

Historic kilpa- auton rakentaminen

Yleisiä ohjeita ja vinkkejä.



Ikäkauden valinta:

- Huomioi, että voit käyttää vain HTP:ssä merkityn "Year of specification" vuoden loppuun mennessä päivättyjä luokitustodistuksen sivuja.
 - Yleensä tämä "Year of specification" on sama kuin ikäkauden viimeinen vuosi
- Ikäkausien E, F ja G1 rakennussäännöt löytyvät Liite K:sta.
- Muiden ikäkausien osalta noudatetaan "Year of specification"-vuoden Liite J:n ko. ryhmän sääntöjä. Yleensä tämä on siis ikäkauden viimeisen vuoden sääntö.
- Lisäksi Liite K:n puolelta tulee turvavarusteiden säännöt ja joidenkin FIA:n hyväksymien poikkeuksien/erivapauksien/lisämääräysten määritelmät.
- Liite J:n mukaisten muutoksien/virityksien tulee olla ikäkaudella todistettavasti käytettyjä FIA:n kalenterissa olleessa kilpailussa kyseisessä automallissa. Tästä kilpailijan on esitettävä pitävät todisteet.

Ulkonäössä erityisiä huomioitavia asioita:

On erityisen toivottavaa, että Historic kilpa-auto olisi sen näköinen ja värinen, kun ne ikäkaudella olivat.

Esimerkiksi tehdastallien ja teamien käyttämiä värityksiä voi vapaasti käyttää, kunhan noudattaa värityksiä ja niiden muuta ulkoasua (esim. mainokset).

Passikuvissa voi myös olla omilla mainoksilla oleva auto, kunhan noudattaa mainoksissa Liite K: ssa määritettyjä paikkoja ja kokoa.

Myös moottoritilan osalta tulisi noudattaa ikäkauden kaltaista ulkonäköä. Esim. silikoniletkujen osalta tulisi valita ne mustat vaihtoehdot nykyaikaisten sinisten sijaan.

Teknisten osien muutokset:

- Liite K:n mukaisesti tiettyjä alkuperäisiä osia voi koneistaa, muotoilla ja jopa uusvalmistaa, kunhan lopputulos on sellainen, että vastaavan pystyy aina tekemään alkuperäisestä luokitellusta osasta ainetta lisäämättä.
- Koska Liite K (3.7.3 ja 3.7.4) antaa mahdollisuuden käyttää esim. parempilaatuista terästä, tai muuta metalliseosta osasta riippuen, avaa tämä mahdollisuuden jopa alkuperäistä osaa kestävämpien osien käyttämiseen.
- Uustuotanto-osien kohdalla on kuitenkin syytä aina varmistaa sen sääntöjenmukaisuus merkkiasiantuntijoilta.
- Markkinoilla on paljon osia, joita markkinoidaan historic autoihin, mutta jotka eivät silti ole sääntöjen mukaisia!
 - Poikkeavat ns ”FIA hyväksytty historiciin” osat tulee listattu FIA databasesa.

E – G1 ikäkausien erityishuomiot:

Tekniset määräykset tulevat Liite K:sta (Liite VI)

Vain alkuperäisiä ja mahdollisesti ikäkaudelle
lisäluokiteltuja osia voi käyttää.

G1 ikäkaudella kaasutin oli vapaa, kunhan se menee ilman
lisäosia alkuperäiseen luokiteltuun imusarjaan! Todisteet
ko. ratkaisun käytöstä on kuitenkin esitettävä.

Joissakin automalleissa lisäluokiteltuun osaan voi liittyä
tehtaan lisäselvityksiä/ohjeistuksia, jotka eivät käy ilmi
luokitustodistuksesta.

Merkkiasiantuntijat osaavat neuvoa näissä ja heidän
puoleen kannattaa aina kääntyä, kun tekee muutoksia
alkuperäiseen rakenteeseen.

G2 – H1 ikäkausien erityishuomioita:

- Näiden ikäkausien Liite J:n antamat vapaudet muutoksiin ovat historic ikäkausista kaikkein vapaimmat.
- G2 ikäkaudella oli sallittua käyttää luokiteltuja kevennysosia ja ns. 100 säännöllä luokiteltuja erikoisosia. H1 ikäkaudelle kevennysosien käyttö kumottiin.
- G2 ja H1 ikäkausilla Liite J:n mukaan autoissa tuli olla sisustan verhoilut ja takapenkit paikoillaan. Tämä mahdollisti sen, että niiden alle piiloon jääviä korimuutoksia oli mahdollista tehdä, koska piiloon jäävät korimuutokset olivat tietyin ehdoin sallittuja.
- Tämä mahdollisti esim. Escorteissa yleisesti käytettyjen ns. nelilinkkien asennuksen, koska niiden kotelot auton sisällä jäivät takapenkin alle piiloon!
- Liite K mahdollistaa näiden muutoksien käytön ns. virtuaalisilla takapenkeillä!
- Edelleenkin kaikista Liite J:n sallimista muutoksista täytyy esittää ikäkaudelta pitävät todisteet.

H2 ja I ikäkausien erityishuomioita:

- Monista G2 ja H1 ikäkausien vapaista osakokonaisuuksista palattiin vain luokiteltuihin.
- Ryhmässä 2 autojen minimipainot tulivat ikäkauden liite J:stä moottorin tilavuuden perusteella.
- Moottorin porausraja Max. 0,6mm.
- Valmistajat luokittelivat runsaasti erilaisia osakokonaisuuksia ja kaikki niiden ominaisuudet/yksityiskohdat eivät välttämättä käy ilmi luokitustodistuksista.
- Niiden osalta kannattaa aina olla yhteydessä merkkiasiantuntijaan.
- Huomioitavaa on, että kilpailijan todistustaakka on selkeästi pienempi, koska monet ennen vapaat asiat on nyt luokiteltu ja siten vapaasti käytettävissä.

J1 ja J2 ikäkausien erityishuomioita:

- Näiden erityisiä sääntöjä on määritelty Appendix K liite VII:ssä
- Siirryttiin N ja A ryhmän luokituksiin.
- Ryhmä N oli hyvinkin vakio. Tosin sinnekin alettiin tiettyihin automalleihin luokitella erikoisosia suorituskyvyn/kestävyyden lisäämiseksi.
- Ryhmä A oli autovalmistajien ”luokittelutaivas” ja luokiteltujen osien/ rakenteiden määrä osassa automalleista on valtava.
- A-ryhmän auton ei kuitenkaan tarvitse sisältää kaikkia erilaisia erikoisosia, vaan lähes N-ryhmään kuuluvalla autolla voi kilpailla A-ryhmän passilla.
- Huomaa kuitenkin, että ryhmään N on oma luokitustodistuksensa. N-ryhmän luokitukset eivät automaattisesti kelpaa ryhmässä A, mutta usein N-ryhmän lisäluokitukset löytyvät myös ryhmän A luokituksista.
 - N-ryhmän luokituksessa määritellään lähinnä osia, jotka ovat ryhmässä A vapaita
- Luokitustodistusjärjestys menee seuraavasti: Pohjana on ryhmä A perusluokitus (myös ryhmässä N), sitten valitaan lisäksi joko ryhmän N luokitustodistus (N-xxxx) tai ryhmän A luokitustodistuksen sallitut lisäluokitukset (A-xxxx, ei siis N-xxxx)

K ikäkauden erityishuomiot:

- Erityisiä sääntöjä: Appendix K, Liite VII
- Luokitustodistuksien käyttö kuten J1-J2
- Lisäyksenä HTP:ssä mm. elektroniikkakaavio
 - K-ikäkauteen on siis oma HTP pohja "K2"
- Etenkin WR- ja VK ("WRC ja Kit") luokituksien osat on oltava identtisiä luokiteltujen kanssa
 - Usein nämä ovat osakokonaisuuksia, jotka on siis käytettävä kokonaisuudessaan luokituksen mukaisesti (ei siis noukita jotain "kivaa" osaa)

Vinkkejä ikäkausitodisteiden hakemiseen:

- Ikäkaudella ilmestyneet auto-ja moottorilehdet maailmalla.
- Tehtaiden kilpaosastoiden käsikirjat, esitteet ja mainokset.
- Hyvä huomioida, että rata-autot pitivät usein ensimmäisinä sisällään uusinta tekniikkaa ja innovatiivisia teknisiä ratkaisuja. Kannattaa siis ralliautojen rakentajien tutkia myös saman ajankohdan rata-autoista olevia kuvia ja lehtiartikkeleita.
- On hyvä tiedostaa, että FIA säännöillä ajettiin myös Euroopan ulkopuolella. Japanin, Austraalian, Uuden Seelannin, Etelä Afrikan, USA:n jne. sarjoissa ajaneista autojen kuvista/artikkeleista voi löytyä niitä ikäkausitodisteiksi kelpaavia asioita.
- Netin keskusteluforumit voivat myös olla erinomaisia tiedonlähteitä.
- Huomioikaa kuitenkin, että nykyisin tekoälyn aikakaudella yksittäinen valokuva ei takaa sen aitoutta. Paras on siis ikäkauden painettu todiste.
- Muistakaa myös esim valokuvien copyright-asiat (lupa)

Esimerkkejä eri ikäkausille hyväksytyistä muutoksista eri automalleille:

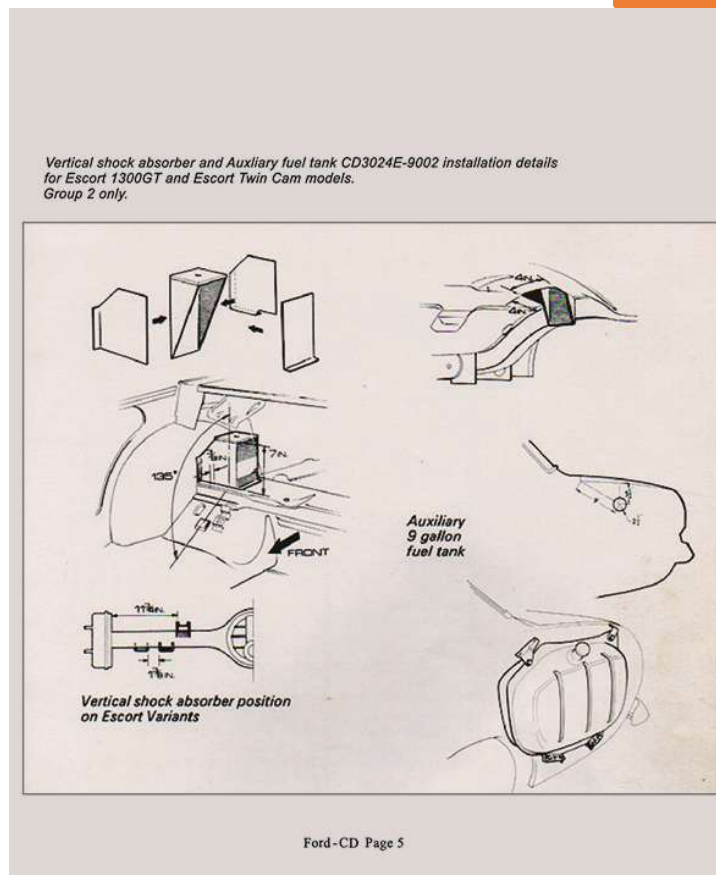
Kertomus Ford Escort GT 1300 ns. nelilinkkien ikäkausitodisteen hakemisesta ikäkaudelle G2

- GT Escorteilla rataa ajavien Hissekuskien mielestä jo aikoinaan 70-luvun alussa huippukuskiin autoissa oli nelilinkki tuennat ja Watt tuki käytössä. Vuoden -71 Liite J kyseiset muutokset salli ja niitä tiedettiin käytetyn ainakin Escort RS 1600 autoissa ja todennäköisesti myös Twin Cameissa. Asialle ei kuitenkaan tuntunut löytyvän FIA:n vaatimaa ikäkausitodistetta, joten tyytyminen oli perinteiseen ratkaisuun lehtijousilla alkuperäisten tukien kanssa.
- Sattuman kautta netissä surfatessa eräs alan harrastaja törmäsi Brittiläiseen keskustelupalstaan GT Escorttien ratahistoriasta ja sieltä löytyi kuva kyljelleen käännetystä rata Escortista, jossa nelilinkit, watt tuki ja muutkin tyypilliset rata Escortin rakenteet ovat selvästi näkyvissä.
- Tarkemmin tutkittaessa kävi ilmi, että kuva oli Tanskalaisen Flemming Rasmussenin 2-ryhmän GT Escortista vuodelta -71. Autosta löytyi runsaasti lisää kuvia vuoden -71 Tanskan mestaruussarjan kilpailuista. Seuraavaksi alettiin tutkia, olisivatko ko. kilpailut olleet FIA:n kalenterissa. FIA:n vuoden -71 kilpailukalenterin löytäminen ei ollut ihan helppo rasti, mutta löytyi viimein Tsekkien autourheiluliiton kotisivuilta. Sieltä kävi ilmi, että kaikki Tanskan ratasarjan kisat olivat olleet FIA:n kalenterikilpailuja. Näin oli saatu FIA:n historic sääntöjen vaatimat todisteet kasaan.
- Seuraavaksi tiedot lähetettiin FIA:n Historic Motorsport Comission tutkittaviksi, josta ne palautuivat muutaman viikon kuluttua hyväksytyinä.

Ford Escort luokitustodistusten tarkennuksia koskien taka-akselin tuennan luokiteltuja muutoksia G1 ikäkaudella

- HF5211 Escort 1300GT ja HF1524 Escort Twin Cam autoissa taka-akselin pitkittäistuet ovat pituusakselin suuntaisesti (poikkeama 2-4 ast.). Uudempien Escort-versioiden tuentojen tavoin vinossa olevat pitkittäistuet todettu ei-vastaaviksi.
- Molempiin em. autoihin on kuitenkin luokiteltu 2.5.1968 sama Heavy Duty -takaiskunvaimennin asetelma johon sisältyy koriin ja akselistoon kiinnityspisteiden muutoksia (GT 9/9V, TC 3/3V)
- Tämän luokituksen Ford Competition Departmentin asennusohjeet mittoineen liitteenä .
- Tässä rakenteessa tukitangon akseliston puoleinen pää osuisi samaan kohtaan HD-iskunvaimentimen alapään kiinnikkeen kanssa, joten se on siirretty keskemmälle akselistoa.
- Tämä tukitangon kiinnityspiste vakioitiin tuotantoautoihin talvella 1969-1970.
- - Jos HF5211 tai HF1524 on varustettu normaalilla akselistotuennalla, tulee tankojen olla pitkittäin, kuten perusluokituksessa.
- - Kun käytetään 2.5.-68 luokiteltua Heavy Duty -asetelmaa, tankojen kiinnitys on siirrettävä ohjeen mukaisesti.

Ford Escort luokitustodistusten tarkennuksia koskien taka-akselin tuennan luokiteltuja muutoksia ikäkaudella G1



Lisää Escortista...

- Escort "BDA" on alun perin luokiteltu ryhmään 2 luokituksella 1605
- Sittemmin luokiteltiin auto nelosryhmään luokituksella 650
- 650 luokituksessa on taka-akselin tuentaratkaisuja, mutta ei esim. Watt-linkkiä
- Tehdas ajatti todistetusti aikoinaan FIA:n luvalla "BDA":ta -77 Monte Carlossa luokituksella 1605 ja -75 spekseillä
- Tämä mahdollisuus on mainittu myös -76 Liite J:ssä ryhmän 2 yleisenä asiana
- Tästä oli etuna mm. Watt-linkki, korin kevennykset ja korin näkymättömien osien muutokset (kuten oli sallittu -75 ryhmässä 2)
- Nykyisin sallitaan kyseinen -75 spekseillä ja 1605 luokituksella tehty "BDA" myös ikäkauteen I, vaikka yllämainittuja muutoksia ei tässä I-ikäkaudessa olekaan sallittu tehdä
- Tällöin kuitenkin HTP:ssä on "Year of specification: 1977" ja HTP:ssä merkityn FIA class-kohdan perässä on "/W"