

Vejledning for 81-klassen periode H1 (1975)

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 H1 er biler med en gældende homologering i gruppe 1, 2, 3 eller 4 i perioden fra 1.1.1972 til og med 31.12.1975. De reglementer, man skal være særligt opmærksomme på, er:

FIA app. J 1975

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 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

1. Hvad skal man være særligt opmærksom på:

Appendix J 1975 er ikke væsentligt forskellig fra appendix J 1971. Forskellen er først og fremmest reglerne for tillægshomologeringer, der i løbet af perioden blev mere og mere frit. Ifølge appendix J 1973 blev det i gruppe 2/4 således tilladt at homologere topstykker med flere ventiler pr. cylinder ved en produktion på kun 100 stk., hvor der normalt kræves 1000 stk. for en homologering i gruppe 2. Også gearkasser med flere trin kunne homologeres med kun 100 producerede enheder. Disse særlige regler for homologering udgik pr. 1.1.1976, så derfor vil det ofte være en fordel at bygge en bil til appendix J 1975, simpelt hen fordi man kan anvende alle high-tech homologeringerne af topstykker, gearkasser og bremses.

Man skal især være opmærksom på følgende:

- For at benytte appendix J 1975 som basis for at bygge en bil, skal bilmodellen være homologeret i gruppe 1, 2, 3 eller 4 før 1.1.1976 og homologeringen må ikke være udløbet før 1.1.1972.
- Man kan anvende alle tillægshomologeringer til og med 31.12.1975
- 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 H1 (1972 – 1975).
- 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.
- Det er tilladt at anvende slicks dæk, men man skal være opmærksom på kravet til minimumsdiameter, se FIA app. K tillæg XI.

Det kan være svært at overskue, om man skal bygge en givet bil til 81-klassen efter app. J 1975 eller app. J 1981. Som udgangspunkt vil det altid være en fordel at bygge en given bil til app. J 1995, periode H1, men det kan selvfølgelig kun lade sig gøre, hvis bilmodellen er homologeret før 31.1.1975.

Eksempler på biler, hvor man vil benytte appendix J 1975:

BMW 2002 (homologeret med 16V topstykke)

BMW 3,1 CSL (homologeret med 24V topstykke)

Ford Escort RS1600/1800 mk. I og II (med BDG motor)

Ford Escort RS2000 mk. I

Ford Capri RS3100 (homologeret med 24V topstykke)

Porsche 911 RSR

De Tomaso Pantera

Eksempler på biler, hvor man IKKE vil benytte appendix J 1975:

Ford Escort RS2000 mk. II (først homologeret 1.1.1976)

BMW 320 E21 (først homologeret 1.1.1976)

2. Særlige forhold, man skal være opmærksom på

Man skal være opmærksom på, at FIA Appendix K har fortrinsret for appendix J fra perioden. Det betyder bl.a. at for- og bagklap samt skærme og døre af glasfiber, der er homologeret i perioden fra 1970 til 1972, IKKE må anvendes på en bil i periode H1.

De i appendix J reglementet nævnte "Cylindervolumen-klasser" er en inddeling efter motorenes 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 H

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.

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

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 Tillæg IV til FIA app. K
OBS! Støddæmper med en ekstra udvendig gasbeholder er IKKE tilladte.