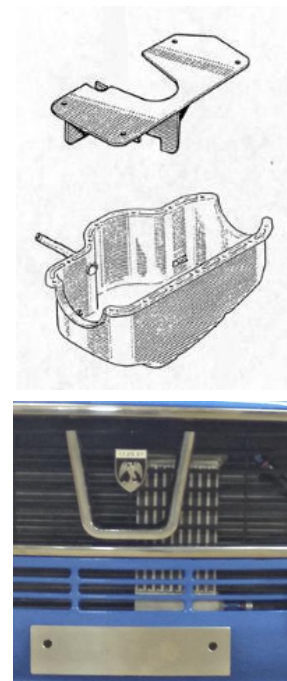
Elementul filtrant poate fi inlocuit cu altul de acelasi tip. Capacitatea acestuia nu poate diferi fata de serie. Nu este permisa montarea lui in alt loc decat cel initial prevazut.

Se permite inlocuirea busonului de golire ulei cu un alt tip si adaugarea unui stut filetat lateral pt montarea senzorului temp. ulei.

Nu este permisa utilizarea unui carter uscat.

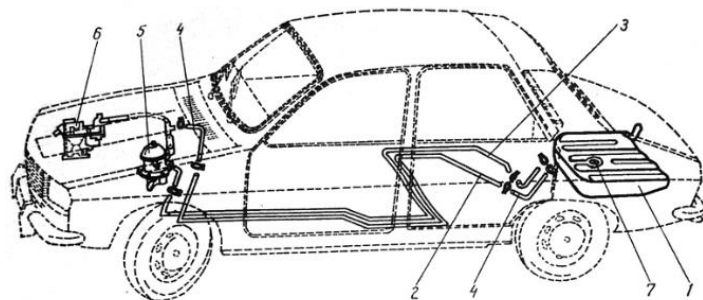
Recuperatorul de gaze carter este permis.

Radiator de ulei este permis dar sa nu depaseasca conturul exterior al masinii.



j) Instalatia de alimentare

- pompa de benzina trebuie sa fie cea de origine (mecanica) montata pe blocul motor in locul prevazut, de provenienta Dacia sau Renault. Exceptie: in cazul blocurilor fara bosaj pentru pompa mecanica se poate utiliza o pompa electrica.
- rezervorul si amplasarea sa + liniile de alimentare conform echiparii de fabrica (de origine). Se permite relocarea conductelor de alimentare in interiorul masinii.



Schema circuitului de alimentare:

1-rezervor de benzină; 2-conductă de alimentare; 3-conductă de retur; 4-racorduri elastice din cauciuc; 5-pompă de benzină; 6-carburator; 7-transmițător nivel combustibil.

k) Instalatia electrica

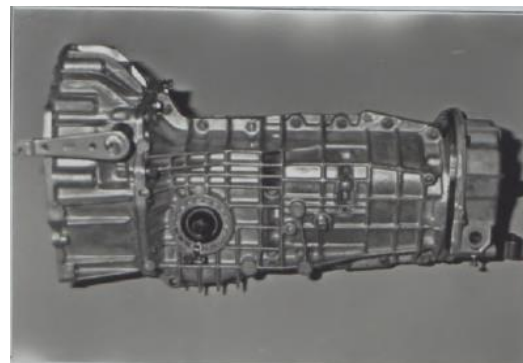
- acumulatorul: dimensiunile, capacitatea la libera alegere in locul de fabrica.
- fixarea si protejarea acestuia in conformitate cu anexa J.
- contactul general este obligatoriu, iar la actionarea acestuia toate accesoriile si motorul trebuie sa se opreasca.



3. TRANSMISIA

a) Cutia de viteze:

- se accepta modelele din gama Dacia/Renault din dotarea de serie, tip 330, 352 (4 trepte) si 365 (5 trepte) cu comanda simpla. Nu se admit modificari la semi-carcasa, carterul ambreiaj sau capace.
- grupurile conice autorizate sunt:
Dacia 1100: 8x33 si 8x35
Dacia 13xx: 8x33 si 9x34.
- rapoartele cutiei de viteze autorizate spre a fi folosite la aceasta grupa sunt cele folosite de Dacia pe autoturismele de serie si cele specificate suplimentar in oricare din fisele de omologare FIA pentru Grupa 1 sau A.
- nu este permisa folosirea unui diferential autoblocant.



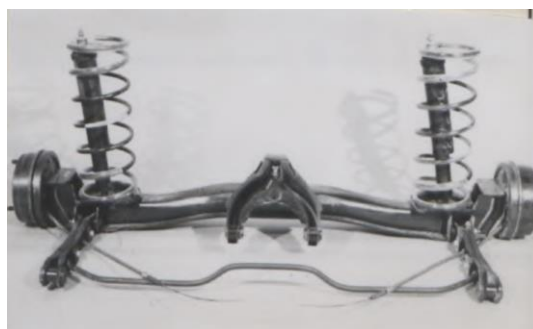
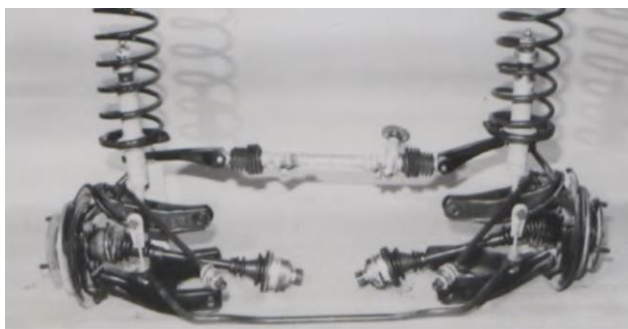
b) Ambreiajul:

- se permite doar folosirea discurilor organice din echiparea de serie Dacia/Renault sau care respecta specificatiile de fabrica (170, 180 sau 200mm).
- parametrii dimensionali si prinderile trebuie respectate.
- este permisa usurarea volantului. Greutate minima admisa volant + coroana: 6kg.

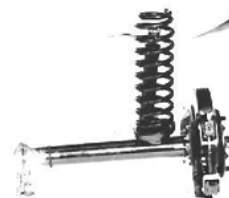


4. TRENUL DE RULARE

- arcurile elicoidale (unul pe fiecare roata): lungimea, numarul de spire, grosimea spirei, caracteristica elastica (progresiv etc) sunt nerestrictionate. Se va mentine diametrul exterior in limita unei tolerante care sa permita fixarea si asezarea corecta pe talerul original.
- amortizoarele: se respecta numarul (unul pe fiecare roata), tipul (telescopic mono sau bitubular) si principiul de functionare (hidraulic, gaz). Acestea pot fi scurtate/intarite pentru a obtine o tinuta de drum mai buna pastrand caracteristicile exterioare de forma si prinderea. Se vor folosi doar amortizoare compatibile, disponibile ca piesa de schimb pentru modelele Dacia.
- barele antirului: una pe fiecare punte. Se respecta forma si prinderile conform specificatiilor de fabrica. Nu se accepta bare modificate prin procedee de deformare, taiere, sudare sau construite artizanal. Diametrul maxim: la liber.
- nu se permite reglajul pe inaltime si pe duritate.
- nu sunt acceptate flexi-blocuri din material poliuretanic sau de tip diferit. Acestea vor fi conform echiparii de fabrica, din cauciuc. Duritatea si producatorul acestora este la libera alegere.
- geometria directiei si suspensiei este la liber, reglarea acestuia fiind permisa doar prin metode statice (deformari, repositionare gauri de prindere pivot) (exclus excentrice, extensii mecanice/filetate etc).
- bratele de suspensie si prinderile sa respecte specificatiile constructive, provenienta de origine sau variante aftermarket (bascule: inferioare, superioare, brat central punte, brate longitudinale punte spate, tiranti fata, bielete antirului). Sunt permise brate inferioare cu corectie -2/-4, +2/+4.
- puntea spate trebuie sa fie de origine. Nu se permit nici un fel de modificari (taieri, suduri).
- este permisa ranforasa transversala intre amortizoare (fata/spate) – vezi ext. Gr.2 art.4, lit.m si o)
- tirant superior, bieleta de directie, bieleta anti-rului: specificatie de fabrica (1969 – 2004)
- nu se permite modificarea pozitiei axelor de rotatie a punctelor de fixare pe port-fuzeta sau caroserie.



Dacia 13xx, 14xx



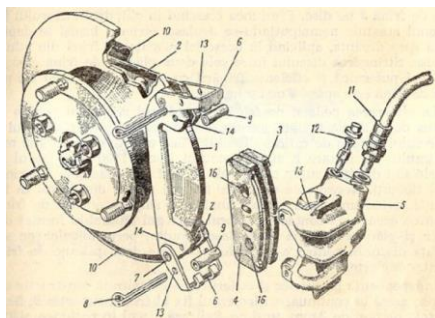
Dacia 1100

5. SISTEMUL DE FRANARE

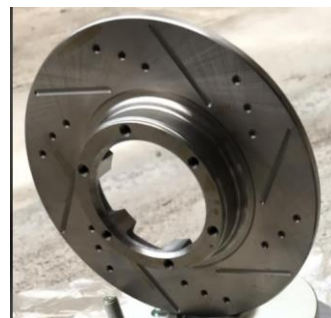
- a) fata: discurile de frana conform echiparii de fabrica (neventilate). Se permit discuri gaurite sau cu canale.



Dacia 13xx, 14xx



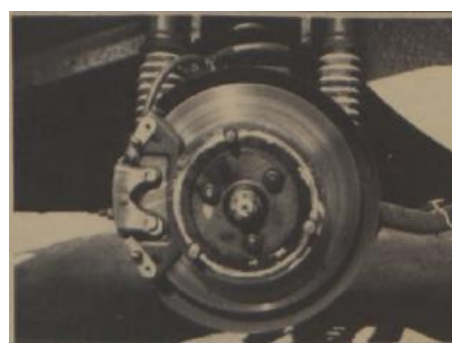
Dacia 1100



- b) spate: frane pe tambur din echiparea constructorului, inclusiv cele cu diametru marit.
* in cazul Dacia 1100 discuri conform echiparii de serie (vezi fisa 1290)



Dacia 13xx, 14xx



Dacia 1100

- c) placutele/sabotii de frana sunt la libera alegere cu respectarea dimensiunilor suprafetelor de frecare.
d) Conductele de frana si racordurile flexibile la liber dar montate conform normelor de securitate si calitate FIA respectandu-se traseele de fabrica.
e) Se permite utilizarea pompelor dublu circuit si a mecanismului servo (doar piese de prim montaj sau piese de schimb compatibile la prinderi si angrenare din gama Dacia/Renault)

6. CAROSERIA

- nu se accepta usurarea caroseriei prin inlocuirea elementelor de tabla si a panourilor cu materiale compozite sau aliaje non-feroase, gaurirea elementelor sau eliminarea dublurilor.
- Nu se permit modificari (taieturi, gauriri, adaugiri) ale elementelor de caroserie in vederea obtinerii unor avantaje, decat cele mentionate.
- banchetele, scaunul pasagerului, mochetele, covorasele, tapiseria plafonului, roata de rezerva (cric, cheie de roti) nu sunt obligatorii. Se vor pastra fetele de usi originale. Recomandam pastrarea tapiseriei de plafon pentru un plus de originalitate.
- estetica masinii trebuie sa fie conform cu anul de fabricatie sau dupa caz conform cu echiparea de fabrica. Nu se accepta combinarea elementelor de caroserie de la versiuni diferite.
- nu se accepta extensii ale caroseriei, aripi deportante, evazari.
- asigurarea capotei portbagaj si motor este obligatorie conform reglementarilor FIA. Elementele de inchide/deschidere se vor pastra inclusive manerele si butoanele de actionare.
- barele de protectie nu pot fi inlaturate. Se pot indeparta tampoanele (atentie, nu si flapsurile)
- nu se permit aductiuni, deflectoare sau guri de aer pentru racirea suplimentara a franelor sau a altor componente (exceptie racord filtru de aer)

7. ALTE REGLEMENTARI

Echipamentul de siguranta masina/pilot este obligatoriu, vezi paginile 41-44.

Sistemul de iluminare, incarcare (din alternator) si semnalizare trebuie pastrat in integralitate si trebuie sa fie perfect functional inclusiv in timpul cursei.

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

Bordul trebuie sa fie conform cu originalul. In cazul adaugarii unor ceasuri suplimentare sau instrumentar de bord se pot accepta modificari ale plansei de bord si a dispunerii ceasurilor. Se poate elimina policioara de sub bord.

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.

Nu se permite achizitia de date (logarea) a parametrilor functionali ai masinii (ex: motor, transmisie, suspensie, franare sau alte sisteme) in timpul manselor de antrenament cronometrat si a celor de concurs.

8. CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE

Dacia 1100	Dacia 13xx, 14xx
ROTI Diametru: 15" Numar gauri: 3 Antrax (distanța între centrele prezoanelor): 130mm PCD (diametru de divizare): 150mm Latime maxima admisa: 6" Offset: la liber	ROTI Diametru: 13" Numar gauri: 3 Antrax (distanța între centrele prezoanelor): 130mm PCD (diametru de divizare): 150mm Latime maxima admisa: 6" Offset: la liber
Garda la sol minima: 140mm (masurata la traversa inferioara a bratului fata)	Garda la sol minima: 120mm (masurata de la talpa inferioara a lonjeronului fata)
Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 760 ±5 kg	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 860 ±5 kg

Jantele trebuie sa aiba toate acelasi diametru, ET si latime.

Anvelopele trebuie sa aiba toate aceeasi marime. Marimea anvelopelor este la liber atat timp cat acestea nu ating in caroserie, inclusiv in sarcina.

Se accepta maxim indoirea buzei interioare a aripii. Sub nici o forma nu se accepta deformarea aripilor.

Anvelope: omologate pentru circulatia publica cu DOT.

Folosirea flanselor distantiere la roti este interzisa!



GRUPA 2



Automobile de Gr.1,5 care prezinta cel putin o modificare de ordin tehnic (nu doar estetic) de Gr.2 prevazuta in aceasta extensie.

a) *Dacia 1100, 1100S (sau R8) cu motorizarile:

C1E (688)	---	1108 cc (1.1 L / 70 mm x 72 mm)
810-99 (C1H)	---	1289 cc (1.3 L / 73 mm x 77 mm)
102-** (C*J)	---	1397cc (1.4L / 76mm x 77mm)

b) *Dacia 13xx, 14xx (sau R12) (1969 – 2004) in variantele de caroserie berlina, break, coupe sau hatchback cu motorizarile:

810-99	---	1289cc (1.3L / 73mm x 77mm)
102-** (C*J)	---	1397cc (1.4L / 76mm x 77mm)

Precizare: Aspectul exterior si interior trebuie sa corespunda perioadei de 30 de ani de la data fabricatiei.

Caz particular (imbatranire): modelele care nu au implinit 30 de ani de la data fabricatiei sunt acceptate daca sunt aduse intr-o stare estetica (atat exterior cat si interior) care sa corespunda cu aspectul de fabrica (pana la facelift CN3 inclusiv).

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

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 2

Modificari permise pe langa cele permise de Gr.1,5:

1. Modificarea componentelor mecanice originale: este permisa rectificarea, echilibrarea, usurarea, reducerea sau modificarea formei initiale prin prelucrari suplimentare. Este permisa adaugarea de material, extensii mecanice sau efectuarea de tratamente termice daca prin acestea nu se diminueaza rezistenta structurala initiala. Tolerantele sunt la liber.

2. MOTORUL

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



b) 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 maxima de 0.6mm.
- se permite folosirea bielor 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 capacele de origine.

Greutatea componentelor: la liber.

c) Chiulasa:



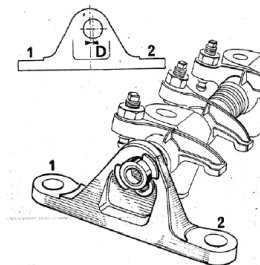
Chiulasa serie Dacia/Renault cu supape paralele (camera de ardere tip "pana")
Porturi rotunde Porturi patrute

Separat de modificarile specificate la art. 1, libertate deplina este lasata in ceea ce priveste alegerea supapelor, ghidurilor, scaunelor de supape, arcurilor, tijelor, culbutorilor cat si a caracteristicilor dimensionale si de material ale acestora.

Numarul supapelor nu poate fi modificat.

Sunt acceptate reazemele rampei culbutorilor (vezi poza)

Raportul de compresie: la liber.



d) Sistemul de distributie

Diagrama de distributie si ridicarea sunt la libera alegere.

Nu este permisa schimbarea locatiei arborelui cu came si a tipului de angrenare.

Este permisa folosirea pinionului de distributie reglabil.

Se poate folosi sistemul de angrenare cu lant dublu.



e) Sistemul de admisie

Sunt acceptate galerii de admisie si carburatoare orizontale sau verticale.

- diametrul difuzoarelor si dozajul este la libera alegere.

(*imaginile sunt exemplificative. Tipul si marca sunt la libera alegere.)

<p>Galerie orizontala pentru un singur carburator orizontal tip Weber DCOE sau Dell'Orto DHLA (chiulasa de serie)</p>	<p>2 galerii orizontale pentru 2 carburatoare orizontale tip Weber DCOE sau Dell'Orto DHLA (chiulasa de serie)</p>	<p>Carburator vertical (unul sau doua)</p>

- pentru o aductie de aer suplimentara, se pot folosi prize de aer pe capota. Montajul/executia acestora trebuie facuta intr-o maniera tehnica si optica desavarsita.

- este permisa inlaturarea filtrului de aer si a carcusei filtrului de aer. Elementul filtrant este la liber.

Folosirea sistemelor de injectie este interzisa.

Nu este permisa folosirea rampelor de carburatoare de motocicletă sau clapetelor individuale.

f) Sistemul de evacuare:

Forma, dimensiunile si amplasarea acestora sunt la libera alegere cu terminatia in lateral la prag dupa stalpul B sau la spatele vehiculului. Diametrul exterior al tevii de esapament maxim Ø63.5.

Nivelul de zgomot sa nu depaseasca 105dB. Inaltime minima de la sol 60mm, masurata cu rotile desumflate pe partea iesirii tevii de esapament.

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 aprindere

Este permisă folosirea aprinderilor tranzistorizate (tip senzor hall) sau electronice programabile 2D dar cu pastrarea sistemului delco - bobina de inductie. Nu sunt permise aprinderile cu cititor de volant sau vilbrochen.

h) Sistemul de racire

Pozitia radiatorului de racire cat si punctele de fixare trebuie pastrate. Marimea si capacitatea acestuia sunt la libera alegere. Se accepta cele manufacturate. Ventilatorul de racire si pompa de apa pot fi modificate, inlocuite sau eliminate. Se permite folosirea unuia sau doua electroventilatoare.



Bobina de aprindere, condensatorul, distribuitorul și regulatorul sunt libere, cu condiția ca sistemul de aprindere sa ramana acelasi ca cel furnizat de producator pentru modelul în cauza.

Bujii: Marca și tipul sunt libere. Interzis sistemul multi-bobina sau capacitiv. Se accepta amplificator de scanteie.

i) Sistemul de ungere:

Este permis:

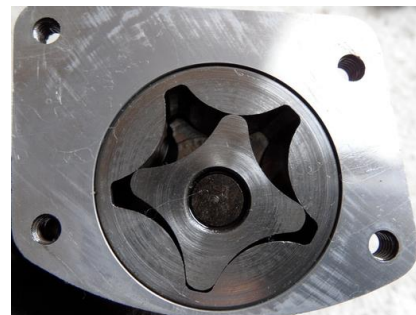
Modificarea sau inlocuirea barii de ulei cu alta de forma si capacitate diferita si a separatoarelor de ulei (antival)

Modificarea sau inlocuirea pompei de ulei cu angrenare sau debit diferit 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.

Sunt permise recuperatorul de ulei si cilindrul compensator, daca nu chiar obligatorii.



Nu este permis:

Adaugarea de pompe exterioare sau suplimentare.

Montarea radiatorului de ulei in afara caroseriei.

Nu este permisa utilizarea unui carter uscat.

j) Sistemul de alimentare

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

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

Rezervorul de combustibil si liniile de alimentare sunt la libera alegere cu conditia de a fi fixate corespunzator conform reglementarilor de securitate si calitate FIA.

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) Instalatia electrica

Dimensiunile, capacitatea si amplasarea acestuia la libera alegere. Fixarea si protejarea acestuia in conformitate cu anexa J. Contactul general este obligatoriu, iar la actionarea acestuia toate accesoriile si motorul trebuie sa se opreasca. Alternatorul poate fi decuplat pe perioada cursei.



3. TRANSMISIA

a) Cutia de viteze:

- se accepta modelele din gama Dacia/Renault tip 3xx si NG, in 4 sau 5 trepte, cu timonerie simpla sau dubla. Nu se admit modificari la semi carcasa, carterul ambreiaj sau capace.
- raportul final cat si rapoartele fiecarei trepte sunt la libera alegere.
- este permisa folosirea unui diferential autoblocant cu alunecare limitata.



b) Ambreiajul

Se permite folosirea oricarui tip de ambreiaj uscat (tip volant, disc, material de frictiune) derivat din cele folosite la motorizarile Renault/Dacia cat si cele produse de terte parti. Diametru maxim disc de ambreiaj 200mm. Constructia, greutatea: la liber.


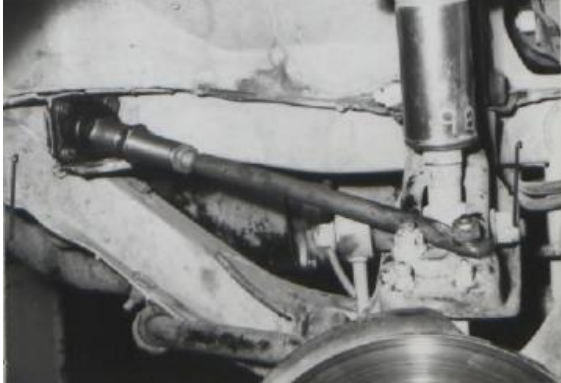








4. TRENUL DE RULARE

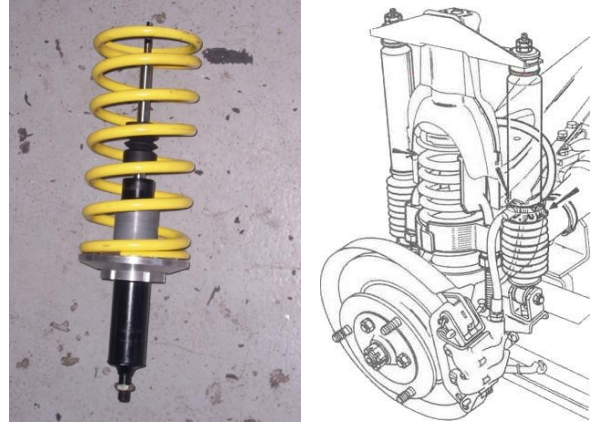
- a) Sunt acceptate flexi-blocuri din material sau de tip diferit fara modificarea lagarelor de fixare din brate. (ex: poliuretan, poliamida, nylon sau rulment cu ace)
- b) Se permite reglarea unghiurilor suspensiei prin utilizarea elementelor de fixare cu excentric sau ajustarea pozitiei bratelor (exclus tije filetate si uniball).
- c) este permisa ovalizarea sau mutarea gaurilor de fixare a pivotilor
- d) este permisa ovalizarea sau mutarea gaurilor urechilor de prindere a bratelor pe caroserie.
- e) este permisa folosirea bratelor de suspensie (bascule) cu lungimea diferita fata de serie (+2 +4)
- f) bratele de suspensie trebuie sa fie cele ambutisate. Nu este permisa confectionarea lor.
- g) Este permisa ranforsarea elementelor de suspensie si a punctelor de fixare (ref. N-630 si N-1633)
- h) Puntea spate trebuie sa fie cea de origine dar se accepta ajustari (suduri, taieri etc). Bratul central (cel de origine) poate fi modificat prin montarea unui pivot/articulatie sferica sau chiar inlocuirea cu brat inferior fata cu articulatie pivot inferior.
- i) Grosimea, numarul barelor antiruliu si prinderea este nerestrictionata.
- j) Geometria directiei este la liber.



Urmatoare modificari sunt permise:

k) Tirant bascula superioara cu rotula (conform N-664 si N-1633)	
	
	
l) Bielete de directie tip nou cu rotula.	m) Ranforsa transversala intre amortizoarele fata
	
n) Bielete anti-ruliu cu uniball	o) Ranforsa transversala intre amortizoarele spate
	
p) Brat central punte spate: <u>este permisa</u> folosirea unui pivot pentru fixarea puntii in zona centrala.	r) demultiplicarea casetei de directiei <u>nu este restrictionata</u> atat timp cat se pastreaza carcasa originala si punctele de prindere. <u>Se accepta</u> servo asistare hidraulica sau electrica.

s) Ansamblul arc-amortizor: configuratia acestuia este la libera alegere atat timp cat se pastreaza acelasi tip si principiu de functionare, nu se aduc modificari punctelor de prindere pe caroserie sau pe elementele de suspensie. Se permite reglaj mecanic pe inaltime si duritate (exclus compensatoare externe).



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

Se poate folosi orice componenta de fabrica indiferent de perioada (a modelelor listate in aceasta extensie). Pe langa acestea este permis:
a) si recomandat montarea unei pompe de frana cu dublu circuit. Este permisa asistarea servo.
b) fata: disc ventilat (max. Ø235mm)
c) spate: disc neventilat (max. Ø228mm)
* se pot folosi si alte componente de origine Dacia/Renault compatibile care pastreaza caracteristicile tehnice a sistemelor de franare tip R8/R12 Gordini.

d) Este permisa frana de mana hidraulica si regulator al fortei de franare cu reglaj manual.



e) placutele/sabotii de frana sunt la libera alegere.
f) etrieri: cu un singur pistonas
g) Conductele de frana, racordurile flexibile si traseul lor sunt la liber dar montate conform normelor de securitate si calitate FIA.
h) in cazul montarii franelor Dacia/Renault in 4 sau 5 prezoane sunt permise flansele de trecere la 3 prezoane.



6. CAROSERIE

- banchetele, scaunul pasagerului, mochetele, covorasele, ornamentele, tapiseria plafonului, fetele de usa, manerele, policioara de sub bord, roata de rezerva (cric, cheie de roti) pot fi indepartate.
- sistemele de inchidere/deschidere al portierelor sa se pastreze in stare functionala conform producatorului.
- asigurarea capotei portbagaj si motor este obligatorie conform reglementarilor FIA. Elementele de inchide/deschidere se pot indeparta. Daca se renunta la incuietorile de origine atunci sigurantarea se va realiza prin sistem cui metalic.
- barele de protectie pot fi inlaturate.
- este permisa gaurirea elementelor de caroserie non-structurala, eliminarea dublurilor. Este obligatoriu tapitarea sau inchiderea fetelor interioare de usa cu panouri (executia acestora este la libera alegere).
- se pot accepta modificari ale tabloului de bord sau eliminarea intregului planseu si adaugarea unei console cu instrumentele necesare.
- extensii ale caroseriei sudate (din tabla – fara extensii sau pasaje din plastic) (max 70mm pe fiecare parte), elemente aerodinamice care sa se incadreze intr-un minim estetic acceptabil in conformitate cu perioada masinii. Aripile trebuie sa acopere rotile.
- nu sunt acceptate elemente ale caroseriei (usi, aripi, capote) sau geamuri din materiale non-feroase sau materiale compozite.
- se pot elimina sistemele de ridicare/coborare ale geamurilor. Se pot bloca geamurile si se poate folosi o metoda de deschidere tip geam glisant.

7. ALTE REGLEMENTARI

Echipamentul de siguranta masina/pilot este obligatoriu, vezi paginile 41-44.

Sistemul de iluminare si semnalizare trebuie pastrat in integralitate si trebuie sa fie perfect functional. Aranjamentul traseelor 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.

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.

7. CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE

Dacia 1100	Dacia 13xx
ROTI Diametru: 13", 15" Numar gauri: 3 Antrax (distanța între centrele prezoanelor): 130mm PCD (diametru de divizare): 150mm Latime maxima admisa: 9" Offset: la liber	ROTI Diametru: 13" Numar gauri: 3 Antrax (distanța între centrele prezoanelor): 130mm PCD (diametru de divizare): 150mm Latime maxima admisa: 9" Offset: la liber
Latime maxima: 1630mm	Latime maxima: 1780mm
Garda la sol minima: 120mm (masurata la traversa inferioara a bratului fata)	Garda la sol minima: 100mm (masurata de la talpa inferioara a lonjeronului fata)
Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 720 ±5 kg	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 820 ±5 kg
Jantele trebuie sa aiba toate acelasi diametru si latime. Offsetul poate diferi fata / spate. Sunt permise flansele distantiere. Marimea anvelopelor este la liber, omologate de strada sau de curse.	

GRUPA 5



Automobile de Gr.1,5, Gr.2 care prezinta cel putin o modificare de ordin tehnic (nu doar estetic) de Gr.5 prevazuta in aceasta extensie.

- a). * Dacia 1100, 1100S (sau R8/R8G) ghidandu-se dupa fisele de omologare FIA 550, 1367, 1456, 5175.

- b) * Dacia 13xx, 14xx (sau R12/R12G) (1969 – 2004), in variantele de caroserie berlina, break, coupe sau hatchback. Pe langa fisele Dacia se pot consulta si fisele FIA 1633 si 630.

Precizare: Aspectul exterior si interior trebuie sa corespunda perioadei de 30 de ani de la data fabricatiei.

Caz particular (imbatranire): modelele care nu au implinit 30 de ani de la data fabricatiei sunt acceptate daca sunt aduse intr-o stare estetica (atat exterior cat si interior) care sa corespunda cu aspectul de fabrica (pana la stil CN3 inclusiv).

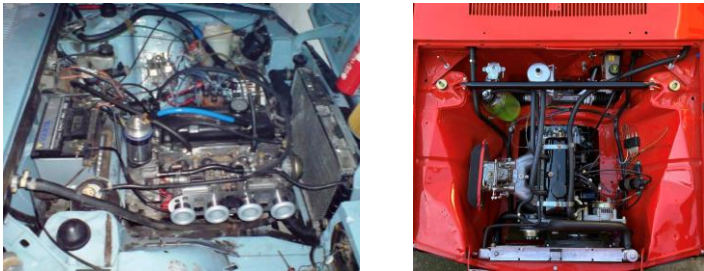


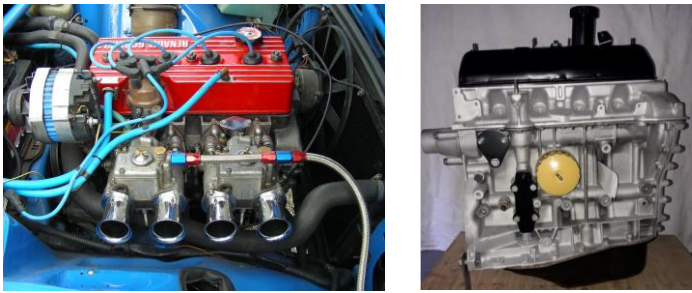
*** cu completarile aplicabile cuprinse in "Extensia nationala FRAS Dacia Gr.5".**

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 5

Modificari permise pe langa cele permise de Gr.1,5 / Gr.2:

1. MOTORUL

a) Cilindreea maxim acceptata 1600cc (2 supape pe cilindru). Numai motoare aspirate.

<p>Dacia Clasic 1.6</p> <p>106-** --- 1557cc (1.6L / 77mm x 83.6mm)</p>	
<p>Dacia OHC</p>	
<p>Cleon Fonte (Gordini / Alpine)</p>	
<p>Cleon-Alu (tip A)</p> <p>*exceptie 841/843 (1647cc)</p>	

b) Mecanismul biela-manivela

Configuratia ansamblului biela-manivela este la liber:

- lungime biela
- diametre fixare cuzineti si bolt
- alezaj x cursa (in limita capacitatii cilindrice specificate)

c) Sistemul de admisie

Este permisa folosirea sistemelor de injectie in poarta supapei (monopunct sau multipunct)
Se acceptate clapete individuale (ITB) sau carburatoare injectate (tip Jenvey).



d) Sistemul de evacuare:

Forma, dimensiunile si amplasarea acestora sunt la libera alegere cu terminatia in lateral la prag dupa stalpul A sau la spatele vehicului. Diametrul exterior al tevii de esapament maxim $\varnothing 70$. Nivelul de zgomot sa nu depaseasca 110dB. Inaltime minima de la sol 50mm, masurata cu rotile desumflate pe partea iesirii tevii de esapament.

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

e) Sistemul de aprindere

Sunt acceptate sisteme OEM de management electronic al motorului cu cititor de pozitie al arborelui cotit.

Sunt permise harti programabile, senzor de detonatie, cititor amestec, sistem multi-bobina sau capacitiv. Se accepta sisteme piggyback.



f) Sistemul de racire

Este permisa folosirea unei pompe de apa electrice.



g) Sistemul de ungere:

Este permisa utilizarea sistemului carter uscat.



2. TRANSMISIA

Se accepta cutiile de viteza cu craboti.



3. TREN DE RULARE:

In cazul folosirii franelor compatibile Dacia/Renault se accepta prinderea 4x100 cu jante de 13".

4. SISTEMUL DE FRANARE

Se permite montarea unui pedalier cu doua pompe, cu balance bar.



5. CAROSERIE

Este permis modificarea sistemului de prindere al amortizoarelor pe caroserie prin remodelarea structurii superioarei (capac) a oalei.

Sunt acceptate elemente ale caroseriei (usi, aripi, capote, evazari) din materiale non-feroase sau materiale compozite. Sistemele de inchidere/deschidere a portierelor se pot modifica/indeparta.

Se accepta geamuri din materiale usoare (doar policarbonate tip LEXAN sau MAKROLON) cu grosime minima 4mm si holograma de origine sau certificat de calitate al produsului.

Materialele compozite acceptate, folosirea acestora in vederea usurarii cat si modificarile acceptate asupra caroseriei sunt reglementate de anexa J FIA conform perioadei respective (vezi anexa J 1981, grupa 5).

6. ALTE REGLEMENTARI

Se permite monitorizare AFR si afisarea in timp real ca parte a instrumentarului de bord.

5. CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE

Dacia 1100	Dacia 13xx
ROTI Diametru: 13", 15" Numar gauri: 3 Latime maxima admisa: 9" Offset si latime: la liber	ROTI Diametru: 13" Numar gauri: 3 sau 4 Latime maxima admisa: 9" Offset si latime: la liber
Latime maxima: 1630mm	Latime maxima: 1780mm
Garda la sol minima: 120mm (masurata la traversa inferioara a bratului fata)	Garda la sol minima: 100mm (masurata de la talpa inferioara a lonjeronului fata)
Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 750kg	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 780kg
Se pot utiliza roti cu latimi si offset diferit fata / spate. Marimea anvelopelor este la liber, omologate de strada sau de curse.	

GRUPA EVO



Automobile de Gr.1,5 / Gr.2 / Gr.5 care prezinta cel putin o modificare de ordin tehnic (nu doar estetic) de Grupa Evo prevazuta in aceasta extensie.

- a) *Dacia 1100/1100S (sau R8/R8G)
- b) *Dacia 13xx, 14xx (sau R12/R12G) (1969 – 2004) in variantele de caroserie berlina, break, coupe sau hatchback.
- c) *Dacia Nova/SuperNova, Solenza – conform fisei de omologare 5579

Motorizari permise:

Toate motorizarile specificate la Gr.1,5, Gr.2 si Gr.5 plus urmatoarele:

Motorizari care se incadreaza in limita de cilindree specificata la Art.1:

- a) cu compatibilitate ridicata din gama Dacia/Renault (ex. tip E, J, K, F etc)
- b) din afara gamei Dacia/Renault, care necesita adaptare, spre exemplu motoare din gama VW (tip EA, KR, ABF, 9A etc) cat si alti producatori.

Precizare: Aspectul nu este restrictionat de anul de fabricatie dar trebuie sa se conformeze principiului **silhouette**.

Dacia Nova de grupa N sau A conform fisei este considerata youngtimer incepand cu anul 2025 si acceptata in cadrul competitilor cu caracter istoric conform perioadei.

Dacia Nova/SuperNova, Solenza cu modificari de Gr. Evo nu se incadreaza pentru participarea in competitii cu caracter istoric.

Caz particular: Sunt permise motorizarile turbo cu cilindree >1.4L cat si tractiunea integrala inasa acestea nu vor puncta in clasamentul de etapa sau anual.

Se va considera participare demonstrativa sau one-event cu premiere onorifica.

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

Extensie nationala FRAS Dacia Evo

Modificari permise in plus fata de cele permise la Gr.1,5 / Gr.2 / Gr.5:

1. MOTORUL:

Motorul trebuie amplasat in locul in care a fost original montat, tipul acestuia conform prefata Evo. Pentru fixarea acestuia trebuie folosite metode minim invazive asupra caroseriei si o corecta atasare (suporti corect executati, urechi de fixare, insertii metalice filetate sau sudura in puncte).

a) Modificarea componentelor si sistemelor conexe

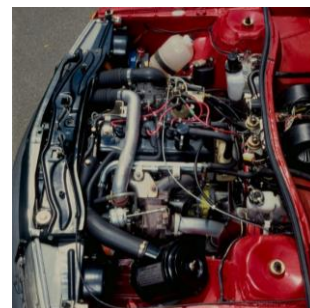
In ceea ce priveste modificarile permise motorului cat si a sistemelor conexe acestuia este oferita libertate deplina. Avem rugamintea ca prepararea motorului sa se faca in mod responsabil cu mentinerea fiabilitatii si a unui standard tehnic ridicat.

b) Capacitatea cilindrica maxima:

→ aspirat – 2000cc



→ supraalimentat – 1400cc



**datorita faptului ca se incearca alinierea la FIA este posibil ca pe viitor (incepand cu anul 2027) Gr.Evo sa prezinte limitari in ceea ce priveste cilindrarea, fiind permise toate motoarele de generatie noua numai din gama Dacia/Renault cu cilindrarea maxima aspirat=1600cc si turbo=1333cc. Speram ca acesti ani de tranzitie sa adune la start cat mai multe masini sub prezentul regulament si astfel sa continuam in acest format.*

c) Sistemul de admisie si aprindere (solutia constructiva, la libera alegere):

Se permite:

- gestiune motor independenta (standalone ECU) – solutia tehnica este la libera alegere
- monitorizare parametrii si achizitie de date in timp real
- calibrarea tuturor parametrilor motorului (injectie, legi de avans, presiune turbo) – la liber

d) Sistemul de evacuare:

Forma, dimensiunile si amplasarea acestuia este la libera alegere cu terminatia in lateral la prag dupa stalpul A sau la spatele vehiculului.

Diametrul exterior al tevii de esapament maxim $\varnothing 76$. Inaltime minima de la sol 40mm, masurata cu rotile desumflate pe partea iesirii tevii de esapament.

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

e) Sistemul de racire:

Pozitia radiatorului de racire cat si punctele de fixare pot fi modificate.
Circuitul de racire la libera alegere, conform FIA.

f) Sistemul de ungere:

Circuitul de ungere este la liber, conform FIA. Se poate folosi carter uscat.

g) Sistemul de alimentare:

Circuitul de alimentare la libera alegere, conform FIA.

h) Instalatia electrica:

Se poate folosi instalatie electrica pe CAN-BUS.

2. TRANSMISIA:

Cutia de viteze, planetarele si ambreiajul sunt la libera alegere inclusiv cutie secventiala.

Este acceptata tractiunea spate si integrala. Este recomandat folosirea componentelor Renault compatibile la prinderi. In cazul alegerii unei solutii OEM din afara gamei Renault maxima atentie trebuie acorda unui montaj si executie a lucrarii de o maniera inginereasca desavarsita.

Pot fi acceptate componente de transmisie de provenienta OEM ale diferitor constructori daca pentru fixarea acestora sunt folosite metode minim invazive asupra caroseriei si o corecta atasare (suporti corect executati, urechi de fixare, insertii metalice filetate sau sudura in puncte).



3. TRENUL DE RULARE:

Sunt permise trenuri de rulare avansate prin adaptarea altor sisteme de suspensie compatibile (McPherson, Multilink etc) utilizand doar componente omologate de producatori auto sau furnizori motorsport.

Sunt permise ajustari ale zonelor de prindere (modificarea suportilor de prindere sau inlocuirea loc) sau folosirea unor repere de fixare necesare unei corecte asamblari daca se respecta standardele de prindere. Se permite mutarea axelor de rotatie a punctelor de prindere.

Sunt permise brate fabricate sau masinate din solid, executate la standarde de calitate cu materiale certificate.

Se pot folosi tije filetate, articulatii sferice, culisante. Este permisa folosirea flanselor reglabile.

Se permite reglaj pe duritate al amortizoarelor cu rezervor compensator.



Sunt permise brate fabricate din teava, executate la standarde de calitate cu materiale certificate.

Se pot folosi tije filetate si articulatii sferice pentru constructia si reglajul bratelor suspensiei.



4. SISTEMUL DE FRANARE:

Sunt permise constructii si materiale moderne/avansate, respectandu-se standardele FIA.

Se permite montarea retrofit a franelor de generatie noua sau marite utilizand doar componente omologate de producatori auto sau furnizori motorsport pastrandu-se acelasi sistem de prindere. Se va pastra standardul de calitate al asamblarilor filetate conform producatorilor.

Constructiile artizanale sau sudate nu sunt permise.

Se permite utilizarea adaptoarelor si distantierelor.

Pompa/pompele de frana va (vor) fi corect dimensionata(e) noului sistem instalat. Aceasta trebuie sa fie obligatoriu cu dublu circuit.



5. CAROSERIA:

Structura autoportanta nu poate fi modificata (taiata, adaugata, inlocuita) cu un sistem de tip "cadru" tubular/rectangular. Nu sunt permise modificari asupra nici unui element de rezistenta.

Se pot atasa alte elemente de rezistenta (urechi de fixare, insertii metalice filetate sau sudura in puncte).

Exceptie: oala amortizorului poate fi taiata, modificata sau reconstruita.

Sunt acceptate elemente din materiale compozite si non-feroase (usi, capote, aripi) si usurari.

Se permit modificari minime ale elementelor din tabla ale caroseriei (exclus structuri de rezistenta) pentru asigurarea montajului sau degajarilor necesare intre subansamble.

Sunt acceptate evazari si elemente aerodinamice care pastreaza proportiile masinii si ii mentin identitatea. Acestea trebuiesc fixate in mod ferm prin fixare mecanica (suruburi, piulite, suduri) care sa confere rezistenta la vibratii si impact. Extensii ale caroseriei (max. 100mm pe fiecare parte).

6. ALTE REGLEMENTARI

Echipamentul de siguranta masina/pilot este obligatoriu, vezi paginile 41-44.

Sistemul de iluminare si semnalizare poate fi dezactivat sau inlaturat.

Blocurile optice pot fi inlocuite cu carcase usoare sau captatoare de aer.

Aranjamentul traseelor 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.

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.

7. CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE

Dacia 1100	Dacia 13xx
ROTI Diametru: la liber Numar gauri: la liber Latime maxima admisa: la liber Offset: la liber	ROTI Diametru: la liber Numar gauri: la liber Latime maxima admisa: la liber Offset: la liber
Latime maxima: 1680mm	Latime maxima: 1820mm
Garda la sol minima: la liber	Garda la sol minima: la liber
Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): la liber	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): la liber
Anvelope: omologate de strada sau de curse.	

ECHIPAMENTUL DE SIGURANTA



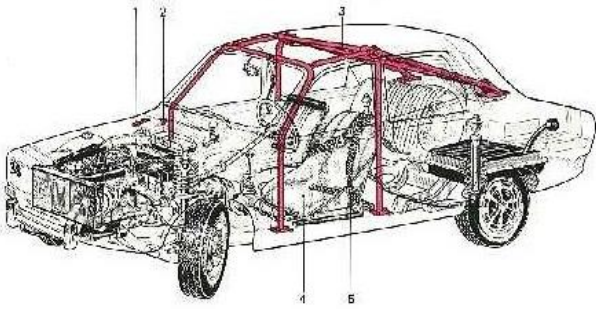


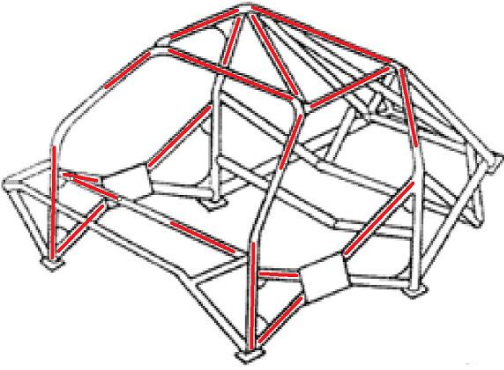
ARC DE SIGURANTA (ROLLBAR)

- obligatoriu la orice grupa

Ca minim necesar se impune un arc de siguranta demontabil de Gr.N acestea respectand anexa J FIA cu:

- 4 talpi de prindere (Dacia 1100 sau R8)
- 6 talpi de prindere (Dacia 13xx, 14xx, Nova)
- se va folosi sudura MIG sau TIG realizata de un specialist autorizat in asemenea lucrari (vezi poza alaturata) si acreditat FRAS.



<p style="text-align: center;">Dacia 1100 – Gr.1,5</p> 	<p style="text-align: center;">Dacia 1100 – Gr.2/Gr.5</p> 
<p style="text-align: center;">Dacia 13xx, 14xx – Gr.1,5</p> 	<p style="text-align: center;">Dacia 13xx, 14xx – Gr.2/Gr.5</p> 
<p style="text-align: center;">Gr. Evo – toate modelele (necesita rollbar complex) – poza exemplificativa</p>	
	

Linile rosii reprezinta amplasarea protectiilor. In cazul participantilor la raliu aceste protectii se vor instala si pe partea navigatorului.

Comunicat FRAS Ianuarie 2020:

Începând cu sezonul competițional 2020, sportivii care se prezintă la start cu un vehicul de competiții nou sunt obligați să dețină asupra lor declarațiile de conformitate din partea producătorului pentru rollcage-ul montat în vehicul.

În cazul rollcage-urilor confecționate în România, sportivul trebuie să aibă asupra lui:

- o declarație de conformitate din partea societății care a confecționat rollcage-ul, din care să reiasă în mod explicit faptul că acesta respectă toate cerințele din anexa J, articolul 253, aliniatul 8 a codului sportiv FIA
- fiecare rollcage va avea un număr unic, care va fi poansonat pe acesta. Acesta serie va fi menționată în declarația de conformitate
- declarație de calitate a materialului folosit
- un desen de execuție a rollcage-ului
- poze cu detalii de pe parcursul asamblării rollcage-ului în vehicul

Aceste documente vor fi prezentate la fiecare verificare tehnică și trebuie să se afle în permanență la bordul autovehiculului de concurs.

Elementele de siguranță și echipamentul de protecție a pilotului sunt obligatorii la toate grupele. Acestea sunt reglementate prin regulamentul tehnic general și regulamentul cadru FRAS bazate pe anexele FIA. Orice automobil cu echipamente de securitate insuficiente sau care nu sunt conforme regulamentelor în vigoare va fi exclus din competiție.

Prezentarea automobilului la verificarea tehnică echivalează cu o declarație din partea concurentului că automobilul sau poate lua parte la competiție în condiții de siguranță.

Automobilele vor fi curate în momentul prezentării pentru verificarea tehnică atât interior cât și exterior.

Echipament pilot/copilot:

a) Echipamentul de concurs trebuie să fie compus cel puțin din combinezon ignifug (cu omologare expirată sau valabilă), cască (la fel), cagulă, mănuși, ghete, ciorapi, tricou și lenjerie de corp;

b) Echipamentul de concurs este obligatoriu și pentru copilot.

c) Scaunele de concurs trebuie să fie de curse, pot fi cu omologare expirată dar în condiții tehnice și optice bune.

d) Centurile trebuie să fie în minim 4 puncte și pot fi cu omologare expirată, dar nu mai mult de 7 ani, fără să prezinte tăieturi sau rupturi.

e) Cască trebuie să fie de competiții sportive auto.

f) Se recomandă un sistem automat de stingere a incendiilor. În lipsa acestui sistem este obligatorie dotarea mașinii cu 2 (două) extincătoare de minim 2kg fiecare montate la îndemână cu sistem de eliberare rapidă.

g) Se recomandă insistent folosirea HANS-ului.

h) Ciocanel pentru spart geamuri și taiat centuri montat la îndemână. La raliu 2 bucăți.

Baterie, intrerupator general:

- este obligatorie protejarea bornelor bateriei împotriva riscului de scurtcircuit.
- dacă bateria se află în habitacul, trebuie să fie de tip uscat, fixată corespunzător și să aibă o înveliș izolată și etanșă.
- trebuie să existe un intrerupator general care să întrerupă toate circuitele electrice (baterie, alternator, faruri, claxon, contact, comenzi electrice, etc – cu excepția celor care alimentează extincătorul) și care să oprească de asemenea și motorul.
- trebuie să fie un model antideflagrant care poate fi accesat atât din interior cât și din exterior. La exterior, sistemul de acționare al intrerupatorului trebuie să fie situat în partea de jos a garniturilor parbrizului sau la maximum 50 de cm de la acel punct. Sistemul de acționare va fi marcat cu o scanteie roșie într-un triunghi albastru cu margini albe și cu o bază de cel puțin 120 mm.
- pilotul și copilotul trebuie să poată acționa intrerupatorul din interior în timp ce se află pe scaune, cu centurile prinse.

Cabluri, conductoare si echipament electric:

- conductoarele de combustibil si ulei si cablurile de frana trebuie sa fie protejate la exterior impotriva riscului de deteriorare (pietre, rugina, lovire) si la interior impotriva focului.
- o astfel de protectie nu va mari rezistenta structurala a automobilului.
- daca se pastreaza instalatia de serie, nu mai este necesara o protectie suplimentara.

Sistemul de alimentare cu combustibil:

- in afara cazului de rezervor original, acesta este liber dar trebuie umplut cu spuma de siguranta conform normelor Specificatiei Militare Americane MIL-B-83054 sau cu folie anti-explozie „D-Stop”.
- toate rezervoarele de siguranta trebuie sa fie conform prevederilor art. 253.14 al Anexei J (rezervoare de siguranta aprobate de FIA).
- toate conductele sau tuburile pentru combustibil care traverseaza compartimentul pilotului/pasagerului trebuie sa fie protejate si, daca nu sunt metalice, trebuie sa fie furtunuri de presiune hidraulica cu insertie de impletitura in interior sau exterior sau tuburi conform Art. 253 3.2 al Anexei J FIA.
- acestea pot fi unite doar prin racorduri de etansare cu surub sau cu racorduri autorizate de producatorul automobilului.

Ecrane despartitoare pilot/compartiment motor/portbagaj (firewall):

- este obligatorie montarea ecranelor rezistente la foc

Extinctoare:

- toate automobilele inscrise in curse pe circuit, curse de viteza in coasta si raliuri sportive care includ probe speciale, trebuie sa fie echipate cu cel putin un extingtor cu actionare manuala, conform Art. 253.7.3 al Anexei J.
- se recomanda un sistem de stingere a incendiilor omologat de FIA conform art. 253.7.2 al Anexei J (vezi Anexa J, Lista Tehnica 16).

Vas recuperator gaze de carter (obligatoriu):

- Bazinele de colectare a vaporilor de ulei vor avea o capacitate de minimum 2 litri.
- Daca automobilul a fost echipat din fabrica cu un circuit inchis de reciclare a vaporilor de ulei, si daca sistemul este inca folosit, bazinele de colectare nu sunt necesare.

Clapete de acceleratie:

- fiecare clapeta trebuie sa fie echipata cu un arc extern de rapel, cu exceptia carburatorului dublu cu arc intern sau a celor cu comanda electronica (Evo).
-

Oglinzi retrovizoare:

- pentru curse, trebuie prevazute doua oglinzi retrovizoare, cu o suprafata totala de sticla de minimum 90 cm².
- pentru raliuri, oglinzile retrovizoare trebuie sa respecte codul rutier al tarii in care sunt inmatriculate.

Blocuri optice:

- in cursele pe circuit inchis, sticla farurilor din fata trebuie sa fie mascata sau acoperita.
- stopurile de frana vor fi in stare de functionare pe toata desfasurarea probelor de concurs. Se recomanda stop aditional de frana si lampa de ceata.

Scaune:

- scaunele trebuie sa fie in stare tehnica perfecta si sunt valabile si daca nu au omologare FIA in termen
- scaunele trebuiesc fixate de podea prin intermediul unor console stabile, cu suruburi/piulite minim 8mm, clasa superioara (10.9/12.9).

Centuri de siguranta:

- toate automobilele cu cadru de protectie trebuie sa fie echipate cu centuri de siguranta in minim 4 puncte conform Art. 253.6 al Anexei J.
- in cazul centurilor cu doua curele de umar si doua curele abdominale trebuie sa existe 2 puncte de prindere in piesa centrala pentru curelele abdominale si unul sau doua puncte de prindere simetrice fata de scaun, pentru cele de umar. Centurile de siguranta nu vor fi modificate.
- pentru raliuri, trebuie sa existe in permanenta la bord doua cuttere pentru centura. Acestea trebuie sa se afle intr-un loc usor accesibil pilotului si copilotului de pe scaun cu centurile prinse.
- centurile de siguranta trebuie sa fie in stare tehnica perfecta si sunt valabile si daca nu au omologare FIA in termen (maxim 10 ani). Acestea trebuie montate in unghiurile conforme FIA.

Carlige pentru remorcare:

- toate automobilele trebuie sa aiba carlige pentru remorcare in fata si in spate. Carligele vor avea urmatoarele caracteristici:
- diametru intern intre 30 si 50 mm;
- trebuie sa fie fixate de structura frontala si structura din spate a automobilului;
- trebuie sa fie pozitionate astfel incat sa poata fi folosite cand automobilul este imobilizat intr-o suprafata de teren impracticabilă;
- trebuie sa fie vizibile si vopsite cu culoare galbena, rosie, portocalie sau indicate cu sageata.

Directie, volan:

- din motive de siguranta, coloanele de directie cu o singura piesa pot fi inlocuite cu variante avand imbinari universale sau dispozitive telescopice, cu conditia ca toate functiile originale sa fie pastrate; astfel de coloane trebuie sa provina de la automobile omologate de FIA cu aceeasi capacitate a motorului, sau cu o capacitate superioara (Gr.2/Gr.5/Gr.Evo).
- Se poate instala un volan cu un diametru si cu o infatisare diferita. Volanul poate sa fie detasabil.
- se pot monta servodirectii electrice cu conditia ca acestea sa nu modifice siguranta ansamblului si sa nu afecteze din punct de vedere estetic solutia originala (Gr.2/Gr.5/Gr.Evo).

Echipamentul H.A.N.S:

- folosirea lui este optionala dar se recomanda utilizarea lui acolo unde acesta se poate instala.

Conformitate:

Partenerii tehnici vor elibera certificat de conformitate (in dublu exemplar, semnat de ambele parti si datat) pentru produsele si serviciile oferite, mentionand grupa de incadrare conform Reg. DR.



SFARSIT