

Intro til 71-klassen periode G1 og G2, 1966-71

I denne introduktion til 71-klassen omtales reglerne for standard- og GT-biler, der deltager i nationale løb for historiske biler i periode G (1966 til 1971), hvilket er biler med en gældende homologering i gruppe 1, 2 og 3 i perioden fra 1966 til og med 1971, samt biler homologeret i gruppe 4 i 1970 og 1971. Nedenfor er det altså alene de regler, man skal benytte for at bygge en standard- eller GT-bil til 71-klassen (periode G), der omtales.

FIA app. J 1971 kan downloades på dansk på HMS' hjemmeside. Bilen skal være i overensstemmelse med reglerne for standardbiler gruppe 2 eller GT-biler gruppe 4, bortset fra sikkerhed og enkelte andre forhold, som skal være i overensstemmelse med FIA app. K, art. 5 og tillæg II og VI, se nedenfor.

DASU regl. 9.1 det nationale reglement for historisk banesport – uddrag relevant for 71-klassen, se side 4

FIA app. K det internationale reglement for historisk motorsport – kan downloades fra HMS' hjemmeside under Banesport/81-klassen.

Særligt relevant for serieproducerede Standard- og GT-biler:

- Artikel 5, SAFETY PRESCRIPTIONS
- Apendix Appendix II – Roll Over Protection Structure (ROPS)
- Appendix VI – Technical Regulations for Production Cars

Reglementerne for historisk motorsport kan også downloades fra DASU's hjemmeside, se:

DASU.dk/sportsgrene/historisk-motorsport

hvor man både kan finde "REGLEMENTER FOR HISTORISK MOTORSPOR" og "FORMULARER OG TEKNISKE LISTER".

1. Hvad skal man være særligt opmærksom på:

FIA udgav i d. 1.1.1970 et helt nyt appendix J reglement, der var væsentligt forskelligt fra appendix J i 1969.

For historiske standard- og GT-biler periode G2 (1970 – 1971) skal man især være opmærksom på følgende:

- For at benytte appendix J 1971 som basis for at bygge en bil, skal bilmodellen være homologeret i gruppe 1, 2, 3 eller 4 før 1.1.1972 og homologeringen må ikke være udløbet før 1.1.1970.
- Man kan anvende alle tillægshomologeringer til og med 31.12.1971
- Kun brede skærme som angivet i homologeringsattesten må anvendes.
- Motorens boring må øges til cylindervolumengrænsen, se nederst i denne vejledning.
- Det er tilladt at montere ekstra reaktionsarme i hjulophængningen (4-link, watts-led), hvis det kan dokumenteres, at det blev anvendt på den pågældende bilmodel i periode G2 (1970 – 1971).
- Minimumsvægt (bil i løbsklar stand uden fører) ifølge homologeringsattesten
- HUSK; Det er IKKE tilladt at lette karosseriet eller i det hele taget at lave ændringer på de bærende dele (f.eks. kasse for at lave mere plads til karburatorerne), medmindre der står i reglementet, at det er tilladt.
- Dæk skal være E-mærkede (godkendt til gadekørsel i EU). Man skal også være opmærksom på reglerne for minimumsdiameter, se Bilag 1, dansk oversættelse af uddrag af app. K
- I tillæg VII til FIA's reglement for historiske biler, App. K, er der en liste over særlige forhold for specifikke biler, der er godkendt af FIA's historiske kommission (se link på DASU's hjemmeside under reglement 9)

Hvis en bilmodel er homologeret i 60-erne, men homologeringen er udløbet pr. 1.1.1970, kan man ikke benytte appendix J 1971, og man er nødsaget til at bygge bilen til periode G1 (1966 – 1969), hvis man vil deltage i 71-klassen. Det er f.eks. biler som Mini Cooper S 970 og Ford Anglia Super (1200). Homologeringen for Ford Anglia 1000 har det problem, at den ikke er homologeret med skivebremseser, så også her kan periode G1 være den bedste mulighed. Det er dog kun, hvor helt særlige forhold taler for det, at periode G1 bør komme i betragtning. For langt de fleste biler i periode G (71-klassen) vil det være en fordel at bygge bilen til periode G2 (appendix J 1971).

I periode G1 har man følgende muligheder:

- a) Bygge bilen som gruppe 2 standardbil eller gruppe 3 (GT-bil). Her gælder samme regler som for standard- og GT-biler i 65-klassen (se vejledning for 65-klassen periode E og F)
- b) Standardbiler kan også opbygges efter reglerne for gruppe 5 specialstandardbiler som beskrevet i appendix J 1969. Kun bilmodeller, der har deltaget i løb for gruppe 5 biler, kan benytte denne mulighed. For mere information, se uddrag af DASU regl. 9.1. nedenfor
- c) Bilmodeller, som har deltaget i den populære amerikanske TransAm-serie før udgangen af 1969, kan også benytte reglementet for TransAm-biler, se dansk oversættelse Bilag 7. Det vil typisk være amerikanere under 5 liter som Ford Mustang, Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird, AMC Javelin, men også biler under 2 liter som f.eks. Datsun 510.

Eksempler på gruppe 2 og 4 biler, der typisk vil høre til i periode G2 (71-klassen):

71-klassen under 1300 ccm

Fiat Abarth 1000	Div 1
Hillman/Sunbeam Imp	Div 1
NSU 1000 TTS	Div 1
NSU 1000 TT	Div 2
BMC Mini Cooper S 1275	Div 2
Ford Escort GT 1300	Div 2

71-klassen over 1300 ccm

Ford Cortina GT og Lotus mk. II	Div 3
Ford Escort TC	Div 3
Alfa Romeo GTAm	Div 4
BMW 2002	Div 4
Volvo 142	Div 4
Opel Kadett B	Div 4
Opel Ascona A og Manta A	Div 4
Ford Escort RS 1600 (BDA)	Div 5
Opel Commodore GS	Div 5
BMW 2800 CS	Div 5
Ford Capri RS2600	Div 5
Datsun 240 Z	Div 5
Porche 911 S	Div 5
Ford Mustang	Div 5
Chevrolet Camaro	Div 5

2. Særlige forhold, man skal være opmærksom på

Man skal være opmærksom på, at FIA Appendix K har fortrinsret for appendix J fra perioden.

De i appendix J reglementet nævnte "Cylindervolumen-klasser" er en inddeling efter motorenes cylindervolumen, som fremgår af appendix J fra 1971. Ved opboring af motoren må disse cylindervolumenklasser ikke overskrides. Det har IKKE noget med inddelingen af klasser efter cylindervolumen i Danish Masters.

Cylindervolumen-klasse: I de fleste perioder er klassegrænserne følgende (ccm): Op til 500, 600, 700, 850, 1000, 1150, 1300, 1600, 2000, 2500, 3000, 4000, 5000 og over 5000

Cylindervolumen-klasserne skal forstås på den måde, at hvis motorens cylindervolumen f.eks. er 1098 ccm, er den maksimalt tilladelige cylindervolumen 1150 ccm, også selvom klassen i Danish Masters går til 1300 ccm.

Støddæmpere periode G

Man skal være opmærksom på, at støddæmpere skal være tidstypiske. FIA har lavet et supplement til reglementet for historiske biler, hvor det er beskrevet, hvilke typer støddæmpere man må anvende i de enkelte perioder, se: [FIA app. K, Supplement I](#)

Nedenfor en oversigt over de overordnede regler for støddæmpere i periode G.

Støddæmpertype	Tilladt?
Uniball monteringsøjer	Se app. J
"Twin tube", yderrør af stål, ikke justerbar	Ja
"Twin tube", yderrør af stål, én justeringsmulighed	Ja
"Twin tube", yderrør af stål, to justeringsmuligheder	Ja
"Twin tube", yderrør af alu, to justeringsmuligheder	Ja
"Mono tube", yderrør af stål, ikke justerbar	Ja
"Mono tube", yderrør af alu, ikke justerbar	Ja
"Mono tube", yderrør af stål, justerbar dæmpning	Nej
"Mono tube", yderrør af alu, justerbar dæmpning	Nej

"Mono tube" og "Twin tube", se evt. forklaring i Supplement I til FIA app. K

OBS! Støddæmper med en ekstra udvendig gasbeholder er IKKE tilladte.

UDDRAG AF 9.1 REGLEMENT FOR HISTORISKE BILER, 71-klassen

Reglement 9.1 omfatter de tekniske bestemmelser for historiske biler gældende for motorsportsarrangementer for historiske biler i Danmark. Bortset fra de i dette reglement nævnte nationale bestemmelser, er FIA's internationale bestemmelser for historiske biler, FIA app. K, gældende, se dette link:

[Link til FIA's app. K](#)

Hvis det ikke udtrykkeligt er nævnt nedenfor, er det alene FIA app. K, der er gældende for historiske bilers tekniske udførelse.

9.1.1 NATIONAL BESTEMMELSE FOR BRÆNDSTOF

Brændstoffet skal overholde Reglement 252-9.1 eller 9.3. med følgende undtagelser og tilføjelser:

-252.9.1(b) National regel er ikke gældende. Der skal ikke være monteret kobling til udtagning af benzinprøve.

-252.9.3.2 Bæredygtig benzinen skal indeholde minimum 30% bæredygtige komponenter.

9.1.2 NATIONALE BESTEMMELSER FOR VOGNBØGER

Biler, der deltager i nationale løb for historiske biler, skal enten have en HTP, en National HTP (NHTP) eller en national vognbog. En HTP skal godkendes af FIA's historiske kommission, og den kan anvendes ved løb for historiske biler overalt i Europa. En NHTP har samme form og indhold som en HTP, men den godkendes af HU, og den kan anvendes ved løb for historiske biler i Danmark, Norge og Sverige.

Den korte nationale vognbog udstedes på anmodning fra føreren uden nogen godkendelsesprocedure, og bilen kontrolleres alene i forbindelse med deltagelse i løb. Det er førerens eget ansvar, at bilen er i overensstemmelse med regl. 9.1. Den nationale vognbog kan alene anvendes ved nationale løb for historiske biler i Danmark.

Til biler der tilhører den nationale periode K kan kun udstedes en national historisk vognbog (NAT)

Hvis der er tale om en bilmodel, som ikke tidligere er set i historisk motorsport, eller modifikationer falder uden for, hvad der er almindelig kendt, kan HU afvise at udstede en NHTP og henvise til, at bilen skal have en HTP, så bilmodel og opbygning kan verificeres af FIA.

9.1.2.1 Særlige bestemmelser for udstedelse af nationale vognbøger, periode G2, H, I, J og K.

Hvis en bilmodel har en gyldig homologeringsattest i en af perioderne G2, H, I og J, kan HU udstede en national historisk vognbog, hvis bilen er i overensstemmelse med app. J fra perioden og følgende særlige bestemmelser vedrørende komponenter og modifikationer, der var "frit" i perioden.

Komponenter, som ifølge app. J fra perioden frit kan udskiftes med andre, må erstattes med tidstypiske komponenter, også selvom det ikke kan dokumenteres, at de pågældende komponenter blev anvendt på den pågældende bilmodel i perioden. Med "tidstypiske komponenter" forstås dele og komponenter, som var almindeligt anvendt på modificerede standard- og GT-biler i henhold til app. J i den pågældende periode, eller som blev anvendt af fabrikanten på serieproducerede biler i perioden. Eksempel: Når det f.eks. kan dokumenteres, at der blev monteret to dobbelte Weber karburatorer på en BMW 2002 (hom. 5258) i periode G2, er det også tilladt at montere to dobbelte Weber på en Fiat 124 Special (hom. 5255) i

samme periode, selvom det ikke kan bevises, at det blev anvendt på en Fiat 124 Special i perioden. Se særlige regler for hjulophæng og fælge nedenfor.

HU kan godkende alternative komponenter (se FIA app. K art. 3.5), der ikke er en nøjagtig kopi af den/de originale komponenter/dele, hvis komponenterne er tidstypiske og alle væsentlige dimensioner er de samme. Ansøgning om godkendelse af alternative komponenter/dele indsendes til HU.

Modifikation af hjulophængningen: Montering af reaktionsarme med tilhørende monteringsbeslag (frit på biler med stiv bagaksel ifølge app. J, periode G2 og H1) er kun tilladt, hvis det er i overensstemmelse med app. J fra perioden og det kan dokumenteres, at de pågældende ændringer blev lavet på den pågældende bilmodel i perioden.

Fælge: Det er tilladt at anvende fælge med en anden diameter end den, der fremgår af homologeringsattesten for bilmodellen, hvis det kan dokumenteres, at den pågældende fælgediameter blev anvendt på bilmodellen i perioden eller hvis det fremgår af FIA app. K tillæg VII "Specific to certain cars".

Fælgene udseende skal være tidstypisk. Det er tilladt at montere spacere. Sporvidden er fri, men må ikke være større end at skærmene dækker hjulene mindst en tredjedel af hjulets omkreds og mindst dækkets bredde.

Se i øvrigt app. J fra perioden på DASU's hjemmeside under reglement 9, Historisk, samt Bilag 1 til *Historisk sportsligt reglement* for Danish Masters, der indeholder en liste over særlige tekniske regler

9.1.3 NATIONALE SIKKERHEDSBESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL BANELØB.

9.1.3.1 Sikkerhedsseler

DASU regl. 2 art. 253.6 "Sikkerhedsseler" er gældende for alle serieproducerede gadebiler (alle biltyper omfattet af FIA app. K art. 7.9 – 7.16) og GTP-biler (FIA app. K art. 7.5 og 7.6) klassificeret i periode F eller senere perioder. Uanset biltype og den periode, som bilen er klassificeret i, må den på selen anførte udløbsdato overskrides med 5 år. HU indskærper at selen skal være fejlfri og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

Ved anvendelse af FHR skal selerne monteres i henhold til reglement 2, tillæg 10, afsnit 10.3

9.1.3.2 Sæder

For alle serieproducerede gadebiler (alle biltyper omfattet af FIA app. K art. 7.9 – 7.16) og GTP-biler (FIA app. K art. 7.5 og 7.6) klassificeret i periode H og senere skal sædet være FIA godkendt. For FIA-godkendte sæder anvendt i alle historiske biler uanset periode, må den på sædet anførte udløbsdato overskrides med 5 år. HU indskærper at sædet skal være fejlfrit og at dette kontrolleres af teknisk kontrol.

HU vil stærkt anbefale også at anvende FIA-godkendte sæder i de biler, hvor det ikke er et krav.

9.1.3.3 Sidevinduer

Ved brugen af hærdet glas i sidevinduerne skal der være påklæbet en antisplintfilm. Tykkelsen af film må højst være 100 mikron (0,1 mm).

For at sikre tilstrækkelig luftskifte i kabinen og undgå høje temperaturer i kabinen er der ingen begrænsninger for, hvor meget sidevinduerne må være åbne.

9.1.3.4 Sikkerhedstanke

FIA godkendte sikkerhedstanke af mærket ATL kan anvendes + 5 år efter udløbsdato. Tanken skal være fyldt med skum jf. app K art. 5.5.2

9.1.3.1 Personlig udrustning

Personlig udrustning i henhold til DASU reglement 2, Tillæg 10, Personlig udrustning, med nedenstående tilføjelser vedrørende anvendelse af FHR.

Hovedfikseringsudstyr (FHR) i henhold til DASU reglement 2, tillæg 10 "Personlig udrustning", er obligatorisk i alle banesportsklasser for historiske biler bortset fra følgende kategorier:

- Historiske biler omfattet af FIA app. K og klassificeret i periode A, B, C, D og E.
- Historiske biler klassificeret i periode F og senere, der tilhører følgende kategorier:
 - o Æt-sædede racervogne (formelbiler) som defineret i FIA app. K art. 7.1 og 7.2, bortset fra historiske formel 1 biler.
 - o Åbne to-sædede racervogne som defineret i FIA app. K art. 7.3.
 - o Lukkede to-sædede racervogne som defineret i FIA app. K art. 7.4 og klassificeret i periode F.

Undtagelsen for anvendelse af FHR i de ovenfor nævnte kategorier af historiske biler er alene gældende, hvis det ikke er muligt uden konstruktive ændringer af bilen at montere sikkerhedssele og FHR, så DASU reglement 2 tillæg 10 "5) Vejledning i brug af HANS (FHR) i motorsport" imødekommes.

Ejere af biler, der ønskes undtaget fra kravet om anvendelse af FHR ifølge ovenstående, skal udfylde og underskrive en erklæring, der vedlægges HTP-en/vognbogen. Ejeren skal sørge for at køreren også underskriver erklæringen.

9.1.6 NATIONALE TEKNISKE BESTEMMELSER FOR HISTORISKE BILER, DER ANVENDES TIL BANELØB.

9.1.6.1 Særlige nationale tekniske regler gældende for 65-, 71-, 81- og 95 klassen

Uanset at FIA App. K evt. foreskriver andet, er følgende gældende ved nationale løb:

Klasse	
Alle	Generator er fri.
Alle	Startermotor er fri. Skal dog monteres i originale monteringsbolte/-huller
Alle	Lyddæmper er undtaget for minimum frihøjde jf. app. J fra perioden.
Alle	Ingen begrænsninger af det areal på serieproducerede bilers for- og bagende, der må benyttes til reklamer. En streamer øverst på bilens forrude må frit anvendes til reklame
Alle	Det er tilladt at montere en omdrejningsbegrænser
Alle	Dogbox er tilladt. For biler med dogbox tillægges 4% til minimumsvægten ifølge reglementet. Bilens vægt skal dermed mindst være minimumsvægten ifølge reglementet plus 4%
71-85	Aluminium køler med tidstypisk udformning er tilladt
71	Det er tilladt at anvende Yokohama A048 dæk, selvom de ikke er E-mærkede. Efter aftale med HU må dækleverandøren skære mønster i dækkene, så de kan benyttes i regnvej

De særlige tekniske regler vil ikke nødvendigvis være accepterede i andre baneløb udenfor Danmark. Ved deltagelse i løb uden for Danmark er det alene køreren ansvar at sørge for, at bilen opfylder det tekniske reglement for det pågældende løb.

