

FEDERACION NORTE

DE

AUTOMOVILISMO

DEPORTIVO



REGLAMENTO TÉCNICO 2018

T C 850 BONAERENSE

FIAT

MOTOR 1300

INICIO ACTIVIDADES 1990 - 2017 - 27 Años Ininterrumpidos.

VALIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2018

### VIGENCIA

El presente Reglamento Técnico es vigente del 01/01/18 al 31/12/18. **Se hallan en Federación 2 ejemplares (Técnica y FedeNor) para consulta y aplicación con firma indudable del Presidente de FedeNor.**

Con el presente reglamento quedan anulados todos los anteriores y sus anexos.

### NÚMERO DE PLAZA

Tendrán una (1) plaza

### CATEGORÍA

Todos los automóviles se agruparán en una sola Categoría.

## **Se Autoriza Cambiar de Modelo del Vehículos durante el Campeonato.**

Se clasifican los VEHICULOS EN LOS MODELOS que son los siguientes:

FIAT 600 "R" - "E" - "D"
FIAT 133
FIAT 800 ACORAZADA

Se admitirán automóviles Modelos.

MODELOS : hasta modelo 1976.

<b>FIAT</b>
FIAT 600 BERLINA "R" - "E" - "D"
FIAT 800 ACORAZADA
FIAT 133 VER DETALLE EN PUNTO B de este Articulo.-

FIAT 133: Se incorpora la carrocería completa.

Con respecto a la trocha y la distancia entre eje ver CONJUNTO SUSPENSIÓN Y DIRECCIÓN  
Titulo trocha y distancia entre eje.

**Para el Fiat 133 se autoriza cortar el puente trasero para colocar caja de velocidad.**

**Para el Fiat 133 Anclajes Amortiguadores, Parrillas, Suspensión, ver Art. Correspondiente por reformas.**

**Para el Fiat 133 se autoriza adaptar anclaje del elástico como en del fiat 600 al igual que la colocación del elástico del Fiat 600.**

Todos los elementos que no se especifiquen deberán ser Standard y equipo original de fábrica o de reemplazo en el mercado de reposición.

Bonaerense

**MOTOR**

**CAMBIO DE MOTOR.**

Durante el desarrollo de las pruebas libres oficiales y hasta antes de clasificar todo cambio de motor será comunicado a los Comisarios Técnicos para su conocimiento.

El motor será sellado por los Comisarios Técnicos durante la Verificación Previa antes de la Clasificación.

A partir del comienzo de la clasificación todo motor que se cambie en cualquiera de las etapas de la competencia deberá ser realizada dicha operación dentro del PARQUE CERRADO de la TECNICA y en presencia de un OFICIAL TECNICO para su CONTROL, el mismo será revisado PARA CONFIRMAR la ETAPA ANTERIOR de la competencia.

El cambio de motor generará la pérdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos y puestos.

Con el nuevo motor sellado podrá continuar la etapa siguiente luego del último clasificado o excluido.

**Motor Fiat 1290 cc (1300 cc) y 1301 cc ( europa 1,3 , super Europa 1,3 y 147 1,3)**

**BLOCK DE MOTOR**

Se permitirá encamisar sin desplazar y su cepillado superior en un plano paralelo al original.

Apoyo en Block cierre Tapa Cilindro, de Bancadas Cigüeñal, superficie cierre Carter de aceite todo deberá estar en paralelo con; y todas la superficies nombradas a 90° con Cilindro en lo transversal y lineal, bajo penalización de pedido de Descalificación por falta grave. **FIAT 128:** MOTOR 1290 cc (1300c,c) Diámetro : 86.00 mm (ochenta y seis decimal cero cero), STD.

Carrera: 55.50 (cincuenta y cinco decimal cincuenta).

Se podrá rectifica de su diámetro original en las siguientes medidas

F I A T	1290 c,c	1300 cc
<i>MEDIDA</i>	<i>DIAMETRO</i>	
STD	86.00 mm	
+0.2 mm	86.20 mm	
+0.4 mm	86.40 mm	
+0.6 mm	86.60 mm	
+0.80 mm	86.80 mm	
+1.00 mm	87.00 mm	

**FIAT:** MOTOR 1301 c,c Diámetro : 86.40 mm (ochenta y seis cuarenta), STD.

Carrera: 55.50 (cincuenta y cinco decimal cincuenta).

Se podrá rectifica de su diámetro original en las siguientes medidas

F I A T	1301 cc
<i>MEDIDA</i>	<i>DIAMETRO</i>
STD	86.40 mm
+0.2 mm	86.60 mm
+0.4 mm	86.80 mm
+0.6 mm	87.00 mm
+ 1.0 mm	87.40 mm

En todas las diferentes medidas y supermedidas se entiende como máximo del piston, no del cilindro, que por consecuencia de la luz puede sobrepasar en algunas centecimas de milímetro.

**Nota:** Los motores que se encuentren dentro de la medida máxima permitida ( 87,40 mm ), deberán penalizar con una brida extranguladora de menor diámetro que los demás, El diametro del agujero de la brida limitadora en estos casos será de 24,20 mm sin tolerancia en +.

**VENTEO DE MOTOR**

OBLIGATORIO, Deberá estar conectado a un deposito recuperador de no menos 2 lts.

**UBICACIÓN DEL MOTOR**

**Bonaerense**

El mismo deberá mantener la posición de inclinado de ORIGINAL, SE PROVEERA PLANO DE LA PLANTILLA.

**REPARACIÓN DE BLOCK MOTOR**

Se permite realizar trabajos de soldadura en el Block siempre que los mismos estén autorizados y verificados fehacientemente por la Comisión Técnica de la categoría

**CIGÜEÑAL**

Deberá ser **(1- ORIGINAL..**

**DISPOSICIONES GENERALES**

Este deberá respetar el plano original correspondiente el modelo autorizado, pudiéndose el rectificado (referido al diámetro del muñón) del apoyo de las bielas y bancada.,

El cigüeñal podrá ser objeto de tratamiento/s Térmicos y/o Químicos, como también rellenar en los muñones para recuperar.

Se permite su balanceo, tocando por medio de perforaciones y amolado en los contrapesos, debiendo respetar el peso mínimo asignado.

Se permite fresar el orificio de lubricación en forma de lágrima o gota en los apoyos de las bielas y bancadas a efectos de mejorar la lubricación.

El volteo del cigüeñal o carrera del pistón deberá ser la siguiente:

CARRERA 55.50 (cincuenta y cinco decimal cincuenta).

**PESO DEL CIGÜEÑAL:** MINIMO: 11.00 Kg.

**SE AUTORIZA EL USO DE RODAMIENTO y/o JAULA. En la culata cigüeñal, donde aloja la directa.**

**VOLANTE MOTOR**

**De usar el Original:** Se autoriza el rectificado para adaptar placa y asiento de disco embrague.

No se podrá mecanizar la contra cara a la zona de trabajo del disco deberá ser y permanecer original.

Se permite mecanizar para colocar corona de arranque Fiat 600. Peso 6 Kg, mínimo.

Se permite espigado con placa embrague.

**De usar el de Acero:** Peso libre, diámetro original para la corona de arranque original de Fiat 600. Se permite espigado con placa embrague.

Para Fiat se autoriza colocar cubre volante reforma para adaptar motor de arranque Fiat 128.

**POLEA DEL CIGÜEÑAL**

Su Relación será libre. Manteniendo el tipo de correa en “V”. Ancho máximo el de una polea normal que contenga únicamente el canal en “V”,

**POLEA DE BOMBA DE AGUA**

Su Relación será libre. Manteniendo el tipo de correa en “V”.

**PISTONES**

Como los Originales **-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA.** siguientes marca SURAL, PERSAN, AC, SYILICUM, FEDERAL MOGUL, BUXTON, DECAROLI, deberá visualizarse la marca de los mismos.

**No se autoriza modificar el pistón en la parte externa concordante con la camisa.**

Se permite su mecanizado Plano sup. De la cabeza del pistón para dar la altura y compresión, la cavidad para las válvulas deberá mantener diseño y posición original profundidad libre, Sobre el mecanizado Plano de la Cabeza y lo autorizado una vez realizado debe tener las cavidades indudablemente.

Se permite la equiparación de pesos por maquinado interno de falda quedando uno de ellos con las mayores características de no- mecanizado.

El pistón no podrá sobrepasar la altura del Block.

**El empernado del pistón en su armado con la biela será con el desplazamiento ORIGINAL y del lado ORIGINAL con respecto al block en lo lineal, se autoriza el Perno Flotante con traba o Papón de Teflón..**

La Ranura o Alojamiento del Aro deberá tener el ancho de los originales y mantener la cantidad original

### AROS DE PISTON

Como los, ORIGINALES

Espesores

Aro N°1: 1.50 mm

Aro N°2: 2.00 mm

Aro N°3: 4.00 mm

### BIELAS

Deberán ser ORIGINALES

De peso mínimo (656.00gr) con bulones y tuercas sin pernos ni cojinetes.

Se permite la equiparación de pesos en los lugares destinados sobre el ojo del perno (PIE/1) y debajo de la tapa de la biela (CABEZA/2), como demuestra la figura Plano N° 2, teniendo en cuenta el peso mínimo mencionado.

No podrán tener modificaciones alguna (textura original)

Se permite el embujado para colocar PERNO FLOTANTE y el Rectificado Alesado para el ajuste de cojinetes.

Se prohíbe el maquinado y pulido de las cañas.

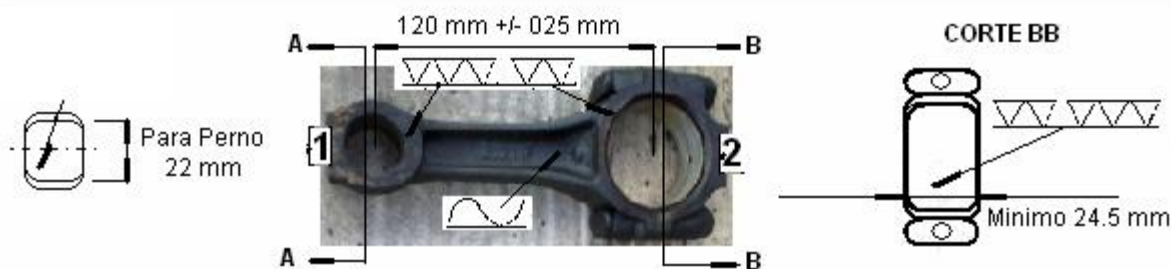
Los tornillos de bielas Serán libres en calidad y marca con diámetro original.

El ancho mínimo de la biela en el pié se permite hasta 24.50 mm

**Entre centro 120.30 mm +/- 0.25 mm.**

**No se permitirán TAPA de acero.**

.



- 1** Lugares destinado  
**2** a der usados para  
compensar el peso  
entre las Bielas.

### PERNOS de PISTON

Diámetro Original 22 mm, interior libre, se permite colocar Tapones de Teflón o Anillos Elásticos (seguro) en caso de utilizar Perno Flotante.

### COJINETES BIELA BANCADA AXIALES y ARBOL AUXILIAR

ORIGINALES (mas su super medidas)

### LUBRICACIÓN

La misma será original,

### CARTER DE ACEITE

ORIGINAL

Se autoriza Rompe Olas libre.

### TAPA DE CILINDRO

ORIGINAL.

Bonaerense

Se autoriza la tapa N° 4372444 con cámara de 84.00 mm +/- 0.5 mm de tolerancia con medidas de válvulas que expresa el reglamento.

Se autoriza la tapa N° 4444449 con cámara de 82.00 mm +/- 0.5mm de tolerancia con medidas de válvulas que expresa el reglamento.

Se autoriza la tapa N° 128 AR 4322347 con cámara de 79.00mm + - 0.5mm de tolerancia con medidas de válvulas que expresa el reglamento.

Las mismas deberán presentar numeraciones de identificación sin limaduras o retoques.

En ningún caso podrá faltar, estar tachada, arreglada ni soldada la numeración de la tapa para su identificación, de no cumplir con dicha reglamentación .

**AUTORIZARA MECANIZAR LA CAMARA**

Se autoriza llevar la Cámara de 82 mm a 84 mm +/- 05 mm, retocando 1 mm por lado en forma concéntrica a la válvula, sin otro tipo de trabajo en la cámara.

Dicha modificación debe tener la forma original.

Se permite trabajar libremente interior de conductos de admisión y escape, Sin agregado de materiales.

Se autoriza el rectificado en Su plano de base de cilindro y base torreta de árbol de levas Ambos en un plano paralelo al original.

En caso de roturas se podrá recuperar dos (2) cámaras.

Se permite el frezado del asiento de la válvula sobre el cielo de la tapa hasta 40.00 mm en Válvula de Admisión y 35.00 mm Válvula de Escape

Se permite frezar base de resorte de válvula.

Se permite encasquillar libremente.

Se permite hacer descarga de aceite de la tapa o Caballete y en la Tapa misma para vaciar el aceite que queda retenido en los laterales de los botadores.

**Se autoriza retirar tapones de aluminio o hierro y reemplazarlos tapando con soldadura y de esta manera cambiar su aspecto original de esos lugares.**

**No se autoriza agrandar los agujeros de la Tapa que fijan la misma al block.**

**No se autoriza mecanizar los tornillos o espárragos que fijan la Tapa al block, las medidas de Fabrica de los Bulones y Espárragos son de 10 mm o 12 mm.**

**Para los casos de mezclar un block con bulón de 10 mm y una tapa de agujeros para bulón de 12 mm no se autoriza que la misma se recueste, desplace o se altere la posición original, deberá hermanarse con el Block manteniendo la posición con las guías originales en una palabra para hermanar se debe repartir en el diámetro**

Se autoriza la colocación de espigas a solo efecto de posibilitar el posicionado del múltiple de admisión y de escape con respecto a la tapa de cilindro.

Se permite recuperar roscas por medio de insertos para las bujías que serán de 14 mm.

Se deberá perforar caballete y bulón en el interior de tapa de válvula para precintar.

## **GUIAS DE VÁLVULAS**

### **ORIGINAL**

Se permite reemplazar las guías en súper-medida manteniendo sus Ejes de la misma en su posición

Se permite el uso de guías especiales o de bronce.

Se permite cortar guías.

**El uso de la Junta de Tapa de Cilindro será OBLIGATORIO.**

### **RELACIÓN VOLUMETRICA**

SERÁ de 9.30:1 (nueve decimal treinta a uno) + 0,10 (mas cero decimal diez) de tolerancia

#### **VERIFICACIÓN DE LA RELACIÓN VOLUMÉTRICA:**

La relación volumétrica del presente artículo anula taxativamente en cuanto a tolerancias. Dado que no se permite tolerancia en máxima.

**NOTA:** La Comisión Técnica , comprobara con la máquina para medir relación de compresión que posee, que medirá el volumen en el interior de la cámara de combustión

Si por algún motivo se presentara inconveniente con la misma, esta Comisión Técnica resolverá la forma en cuanto al método de medición para esa oportunidad.(PLASTILINA ,ACEITE O KEROSENE )

### **CUADRO CORRESPONDIENTE a RELACIÓN de COMPRESIÓN**

FIAT 1300		DIÁMETRO 86 mm a 87 mm			CARRERA 55.5 mm.
MEDIDA PLASTILINA	DIAM	REL de COM.	CILINDRADA	En LISSO Colocar	CANTIDA de
STD	86.00	9.3 a 1	322.389 cm <sup>3</sup>	se colocara 322	38.842 cm <sup>3</sup>
0.20	86.20	9.3 a 1	323.890 cm <sup>3</sup>	se colocara 324	39.022 cm <sup>3</sup>
0.40	86.40	9.3 a 1	325.395 cm <sup>3</sup>	se colocara 325	39.204 cm <sup>3</sup>
0.60	86.60	9.3 a 1	326.903 cm <sup>3</sup>	se colocara 327	39.385 cm <sup>3</sup>
0.80	86.80	9.3 a 1	328.415 cm <sup>3</sup>	se colocara 328	39.568 cm <sup>3</sup>
1.00	87.00	9.3 a 1	330.392 cm <sup>3</sup>	se colocara 330	39.806 cm <sup>3</sup>

**VÁLVULAS  
ORIGINALES**

serán marca EDIVAL o TRES B (BBB) para nafta o gas.

Se deberán conservar sus dimensiones y características, longitud de la válvula

**Los diámetros serán los siguientes:**

Admisión: 36.00 mm. (Treinta y seis decimal cero cero).

Escape: 31.00 mm (Treinta y uno decimal cero cero).

Estas medidas serán tomadas con una tolerancia de 0,2 mm en máxima autoriza Mecanizar, Rectificar o CÓNCAVA la parte de la válvula que da a la cámara.

**ANGULO Y ASIENTO DE VÁLVULAS**

Se permitirá el rectificado del asiento de válvula, respetando el ángulo **ORIGINAL (45°)**

**RESORTES y BOTADORES DE VÁLVULAS**

**RESORTE**

Cantidad dos por válvula, tensión libre.

Se permite suplementar.

Se permite resorte de competición.

**BOTADORES**

Deberán ser **ORIGINAL**.

Pastilla para calibración libre

**PLATILLO**

**ORIGINALES**

**TRABAS de VÁLVULAS**

**ORIGINALES**

**ARBOL DE LEVAS**

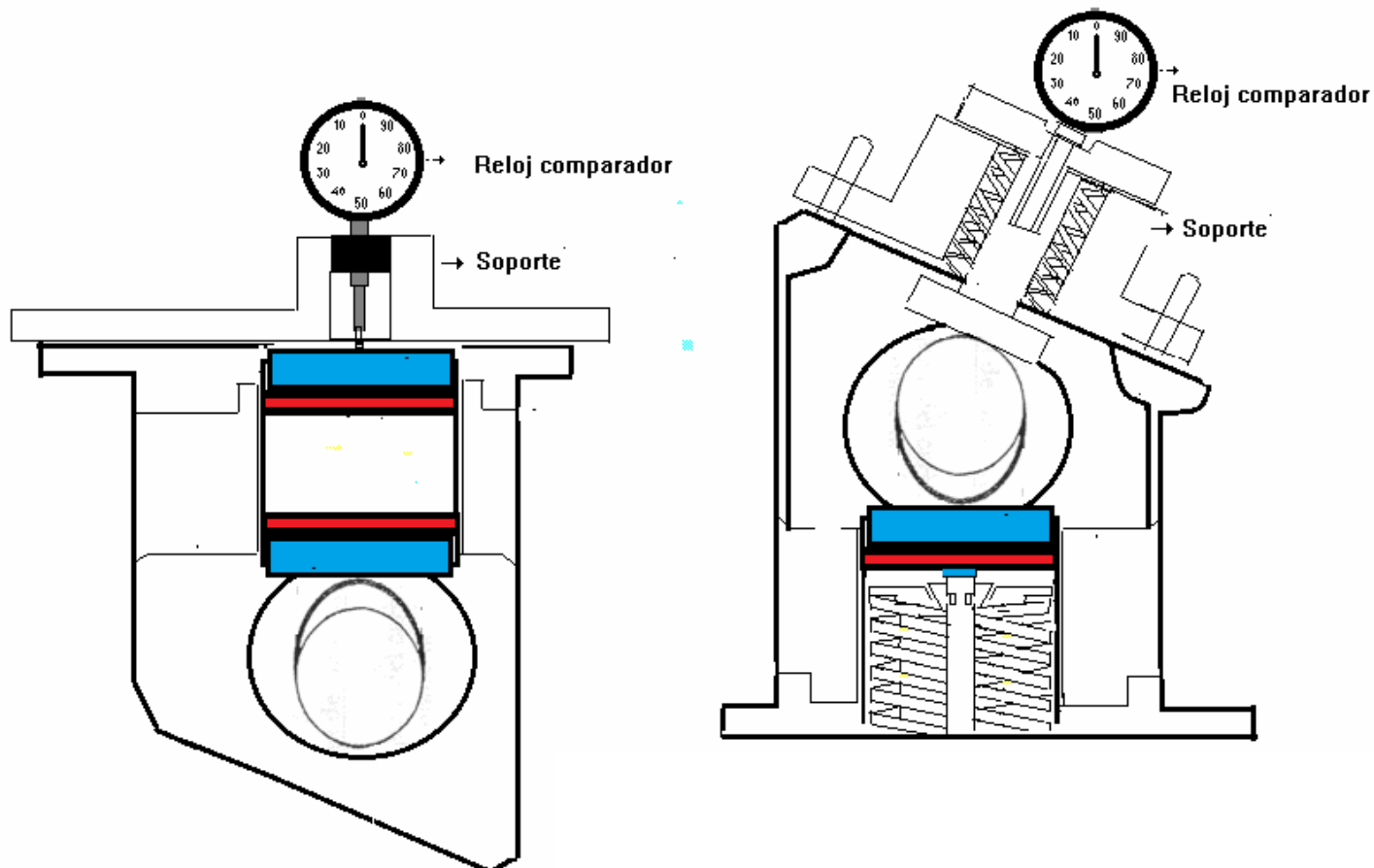
Cruce libre, material Fundición.

<b>A L Z A D A</b>
ALZADA MÁXIMA : 9.10

**Se utilizarán el siguiente sistema:**

Se medirán sobre el Botador sin luz

**VISTA CONTROL ALZADA SIN LUZ**



### **TORRETA DE ALOJ DE ARBOL DE LEVAS Y BOTADORES**

Se permite embujar el alojamiento del árbol de levas libre material. Se prohíbe el uso de rodillos.  
Se autoriza el rectificad de base en el apoyo con la tapa y la colocación de junta súper-medida.  
Se autoriza el uso de la torreta del motor FIAT TIPO.

### **TAPA DE LA TORRETA** LIBRE

### **DISTRIBUCIÓN**

#### **ENGR de DIST CIGÜE, ARBOL INTERM y ARBOL de LEVAS** **ORIGINALES**

Cada uno de los engranajes mencionados deberá conservar el número de dientes y material de ORIGINAL  
En el engranaje del árbol de levas se permite corrector de fase de libre diseño y material, Modulo de Diente ORIGINAL.

Estire correa dentada libre.

Se permite agregar un Estira o Patín de Correa Dentada en el lado contrario.

Tapa de distribución ORIGINAL y su uso obligatorio.

El sentido de giro será ORIGINAL.

### **ARBOL AUXILIAR**

Se permite rellenar o encamisar excéntrico de bomba de nafta o colocar un (1) rodamiento en el punto de contacto con el empuje de la bomba de nafta, cojinetes originales.

Se permite colocar engranaje de bronce en el comando de la bomba de aceite.



Bonaerense

## CARBURADOR

**B)- Para Motor Fiat 1300 cc:** Weber 32 ICEV desde 1971 a 1978 cuba chica. Deberá ser de Garganta 32 mm, +/- 0.2 mm y difusor hasta 26 mm + 0.1 mm, la mayor estrangulación altura estara a +/- 1 m,m de la original , cono y contra cono diseño libre.

El centrador de mezcla deberá ser original de 26.8 mm a 27.2 mm., sin Tolerancia en menos o en más de largo o altura.

**C)- Para Motor Fiat 1300 cc:** SOLEX C32 DISA/4 Modelo 80/81. Deberá ser de Garganta 32 mm, +/- 0.2 mm y difusor hasta 26 difusor mm + 0.1 mm, de Material Metálico, la mayor estrangulación estara a 4,5 m,m de la parte superior, **largo difusor 39.50 mm a 39.70 mm**, sin Tolerancia en menos o en más, cono y contra cono diseño libre, Este difusor es postizo, al igual que el centrador y se fija con tornillo y contratuerca cada uno de los nombrados deberá tener agujeros para ser precintado.

El centrador de mezcla (avioncito) deberá ser original de 23.25 mm a 23.70 mm de largo o altura sin Tolerancia en menos o en más.

### Detalle de elementos originales y autorizaciones de uso y libertades, para los dos carburadores.

- 1- La posición del Carburador será libre, e irá tomado de la placa adaptadora.
- 2- Se autoriza cortar y tapan el venteo original de la tapa en la boca de la cuba y realizarle un venteo con su respectiva caña en la tapa de la cuba, para tal fin se autoriza pegar con un sellador.
- 3- La posición del Carburador será libre, e irá tomado de la placa adaptadora.
- 4- Tapa original sin variar su forma y medida interior, no se autoriza retirar traba del centrador.
- 5- Medida de la rosca del pozo o Gliceurs de aire original 8 mm, calibración libre.
- 6- Caña (Tubo Emulsor) tipo original diseño libre lugar Original, Calibrado libre,
- 7- Gliceurs de nafta en su posición original calibración libre.
- 8- Eje de mariposa original en todo su largo aun en el interior del alojamiento de la plaqueta.
- 9- Mariposa original. Flotante libre.
- 10- Se permite embujar la plaqueta por desgaste posición del eje original. De estar el eje de mariposa con una excesiva luz será sancionado y hasta excluido, no se permitirá aducir desgaste, la Técnica analizara y aprobara la tolerancia máxima de luz y/o desgaste.
- 11- Se permite limar tornillos que toman la mariposa.
- 12- Pantalla original, se permite lustrar manteniendo forma y medidas originales
- 13- Conductos del pulmón del cebador **DEBERÁ ESTAR TAPADO.**
- 14- Conductos del economizador **DEBERÁ ESTAR TAPADO.**
- 15- Conductos del avance vacío **DEBERÁ ESTAR TAPADO.**

- 16- Acelerador original en su posición de fábrica se autoriza el uso de cable.
- 17- Inyector de bomba de pique con tornillo u O'ring.
- 18- Se permite sacar eje y mariposa de cebador.
- 19- Se permite anular la circulación de agua en base del carburador y por el interior del múltiple.
- 20- Se permite anular retorno de combustible al tanque.
- 21- Se autoriza sacar chapa protectora del múltiple y bandeja de rebalse.

### PARA TODOS LOS CASOS 2 (DOS) ESPÁRRAGO CONCORDANTES DE LOS QUE ANCLAN EL CARBURADOR DEBERÁN ESTAR PERFORADOS PARA SER PRECINTADOS

**MANDO DEL ACELERADOR:** Se podrá utilizar el original o por cable.

### **Deberá tener agujero para ser precintado**

#### BRIDA LIMITADORA

Se deberá colocar en forma obligatoria una brida limitadora en el plano de asiento con el múltiple que deberá estar fijada sólidamente con dos (2) tornillos de cabeza frezada.

Su fijación es OBLIGATORIA de ninguna manera al sacar el Carburador si la BRIDA esta suelta o floja el Piloto será penalizado con recargo de grillas y el preparador será pasado a penalidades y sancionado por miembro notorio del Equipo.

Si se comprobara que el carburador al entrar al parque cerrado estuviera flojo y/o pasara aire por algún pasaje abierto o comunicado de expofeso en el interior o estar el eje de mariposa con una excesiva luz será sancionado y hasta excluido, no se permitirá aducir desgaste, la Técnica analizara y aprobara la tolerancia máxima de luz y/o desgaste.

**Bonaerense**

La BRIDA deberá tener un espesor de 5 mm +/- 0.2 mm. Con un (1) agujero de 24.5 mm, sin tolerancia en más (+) de su diámetro, que constituirá el único pasaje aire nafta. El agujero deberá ser cilíndrico y perpendicular a las caras de la BRIDA LIMITADORA y no podrá tener bisel alguno, ni elemento removible, reguladores o conexiones, ni conducto interno. Deberá tener agujero para ser precintado.

Entre el Múltiple de Admisión y la Brida Limitadora se deberá colocar **una (1) Junta no metálica de papel para junta (normalmente conocido como ADAMITE nombre comercial)** de cuyo espesor una vez desmontada la Brida no deberán exceder los dos (2) milímetros y un agujero 32 m,m

La Brida será de material FERROSO. **Deberá tener agujero para ser precintado.**

El conjunto Brida – junta – múltiple debe ser totalmente estanco.

**TUBO DE EMPALME CEPARADOR**

Debe tener un espesor de, 6 mm a 15 mm máximo,:

Tubo de empalme tendrá un (1) agujero de 32mm, +/- 0.2 mm que constituirá el único pasaje aire nafta, el agujero deberá ser cilíndrico y perpendicular a las caras del tubo empalme y no podrá tener bisel alguno, ni elementos removibles, reguladores o conexiones. **Deberá tener agujero para ser precintado.**

**Entre Brida y Tubo de Empalme (Separador)** se deberá colocar una junta de material **(no poroso)** de 2 mm. de espesor, tendrá un único agujero con el diámetro de la Brida y se le podrá matar el filo a dicha junta sin tocar los bordes del agujero de la Brida de cuyo espesor una vez desmontada no deberá exceder los dos (2) milímetros, el agujero de la junta será el de la brida, se autoriza biselar **Entre el tubo de empalme y el carburador se deberá colocar una (1) junta no metálica de mínimo espesor a los efectos de estanqueidad exclusivamente.**

El empalme sobre Brida y carburador deberá ser de material: ALUMINIO.

PARA TODOS LOS CASOS 2 (DOS) ESPÁRRAGO CONCORDANTES DE LOS QUE ANCLAN EL CARBURADOR DEBERÁN ESTAR PERFORADOS PARA SER PRECINTADOS entre MULTIPLE – BRIDA – DIFUSOR - Brida y ADAPTADOR.

**MANDO DEL ACELERADOR:** LIBRE.

**BOMBA DE COMBUSTIBLE**

**ORIGINAL.**

Se permite colocar bomba de nafta con patas igual al Fiat UNO.

**MÚLTIPLE de ADMISIÓN y ESCAPE**

**MÚLTIPLE DE ADMISIÓN**

**ORIGINAL. De una sola boca**

Se prohíbe todo tipo de aporte de materia.

Se prohíbe el entubado.

El interior del conducto será libre.

Se autoriza retirar sistema de calefacción

Se autoriza mecanizar en los lugares que afectarían la ubicación y el montaje del múltiple de escape.

Se autoriza el rectificad del apoyo con la tapa sin variar el ángulo, se controlará con una plantilla.

**La junta será libre con un espesor máximo de 2 mm. No deberá tener ningún tipo de cortes en las caras, que permita realizar aspiración.**

**MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE**

Serán LIBRE.

**SALIDA DEL CAÑO DE ESCAPE**

**Libre no orientada hacia abajo y no podrá sobrepasar los límites de la carrocería, obligatorio el protector con caño en forma de jaula hasta la última parte del escape.**

**Para atrás no podrá pasar el límite de la carrocería en su parte posterior.**

**REFRIGERACIÓN**

Bonaerense

**RADIADOR**

El mismo será libre. Ubicación LIBRE colocada en el frente del Vehículo (con entrada de Aire), o vano motor (Lugar Original), se autoriza ventilar (Salida de Aire cortes y ventana en el Capot) no se autoriza levantar el Capot en Para briza.

Para los casos que se deba comunicar radiadores al motor y que la misma debiera pasar por el interior del habitáculo los mismos deberán ser de hierro o aluminio o con una MANGUERA de CAUCHO y TELA DE 1,1/4 Tipo y Marca DUNLOP NÁYADE Para Agua de 300 Lbs, de presión a 100 ° C, (cien grados centígrados), sin ningún tipo de unión en el interior del habitáculo.

**RADIADOR/CALE MANDOS, CARCAZA de CALEFACCIÓN**

Se permiten eliminar.

**ELECTRO VENTILADOR**

El mismo será libre como su accionamiento desde el interior del habitáculo.

**BOMBA DE AGUA**

**ORIGINAL .(de remplazo comercial)**

**BASE TERMOSTATO**

Se permite eliminar, conexión a manguera de agua libre

**DISTRIBUIDOR y ENCENDIDO**

**DISTRIBUIDOR**

**ORIGINAL.**

. Tapa tipo original. (Grampa o Abulonado) Leva libre. Con un solo platino de ignición

**Se permite:**

La colocación de una toma para cuenta-vuelta mecánico por debajo baja del mismo.

Anular el avance por vacío.

Engranaje de mando de bronce.

Rodamiento en el eje del Distribuidor.

**CONDENSADOR:** será libre en tamaño, posición y cantidad.

**ROTOR: Libre.**

No se permite ningún tipo de encendido electrónico. Ni potenciador de chispa

**BOBINA de ENCENDIDO**

Libre manteniendo formato tubular de las convencionales resistor libre.

**CABLE DE ENCENDIDO**

Libre.

**BUJIAS.**

**LIBRE**

Será de rosca y largo original. (14 m,m)

**ALTERNADOR Y REGULADOR DE VOLTAJE**

Uso optativo.

**MOTOR DE ARRANQUE**

Preferentemente en Funcionamiento, Tipo e Industria Libre.

**CORTA CORRIENTE**

**SERA OBLIGATORIO** y se deberá colocar 1 (un) corta corriente accionable tanto desde el interior como del exterior del automóvil. Se ubicará en la base del parante delantero derecho tendrá una argolla de 50 mm de diámetro debiendo quedar la misma parada para su accionamiento por enganche y estará indicado con un triángulo AZUL CON BORDE BLANCO Y UNA FLECHA ROJA EN SU INTERIOR. Sus lados no serán menores a 100 mm (cien milímetros).

**INSTALACIÓN ELECTRICA e INSTRUMENTALES**

**LIBRE.**

**LUCES DE FRENO**

**Bonaerense**

Se deberán colocar dos (2) faros de color rojo intenso. Los mismos deberán ser accionados con un (1) bulbo de presión hidráulica y eléctrica. Estarán colocadas dentro del habitáculo, contra la luneta trasera, será de tipo reflector y color rojo.

No se permitirá la colocación de llave interruptora alguna en el exterior o interior del habitáculo, salvo el sistema que acciona el pedal, o el bulbo en el sistema hidráulico. **El sistema no irá conectado con la llave de contacto, aún sin estar en marcha o el contacto cerrado, el sistema deberá funcionar.**

**LUZ ADICIONAL:** Deberá cada auto colocar una luz de color ámbar entre las dos de freno e irá prendida permanentemente mientras se esté desarrollando la prueba.

**FAROS DELANTEROS Y TRASEROS**

Se deberán eliminar e irán tapados de manera hermética, no deberá por ningún motivo tener entrada de aire. Ni toma alguna y dicha tapa no podrá ser rejilla.

Es obligatorio colocar en el lugar del faro derecho las iniciales de la categoría, y en el izquierdo el número del vehículo.

**BATERIA**

**Libre, 12 volt. Ubicación:** Baúl o interior habitáculo. **SERA OBLIGATORIO y DEBERA ESTAR CONTENIDA DENTRO DE UNA CAJA CON TAPA** hermética y anti-chispa.

Deberá estar sujeta y/o apoyada por un marco de hierro y tensores de 8 mm (ocho milímetros) como mínimo, deberá estar conectado a dos (2) barras de la jaula, repartiendo esfuerzos, no deberá estar tomada al piso únicamente.

**CUBRE VOLANTE****ORIGINAL**

se autoriza colocar cubre volante reforma de Material Aluminio para adaptar motor de arranque Fiat 128.

**TRANSMISIÓN CAJA DE VELOCIDADES****CAJA DE VELOCIDADES****ORIGINAL,**

Los anclajes deberán ser ORIGINALES de fábrica.

La caja deberá colocarse en el lugar **ORIGINAL**.

Se permite reforzar y reemplazar taco de goma por otro material.

**La directa de la caja debe ser tipo original.**  
**Material de directa libre, se permite él alargue o cortar la misma.**  
**Se permite directa especial.**  
**Se autoriza cambiar el buje por rodamientos y/o jaula en la parte intermedia de la directa.**  
**Se permite utilizar engranajes de 3ra y 4ta velocidad marca riera.**  
**Se permite reforzar la horquilla del desplazable.**

**Se deberá perforar el tornillo pasante que toma Motor con Caja para su PRECINTADO**

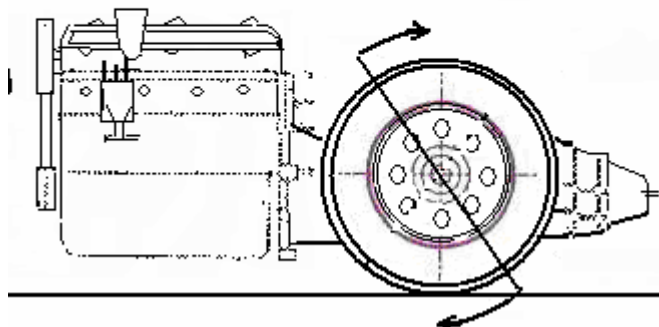
**Las relaciones deberán ser originales y las siguientes: .**

Es obligatorio el uso de sus relaciones de las distintas marchas, ORIGINALES de fábrica y marca autorizada.

C		A	J	A	FIAT	
MARCHA NEUMATICO	Nº DIENTES	RELACIÓN	CANT VTAS MOTOR	CANT VTAS NEUMATICO	GRADOS en	
1ra:	44 x 13	3.384	5		220°	
2da:	37 x 18	2.055	5	Una vuelta	360°	
3ra:	32 x 24	1.333	5	Una vuelta y 195°	555°	
4ta	26 x 29	0.896	5	Dos vueltas y 108°	828°	
DIFERENCIAL FIAT: Corona 39 Dientes; Piñón 8 Dientes Relación: 4.875 a 1						

**MEDICION DE CAJA de VELOCIDAD**

CON 5 VUELTAS DE MOTOR



1ra	44 - 13	el Neumatico	dara	220°.
2da	37 - 18	"	"	" una (1) Vuelta (360°).
3ra	32 - 24	"	"	" una (1) Vuelta y 195°.
4ta	26 - 29	"	"	" dos (2) Vueltas y 108°.
Diferencial	8 - 39	Relacion		4.875 a 1

**Con las modificaciones permitidas en los siguientes incisos.**

**TACO DE PALANCA DE CAMBIO:** LIBRE.

**PALANCA DE CAMBIOS:** Se autoriza cambiar su posición original hacia delante o hacia atrás, hasta un máximo de 150 mm, libre diseño.

**SINCRONIZADOS:** Deberán ser originales.

**SEGURO DE PIÑÓN:** LIBRE.

**DESPLAZABLE Y ENGRANAJE:** Se autoriza realizarles trabas para su encastre.

**COMANDO a CAJA:** Libre diseño y ubicación.

**DIFERENCIAL**

Si el Porta corona es el ORIGINAL de FIAT 600, No se autoriza ningún tipo de mecanizado.

Se Autoriza el uso de núcleo (carlota) del diferencial de GACEL, GOL o SENDA en la caja/diferencial de FIAT 600.

Se deberá usar el porta rodamiento con su tuerca original (se permite rectificar para su uso) original los rodamientos pueden ser originales del FIAT 600 u otros de distinta medida, se autoriza encamisar para colocar rodamiento distinto que el original.

Se agrega lo siguiente:

Se autoriza la colocación de más arandelas de bronce como la original para calibración sin que dicho agregado trabaje el diferencial

Se autoriza colocar suplemento entre Porta Corona y Corona.

Se Autoriza Reformar el Porta Guardapolvo para colocar reten.

No se autorizará el uso de Auto-Blocan tés, Izo Torque, Posi-Trac o Trabas de Diferencial de cualquier tipo, aún que se deba a fallas de funcionamiento en carrera

Queda terminantemente prohibido el uso de elementos no originales en el diferencial salvo los autorizados.

**PALIERES**

Libres.

**HOMOCINÉTICAS**

Es obligatorio su uso o palier corto flotante en masa trasera. En ambos casos el material y el encastre son libres.

**EMBRAGUE**

Bonaerense

**PLACA de EMBRAGUE**

Original de ambos modelos, ( fiat 600 y 128)calibración, tensión LIBRE.

Los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa son libres en cantidad y espesor..

Se prohíbe el uso de placas de aluminio o Multi-disco.

**DISCO de EMBRAGUE**

Libre.

**CRAPODINA PORTA RODAMIENTO y ACCIONAMIENTO**

**LIBRE al igual que el largo de brazo que Acciona el Mecanismo.**

**SUSPENSIONES**

**SUSPENSIÓN DELANTERA**

**PUENTE CHASSIS DELANTERO F 600 800 133**

El mismo deberá estar en el lugar original se autoriza: reemplazar chapas.

**Extremos de Dirección**

Los mismos serán libres, conservando el anclaje **ORIGINAL**

**BUJES DE SUSPENSIÓN**

Los bujes serán libre material y Forma. **NO** se autoriza el uso de Rotulas.

**TENSORES:**

Se autoriza el uso de tensores uno por cada suspensión al chasis. **SE AUTORIZA** el uso de Rotulas.

Se permite tensores de elásticos, grampa inferiores libre. **SE AUTORIZA** el uso de Rotulas.

**PARRILLAS DE SUSPENSIÓN**

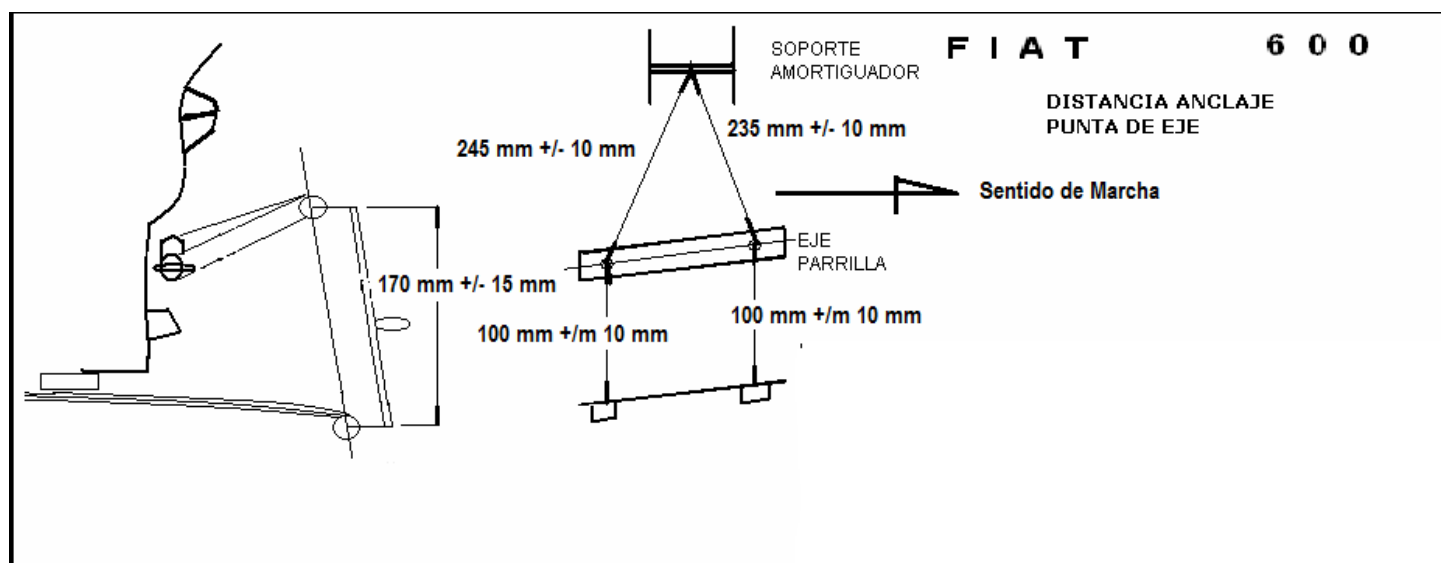
Las mismas deberán ser originales, se autoriza reforzar. Largo de la misma original,

Anclaje al chasis original material libre, anclaje de parrilla a punta de eje delantero libre, respetando la medida entre el centro del buje y el eje de la Rótula. Se autoriza BUJE LIBRE **NO** se autoriza el uso de Rotulas.

Para el Caso que el sistema de Corrector de Comba se diseñe en la punta de la parrilla donde toma a la Punta de eje, la corrección del Largo de la parrilla se contemplara en esa corrección para la comba.

**SE AUTORIZA REFORZAR EN EL PASARRUEDA Y CHASSIS DONDE ANCLA LA PARRILLA, EN ZONA DE BULONES "A" y "B."**

**VISTA PARRILLAS SOPORTE ELASTICO**



## SUSPENSIÓN TRASERA

### Bujes LIBRE.(no se permite rotula)

Se autoriza realizar en el agujero de la parrilla trasera una corredera que otorga la posibilidad de corrección de comba o realizar los trabajos correspondientes para dar comba manteniendo los largos al chasis en el lugar original. Se autoriza el uso de corrector de comba con el suplementado de la maza.

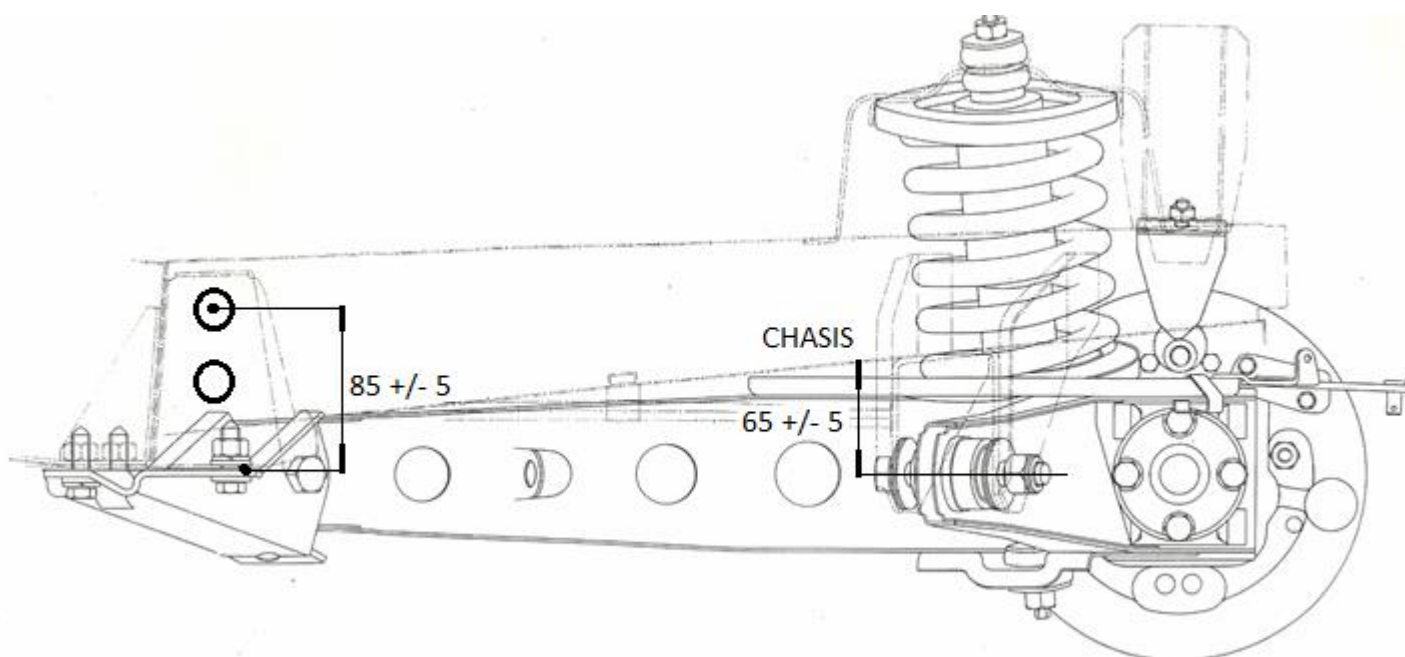
Anclaje de Parrilla Trasera al Chasis medidas.

Se autoriza placa fija en la punta de Parrilla y una móvil hermanada de libre forma y adaptación para cumplir como corrector de comba y divergencia, libre diseño.

Se autoriza agrandar agujeros por donde pasa el amortiguador en la Parrilla.

Se autoriza correr el tabique de la parrilla trasera que toca en la homocinética de la punta del apoyo del espiral

Se autoriza reforzar las parrillas.



## AMORTIGUADORES

### AMORTIGUADORES DELANTEROS Y TRASEROS

**Amortiguadores Delanteros:** cantidad uno (1) por rueda, interior del amortiguador libre, no se permite el uso de los con cárter suplementario unidos por flexibles.

**Amortiguadores Traseros:** Se autoriza el uso del grupo amortiguador resorte uno (1) por rueda. Se autoriza la regulación del resorte del grupo por medio de una tuerca y rosca en el cuerpo del Amortiguador, (fija o Postiza).

**Para el 133** se autoriza compensar Radio Compas en el trabajo Parrilla Brazo con Amortiguador.

**NO** Se autoriza el uso de Rotulas en los extremos del mismo, sistema de fijación Original, Tacos Goma o Grilón Libre (En ningún caso de cualquier material a usar detallado o no "NO" será esférica con mediacañas).

No Se autoriza el uso de amortiguadores presurizados, no deberán tener ningún tipo de válvulas de recarga o regulación en el exterior del mismo, o tapados con elemento fijos o postizos.

Deberá tener cárter único sin suplementario ni flexible.

Se permite taco de rebote en vástago de amortiguador en el "EXTERIOR".

**No se autoriza el uso de presurizado a gas, se prohíbe la utilización de amortiguadores regulables desde el exterior, ni válvula de recarga exterior.**

**No se autoriza el uso de RESORTES en el interior o exterior del vástago, ni Gomas en el Interior vástago del amortiguador**

Bonaerense

### **TRASEROS**

**alojamiento Resorte:** Se autoriza modificar el alojamiento del Resorte/Espiral en el Travesaño trasero parte Superior, llevando el agujero a la medida de 135 mm, si se usara el espiral diámetro original de 125 mm, para el caso del uso de especiales de menor diámetro se tendrá en cuenta siempre el diámetro que se esté usando más 10 mm de tolerancia por el posible cambio de inclinación en sus dos ejes y para que salga el Resorte/Espiral por arriba, igual autorización en Modificación para la Torreta donde abulona vástago Amortiguador, realizando casco superior (Arandela/Planchuela) sacable Abulonado, manteniendo su posición original +/- Angulo de los Ejes en función de aprovechar agujero donde pasa Resorte/Espiral a la medida de 135 mm, si se usara el espiral diámetro original de 125 mm para el caso del uso de especiales de menor diámetro se tendrá en cuenta siempre el diámetro que se esté usando más 10 mm de tolerancia, por el posible cambio de inclinación en sus dos ejes, se autoriza alargar la torreta hasta 60 mm.

.

### **RESORTES y ELASTICOS**

Cantidad uno por rueda, Diámetro del resorte libre, perfil alambón redondo únicamente y simétrico, en su largo no progresivo, y cantidad de espiras, calibración libre.

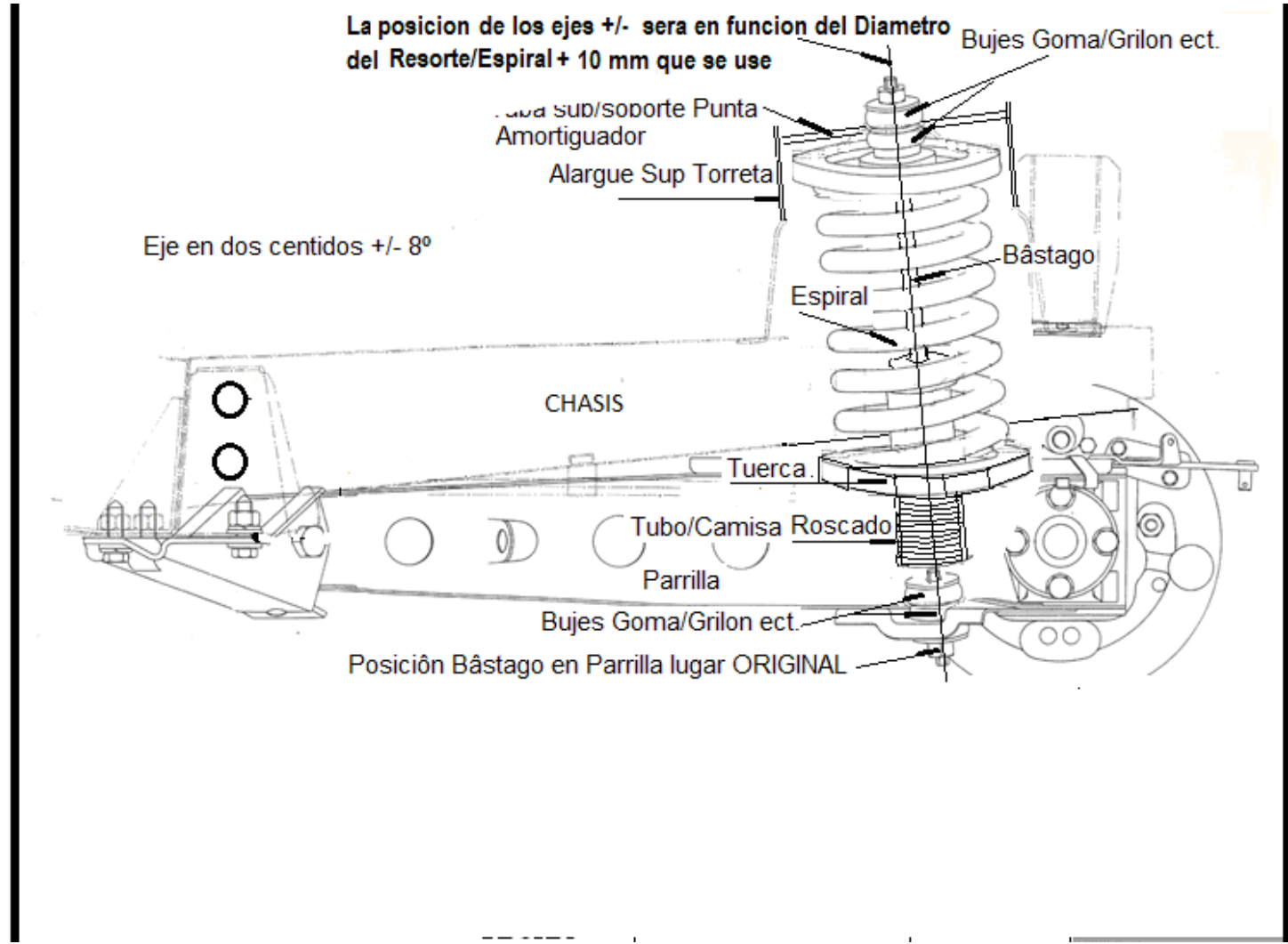
**FIAT 600** Diseño y Sistema de Funcionamiento del ESPIRAL formando el Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL con respecto a la Parrilla y capsula del puente trasero es libre, se autoriza cortar y alargar capsula torreta para adaptar Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL, en la parte superior se autoriza alargar la torre, el Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL su inclinación en sus dos ejes que asilara y/o según agujero Diámetro salida Resorte/Espiral a la medida de 135 mm.

**Para el 133 y 800** Diseño y Sistema de Funcionamiento del ESPIRAL para regular es libre, la posición del amortiguador en la Parrilla se autoriza modificar para compensar radio compas, sin rotular.

Se autoriza colocar y adaptar Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL en el lugar del amortiguador y compensar radio compas, sin rotular.

**VISTA CAJON TRASERO TORRETA AMORT y ESPIRAL**





### **ELASTICO:**

(Un paquete) Hojas de elástico: cantidad de hojas libre, ancho hasta 50 mm +/-2 mm, largo entre centro de ojo 1020 mm +/-5 mm, armado en muñeco Punta Eje y con el peso del auto apoyado, espesor libre.

Anclaje de elásticos al chasis: No se permite ninguna clase de reforma a dicho anclaje excepto reforzar y agregado de planchuela en todo el ancho del Travesaño y/o donde se hallan los Tornillos cuatro (4) de fijación Paquete y donde Apoya el mismo

El Rulo u ojo en los extremos del Elástico será una sola pieza con el Elástico, prohibido los postizos o abulonados.

Tornillos libre, posición original y se permite colocar cuña entre el soporte y elástico para dar avance al mismo.

Elementos removibles de sujeción del elástico al chasis, libre.

**PARA EL CASO DEL FIAT 133 EL ANCLAJE Y EL ELÁSTICO PODRÁ SER COMO EL DEL FIAT 600.**

En el rulo u ojo, en los extremos del elástico, se autoriza el uso de buje libre.

**“NO”** se autoriza el uso de rodamientos de ningún tipo ni rotulas.

### **BARRAS y PRECARGA**

El efecto de PRE-CARGA y los elementos que la causan serán aplicados en el interior o exterior del amortiguador no pudiendo cumplir otra función que limitar el recorrido de las SUSPENSIONES Sistema de (Principio de Acción y Reacción se autoriza a la Expansión Únicamente).

**Deberá actuar únicamente conteniendo la expansión de la suspensión, actuando libremente sin tope de ninguna clase en la compresión de la misma, si como final de tope distante del trabajo normal.**

Su funcionamiento deberá ser mecánico y no hidráulico.

Será PERMITIDO en las cuatro (4) ruedas, se usará una sola precarga por lado.

**NO PODRAN ESTAR RELACIONADAS NI COMBINADAS ENTRE SI, de ninguna forma y por ningún elemento, debiendo ser independiente una de otra y de todas las demás.**

### **BARRAS**

Se permitirá el uso de barras anti-rrolido tanto trasero como delantero.

Serán de diseño, posición y anclajes libres, no está autorizado el comando manual desde el interior del vehículo.

Se autoriza el uso de barras PHANARD como también

### **FRENOS**

#### **BOMBA DE FRENO**

Para todas las marcas es obligatorio el uso de una bomba doble circuito, o el uso de dos (2) bombas de frenos individuales que cumplan la función de doble circuito.

El doble circuito resultante debe ser accionado por el mismo pedal y de modo que funcione de la siguiente forma: la acción del pedal deberá actuar normalmente sobre las ruedas, y en caso de fuga de un punto cualquiera de la cañería el pedal deberá continuar ejerciéndose, por lo menos, sobre dos (2) ruedas.

#### **POSICIÓN DE LA /S BOMBA/S**

La ubicación será libre.

#### **DEPOSITO DE LÍQUIDO DE FRENO**

Esta permitido colocar dichos depósitos en el interior del habitáculo.

#### **FRENOS DE MANO**

Es obligatorio anular la acción y el sistema de freno de mano.

#### **DISCOS FRENOS Delanteros y Traseros**

Es obligatorio el sistema de freno a disco.

Se permite el rectificado hasta 2 mm de sus medidas originales.

Se permite perforar y/o ranurado.

#### **VÁLVULA REGULADORA DE CAUDAL**

Se permite la utilización de una válvula reguladora de acción de frenado y su ubicación será libre.

#### **CANALIZACIÓN PARA REFRIGERACIÓN**

Se permite la refrigeración de los frenos, libre. Por aire exclusivamente.

Se permite canalizar desde la trompa

#### **CAÑERÍA DE FRENO . FLEXIBLE y CONEXIONES**

LIBRE.

#### **PASTILLAS**

LIBRE.

#### **CALIPER DE FRENO DELANTERO**

Serán de fabricación Industria Nacional Argentina de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Calipers, de un (1) solo Calipers por rueda.

#### **CALIPER DE FRENO TRASEROS**

Serán de fabricación Industria Nacional Argentina de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Calipers, de un (1) solo Caliper por rueda.

### **DIRECCIÓN**

#### **CAJA DE DIRECCIÓN**

Se permite modificar el soporte de la caja de dirección y la unión de los anclajes del auto, se autoriza una Rotula.

Se autoriza el uso de cremallera y adaptando los extremos, se autoriza Rotular.

Se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para: tomar el brazo y extremo de dirección de la cremallera al mismo se autoriza Rotula.

#### **MANCHONES en el MANDO a la CREMALLERA**

PROHIBIDO su USO.

#### **COLUMNA DE DIRECCIÓN**

Deberá tener Cruceta/s, Se permite variar su altura mediante suplemento.

### SOPORTE DE COLUMNA DE DIRECCIÓN

Se permite desplazar lo necesario para enfrentar con la posición del piloto para el caso que se realizaron las modificaciones para desplazar al piloto del lateral del vehículo.

**No en el centro del vehículo.**

Se autoriza suplementar la toma de la columna para regular su altura.

### ACOPLE ENTRE COLUMNA Y VOLANTE

Se autoriza colocar un separador para regular la distancia del volante al piloto, y la colocación de toma rápida para extraer el mismo.

### PORTA MAZA DELANTERO

Original, se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para anclar las mordazas de frenos, que su posición será libre.

### PUNTA DE EJE

**SE PERMITE REFORZAR PARTIENDO DE UNA PIEZA ORIGINAL.**

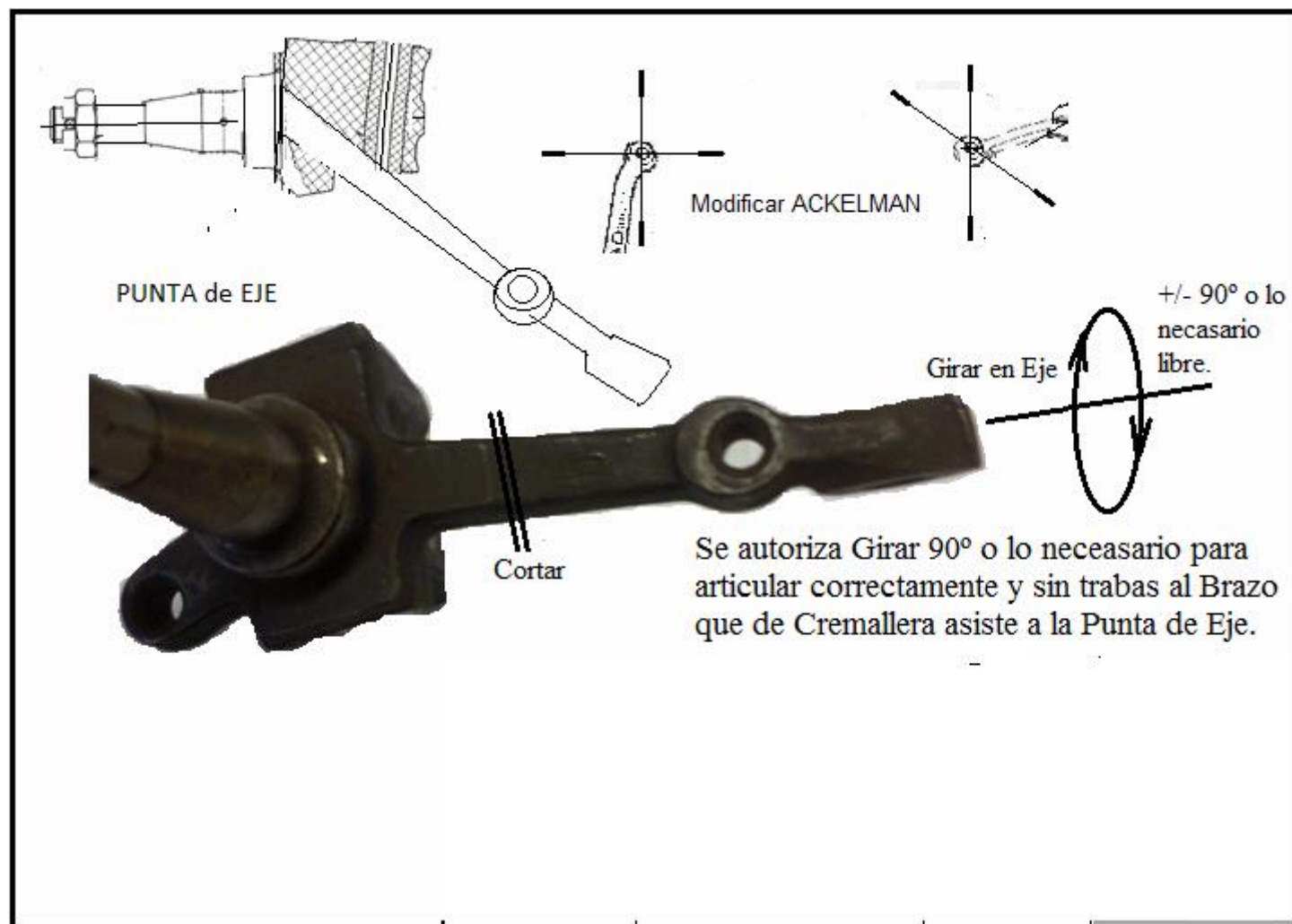
La Punta de Eje Delantera Libre, respetando la medida entre el centro del buje y el Eje de la Rótula.

Para el 133 de autoriza punta de eje Fiat 600.

Se autoriza BUJE LIBRE **NO** se autoriza el uso de Rotulas.

Para el Caso que el sistema de Corrector de Comba se diseñe en la punta de la parrilla donde toma a la Punta de eje, la corrección del Largo de la parrilla se contemplara en esa corrección para la comba.

El largo del Ackelman debe ser el original y el extremo o rotula debe ir en el agujero original pudiendo variar su diámetro.



### MAZAS DELANTERAS

**Bonaerense**

La misma será libre.

El Rodamiento en la maza es libre, se autoriza porta rodamiento de mayor tamaño para reforzar punta, siempre sobre la ORIGINAL, Es el elemento donde van colocados los rodamientos, libre.

**TORNILLOS DE MAZAS**

Se permite reemplazar los Tornillos de las Mazas por espárragos, el largo de los mismos no podrán superar la tuerca.

**PEDALERA**

Se permite modificar pedalera conservando el plano vertical Original.

Se autoriza desplazar la misma y la Butaca del Piloto motivo por el cual se logra por razones de Seguridad desplazar al Piloto del Lateral izquierdo del Vehículo, el límite de desplazamiento será la óptima ejecución de maniobrabilidad en la palanca de cambios por parte del piloto.

Ubicación longitudinal libre.

Forma y accionamiento libre.

**CARROCERIA**

**INTERIOR DE CARROCERÍA**

Se autoriza alivianar el interior sin debilitar la estructura.

Se podrá quitar todo material de insonorización y elementos de confort, tablero, instrumental, elementos de auxilio como rueda y cricket.

**(Para el FIAT (Cajón Lineal. Se autoriza retirar el cajón central.**

Se podrá quitar todo Material de Insonorización y Elementos de Confort, Tablero, Instrumental, Elementos de Auxilio como Rueda y Cricket.

**ESTRUCTURA y DISEÑO CHAPA INTERNA y EXTERNA**

La estructura de chapa metálica del Casco y de la Carrocería, podrá ser reforzada copiando las formas aproximadas originales y la sustitución de piezas de chapas en la carrocería de mercado de reposición. Siempre manteniendo la característica general del modelo del Vehículo.

**PARABRISA SUPERFICIE VIDRIADA**

**PARABRISAS**

**USO DE PARABRISAS TRIPLE o DE (POLICARBONATO CON ESPECIFICACIONES DE COMPRA) y** deberán tener trabas que aseguren el no desprendimiento del mismo del marco.

Se autoriza retirar el burlete o usar el mismo o pegado que fije el Parabrisas y agregar chapa faltante para apoyar el Parabrisas. Aquellos que no posean parabrisas de seguridad, su ocupante deberá tener antiparras o casco con visor de (POLICARBONATO) de lo contrario será INFORMADO con BANDERA de REPARACION para que ingrese por visor de dicha protección.

**LIMPIA y LAVA PARABRISAS**

Sistema libre,

**LUNETAS TRASERAS**

**Se permite sustituirla por una de policarbonato**

**VIDRIOS LATERALES TODAS LAS MARCAS**

**Cambiar los Vidrios Laterales y Luneta por Poli Carbonato incoloros, e Irán colocados en el lugar Original del marco o sobre el mismo, pegados o remachados o con orejas remachadas, no se autoriza colocar suplemento para perfilar o pretendes que quede al ras de la carrocería o en el caso de la puerta trasera o ventíletes (recorte fijo en la puerta trasera o el recorte triangular para las Coupe) no está autorizado colocarlo al ras con el parante hacia el techo.**

**PUERTAS DELANTERAS**

En las Puertas Delanteras (Policarbonatos) se permite realizar entrada de aire mediante Orificio/Ventana de 200 mm, o Toma Nácar.

En todos los casos debe ser posible para una persona poder ver al ocupante, como el contenido de su interior. Será obligatorio el marco interior de las mismas.

Se autoriza cortar quedando en dos mitades a la altura de la defensa lateral de la jaula, quedando fija la parte inferior.

**Bonaerense**

Se permite sacar levanta cristales, calizas, ventíleles, Manija exterior del tipo original y de fácil accionamiento y localización para su acceso desde el exterior. Interior libre, no se autoriza Pasador bajo pena de sanción.

Deberá tener un Cinturón de Seguridad que enganchado el mismo y la puerta abierta no deberá exceder 150 mm.

**P I S O S**

Se autoriza reemplazar con chapa de distinto espesor, manteniendo los diferentes niveles

**ESTRUCTURA y DISEÑO CHAPA INTERNA y EXTERNA**

Las terminaciones de los niveles en laterales, centro de túnel, o en lo transversales se autorizaran en ángulos rectos para facilitar la reparación.

Delantero derecho e izquierdo se autoriza a reemplazarlo por otro del tipo original o de diseño plano que deberá ser en chapa de acero espesor mínimo 1.6 mm (uno decimal seis milímetro).

**PARAGOLPES**

Deberán eliminarse el paragolpes delantero

**PARAGOLPES TRASERO**

Uso obligatorio de medio paragolpes de forma libre tomando desde el centro del vehículo, de modo que no exceda la trocha del mismo.

**Está permitido levantar desde los anclajes originales 100 mm hacia arriba.**

**CAPOT**

Se permite desmontable en conjunto con guardabarros, generando de esta manera en conjunto Trompa Desmontable

**TAPA CUBRE MOTOR**

Se autoriza recortar la tapa en su largo, cuando esta esté abierta, la misma en esas condiciones NO deberá sobrepasar la carrocería en la parte más alejada.

Se autoriza que este abierta. NO se autoriza modificar su forma semi esférica. No deberá cumplir funciones de Alerón o intervenir Aerodinámicamente en la Carrocería, la Posición de la misma deberá estar en Posición 0 (cero) de incidencia Aerodinámica.

**PASARUEDAS**

*Delantero mantener la originalidad en el anclaje del Amortiguador parte superior ya que existe una medida de separación y en los bulones de las parrillas. El resto con las modificaciones del reemplazo plegado o moldeado libre. Trasero: libre, Pasa ruedas interior libre., en vano motor, y baúl. Desde para llama para atrás Libre.*

**REFUERZO DE CARROCERÍA**

Se permite reforzar parte de la carrocería mediante la utilización de chapa N°18 como espesor máximo, la sustitución de piezas de chapas es inevitable, se alteraran perfiles que podrán ser parecidas sus formas (sin Molduras y Saltos), ya que la búsqueda de perfiles originales condiciona el diseño, las chapas podran estar superpuesta y soldada entre.

**RECORTE DE GUARDABARROS TRASEROS**

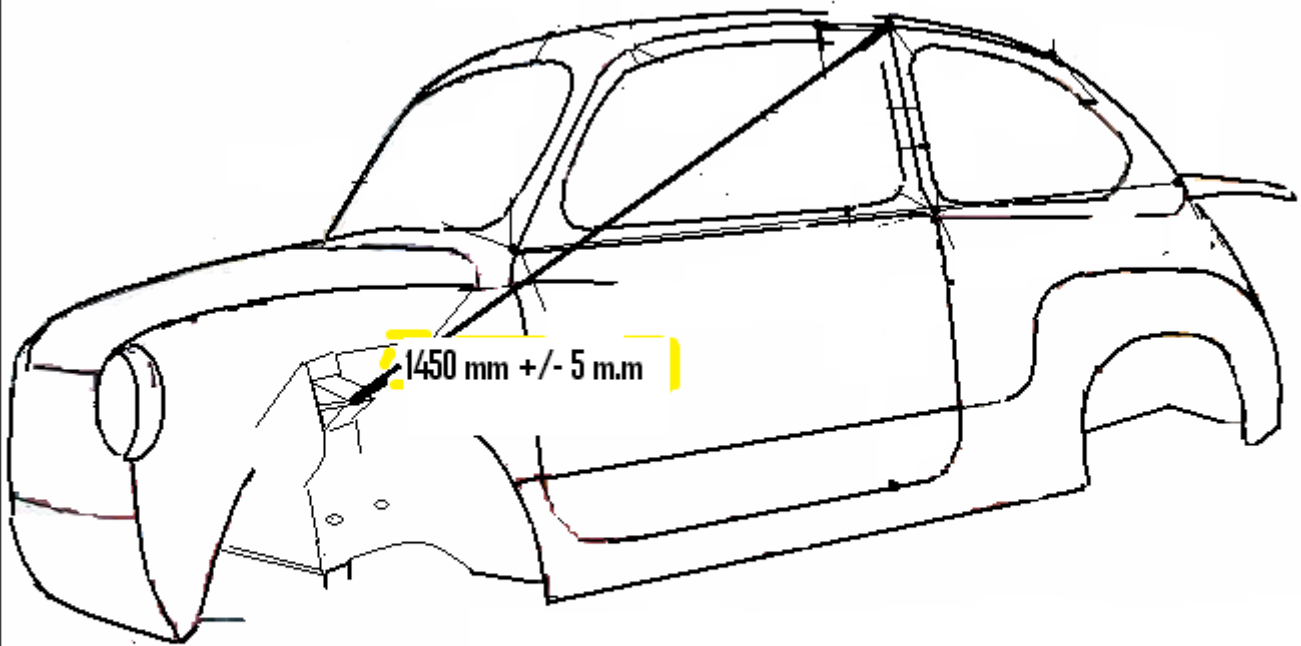
Se autoriza el recorte de los guardabarros hasta el tope de la suspensión, y se autoriza a colocar un aditamentos de terminación en Fibra Plástica, Forma y diseño libre.

Se autoriza colocar terminación de zócalo en Plástico para conectarlo con la Terminación del Cubre Guardabarros sin retirar elementos de Carrocería.

**CARROCERIA VISTA LATERAL**

**MEDIDA CARROCERIA**

VISTA MEDIDAS CARROCERIA FIAT 600



Del vertice de la puerta al centro del anclaje del amortiguador 1450 m.m +/- 5 m.m

**PUENTE DELANTERO**

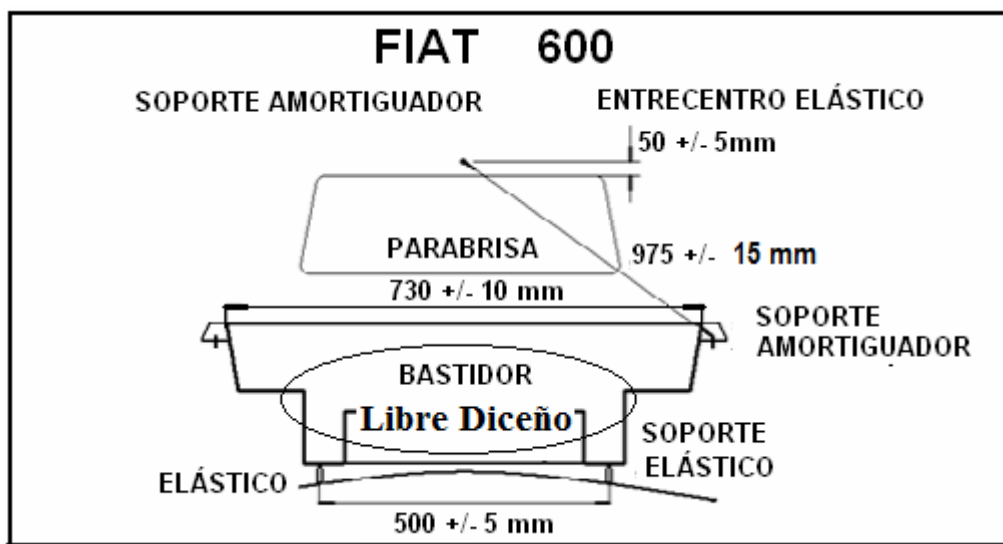
El mismo deberá estar en el lugar original se autoriza: reemplazar chapas. Reforzar, Anclaje General del chasis (Amortiguador, Paquete Elástico).

Se autoriza reemplazar los bulones que fijan el Elástico, se autoriza retirar los suplementos de aluminio, se autoriza acuar con un suplemento entre chasis y Elástico .

Se autoriza cortar chapa sobrante de la pasa rueda para que no toque en elástico

SE AUTORIZA REFORZAR EN EL PASARRUEDA Y CHASIS DONDE ANCLA LA PARRILLA, EN ZONA DE BULONES

**PUENTE DELANTERO**



### PUENTE TRASERO

El mismo deberá estar en el lugar original .El Mínimo de distancia del Travesaño al Techo será de 800 mm – 2 mm con las modificaciones Permitidas.

**Diseño y Sistema sobre la capsula del puente trasero es libre, se autoriza cortar y alargar esa capsula torreta para adaptar el Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL y su inclinación en sus dos ejes como la ORIGINAL con la libertad según agujero Diámetro salida Resorte/Espiral Diámetro 125 mm + 10 mm Máximo con una altura de 35 m.m**

**Diseño y Sistema de Funcionamiento del ESPIRAL para regular es libre, la posición del amortiguador en la Parrilla se autoriza modificar para compensar radio compas, sin rotular.**

**Se autoriza colocar y adaptar Grupo AMORTIGUADOR/ESPIRAL en el lugar del amortiguador y compensar radio compas, sin rotular.**



- 1- El puente trasero se permite Soldar/Reforzar, prohibido cortar.
- 2- Los anclajes deberán ser ORIGINALES de fábrica.
- 3- La caja ira colocada en el lugar original del Puente Trasero.

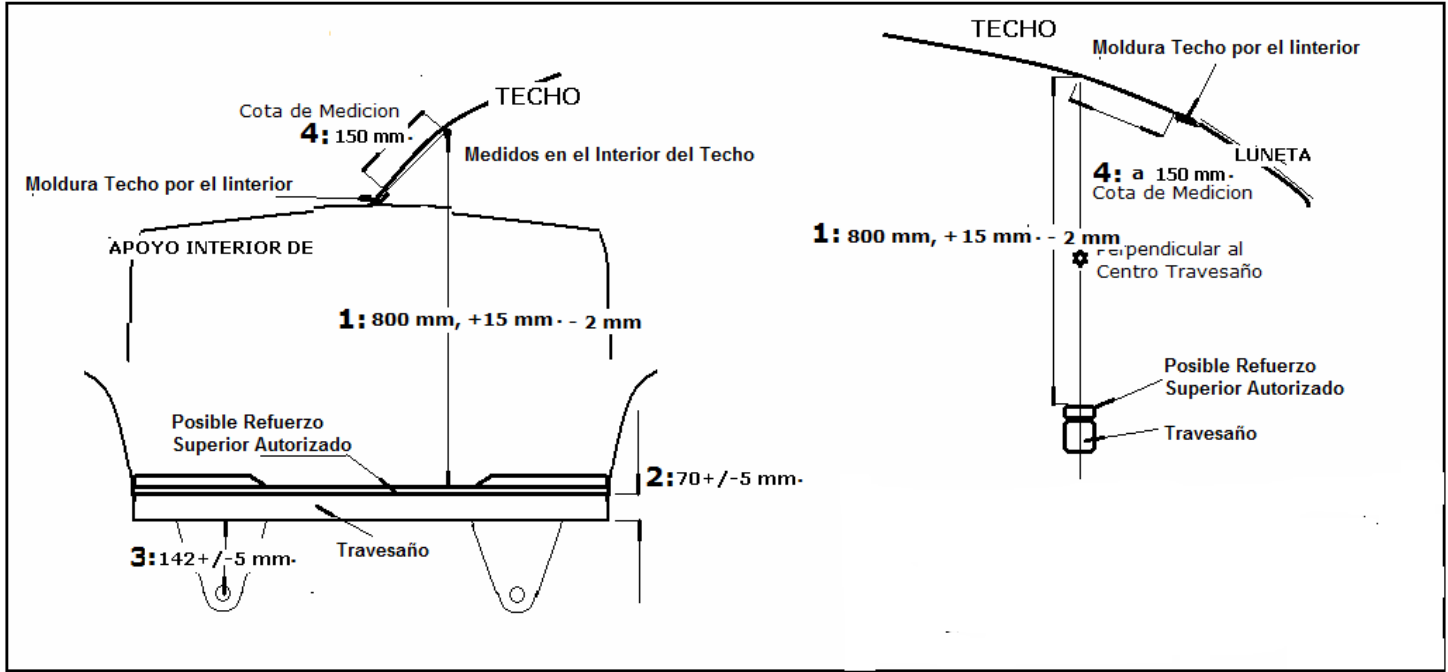
### SOPORTE DEL MOTOR

Libre, la libertad se refiere a la forma y material pero siempre en el lugar Original.

### SOPORTE DE CAJA

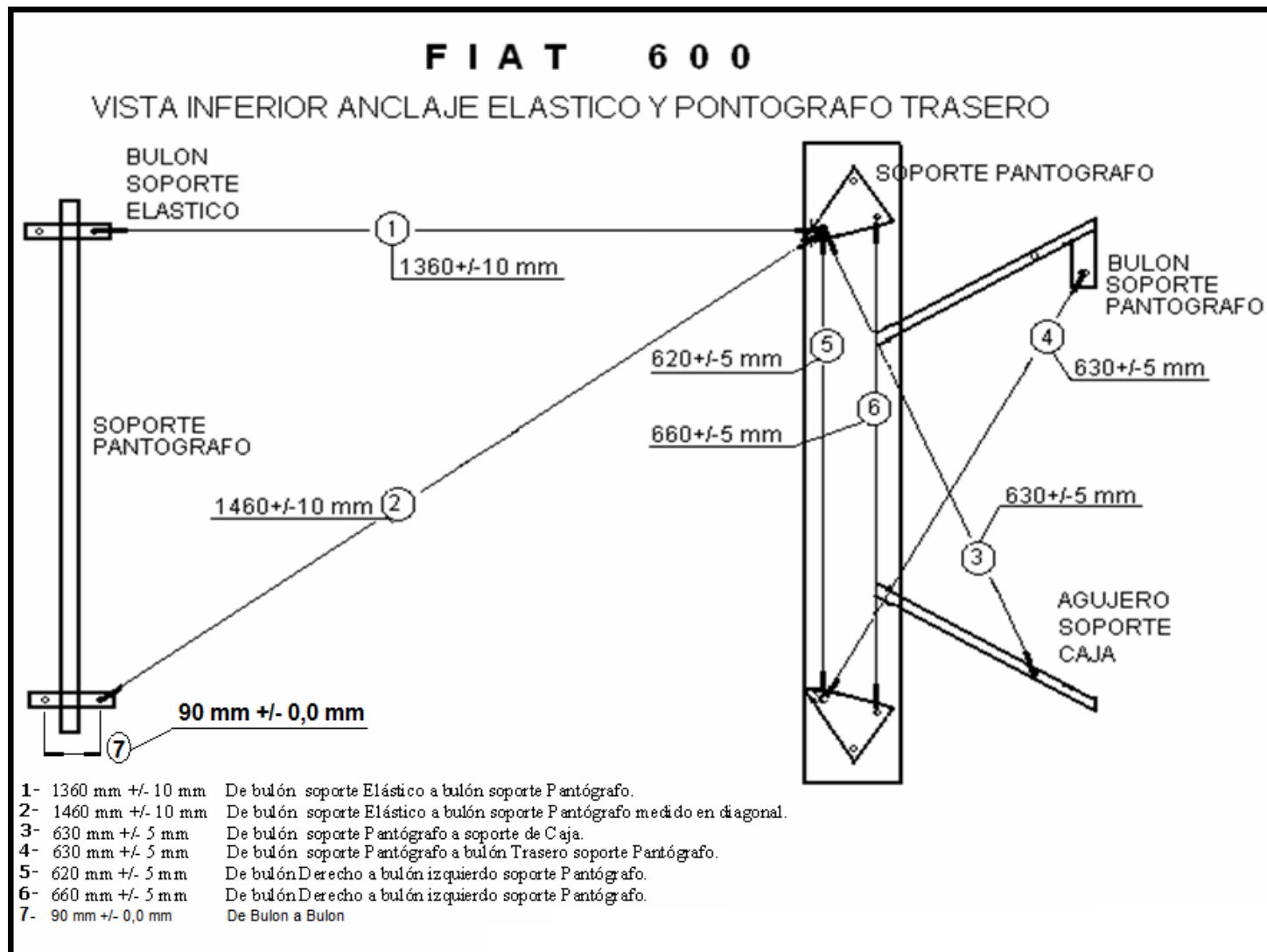
Deberá ser original se autoriza reforzar, pero siempre en el lugar Original.

### PUENTE TRESERO Y DISTANCIA AL TECHO



VISTA INFERIOR PUENTE DELANTERO Y TRASERO





### COLA TRAVERSA TRASERA

Será desmontable de material libre al igual que su diseño, está permitido cambiar la posición de los bulones de fijación.

### TROMPA DESMONTABLE

*Se autoriza TROMPA PLASTICA y deberá ser desmontable con las modificaciones de los pasar ruedas para realizar dicha modificación. Se autoriza colocar estructura de caño 20 mm x 20 mm y pernos posicionadores que de ninguna manera los mismos no podrán salir al frente del vehículo.*

*De ninguna manera se colocara estructura en los pasar ruedas, troteas al frente del vehículo irá con pernos pasantes con chavetas, estos deberán quedar hacia arriba.*

### MADERA EN LA TROMPA

*Se autoriza colocar una madera desde línea imaginaria del Eje Delantero hasta 100 m.m de sobresaliente de la trompa*

### FRENTE DEL VEHÍCULO

Se deberá eliminar los faros.

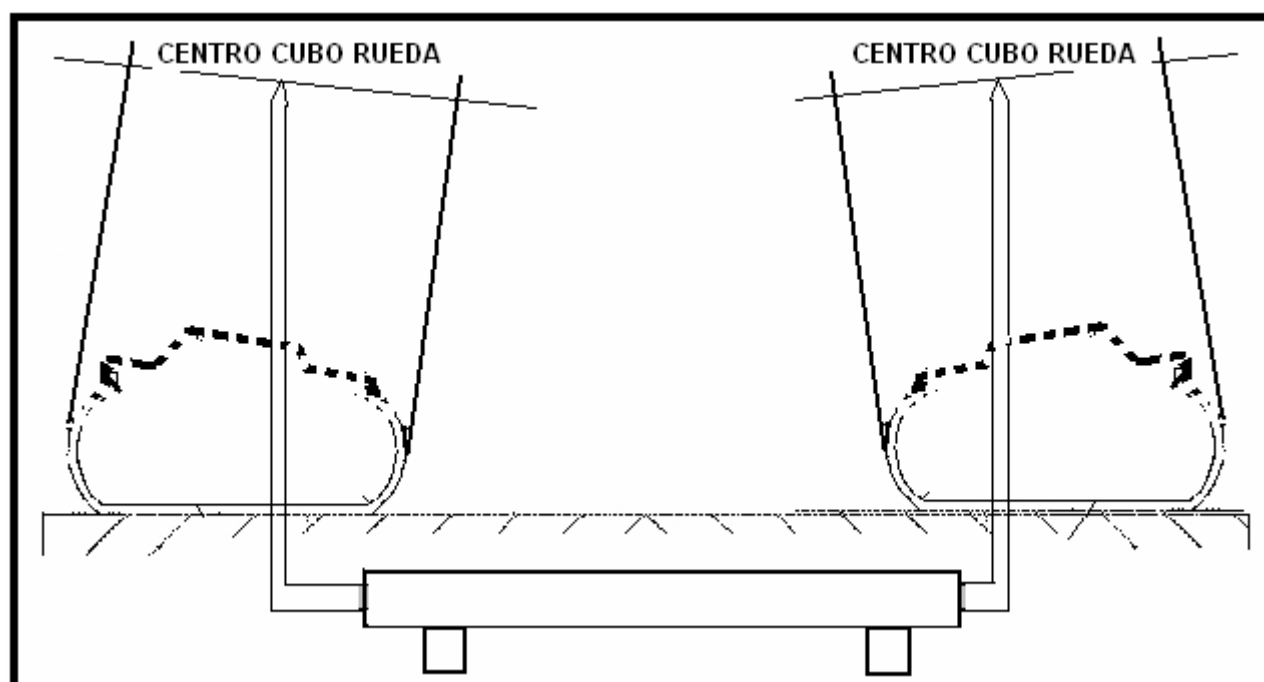
### TROCHAS y DISTANCIA ENTRE EJES

M A R C A F I A T 6 0 0		
TROCHA	Medida Mínimo	Medida Max
Delantera	1150	1200 +5 mm, tolerancia
Trasera	1160	1210 +5 mm, tolerancia
DISTANCIA ENTRE EJE	Medida Mínimo	Medida Máxima
FIAT 600	1960	2020+5 mm, tolerancia

M A R C A F I A T 1 3 3		
<b>TROCHA</b>	<b>Medida Mínimo</b>	<b>Medida Max</b>
<b>Delantera</b>	1151	1201+5 mm, tolerancia
<b>Trasera</b>	1215	1265+5 mm, tolerancia
<b>DISTANCIA ENTRE EJE</b>	<b>Medida Mínimo</b>	<b>Medida Máxima</b>
<b>FIAT 133</b>	<b>2005</b>	<b>2065+5 mm, tolerancia</b>

**FORMA DE MEDICION DE LA TROCHA DELANTERA Y TRASERA**

Será medida apoyando en el centro Neumático Centro cubo Rueda, tolerancia en más 5 mm.



**LLANTAS y NEUMATICOS**

**LLANTAS**

Diámetro de las llantas, 13 pulgadas y un ancho de 5 ½” pulgadas como máximo tanto en el tren delantero como el trasero. Desplazamiento libre

Llanta material: acero estampada, Prohibido las de Aleación o Combinadas prohibido labio anti -deriva.-

Prohibido el uso de válvula auto-reguladora de presión de aire.

**NEUMÁTICOS**

MACA PIRELLI, medida: 175-510-13

**SEGURIDAD - JAULA**

**JAULA DE SEGURIDAD**

**RESOLUCION DE CARÁCTER OBLOIGATORIO POR SEGURIDAD**

Se autoriza colocar caños horizontales y transversales o una Diagonal en x por el interior o por debajo del piso y unirlos a la jaula agregando puntales verticales por detrás del piloto y a sus laterales para estructurar todo el conjunto.

Se deberá montar una estructura mínima de seguridad compuesta por dos arcos principales, uno abrazando el parabrisas y otro tras los asientos; una barra por lado uniendo los arcos a la altura del zócalo, otro a la altura

**Bonaerense**

del dintel de la puerta y otra de desde la unión de la barra del zócalo con el arco delantero hasta el arco trasero a una altura no mayor al tercio inferior. El arco delantero deberá tener un travesaño entre sus lados por debajo del parabrisas.

Desde el arco trasero saldrá un caño por lado hasta los pasa ruedas traseros.

Podrá tener una "X" en el techo o una diagonal.

Por atrás de las butacas entre los caños de los marcos mencionados se podrá colocar otra cruz o estructurarlo de otra forma de diseño libre.

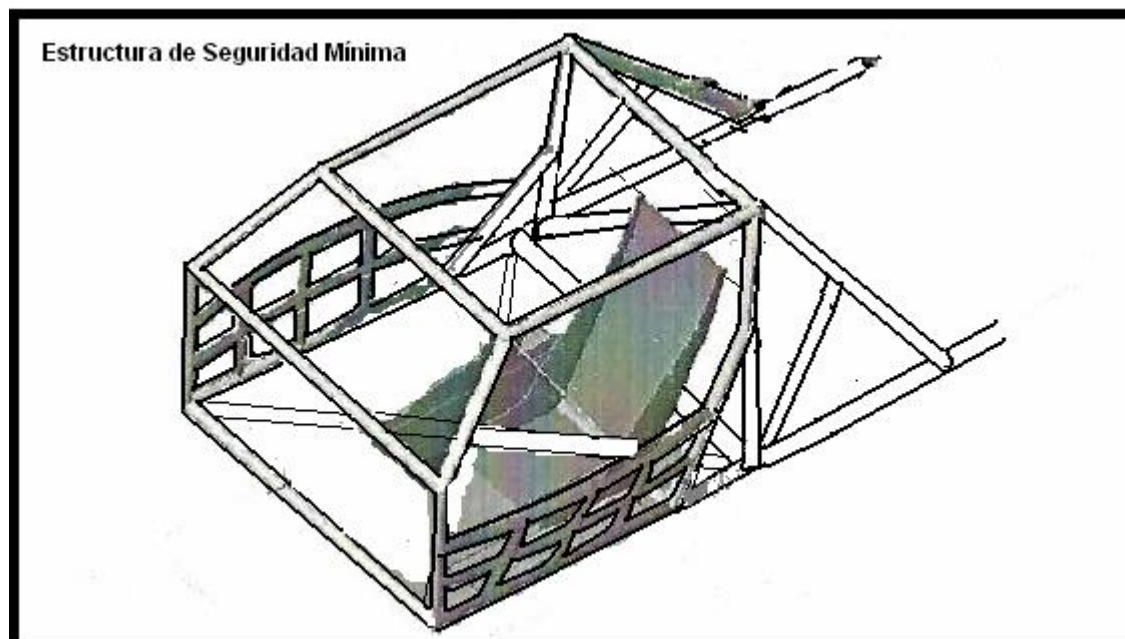
Obligatorio con seis (6) puntos de anclajes al casco, como mínimo.

Respetando esta estructura mínima, la jaula será libre, solo contemplando el rápido ascenso y descenso del auto.

Se autoriza el uso de caños CROMO MOLICDENO, o de 4140/30 de 38 mm por un espesor de 1.35 mm este tipo de caño certificado, deberá presentarse en esta FEDENOR muestra y certificación para confeccionar homologación y asentar en el pasaporte de materiales del vehiculo, confeccionada la estructura base (jaula) deberá verse la numeración de los caños que quedará sin pintar ese lugar, y se podrán lakear los sectores que identifican del caño utilizado.

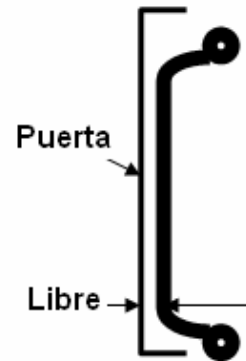
Para sostener radiadores y trompas se podrán construir una estructura de caño cuadrado de 20 mm. X 20 mm. Se permite soldar la jaula a la carrocería.

**Jaula Defensa Lateral VISTA SUPERIOR**



## PERFIL de ESTRUCTURA BASE PROTECTORA OBLIGATORIA

LADO DERECHO e IZQUIERDO de los LATERALES con PUNTALES  
y AGREGADO de JAULA PROTECTORA de TANQUE COMBUSTIBLE



Caño de:  
38 mm x 2,5 mm.  
40 mm x 2,0 mm.  
Con puntales a la  
estructura Jaula,  
a Zocalo Marco,  
se podrá serrar  
con aluminio.

Los caños estructurales deberán ser de diámetro:

38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4140

38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4130

38 mm por un espesor 2.5 mm.

40 mm por un espesor mínimo 2 mm.

41.3 mm por un espesor mínimo 2.5 mm.

41.3 mm por un espesor mínimo 2.8 mm.

44 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.

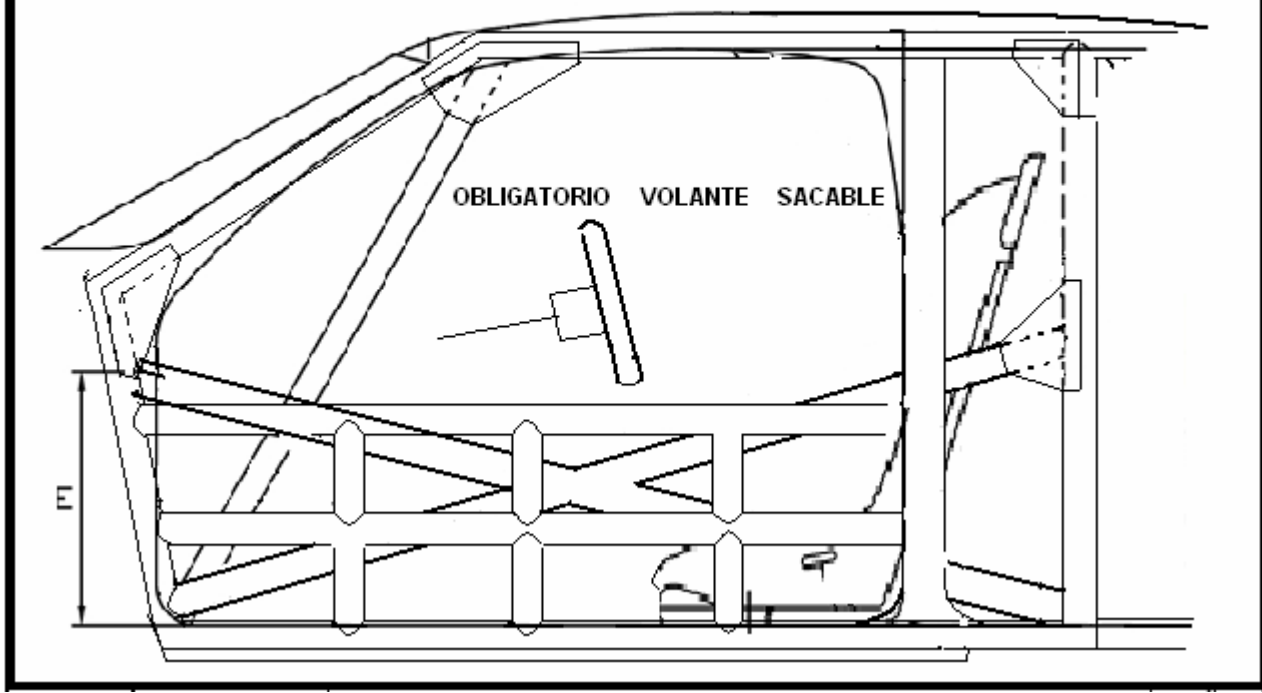
44.5 mm por un espesor mínimo 2,5 mm.

Máximo 51,0 mm por un espesor mínimo 2.0 mm.

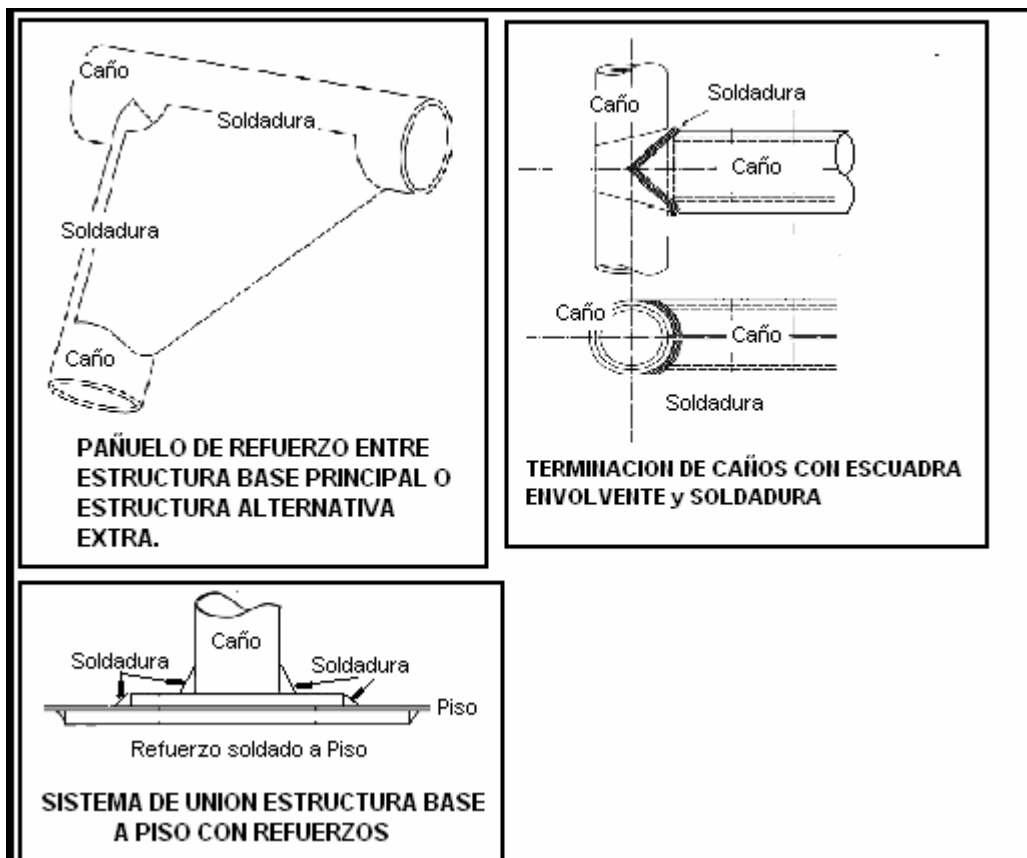
Para los casos que las estructuras o Jaulas no cumplan con las medidas de caños especificadas en este reglamento la Comisión Técnica Analizara la construcción de la misma y se podrá complementas con el agregado de caño a la estructura base.

## ESTRUCTURA LATERAL DE JAULA BASE Y ABERTURA MINIMA PARA SALIDA O EXTRACION

**ESTRUCTURA de PROTECCION PARA AMBOS LADOS  
IZQUIERDO y DERECHO OBLIGATORIO**



**DISTINTOS SISTEMAS P/APLICAR EN CONSTRUCCION DE ESTRUCTURA BASE A LAS SECUNDARIAS**



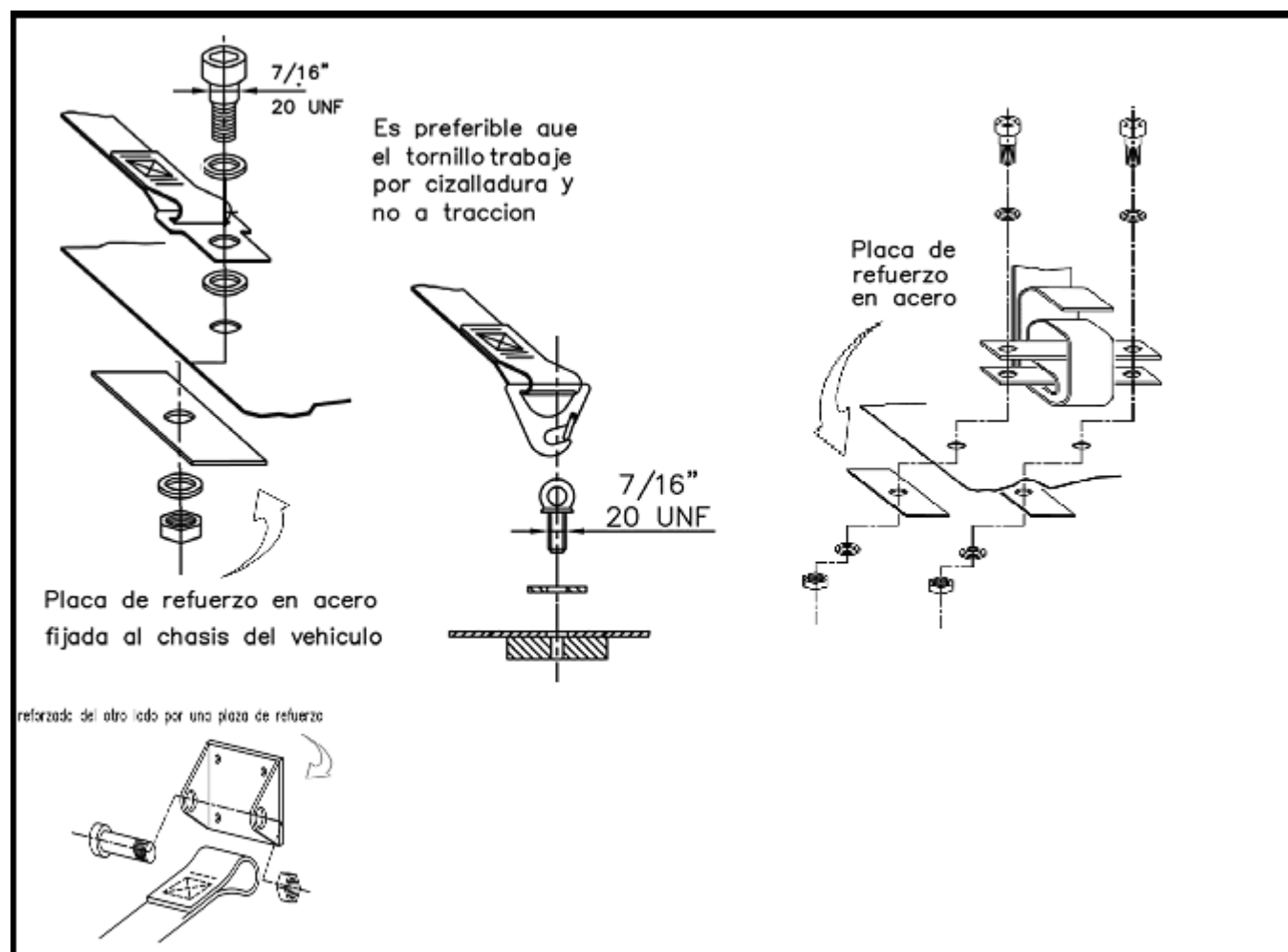
**BUTACA**

**Una (1)** Deberán ser del tipo competición integral deberá tener apoya cabezas y cubre hombros y tener que estar sujeta a la jaula con cuatro (4) puntos de anclaje mínimo, los tornillos de fijación serán de 10 mm de diámetro como mínimo con arandelas planas de 35 mm de diámetro por 2 mm de espesor.

**Posición: No en el centro del vehículo.**

### **CINTURONES DE SEGURIDAD**

Será de cinco (5) puntos banda ancha únicamente. Tendrán dos bandas de hombro abdominal y entre pierna, con dos puntos de fijación lateral y uno simétrico tras la butaca. Serán obligatorios para piloto y acompañante. **CINTURONES ANCHOS, OMOLOGADOS UNICAMENTE, OBLIGATORIO**



**Cinturones de seguridad:** Se deben usar dos tiras en los hombros, dos tiras en la cintura y una tira en la entrepierna; puntos de anclaje en la carrocería: dos para las tiras de la cintura, dos para las tiras de los hombros, simétricos respecto del asiento.

**Estos cinturones deben estar homologados por la FIA y cumplir con la norma N° 8854, 8853, 8854/98 u 8853/98 de la FIA.** Asimismo, los cinturones deben estar equipados con sistemas de apertura de hebilla giratoria.

Las tiras de la cintura y la entrepierna no deben pasar sobre los costados del asiento sino a través de éste, con el fin de atar y sostener la región pelviana sobre la mayor superficie posible. Las tiras de la cintura deben ajustarse apretadamente en el ángulo que se forma entre la cresta pelviana y el muslo superior. Bajo ningún concepto deben usarse sobre la región abdominal.

**Bonaerense**

Debe evitarse que las tiras estén expuestas a algún daño por frotación contra bordes agudos.

Cada punto de anclaje debe poder soportar una carga de 1470 daN o 720 daN para las tiras de la entrepierna. En el caso de un solo punto de anclaje para dos tiras, la carga considerada será igual a la suma de las cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de anclaje creado, debe usarse una placa de acero de refuerzo con una superficie de por lo menos 40 cm.2 y un grosor de por lo menos 3 mm.

Debe usarse un arnés de seguridad en su configuración de homologación sin ninguna modificación o remoción de partes y de conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y la longevidad de los cinturones de seguridad están directamente relacionadas con la forma en la cual están instalados, se usan y se mantienen.


Los cinturones deben reemplazarse después de cada choque grave y toda vez que las correas de tejido se corten, se rasguen o se debilitan debido a la acción de productos químicos o del sol. También deben reemplazarse si las partes de metal o las hebillas se doblan, se deforman o se oxidan. Cualquier arnés que no funcione perfectamente debe ser reemplazado.

**Es recomendado el uso de cinturones de seguridad para uso con HANS**

**EXTINGUIDORES**

**Extintores/Sistema de extinción:** es obligatoria la instalación de un botellón cuya capacidad mínima será de dos kilos y medio (2,5 kg.), ubicado en el habitáculo, y otro botellón cuya capacidad mínima será de uno (1) kilo (1 kg.), de acuerdo a lo que se detalla a continuación:

**SISTEMA IGNIFUGO FIJO**

**Se accionara desde el interior del vehículo desde la posición de atado del Piloto y desde el exterior del vehículo lado parante derecho con una argolla de acero perfil redondo 6 mm... y diámetro mínimo 50 mm., la misma quedara en posición parada para su fácil accionamiento y estará indicada con un calco redondo con la letra (E), este sistema deberá estar acoplado al del corte de corriente para ser accionado ambos a la vez, y al lado el corte de corriente y se identificara con un calco en triangulo con un rayo  interior y un matafuego de mano extraíble, el sistema ignifugo se deberá accionar cuando se necesite, durante la Competencia no deberá tener trabas.**

**A) Fijación:** el botellón del sistema de extinción deberá estar montado de forma que sea capaz de resistir una aceleración de 25 g, cualquiera sea la dirección de aplicación.

El sistema de extinción debe resistir el fuego y estar protegido contra choques. El segundo Extintor será extraíble por el piloto o un asistente.

**B) Funcionamiento - Puesta en marcha:** el sistema deberá estar provisto de dos (2) manillas, una interior a disposición del piloto, ubicada de tal forma que este pueda accionarla con su cinturón de seguridad colocado y abrochado.

La manilla exterior deberá estar ubicada a lo largo del montante izquierdo del arco de seguridad posterior, y deberá permitir el fácil accionamiento por parte del equipo de socorro, inclusive a distancia, con la ayuda de un garfio, por lo cual deberá poseer una argolla metálica de 50 mm de diámetro, la cual deberá autosostenerse en posición. Asimismo se deberá unificar al corte de corriente externo.

El sistema deberá funcionar en todas las posiciones en que se pueda encontrar el vehículo, aun cuando el botellón este invertido.

**C) Tipo de producto extintor:** el producto extintor deberá ser FM100, NAF SIII, NAF P, AFFF o ZERO 2000.

**D) Verificaciones - Señalización:** el tipo de producto extintor, el peso con y sin carga del botellón y la cantidad del producto extintor deberán ser especificados sobre el botellón, debiéndose poder verificar la carga también mediante un manómetro ubicado en el botellón.

Ambas manillas deberán estar identificadas con un disco de 100 mm de diámetro de fondo blanco con la letra "E" mayúscula de color rojo.

**E) Conductos del sistema de extinción:** se deberán colocar al menos dos conductos con sus respectivas toberas de salida, las cuales deberán estar dirigidas al Carburador y a la boca del Tanque de Combustible.

**Bonaerense**

Se permite la utilización de conductos metálicos terminados en TOBERA, con tal que cumpla con los requisitos del párrafo anterior.

**F) Mamparas ignífugas:** es obligatorio la colocación de una (1) mamparas de protección ignífuga, debiendo ser el alojamiento del tanque de nafta un compartimiento estanco, o sea las mamparas no deberán dejar pasar nafta en caso de rotura del tanque de combustible.

Deberá estar ubicada entre el Habitáculo y el Baúl o alojamiento del Tanque de Combustible deberán ser de chapa metálica (aluminio - acero) con un espesor mínimo de un (1)mm.

**RETROVISION**

Estará asegurado por un espejo con visión sobre la luneta trasera y como mínimo uno lateral del lado izquierdo.

**FIJACIONES SUPLEMENTARIAS**

La tapa del baúl deberá tener un cerramiento rápido para su apertura.

Las puertas deberán tener además del cierre original uno del tipo cinturón de seguridad, que dejará abrir la puerta 100 mm. en su posición de atado o enganchado.

**TANQUE DE COMBUSTIBLE**

**OBLIGATORIO a partir 2014 TANQUE HOMOLOGADO. La falta Reglamentaria del Art. Presente referido Tanque Homologado “NO será causa de exclusión”, podrá ser sancionado según escala de Penalización.**

Deberá tener descarga de gases anti derrame y válvula. La tapa del tanque debe ser hermética. . **TAPA DE LLENADO DE COMBUSTIBLE (TANQUE deberá contar con sistema para precintar)**

No se autoriza pasar para abajo o afuera ningún remanente del tanque de combustible (Tazón para chupador).

El tanque de combustible podrá utilizarse marca “A.T.L.”, o “FUEL-SAFE”, ambos de procedencia U.S.A., con la alternativa de otra marca que la Comisión Técnica aprobará en el momento de su presentación.

Fundamentalmente dicho tanque de combustible, no podrá ser de ninguna manera alterada, ni en su boca de carga, sus conectores de respiración, que no permitirán por cualquier concepto derramar combustible en pista y tampoco quitar parte de espuma de células abiertas (POLIURETANO INTERIOR).

Donde apoya el tanque debe aislarse con goma para impedir el contacto de metal y metal.

El depósito de combustible podrá tener un “container” como protección adicional de acuerdo a como especifica el fabricante respetando las dimensiones y material, el mismo debe ser de chapa de acero laminada de (1mm) mínimo de espesor u opcionalmente aluminio con un espesor mínimo de 0.063” (1.6 mm), dicho contenedor deberá estar libre de rebabas, o filos cortantes en su interior.

Esta absolutamente prohibido todo tipo de modificación que no esté autorizada por el fabricante, como elevar por encima de la parte superior la boca de llenado de combustible, o en su defecto tener documentación (planos) que certifiquen que el fabricante lo sugiere como alternativa.

Se prohíbe el uso de medidores de nivel de nafta electrónicos ubicados dentro del tanque de nafta o del baúl.

El tanque debe estar sujeto por dos (2) sunchos de espesor mínimo de 1,2 y de 30 mm de ancho, estando abulonado a la carrocería 8Jaula) con tornillos 5/16 cabeza exagonal.

El tanque debe tener como máximo tres (3) cañerías una (1) de succión, una (1) de retorno, y otra de respiración, que dará una vuelta y cuarto alrededor del tanque de derecha a izquierda para impedir su derrame en caso de vuelco o accidente.

**PROHIBIDO CUALQUIER TIPO DE CONEXIÓN AL TANQUE QUE NO FUERA A LA BOMBA DE COMBUSTIBLE PARA ALIMENTAR EL CARBURADOR Y RETORNO AL TANQUE, TODA INTERRUPCIÓN EN CUALQUIERA DE LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO PERMITIDAS SERA EXCLUIDO DE LA COMPETENCIA Y PASADO A PENALIDADES, LA SANCION EN LA ADULTERACION EN LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO DEL COMBUSTIBLE SERA DE DOS AÑOS DE INABILITACION EN LA ACTIVIDAD, sin perjuicio de otras sanciones.**

Esta absolutamente prohibido todo tipo de modificación que no esté autorizada por el fabricante del depósito de combustible, como elevar por encima de la parte superior la boca de llenado de combustible, o en su defecto tener documentación (planos) que certifiquen que el fabricante lo sugiere como alternativa.



**Bonaerense**

La ubicación del tanque deberá ir ubicado en el baúl compartimiento delantero a una distancia superior a los 200 mm, de la línea imaginaria del frente del vehículo, o interior del Habitáculo protegido el fondo con ventilación para perdidas y con una tapa para separar del Habitáculo, la carga de combustible se autoriza por el exterior desde vidrio lateral.

Será obligatorio la confección de una defensa (Jaula) vinculada con la jaula de seguridad y además deberá disponerse un espacio de tal manera que dicho compartimiento entre al habitáculo por debajo del Parabrisa, y se deberá aislar totalmente el compartimiento del baúl donde colocamos el tanque de combustible del habitáculo. en ningún caso deberá pasar la línea imaginaria del eje delantero o trasero.

**CHAPA PROTECTORA ANTIDERRAME**

El compartimiento (Habitáculo) deberá hallarse separado herméticamente del compartimiento del baúl para el caso que el Tanque se coloque en compartimiento Baúl del Vehículo y si dicho Tanque lo colocamos en el habitáculo deberá indefectiblemente estar contenido en un compartimiento estanco o cajón, hecho en chapa de acero de embutido profundo que separe al el tanque de nafta).

Dicho tabique deberá soldarse con costura continua y en toda su periferia al casco del automóvil (periferia que, generalmente, estará constituida: inferiormente por el diseño para el montaje del misma, lateralmente por los pasa ruedas delanteros al frente por el cajón y superiormente, por la base del Parabrisas. El citado tabique solo podrá ser atravesado por los orificios destinados al pasaje de los conductos flexibles reglamentarios de nafta y conductos del equipo de extinción, o la continuación de la jaula antivuelco o de seguridad.

**Para los que usan el Tanque en el habitáculo la tapa de ingreso de combustible deberá tener para Precintar.**

**Será obligatorio ESTRUCTURA LATERAL y JAULA PROTECTORA PARA el TANQUE de COMBUSTIBLE.**

**CAÑERÍA PARA COMBUSTIBLE**

Deberá ser de goma enmallada de acero, deberá pasar por el interior del habitáculo y pasar al vano motor. La instalación deberá ser fijada con abrazaderas a la jaula o chapa de piso.

**CARBURANTE (COMBUSTIBLE)**

Los automóviles que participan en la categoría bajo la reglamentación técnica vigente utilizarán combustible producido por compañías petroleras y distribuidos en estaciones de servicios autorizadas en el País hasta 100 octano + 1 octano, sin aditivos ni Oxidantes.

**PROVISIÓN DEL COMBUSTIBLE:** LA FEDERACIÓN Y/O LA CATEGORÍA SE RESERVA EL DERECHO DE PROVEER EL MISMO SIN PREVIO AVISO, se precintará la boca del tanque según la técnica lo estime en cualquiera de las condiciones de provisión por parte de la Federación, categoría o propia de cada participante.

En casos de imposibilidad material de proveer el mismo, la categoría podrá autorizar a los competidores a procurárselo directamente en estaciones de servicios autorizadas.

La boca del tanque deberá contar con un dispositivo para ser precintado. No se permite el uso de aditivos que se agreguen a la nafta, ya sea envases abiertos o cerrados, de marca registrada o no.-

**PESOS**

El peso mínimo será:

<b>KILOS</b>	
<b>FIAT</b>	<b>740 KG</b>

y con Piloto/buzo/casco y todos los Líquidos (Combustible, Aceite y Agua, según termine la competencia. En caso de tener lastre este debe estar perfectamente amurado con tornillos que deben tener perforaciones para precintar. El mismo estará identificado, la posición de los mismos a elección.

**Del R.D.A Facultades del Comisario Deportivo.**

**CASO 1:** Durante el proceso de competencia y al dar la orden de terminación y un vehículo llegue faltándole algún elemento y de todas maneras llegue no se autorizara a reponer esos elementos.

**CASO 2:** Si luego de dar la orden de Finalización (Bandera a cuadro o durante (AS) o (Bandera Roja) y un vehículo Rompe o Pierda elemento y no puede ingresar por sus propios medios al Parque Cerrado los oficiales deportivos o el Auxilio lo traerán al mismo, y se autorizara a reponer esos elementos:

**a.-** Trompa Alerón Puerta/s Tapa Baúl.

**b.-** Rotura de block y pérdida total de Agua, repondrá diez (10) litros de agua, si perdió todo el Aceite Cinco (5) Litros

**c.-** Rotura de Caja o Diferencial, repondrá dos (2) litros de aceite de caja, solamente, si dentro de la rotura hay pérdida de elementos, repondrá solamente el aceite.

Se debe tener en cuenta que al término de cada prueba se puede realizar control de combustible o no, si en el control se verifica que no existen cinco (5) litros en el Tanque de Combustible el piloto podrá ser excluido de la competencia.

**SISTEMA DE LASTRE de CARGA de LASTRE por PUESTOS**

**PARA LA ETAPA GENERAL PRIMERAS SEIS FECHAS.**

El sistema de Lastre o kilos que se aplicará a quienes obtengan los tres primeros puestos en la final de la competencia de la categoría:

P U E S T O	K I L O S Q U E C A R G A R Á
1ro	2 5 K g.
2do	1 2 K g.
3ro	8 K g.

**CARGA DE KILOS POR PRIMER PUESTO**

Siempre deberá cargara los Kg de segundo y tercer puesto, de no tener triunfo.

El máximo de lastre que se agregara o cargará será de 60 Kg.

**SISTEMA DE LASTRE de CARGA de LASTRE por PUESTOS**

**PARA PLAY – OF CUATRO UNTIMAS FECHAS.**

De la Reunión: Los Kg. De lastre que posean los autos al momento de finalizar la etapa regular no se descargarán para el playoff.

El sistema de Lastre o kilos que se aplicará a quienes obtengan los tres primeros puestos en la final de la competencia de la categoría:

P U E S T O	K I L O S Q U E C A R G A R Á
1ro	2 5 K g.
2do	1 2 K g.
3ro	8 K g.

El máximo de lastre que se agregara o cargará será de 60 Kg.

**Art. 26-2-B DESCARGA DE KILOS LASTRADOS POR PUESTOS v/o RESULTADOS OBTENIDOS**

**SE DESCARGARA 5 Kg., si su resultado en la clasificación final fuera del 10mo incluido en adelante en forma creciente si hubiera cargado por 1ro, 2do y 3er puesto.**

**SISTEMA DE LASTRE**

**Bonaerense**

El lastre ira colocado en el Habitáculo o en el Baúl, deberá estar abulonado con tornillos de material especial, con agujeros para ser precintado a una estructura comunicada y estructurada con la jaula con arandelas o planchuelas de espesor.

Los elementos móviles de sujeción del lastre (bulones, arandelas y tuercas) no serán considerados como parte del peso del lastre.

En el caso que el peso del vehículo supere los Kilogramos para cada marca de mínimo, el lastre se considerará parte del peso del vehículo para ese mínimo.

**UBICACIÓN DEL LASTRE**

El lastre deberá estar ubicado entre el eje delantero y el trasero.

Se puede colocar en el Baúl o fuera del habitáculo y baúl en lugares seguros correctamente abulonados, serán declarados y deberá los bulones estar agujereado para ser precintado.

**Para Todos los Casos deberá ser abulonado con tornillos de material especial, con agujeros para ser precintado a una estructura comunicada y estructurada con la jaula con arandelas o planchuelas de espesor.**

Los elementos móviles de sujeción del lastre (bulones, arandelas y tuercas) no serán considerados como parte del peso del lastre.

**TOLERANCIA en el PESAJE (HANDICAP)**

Sera una TOLERANCIA en el PESAJE de DOS Kg (2 kilogramos) menos que el reglamentario sin tener en cuenta el lastre por exclusión Técnica.

**1er- Caso:** Si el uso de la Tolerancia fuera aprovechado por el 1ro, 2do y 3ro en la Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se los recargará con treinta (30) segundos, el caso que fuera en la Final se lo recargara con cincuenta (50) segundos.

**2da Caso:** Será recargado del cuarto (4to) incluido y puestos subsiguientes o (crecientes en números) en adelante si ocurriera en Clasificación será recargado con seis (6) puestos, si ocurriera en la Serie se lo recargará con veinte (20) segundos y si ocurriera en la final se lo recargara con treinta (30) segundos.

Para Todos los Casos de Control de Peso, se lo controlara con o sin Piloto con toda la Indumentaria y el vehículo y/ o sumando los dos según planilla de Pesaje al comienzo de la jornada registrada por el Piloto y Vehículo por separado, y como terminó la competencia y previendo las alternativa a aplicar según reglamentación.

**Art. 20-5 EXCLUSION POR TECNICA Art. 20-5 Pág. 49**

Todo piloto que terminara en los tres primeros o en cualquiera de los puestos siguientes y fuera excluido por Técnica EN LA FINAL deberá cargar 30, 40, 60 u 80 Kg de lastre, la Comisión Técnica analizara la gravedad de la falta y decidirá los Kg a cargar y por el tiempo en fechas que podrá ser una (1) o más competencia o no descargará hasta el final del Campeonato si la gravedad de la falta Técnica Antirreglamentaria lo amerita sir perjuicio del pase a Penalidades y de aplicarle una sanción Mayor que podrá llegar hasta el quite de todos los Puntos del Campeonato obtenido hasta ese momento, si fuera en la Primera Competencia que no tiene puntos podrá llegar a ser sancionado por cuatro (4) fechas largar último en las próximas Finales de su presentación.

El lastre no se considerará parte del peso del vehículo para ese mínimo. Ejemplo El Concurrente y Piloto será responsable en mostrar los Kg sin pretender que fueran considerado dentro del sobrante del peso del vehículo, si este pesara más del mínimo.

**SANCION POR EXCLUSION TECNICA**

Por Exclusión Técnica antes de la prueba final perderá lo obtenido e ira al Repechaje o Final B último, si la cantidad de vehículos lo admite.

Por Exclusión Técnica en la final Podrá ser recargado de 5 a 10 puestos o más para la/s próxima/s competencia/s en las clasificaciones sin perjuicio de aplicar una sanción (agregado de kilos).

**DESCARGA DE KILOS POR EXCLUSION CUMPLIDA LAS FECHAS DE SANCION**

Los que ocupen los puestos de excluidos cargarán los kilos que le corresponda según la clasificación Final.

Si tuviera kg, de lastre por exclusión ejem 40 Kg (cuarenta kilogramos), descargara según se cumplan la cantidad de competencias que le fue impuesta la penalización por la gravedad de la falta únicamente.

Bonaerense

**FILTRO DE AIRE (Carcaza - Unidad Filtrante (OPTATIVO su uso))**

Desde la boca del Carburador hasta la Unidad Filtrante la carcaza será libre forma y material pero siempre que tenga unidad Filtrante, y respetando las medidas en el punto 3.

Para el caso que no se utilice filtro el adaptador-Carcaza o el elemento que se coloque desde la boca del Carburador hasta el borde de entrada de Aire no se autoriza el diseño Toma Tipo Botella o Bala, Toma Dinámica, Tronco Cónico o Rectangular-Cónica Orientada- u otro sistema que presurice o dima mise el flujo de Aire, la proyección de lo que se coloque sobre el Carburador o boca será siempre Vertical.

La unidad filtrante será libre.

En caso de utilizar filtro de aire del exterior, el mismo deberá colocarse sobre la tapa del motor y no deberá superar los 200 mm de altura medida desde el borde inferior de la luneta, pudiendo perforarse la tapa de motor para su colocación y su ancho deberá ser de hasta 300 mm.

Ningún elemento móvil o postizo podrá entrar por la parte superior del carburador aun cuando al extraer el filtro salga adosado al elemento que se extrae. .

Ningún elemento podrá salir fuera de los límites de la carrocería y travesa.

El elemento (manguera, caño en la boca del carburador o cono difusor colocado al ras) luego el filtro (carcaza unidad filtrante) comunicado con los anteriores, deberá estar colocado al final de cada prueba de la competencia e irá al parque cerrado y esperara la autorización de la Técnica para retirarlo.

**TOLERANCIAS**

Salvo en los casos de expresión taxativa de las tolerancias, estas serán de 0.2 mm (cero decimal dos milímetros) en mas o en menos.

Si de las medidas Reglamentadas surgiera alguna diferencia en medidas asociadas que una dependiera de la otra se evaluara la elegibilidad y efectividad de la asociación para un mejor fin.

**NUMERACION IDENTIFICACION Nombre - Apellido y Grupo Sanguíneo Art. 23 Pág. 51**

Los números deberán estar pintados en la superficie vidriada de las puertas traseras (Para los cuatro Puertas) para el caso de las Coupe ocuparan la superficie vidriada y parte de la carrocería circundante, siempre:

**Sobre un fondo negro rectangular de 30 de alto x 40 cm de ancho.**

El /los números serán de un trazo de 5 cm de espesor y una altura mínima de 20 cm, en color blanco, tamaño del número: 1 cifra mínimo 20 cm.

2 Cifras mínimo 14 cm.

3 Cifras mínimo 11 cm.

La numeración deberá ser clara y con escritura clásica ARIAL sin Adornos, Arabescos, Trazos **Inclinados o Agregados al trazado básico, que dificulten la lectura.**

Se deberá colocar el Número y la Categoría tanto en la trompa y cola del vehículo uno a cada lado y Agregar en el número lateral en la parte inferior del recuadro la Categoría a la que pertenece.

Deberá pintarse sobre los laterales de las puertas delanteras:

**NOMBRE - APELLIDO y GRUPO SANGUÍNEO del piloto.**

**Que quede claro, los Oficiales Deportivos no tienen "El Deber" de identificar o conocer a nadie al bulto o por caracterización de Vehículo por Pintura o Ploteo, estos realizan un trabajo de Reagrupación**

**Deportiva/Técnica al término de la Actividad/Tramo en Pista para que en Parque Cerrado la Técnica realice la Tarea de Control, por lo tanto el Número Identificatorio debe estar y ser claro para una correcta identificación para cuando el Vehículo es recibido de frente por las Autoridades.**

**Por consiguiente podrá ser sancionado además que el Comisario Deportivo/Técnico Analizara y Evaluara la Situación.**

**REED PARA VENTANILLAS**

Se deberá utilizar con fuerza de reglamento **en las ventanillas del piloto.**

Deberá estar tomada de la jaula de seguridad.

**REVISACION TECNICA FINAL**

Los elementos que no tengan restricciones (libre), no serán denunciados excepto que el concepto final de ese elemento liberado cumpla otra función que la específica.

Si el elemento liberado cumple con las especificaciones de función para cual fue autorizado en el Reglamento y pensado por el constructor del Vehículo el mecánico de dicho auto a revisar tiene el derecho a retirar dichos elementos para resguardar su desarrollo.

**Las revisiones TECNICAS NO SE REALIZARAN CRUZADAS POR EXPRESAS SOLICITUD DE LA C.D.A del A.C.A.**

**Bonaerense**

**RECOMENDACION FINAL**

El presente Reglamento ha sido confeccionado con la intención de otorgar, una base de igualdad del trabajo de preparación de las diferentes marcas autorizadas a competir dentro de la categoría.

La COMISION TECNICA y Comité de Preparadores, serán los únicos encargados de realizar todo tipo de cambios y evaluar las propuestas de modificaciones al mismo con el solo hecho de buscar la paridad de las marcas participantes.

Su interpretación deberá hacerse con carácter restrictivo, todos los elementos que expresamente no hubieren sido autorizados en su preparación o sustitución deberán permanecer originales de fábrica.-

En los elementos restringidos es obligación que haya presente un mecánico o persona designada de cada auto que se revisará para realizar una técnica cruzada.

Los elementos que no tengan restricciones (libre), el mecánico de dicho auto a revisar tiene el derecho a retirar dichos elementos para resguardar su desarrollo.

**SISTEMA DE PRUEBA**

**TRANSCRIPCION DE TEXTO REUNION DE LA CATEGORIA.**

De la Reunión: Se prohíben las pruebas libres además de los 4 (cuatro) primeros de cada carrera, a los 5 (cinco) primeros del campeonato, salvo que sea debutante este año, en cuyo caso se le dará una prueba libre por circuito.

**PRUEBAS COMUNITARIAS**

La Categoría definirá cuando y como en el transcurso del campeonato.