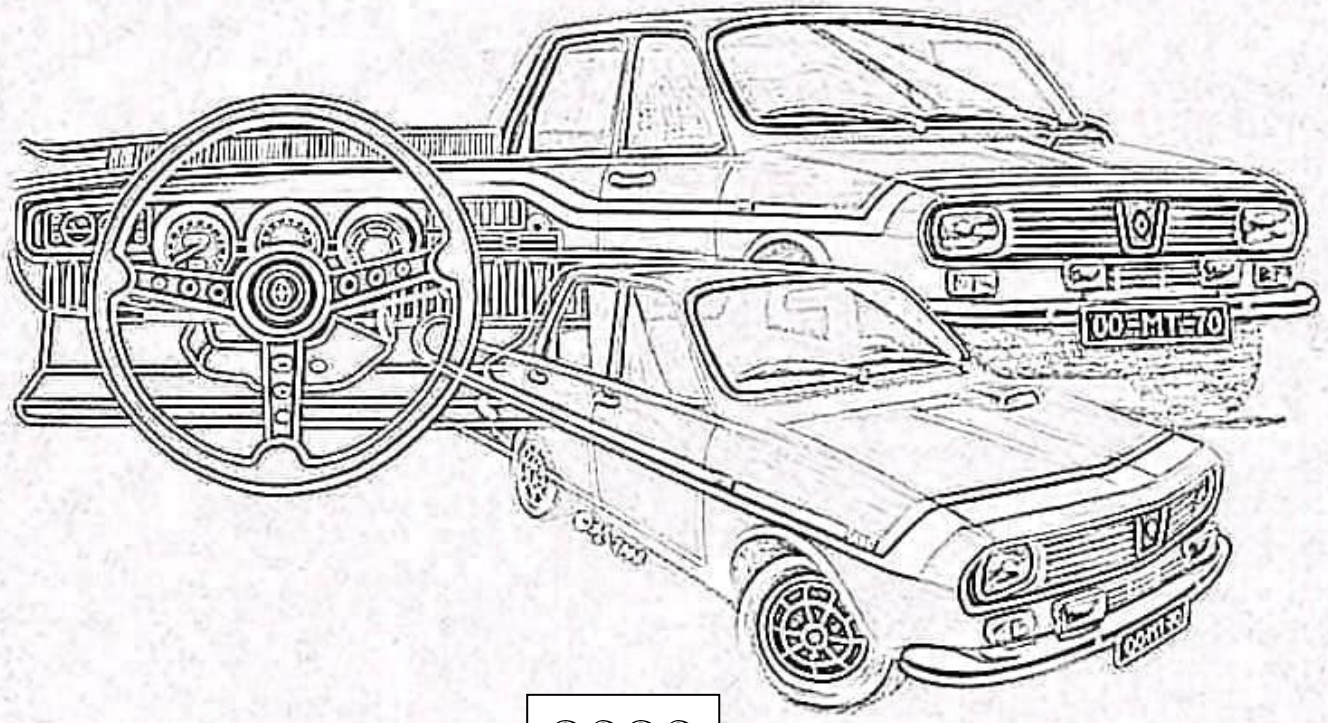
DACIA REVIVAL

UAP

REGULAMENT TEHNIC



2020

Prezentul regulament este o extensie nationala a fiselor de omologare FIA existente si reglementeaza criteriile de incadrare si modificarile permise modelelor Dacia 1100, 1300, 1310, Sport, 1320 si 1325 pentru incadrarea in cele patru grupe (Grupa 1/Grupa 2/C/Evo) specifice Dacia Revival.

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 clasei vehiculelor istorice) si pregatirea exclusiv pentru Dacia Revival care reprezinta o cupa nationala cu particularitati specifice.

Automobilele de concurs pregatite special pentru participarea in Dacia Revival conform prezentului regulament, nu pot lua startul in clasa vehiculelor istorice deoarece depasesc criteriile tehnice de incadrare.

Automobilele pregatite conform fiselor FIA care se incadreaza in categoria vehiculelor istorice pot concura si in cadrul Dacia Revival. Acestea pot puncta in ambele clase in functie de inscrierea in concurs.

GRUPA 1

a) Dacia 1100 in configuratie de serie cu urmatoarele motorizari:

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

- conform fisei de omologare FIA 1290 pentru Renault 8 *cu completarile aplicabile cuprinse in "Extensia nationala FRAS Dacia Gr.1"*.

b) Dacia 13xx in urmatoarele variante constructive:
- 1300 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5496
- 1310, 1410 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5151
- Sport in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5151
- 1320 si 1325 in configuratie de serie conform fisei de omologare FIA 5408

Cu urmatoarele motorizari:

810-99 --- 1,289cc (1.3L / 73mm x 77mm)
102-** --- 1,397cc (1.4L / 76mm x 77mm)

- cu completarile aplicabile cuprinse in "Extensia nationala FRAS Dacia Gr.1".

GRUPA 2

Automobile care depasesc reglementarile Gr.1 prin cel putin o modificare

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

C1E (688) --- 1,108 cc (1.1 L / 70 mm × 72 mm)
C1G --- 1,237 cc (1.2 L / 71.5 mm × 77 mm)
C3G --- 1,239 cc (1.2 L / 74 mm × 72 mm)
812 --- 1,255 cc (1.3 L / 74.5 mm × 72 mm)
810 - C1H --- 1,289 cc (1.3 L / 73 mm × 77 mm)
804 * --- 1,296 cc (1.3 L / 75.7 mm × 72 mm)
102-** (C*J) --- 1,397cc (1.4L / 76mm x 77mm) – numai cu chiulasa clasica

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

b) Dacia 13xx in variantele constructive 1300, 1310, 1410, Sport, 1320 si 1325 cu motorizarile:

810-99 --- 1,289cc (1.3L / 73mm x 77mm)
804 * --- 1,296cc (1.3L / 75.7mm × 72mm)
102-** (C*J) --- 1,397cc (1.4L / 76mm x 77mm)
840-** --- 1,397cc (1.4L / 76mm x 77mm)
102-** (C*J) --- 1,440cc (1.4L / 77mm x 77mm) – numai cu chiulasa clasica
106-** --- 1,557cc (1.6L / 77mm x 83.6mm) - numai cu chiulasa clasica

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

Grupa C

Ca o continuare a Gr.2 sunt acceptate modelele rare ale vremii (“legendele”) avand modificari specifice perioadei care depasesc reglementarile Gr.2 dar care au un istoric competitional, atat cele originale cat si replici exacte ale acestora.

Dintre motorizari mentionam:

1.4 si 1.6 OHC (arbore cu came in chiulasa)
1.4 R5 Turbo
1.4 Alpine turbo (840-**)
1.6 Alpine aspirat
- si altele

Exemple:
Dacia 1300 1.4 GT Turbo
Dacia Sport Alpine Turbo - Nicu Grigoras
Dacia Sport 1.6L OHC - Nicu Grigoras
Dacia Sport (motorizare Lada) – Nicu Zaberca
Dacia Liberta – motorizare 1.6L OHC - Victor Nicoara, Viorel Obrejan
Dacia MD87
- si altele

GRUPA EVO

Automobile care depasesc reglementarile Gr.2 utilizand tehnica moderna, pastrand insa caracteristicile constructive ale platformei tehnice.

Incepand cu anul competitional 2020 autoturismul Dacia Nova va fi acceptat si incadrat in cadrul grupei Evo, atat conform fisei de omologare cat si cu modificari mai substantiale (inclusiv celebrele Super Nove).

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

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 1

1. Modificarea componentelor mecanice originale:

Este permisa rectificarea, echilibrarea, usurarea, reducerea sau modificarea formei initiale prin prelucrari suplimentare in tolerantele descrise in fisele de omologare..
Reglementarile din prezentul regulament suplinesc celor din fisele de omologare.
Este exclusa adaugarea de material, extensii mecanice sau efectuarea de tratamente termice care ar putea determina schimbari in structura materialului.
Nu se admite folosirea componentelor mecanice diferite fata de cele de origine Dacia in afara celor specificate in mod clar in extensie.
Modificarile care nu sunt specificate in regulament sau fisa de omologare sunt strict interzise.

2. MOTORUL

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

b) Chiulasa:

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

- raportul de comprimare la liber
- canalele din chiulasa si galeriile de admisie/evacuare pot fi lustruite, majorate pastrand limitele conform fisei de omologare A5151 pagina 14
- diametrul maxim supapa de admisie: 34,6mm
- diametrul maxim supapa de evacuare: 30,3mm
- 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, maxim 40kgf

c) Sistemul de admisie

Carburatorul poate fii inlocuit cu un carburator dublu-corp vertical utilizat pe masini in epoca (perioada 1970-1990 ex Lada, Oltcit, Renault 12 TS, R5) a carui venturi nu depasesc:

- 24mm (+0.15/-0.1) venturi nr.1
- 26mm (+0.15/-0.1) venturi nr.2
- 25mm (+0.15/-0.1) pentru doua venturi egale a carburatoarelor cu deschidere sincronizata

Se pastreaza carcasa filtrului de aer original (gama Dacia-Renault) cu permisiunea de a face modificari la partea de admisie a acesteia in vederea cuplarii cu carburatorul . Se poate conecta carcasa filtrului de aer la zona frontala a masinii pentru aductia de aer rece.

Elementul filtrant este nerestrictionat.
Dozajul combustibilului este la liber.

Pentru carburator dublu-corp se va folosi numai galeria de admisie tip dublu corp din echiparea Dacia/Renault.

d) Sistemul de aprindere

Este permisa folosirea aprinderilor tranzistorizate sau cu citator de cama dar cu pastrarea sistemului ruptor-distribuitor-bobina original. Nu sunt permise aprinderile cu cititor 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 dual).

Bujii: Marca și tipul sunt libere. Interzis sistemul multi-bobina.

e) 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.
Pompa de apa (doar cea mecanica) cat si circuitele conexe conform specificatiilor constructorului.
Ventilatorul de racire poate fi modificat sau eliminat. Se permite folosirea unui singur ectroventilator.

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

Galeria de evacuare: din fonta, din echiparea de serie Dacia.
Forma si amplasamentul traseului de evacuare: conform cu echiparea de serie.
Iesirea va fi la spatele vehiculului in locul original prevazut si dotat cu toba finala.
Sectiunea interioara a tevii de esapament maxim Ø45. Nivelul de zgomot sa nu nu depaseasca 95dB. Inaltime minima de la sol 60mm.
Pentru evenimentele desfasurate pe drumurile publice sau daca evenimentul are impusa o limita de zgomot, vehiculul va trebui sa se incadreze in reglementarile impuse.

g) Sistemul de ungere:

Baia de ulei nu poate fi modificata sau inlocuita cu alta de forma sau capacitate diferita.
Este permisa folosirea radiatorului de ulei si a 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.
Nu este permisa utilizarea unui carter uscat.
Recuperatorul de gaze carter este permis.

h) Sistemul de distributie

Diagrama de distributie este la liber.
Ridicarea maxima la cama: 6.25 mm.
Este permisa folosirea pinionului de distributie reglabil.
Este permisa folosirea intinzatorului hidraulic.

i) Mecanismul biela-manivela

- Se permite folosirea pistoanelor, bolturilor si segmentilor care respecta specificatiile de origine, cu prelucrari permise (usurare, lustruire, echilibrare). Greutate minima piston: 250g (1.1L); 330g (1.3L si 1.4L)
- Nu este permisa alezarea cilindrilor sau inlocuirea camasilor de cilindru;
- Bielele conforme cu cele de origine Dacia, cu prelucrari permise (usurare, lustruire, echilibrare). Greutate minima: 430g
- este interzisa modificarea diametrelor lagarelor arborelui cotit (exceptand cotele admise de rectificare) cat si modificarea cursei acestuia. Greutate minima: 8kg
- cuzinetii pot fi inlocuiti cu altii de acelasi tip, pastrand arborele cotit si capacele de origine.

j) Sistemul de alimentare

Se permite folosirea unei pompe electrice de benzina.

k) Acumulatorul

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

3. TRANSMISIA

a) Cutia de viteze:

- Se accepta modelele din gama Dacia/Renault tip 352 (4 trepte) si 365 (5 trepte) cu comanda simpla. Nu se admit modificari la semi carcase, 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 fii folosite la aceasta grupa sunt cele folosite de Dacia pe autoturismele de serie si cele specificate suplimentar in fisele de omologare FIA pentru grupa 1 sau A.
- Nu este permisa folosirea unui diferential autoblocant.

b) Ambreiajul

Se permite folosirea oricarui tip de ambreiaj uscat (tip volant, disc, material de frictiune) din echiparea de serie Dacia/Renault sau de la furnizori de prim montaj. Parametrii dimensionali si prinderile trebuie respectate.
Diametrul maxim al discului de ambreiaj 200mm.
Este permisa usurarea volantului. Greutate minima admisa volant + coroana: 5kg.

4. TRENUL DE RULARE

Arcurile si amortizoarele pot fi inlocuite sau modificate pentru a obtine o tinuta de drum mai buna pastrand caracteristicile exterioare de forma cu cele din echiparea de fabrica.

Nu sunt acceptate flexi-blocuri din material sau de tip diferit. Acestea vor fi conform echiparii de fabrica, din cauciuc. Duritatea acestuia cat si alegerea furnizorului este la libera alegere.
Geometria directiei si suspensiei este la liber, reglarea acesteia fiind permisa doar prin metode statice (exclus excentrice, extensii mecanice/filetate etc).
Diametrul barilor antiruliu este la liber, una pe fiecare punte.

5. SISTEMUL DE FRANARE

a) fata: discurile de frana conform echiparii de fabrica (neventilate). Se permit discuri gaurite sau cu canale.
b) spate: frane pe tambur din echiparea constructorului, inclusiv cele cu diametru marit.
* in cazul Dacia 1100 conform echiparii de serie (vezi fisa 1290)
c) garniturile de franare 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.

6. CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE	
Dacia 1100	**Dacia 13xx**
ROTI Diametru: 15" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 5.5**"** Offset: la liber	**ROTI** Diametru: 13" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 5.5**"** Offset: la liber
Garda la sol minima: 130mm (masurata la traversa inferioara a bratului fata)	Garda la sol minima: 120mm (masurata de la talpa inferioara a lonjeronului fata)

Rotile trebuie sa aiba toate acelasi diametru. Anvelopele trebuie sa aiba 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 de strada.

7. COMPLETARI

*specifice Grupei 1

Barele de protectie nu pot fi inlaturate.
Nu se accepta extensii ale caroseriei, aripi deportante, evazari.
Sistemul de iluminare, incarcare 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.
Nu se accepta usurarea caroseriei prin inlocuirea panourilor cu materiale compozite, gaurirea elementelor sau eliminarea dublurilor.
Banchetele, scaunul pasagerului, mochetele, tapiseria plafonului, roata de rezerva (cric, cheie de roti) nu sunt obligatorii. Se vor pastra fetele de usi originale.
Bordul trebuie sa fie conform cu originalul. Se pot accepta modificari ale plansei de bord si a dispunerii ceasurilor.
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.
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.

Extensie nationala FRAS Dacia Grupa 2

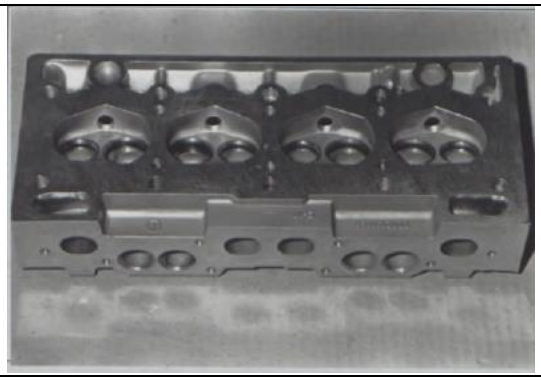
Modificari permise pe langa cele permise de Gr.1 plus urmatoarele:

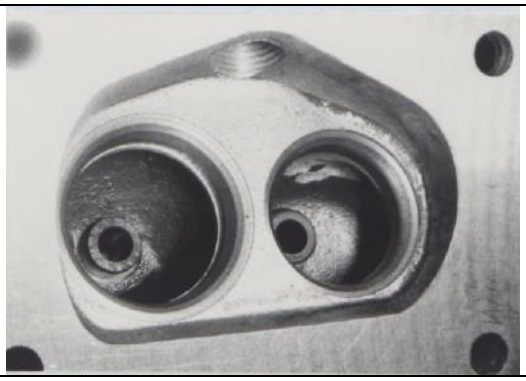
1. Modificarea componentelor mecanice originale: este permisa rectificarea, echilibrarea, usurarea, reducerea sau modificarea formei initiale prin prelucrari suplimentare. Este permisa adaugarea de material, extensii mecanice sau efectuarea de tratamente termice daca prin acestea nu se diminueaza rezistenta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

2. MOTORUL

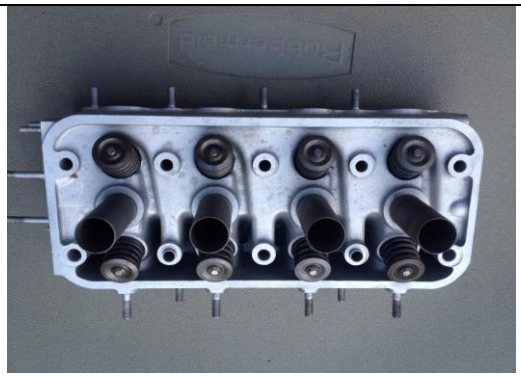
a) Blocul motor: de origine Dacia/Renault din familia Cléon-Fonte/Sierra.

b) Chiulasa:





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



Chiulasa Gordini cu supape opuse (crossflow) de origine Renault

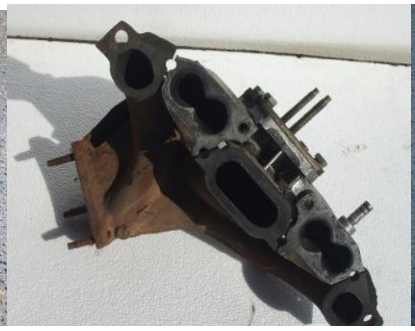
Chiulasa Alpine cu supape opuse (crossflow) de origine Renault

Separat de modificarile specificate la paragraful 1, 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.

Raportul de comprimare: la liber.

c) Sistemul de admisie

Sunt acceptate urmatoarele tipuri de galerii de admisie si carburatoare:



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

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

*de asemenea sunt acceptate carburatoarele verticale.
*imaginile de mai sunt sunt exemplificative. Tipul si marca sunt la libera alegere.

Diametrul difuzoarelor si dozajul este la libera alegere.
Restrictie: 1.6 OHC si 1.6 Clasic Dacia – diametrul maxim al clapetelor 40mm

Folosirea sistemelor de injectie este interzisa.
Nu este permisa folosirea rampelor de carburatoare de motocicleta sau clapetelor individuale.

d) Sistemul de aprindere Este permisa 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.	
e) Sistemul de racire Pozitia radiatorului de racire cat si punctele de fixare trebuie pastrate. Marimea si capacitatea acestuia sunt la libera alegere. Ventilatorul de racire si pompa de apa pot fi modificate, inlocuite sau eliminate. Se permite folosirea unuia sau doua electroventilatore.	

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 dual).
Bujii: Marca și tipul sunt libere. Interzis sistemul multi-bobina sau capacitiv.

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

Forma, dimensiunile si amplasarea acestora sunt la libera alegere cu terminatia in lateral sau la spatele vehiculului. Sectiunea maxima a tevii de esapament Ø60. Nivelul de zgomot sa nu depaseasca 105dB. Inaltime minima de la sol 60mm.
Pentru evenimentele desfasurate pe drumurile publice sau daca evenimentul are impusa o limita de zgomot, vehiculul trebuie sa se incadreze in reglementarile impuse.

g) Sistemul de ungere:

Este permis:
Modificarea sau inlocuirea baii de ulei cu alta de forma si capacitate diferita si a separatoarelor de ulei (antival)
Modificarea sau inlocuirea pompei de ulei cu angrenare sau debit diferit care pastreaza proportiille 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.
Recuperatorul de ulei si cilindrul compensator.

Nu este permis:
Adaugarea de pompe exterioare sau suplimentare.
Montarea radiatorului de ulei in afara caroseriei.
Nu este permisa utilizarea unui carter uscat.

h) 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 (cu lant).
Este permisa folosirea pinionului de distributie reglabil si a intinzatorului hidraulic.
Se poate folosi sistemul de angrenare cu lant dublu.

i) Mecanismul biela-manivela

- se permite folosirea pistoanelor, bolturilor si segmentilor la libera alegere.
- este permisa alezarea cilindrilor sau inlocuirea camasilor de cilindru pana la limita maxima de 0.6mm.
- se permite folosirea bielelor la libera alegere fara a modifica lungimea dintre axele de rotatie si a diametrelor de fixare a cuzinetilor.
- este interzisa modificarea diametrelor lagarelor arborelui cotit, exceptand cotele admise de rectificare.
- cuzinetii pot fi inlocuiti cu altii de acelasi tip, pastrand arborele cotit si capacele de origine.

Greutatea: la liber.

j) Sistemul de alimentare

Nu exista limitare in ceea ce priveste numarul, tipul, locatia si capacitatea pompei de benzina. Nu este permisa instalarea acesteia in compartimentul pasagerilor.
Pompele de benzina electrice trebuie conectate la contactul general de urgenta.
Amplasarea rezervorului si liniile de alimentare conform producatorului. Gatul de umplere poate fi amplasat in portbagaj iar rezervorul trebuie sa respecte reglementarile de siguranta conform anexei J FIA (* adica separarea compartimentelor cu perete despartitor, buson etans si gaura de scurgere in cel mai jos punct al compartimentului portbagajului). In cazul in care se foloseste furtun de aerisire, acesta trebuie sa fie prevazut cu supapa sens pentru evitarea scurgerii in caz de rasturnare.

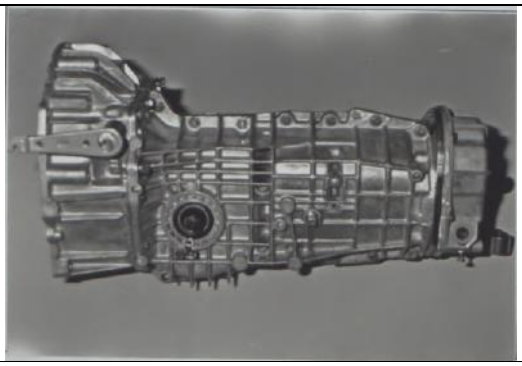
k) Sistemul de incarcare

Dimensiunile, capacitatea si amplasarea acestuia la libera alegere. Fixarea si protejarea acestuia in conformitate cu anexa J. Contactul general este obligatoriu.
Alternatorul poate fi decuplat pe perioada cursei.

3. TRANSMISIA

a) Cutia de viteze:

- se accepta modelele din gama Renault tip 352 (4 trepte), 365/395 (5 trepte) si NG cu timonerie dubla. Nu se admit modificari la semi carcase, carterul ambreiaj sau capace. Raportul final cat si rapoartele fiecarei trepte sunt la libera alegere.
Este permisa folosirea unui diferential autoblocant cu alunecare limitata.

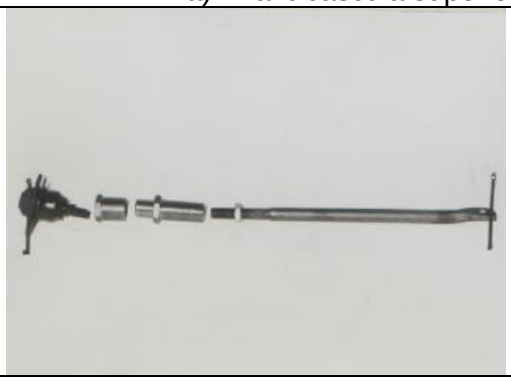
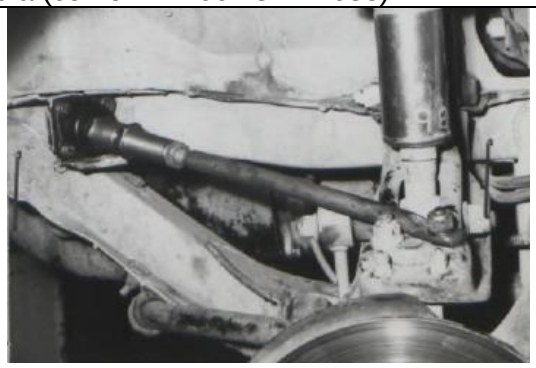


b) Ambreiajul

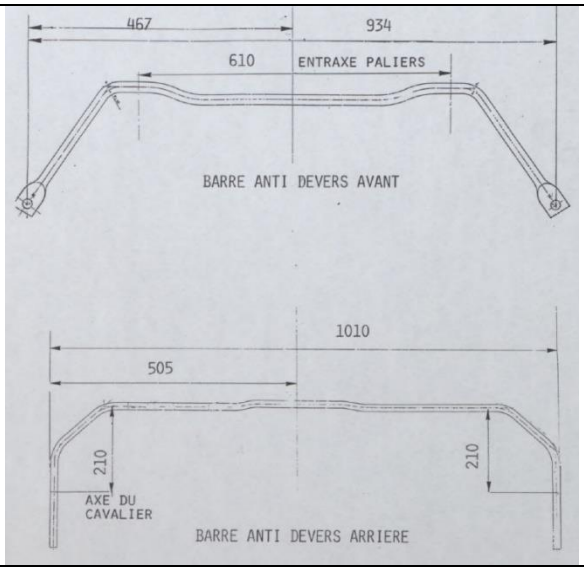
Se permite folosirea oricarui tip de ambreiaj uscat (tip volant, disc, material de frictiune) derivat din cele folosite la motorizarile Renault/Dacia cat si cele produse de terte parti.
Diametru maxim disc de ambreiaj 200mm. Constructia: la liber.

4. TRENUL DE RULARE

Urmatoare modificari sunt permise:

a) Tirant bascula superioara cu rotula (conform N-664 si N-1633)	
	
b) Bielete de directie tip nou cu rotula.	c) Ranforsa transversala intre amortizoare (fata/spate)
d) Brat central punte spate: este permisa folosirea unui pivot pentru fixarea puntii in zona centrala.	e) demultiplicarea casetei de directiei nu este restrictionata atat timp cat se pastreaza carcasa originala si punctele de prindere. Se accepta servo asistare.

f) Sunt acceptate flexi-blocuri din material sau de tip diferit fara modificarea suportilor de prindere sau a lagarelor de fixare.
g) Se permite reglarea unghiurilor suspensiei prin utilizarea elementelor de fixare cu excentric sau extensie filetata. Geometria directiei este la liber.
Este permisa folosirea bratelor de suspensie (bascule) cu lungimea diferita fata de serie (+2 +4)

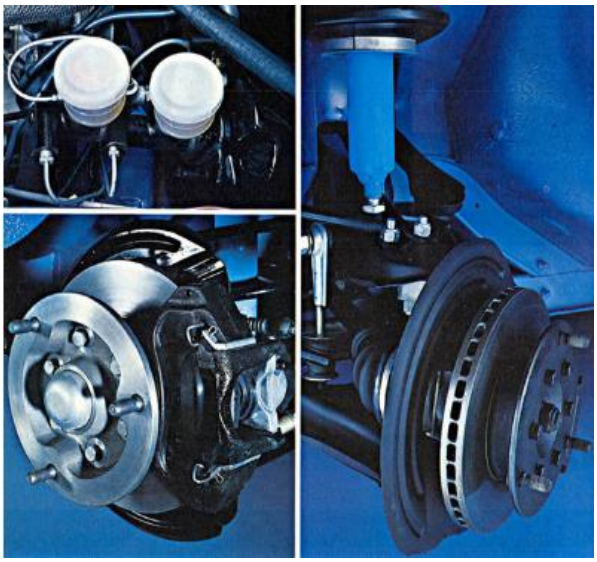
h) Grosimea si numarul barilor antiruliu este nerestrictionata dar fara modificarea sistemelor de prindere.	i) Ansamblul arc-amortizor: configuratia acestuia este la libera alegere atat timp cat se pastreaza acelasi tip de arc, nu se aduc modificari punctelor de prindere are caroseriei sau elementelor de suspensie. Se permite reglaj mecanic pe inaltime.
	

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

CARACTERISTICI DE GABARIT SI RULARE	
Dacia 1100	**Dacia 13xx**
ROTI Diametru: 13", 15" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 7.5" Offset: la liber	**ROTI** Diametru: 13" Numar gauri: 3 Antrax: 130 Latime maxima admisa: 9" Offset: la liber
Latime maxima: 1630mm	Latime maxima: 1770mm
Garda la sol minima: 110mm (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): 720kg	Greutate minima la trecerea liniei de sosire (fara carburant): 775kg

Rotile trebuie sa aiba toate acelasi diametru. Anvelopele trebuie sa aiba aceeasi marime. Marimea anvelopelor este la liber atat timp cat acestea nu ating in caroserie, inclusiv in sarcina.
Anvelope: omologate de strada sau de curse.

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

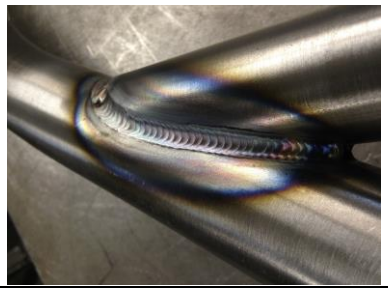
<table>
<tr>
<td>a) Este permis si recomandat montarea unei pompe de frana cu dublu circuit tip Renault 12 Gordini sau echivalenta. Este permisa asistarea servo.
b) fata: cu disc ventilat tip Renault 12 Gordini (sau componente de origine compatibile)
c) spate: cu disc neventilat tip Renault 12 Gordini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

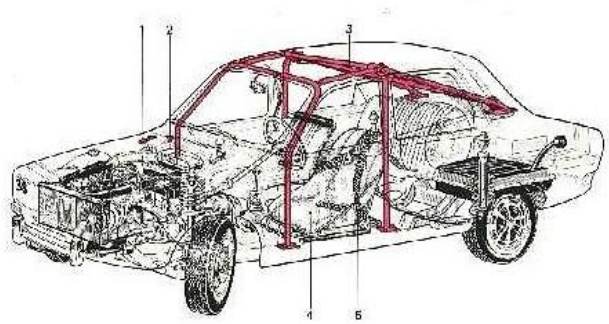
*se permite montarea unui pedalier cu doua pompe, cu balance bar

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

7. ARC DE SIGURANTA (ROLLBAR)
- obligatoriu la orice grupa

<u>Ca minim necesar</u> se impune un arc de siguranta demontabil, cu 6 talpi de prindere , model R12 / R8 Gordini de Gr.N acestea respectand anexa J FIA.
* se recomanda sudura MIG sau TIG realizata de un sudor autorizat.



Dacia 1300 – Gr.1	Dacia 1300 – Gr.2 si Evo
	
Dacia 1100 – Gr.1	Dacia 1100 – Gr.2 si Evo

Comunicat FRAS Ianuarie 2020:

Începând cu sezonul competiţional 2020, sportivii care se prezintă la start cu un vehicul de competiţii nou sunt obligaţi să deţină asupra lor declaraţiile de conformitate din partea producatorului pentru rollcage-ul montat în vehicul.
În cazul rollcage-urilor confecţionate în România, sportivul trebuie să aibă asupra lui:
– o declaraţie de conformitate din partea societăţii care a confecţionat rollcage-ul, din care să reiasă în mod explicit faptul că acesta respectă toate cerinţele 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 menţionată în declaraţia de conformitate
– declaraţie de calitate a materialului folosit
– un desen de execuţie a rollcage-ului
– poze cu detalii de pe parcursul asamblării rollcage-ului în vehicul

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

7. COMPLETARI

Barele de protectie pot fi inlaturate daca greutatea masinii respecta valoarea minima specificata in formularul de omologare.
Sistemul de iluminare si semnalizare trebuie pastrat in integralitate si trebuie sa fie perfect functional.
Aranjamentul traseele electrice si hidraulice este la libera alegere cu conditia de a fi fixate corespunzator conform reglementarilor de securitate si calitate cuprinse in anexele FIA.
Suportii de montare motor si cutie de viteze, tampoanele de sustinere si fuliile nu sunt restrictionate.
Materialele compozite acceptate cat si folosirea acestora in vederea usurarii sunt reglementate de anexa J FIA conform vehiculelor istorice de competitie din perioada respectiva (valabil doar pentru Gr. 2, C si Evo).
Se accepta geamuri din materiale usoare (doar LEXAN sau MACROLON) cu grosime minima 4mm si hologrma de origine.
Este permisa gaurirea elementelor de caroserie non-structurala, eliminarea dublurilor, utlizarea de panouri usoare. Este obligatoriu inchiderea fetelor interioare de usa cu panouri.
Se pot accepta modificari ale tabloului de bord, extensii ale caroseriei (max 70mm pe fiecare parte/ total 140mm), elemente aerodinamice care sa se incadreze intr-un minim estetic acceptabil in conformitate cu perioada masinii.
Car livery: Aspectul general trebuie sa fie unul placut si in ton cu istoria si perioada modelului. Schema coloristica si aplicarea sponsorilor sau a altor elemente grafice se va mentine la o limita a bunului gust.

8. ECHIPAMENTUL DE SIGURANTA

Elementele de siguranta si echipamentul de protectie a pilotului sunt obligatorii.
Acestea sunt reglementate prin regulamentul tehnic general pentru vehicule istorice.
Acestea pot avea omologarea expirata dar trebuie sa se prezinte intr-o stare tehnica si optica impecabila.
Se pot monta elemente de indepartare a volanului de tip ”quick release” pentru siguranta sporita in caz de accident.

8. NOTE FINALE

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

Pentru orice informatie suplimentara se vor consulta anexele J si K FIA, regulamentul tehnic FRAS pentru vehicule istorice de competitie cat si comisia tehnica FRAS.
Comisia tehnica isi rezerva dreptul de a aduce modificari si completari la aceasta extensie nationala. Schimbarile vor fi anuntate in cadrul sedintelor.
Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluţionate de FRAS prin comisiile de specialitate, singurii care au puterea de a decide.
Pasaportul tehnic istoric (PTI) si dosarul tehnic istoric (DTI) sunt obligatorii, tip Dacia Revival, ele trebuind sa fie in totalitate completate de catre proprietar, apoi semnate si vizate la zi de catre comisia tehnica Dacia Revival.

Extensie nationala FRAS Dacia Evo

Se pot distinge doua categorii de echipare:

1. Masini derivate din Gr.2 si Gr.C echipate cu management electronic al motorului si injectie (EFI) sau supralimentare.
2. Masini cu grupuri motopropulsoare de generatie noua inclusiv din afara gamei Dacia/Renault si cu modificari mai ample asupra trenului de rulare si franare.

Acestea se supun acelorasi criterii de acceptabilitate cu urmatoarele mentiuni:

Caroseria:

1. La fel ca si in cazul autoturismelor din Gr.1 si 2 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.

2. Se permit modificari minime ale elementelor din tabla ale caroseriei (exclus structuri de rezistenta) pentru asigurarea degajarilor necesare intre sub-ansamble.

3. Sunt acceptate bodykit-uri care pastreaza proportiile masinii si ii mentin identitatea.

Grupul motopropulsor:

1. Motorul trebuie amplasat in locul in care a fost original montat, tipul acestuia este la libera alegere.
2. Capacitatea cilindrica maxima pentru:
a) aspirat: maxim 2000cc
b) supraalimentat: maxim 1600cc
- motoarele supraalimentate care depasesc cilindreea de 1400cc vor fi echipate cu restrictor. Diametrul interior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 30mm valoare care trebuie să fie menţinută pe o lungime de 5 mm de o parte şi de alta a gâtuirii. Diametrul restrictorului turbocompresorului poate fi modificat de FRAS oricând și fără preaviz.
3. Cutia de viteze si transmisia sunt la libera alegere.

Trenul de rulare:

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

Sistemul de franare:

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

SFARSIT