

Intro til 81-klassen periode H2 og I (1976-81)

I 81-klassen deltager historiske Standardbiler gruppe 2 og GT-biler gruppe 4 fra perioden fra 1972 til og med 1981, periode H1, H2 og I. FIA's reglementer for standard- og GT-biler, app. J, ændrede sig radikalt i 1976, så derfor er der forskellige regler for bilerne fra først i perioden, periode H1 (1972-85), og den efterfølgende periode H2 og I (1976-81). Bilerne i periode H2 og I er biler med en gældende homologering i gruppe 1, 2, 3 eller 4 i perioden fra 1.1.1976 til og med 31.12.1981. De reglementer, man skal være særligt opmærksomme på, er:

FIA app. J 1981

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- og 81-klassen kan downloades fra HMS' hjemmeside, Banesport/81-klassen

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 MOTORSPORT" og "FORMULARER OG TEKNISKE LISTER".

1. Hvad skal man være særligt opmærksom på:

Den 1.1.1976 udgav FIA et nyt app. J reglement, som var væsentligt forskelligt fra app. J 1975 reglementet. Dette nye reglement var gældende nogenlunde uændret til og med 1981.

Forskellen på app. J reglementet fra 1975 og app. J 1976 – 81 var først og fremmest, at reglerne for tillægshomologeringer i gruppe 2/4 blev ændret, så det blev vanskeligere for bilfabrikkerne at homologere særlige dele, som gjorde bilen mere egnet til motorsport. Man skal især være opmærksom på følgende:

- Særlige homologeringer af topstykker af anden konstruktion end basis-homologeringen; Disse tillægshomologeringer udgik pr. 1.1.1976
- Særlige homologeringer af gearkasser med et andet antal gear og konstruktion; Disse tillægshomologeringer udgik pr. 1.1.1976
- Brede skærme som angivet i homologeringsattesten udgår pr. 1.1.1976 og må ikke anvendes på en bil i periode H2 og I. De homologerede skærme erstattes af en generel regel om, at man uden homologering må montere en simpel type brede skærme med en maksimal bredde på 5 cm på hver side, se Appendix J fra 1981.
- Det er tilladt at anvende slicks dæk, men man skal være opmærksom på kravet til minimumsdiameter, se FIA app. K tillæg XI.

En liste (på fransk) over homologeringer, der udgik pr. 1.1.1976 og dermed ikke må anvendes i periode H2 og I, findes på DASU's hjemmeside under "FORMULARER OG TEKNISKE LISTER" og på HMS' hjemmeside under 81-klassen.

I app. J reglementet fra 1981 skal man også være opmærksom på følgende:

- For at benytte appendix J 1981 som basis for at bygge en bil, skal den være homologeret i gruppe 1, 2, 3 eller 4, og homologeringen må ikke være udløbet før 1.1.1976.
- Boringen må kun øges med 0,6 mm – dog ikke over cylindervolumengrænsen defineret af FIA, se nederst i denne vejledning.
- Det er IKKE tilladt at montere ekstra reaktionsarme i hjulophængningen (4-link, watts-led) som man måtte i perioden fra 1970 til 1975. Den stive bagaksel på en Ford Escort må derfor ikke have 4-link og watts-led i periode H2 og I
- I 1976 – 81 er minimumsvægten angivet i reglementet, mens minimumsvægten i 1975 er den i homologeringsattesten nævnte. Det medfører, at nogle biler skal veje mere og nogle mindre afhængigt af, hvilket reglement, der er lagt til grund (app. J 1975 eller app. J 1981)
- 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.

Man vil oftest anvende reglerne for periode H2 og I hvis bilmodellen først er homologeret i gruppe 1, 2, 3 eller 4 efter udgangen af 1975. Så er reglementet for periode H2 og I eneste mulighed, hvis ikke bilmodellen også er homologeret i gruppe A. Bilmodeller, der er homologeret før 1.1.1976, vil oftest være mere konkurrencedygtige, hvis man benytter appendix J 1975 i stedet for appendix J 1981.

Eksempler på standardbiler gruppe 1/2, hvor man vil benytte appendix J 1981:

- Ford Escort RS2000 mk. II (5566). Mk. II karossen er homologeret d. 1.1.1976 som et tillæg, og appendix J 1975 kan derfor kun benyttes til RS2000 mk. I. Det medfører bl.a., at bagakslen på en RS2000 mk. I må ombygges med 4-link og Watts-led, men det må en mk. II ikke.
- Opel Kadett C GTE (5624, 1.2.1976)
- Opel Ascona B (5612, 1.1.1976)
- BMW 320 E21 (5620, 1.1.1976)
- VW Golf GTI mk. I (5731, 1.1.1979)

2. Særlige forhold, man skal være opmærksom på

Man skal være opmærksom på, at FIA Appendix K har fortrinsret for appendix J fra perioden. Hvis der f.eks. står i appendix J fra 1981, at både side- og bagvinduer skal være de originale af hærdet glas, men der i appendix K tillæg VI står, at det er tilladt at erstatte side- og bagvinduer med lexan, er det appendix K, der er gældende. Det er altså tilladt at montere side- og bagvinduer af lexan på en bil i periode H2 og I, selvom det ikke er tilladt ifølge app. J 1981.

De i appendix J reglementet nævnte "Cylindervolumen-klasser" er en inddeling efter motorernes cylindervolumen, som fremgår af appendix J fra 1981. 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 1990 ccm, er den maksimalt tilladelige cylindervolumen 2000 ccm, også selvom klassen i Danish Masters går til 2500 ccm.

Støddæmpere periode I

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 I.

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.