

PROJET RÈGLEMENT TECHNIQUE DAKAR 2013

1. CARROSSERIE

1.1 Dimensions Maximales

1.1.1 Largeur

- Pour les 4 x 2, la largeur maximale de la carrosserie est fixée à 2400mm sans les rétroviseurs.

2. MOTEUR ESSENCE (Hors Score)

2.1 Type

2.1.1 Le moteur doit :

- Provenir d'une voiture de grande production.

2.1.2 Les pièces suivantes doivent être strictement conservées à l'identique du moteur de production :

- Les bloc moteur, équipement mobile (vilebrequin, bielles, pistons), culasse(s) complète(s) et distribution doivent être d'origine.
- Le manuel d'atelier du constructeur sera une base de référence pour contrôle de conformité.

2.1.3 Restent libres :

- Tous les accessoires sont libres à l'exception du diamètre du papillon qui doit impérativement être inférieur ou égal à celui du moteur d'origine. Le collecteur d'admission est également libre mais son volume doit impérativement être inférieur ou égal à celui du moteur d'origine. Le collecteur d'échappement est libre.
- Il est possible de couper ou meuler des oreilles, nervures ou excroissances de carter (y compris bloc moteur) gênantes pour l'implantation et seulement si gênantes. Il est possible d'installer des filets rapportés (type Helicoil) sur tout filetage existant. Il est possible de renforcer le système de support moteur.
- Il est possible de monter un carter sec.

2.2 Bride

<i>ESSENCE</i>	DAKAR 2013
Prototype*	34
Standard (2 ou 4 valves)	36
>5400cc 4x4 FIA / Score	36
>5400cc 4x2 FIA	39
>5400 4x2 Score	37,2

* Uniquement pour pilotes ne figurant pas sur la liste « Elite » d'A.S.O.

3. MOTEUR DIESEL

3.1 Généralités

- Seuls les systèmes de suralimentation à simple étage ou à double étage seront acceptés et le moteur devra être issu de la série. Les moteurs de type en ligne (4, 5 ou 6 cylindres) devront avoir un maximum de 2 turbos ; les moteurs en V devront avoir un maximum de 4 turbos.

3.2 Type

3.2.1 Le moteur doit :

- Provenir d'une voiture de grande production.

3.2.2 Turbos

- **Turbo Simple Étage** : Le turbo (ou les turbos dans le cas d'un Moteur en V) et son système de contrôle type wastegate ou autre peuvent être remplacés librement par tout autre turbo (à simple ou double étage standard) provenant de n'importe quel véhicule de grande production.
- **Turbo Double Étage pour 2013** : Il est possible d'homologuer un nouvel ensemble turbocompresseur-collecteur d'échappement. Cet ensemble doit provenir d'un modèle du même Constructeur que le modèle homologué et doit être interchangeable avec le système d'origine (sans modifications). Il est possible d'homologuer une pièce interface entre le collecteur d'échappement et le turbocompresseur à condition qu'elle ne comporte aucun dispositif mobile. L'usinage local du carter du turbocompresseur est autorisé pour le montage des canalisations d'air. Le système de contrôle de type waste gate ou autre sont libres.
- **Turbo Double Étage pour 2014 et 2015** : doit strictement rester celui correspondant au modèle du moteur, l'assemblage de turbos provenant de Moteurs différents sera strictement interdit.

3.2.3 Les pièces suivantes doivent être strictement conservées identique au moteur de production :

- Les bloc moteur, équipement mobile (vilebrequin, bielles, pistons), culasse(s) complète(s) et distribution doivent être d'origine. Le système d'échangeur d'air de suralimentation si type air /eau doit être conservé d'origine (radiateur d'eau y compris) et ne pas être ajouté ou combiné avec un échangeur de type air / air. . Il est toutefois permis pour des problèmes de fiabilité de changer le radiateur mais en conservant strictement les dimensions de celui d'origine
- Les carters Moteurs doivent être strictement d'origine mais peuvent être issus d'un autre modèle du même constructeur.
- Le manuel d'atelier du constructeur sera une base de référence pour contrôle de conformité.

3.2.4 Restent libres :

- Le filtre à particules est autorisé : il doit être d'origine et faire l'intégralité du Rallye ; il ne peut donc être changé au cours de l'épreuve.
- Tous les accessoires sont libres.
- L'échangeur air/air est libre sous les conditions suivantes : faisceau de volume extérieur de maximum 12 litres provenant d'une grande production (dimensions extérieures du faisceau seul) et les boîtes libres.
- Le collecteur d'admission est libre mais son volume doit impérativement être inférieur ou égal à celui du moteur d'origine.
- Il est possible de couper ou meuler des oreilles, nervures ou excroissances de carter (y compris bloc moteur) gênantes pour l'implantation et seulement si gênantes. Il est possible d'installer des filets rapportés (type Helicoil) sur tout filetage existant. Il est possible de renforcer le système de support moteur.
- Le collecteur d'échappement est libre.
- Les carters secs sont autorisés.

3.3 Bride

DIESEL	DAKAR 2013
Prototype*	36
Standard turbo à simple étage	39

* Uniquement pour pilotes ne figurant pas sur la liste « Elite » d'A.S.O.

4. GÉNÉRALITÉS / DIVERS

- Le contrôle de la pression des pneus à l'intérieur de la voiture en affichage, et/ou en enregistrement est interdit.
- La limitation de vitesse pour toutes les voitures sera de 170km/h. La vitesse sera limitée à 140km/h pour les camions.
- La marque de fabrication du moteur n'est pas obligatoirement liée au nom (ou à la marque) de la voiture.
- A.S.O. définira une liste de pilotes considérés comme élite d'une trentaine de noms.
- Type de pneu unique pour toute la liste Élite
- À l'issue du Dakar 2013, les brides seront à nouveau étudiées par l'organisation A.S.O. en collaboration avec un panel représentatif de l'ensemble des acteurs de la discipline sur le Dakar.
- Le système de gonflage-dégonflage pour les T2 est autorisé quand le véhicule est en mouvement.

5. ÉCHELLE DE POIDS FIA

Simple Turbo :

Le calcul de l'échelle de poids se fera avec un coefficient 1,3 pour les véhicules diesel simple turbo contre 1,5 pour les autres véhicules.