FEDERACION NORTE

DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TECNICO

TC 850 BONAERENSE 2024

RENAULT MOTOR 1400

FIAT MOTOR 1300

VALIDO HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2024

RENAULT

FEDERACION NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO Reg. Técnico TC 850 Bonaerense

VIGENCIA
El presente Reglamento Técnico es vigente del 01/01/2024 al 31/12/2024. **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 una vez en el año el Modelo del Vehículo.

Se admitirán automóviles de Modelo.
A)- MODELOS.

R E N A U L T

R E N A U L T D A U P I N E - G O R D I N I

R E N A U L T 4L 4S R4

Todos los elementos que no se especifiquen deberán ser Standard y equipo original de fábrica o de reemplazo en el mercado de reposición. Solo podrán ser reformados mecanizados y/o modificados, piezas solas o combinados que requieran montaje entre ellas, aquellos elementos o piezas que el presente reglamento autorice expresamente, o deje libre.

De sufgir dudas, en todos los casos se deberá considerar que se refiere a elementos originales o lo que se encuentra en el mercado de reposición.

MOTOR
ORIGINAL.
CAMBIO DE MOTOR

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

El motor será precintado 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 sin aviso generará la perdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos o puestos.
Con el nuevo motor precintadodo podrá continuar la etapa siguiente luego del último clasificado o excluido.
En caso de que a algún piloto le toque desarmar el motor, y no esté dispuesto, por el gasto que esto implica, se le da la posibilidad de precintar el cárter, mediante precintos , a costo del piloto, en caso de presentar alguna irregularidad al momento de desarmarlo, perderá todos los puntos obtenidos desde la competencia en la que fue precintado hasta el desarme.

Motor Renault 1400 cc.
RENAULT BLOCK DE MOTOR
BLOCK DE MOTOR:
Se permite utilizar Block 1020 cc – 1300 cc – 1400 cc – 1400 cc o Juniors.

Block del 1020 cc al 1300 cc se autoriza el maquinado del asiento de las camisas prohibido desplazar. Dicho trabajo es para colocar el conjunto de 1400 cc
Se podrá utilizar Block – 1400 cc Juniors.

Se autoriza su cepillado superior en un plano paralelo al original. Prohibido desplazar los cilindros.
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 90º con Cilindro en lo transversal y lineal,
bajo penalización de pedido de Descalificación por falta grave.
Se autoriza el embujado del alojamiento del árbol de levas con cualquier tipo de material, no se permite el uso de rodamientos o jaulas aguja en el mismo.

Se autoriza reforzar bancada central colocando una planchuela que tomará los dos (2) bulones de fijación.

MOTOR 1400 c.c Diámetro: 76.00 mm (Setenta y seis decimal cero cero), STD.

Carrera: 77.00 (Setenta y siete decimal cero cero).

CAMISA.
ORIGINAL.
REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA

VENTEO DE MOTOR

Deberá estar conectado a un deposito recuperador de no menos 1 lts.

UBICACIÓN DEL MOTOR
Con las modificaciones para su adaptación.
No se autoriza ninguna posición de inclinado.

CIGÜEÑAL
Deberá ser **ORIGINAL**
Debiendo respetar el plano ORIGINAL correspondiente el modelo autorizado, pudiendo variar en el rectificado (se refiere exclusivamente a su diámetro) 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 su diámetro.

Se permite su balanceo, tocando por medio de perforaciones y/o 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.

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

El volteo del cigüeñal o carrera del pistón deberá ser la siguiente:
CARRERA 77.00 (Setenta y siete decimal cero cero).

PESO DEL CIGÜEÑAL: MOTOR 1020 cc al 1400 cc MINIMO: 9.700 Kgr.

MOTOR Juniors MINIMO: 10.550 Kgr.

VOLANTE MOTOR

De usar el original: Se autoriza el rectificado donde trabaja asiento de placa y de disco embrague.
No se podrá mecanizar la contra cara a la zona de trabajo del disco deberá ser y permanecer original.
Se permite espigado con placa embrague.
De usar el de Acero: Peso libre, diámetro original, corona origina RENAULT. Se permite espigado con placa embrague.

POLEA DEL CIGÜEÑAL
Su Relación será libre. Manteniendo el tipo de correa en “V”.
POLEA BOMBA DE AGUA
Su Relación será libre. Manteniendo el tipo de correa en “V”.

PISTONES

Como el Original.-REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA o MERCOSUR.
Se permite la equiparación de pesos por maquinado interno de falda quedando uno de ellos con las mayores características de no- mecanizado.
No se autoriza modificar el pistón en la parte externa concordante con la camisa.
Se autoriza el mecanizado Plano (unica forma) de la cabeza del pistón para dar la altura, compresión, NO SE AUTORIZA CONCAVAR NI HACER CABIDADES.
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 tapón de Teflón.
Se autoriza Ranurar en el Pistón el alojamiento del perno para colocar seguro en ambos lados para trabar Perno Pistón o Tapones de Teflón.
La Ranura o Alojamiento del Aro deberá tener el ancho de los originales y mantener la cantidad original.

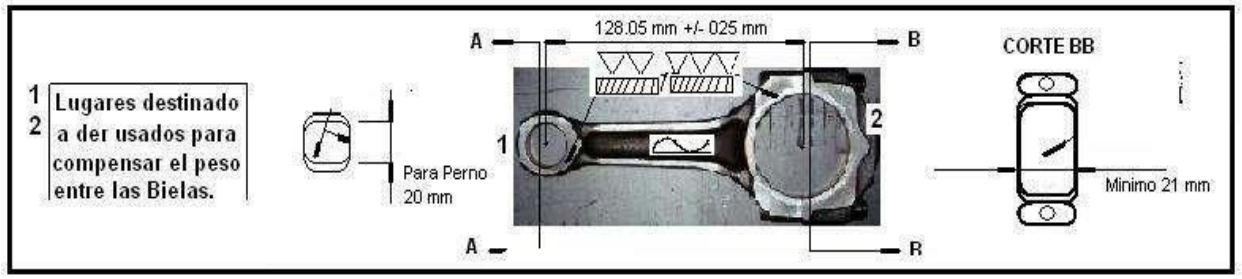
AROS DE PISTON

Los mismos serán Origina **REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA**
Se debe mantener la misma cantidad y posición en el pistón.
(1º ranura). Espesor: 1,78 mm.
(2º ranura). Espesor: 2,02 mm.
(3º ranura). Espesor: 4,03 mm.

BIELA
Deberán ser **ORIGINAL.**
De peso mínimo (500.00gr) con bulones y tuercas sin pernos ni cojinetes.
Se permite la equiparación de pesos en los lugares destinados sobre el ojo del perno (PIE/l) y debajo de la
tapa de la biela (CABEZA/2), como demuestra la figura , teniendo en cuenta el peso mínimo mencionado.
No podrán tener modificaciones alguna (textura original)

Se permite el embujado para colocar pernos flotantes y el rectificado alesado para el ajuste de cojinetes..
Los tornillos de bielas Serán libres en calidad y marca con diámetro original.

El ancho de la biela en el pié, Muñón del Cigüeñal se permite hasta un Minimo21.00 mm
No se permitirán bancadas de acero.



PERNOS

Como los **ORIGINAL**.
Diámetro Original 20 mm, interior libre, se permite acortar P/Tapones de Teflón o anillos elásticos (seguro)
si fuera necesario.

COJINETES

Los cojinetes de biela y bancada serán libres de **REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL**
ARGENTINA

LUBRICACIÓN
ORIGINAL
BOMBA DE ACEITE
Como la **ORIGINAL**, del motor 1400 o 1600. Comando de la misma libre.

CARTER DE ACEITE
ORIGINAL,
Se autoriza Rompe Olas libre.
ELEMENTO DE ASPIRACIÓN DE LA BOMBA DE ACEITE: **Forma y Ubicación libre, en el interior del cárter.**
RECUPERADOR DE ACEITE: **OBLIGATORIO** Forma y ubicación libre, en el vano motor, deberá ser de 1 Lts como mínimo.
Se permite colocar radiador de aceite, a fin de enfriar el mismo. Forma y ubicacion, libre, debe funcionar con la bomba original.

TAPA de CILINDRO

ORIGINAL

De las que equipa al RENAULT 12 TS BREAK con A/A o RENAULT R18 1400 cc Juniors, la denominada tapa con forma de la cámara CORAZON.

No se autoriza desplazar la tapa con respecto al block

Se autoriza su cepillado paralelo con el plano de asiento con el block, debiéndose conservar los volúmenes de cámara de combustión establecidos en la ficha de homologación.

Se podrá trabajar libremente interior de conductos de admisión y escape, sin agregado de materiales, y manteniendo la cantidad y posición de los mismos, (Posición se refiere al plano lateral de una de sus caras únicamente con respecto a la misma en el espacio).

En caso de roturas, se podrá recuperar aportando material, al solo efecto de la reparación de cielos, a condición que una vez realizado dicho trabajo conserve estrictamente las dimensiones y forma originales, y se le informe a la Comisión Técnica en la carrera durante la revisación Previa.

Cámara de combustión original, prohibido variar/modificar su forma.

El encasquillado del asiento de válvula es libre.

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

Se permite recuperar roscas y rosca de bujía mediante la colocación de inserto.

BUJIA

Sera libre de 14 m,m, Para el caso de usar Bujías Rosca larga se deberá suplementar para que una ves colocada en la tapa quede al ras de la Cámara, (la cantidad o medida de lo roscado de la Bujía rosca

larga deberá quedar como una de Rosca Corta).

JUNTA de TAPA de CLINDRO

Será obligatorio su uso con un espesor mínimo de 0.6 décimas.

GUIAS DE VÁLVULAS

ORIGINAL

Se permite reemplazar las guías en súper-medida manteniendo el eje de la misma en su posición**.**

Se permite el uso de guías especiales o de bronce.

Se permite cortar guías.

RELACIÓN VOLUMETRICA

Será de 10.5 a 1 (diez decimal cinco. a uno) + 0,10 (mas cero decimal diez) de tolerancia en más.

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 RELACIÓN DE COMPRESIÓN

RENAULT 1400 DIÁMETRO 76 mm CARRERA 77 mm.

MEDIDA DIAM R ELACIÓN DE COM. CILINDRADA En LISSO

UNICA 76.00 10.5 a 1 349.3082208 cm3 se colocara 349

VÁLVULAS

ORIGINAL, o de-**REEMPLAZOS DE FABRICACIÓN INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA** de marca EDIVAL

,MALHE o TRES B (BBB) para nafta o gas. .
Se deberán conservar sus dimensiones y características, longitud de la válvula **ORIGINAL** .
Se autoriza rectificar o concavar la parte de la válvula que da a la cámara para compensar falta de cubicación.

ANGULO Y ASIENTO DE VÁLVULAS

Se permitirá el rectificado del asiento de válvula, respetando el ángulo **ORIGINAL,** La tolerancia en los ángulos será de dos (2) grados +/-.

Los diámetros serán los siguientes:

Admisión: 34.10 mm. (Treinta y cuatro decimal diez).

Escape: 30.30 mm (Treinta decimal treinta).
Estas medidas serán tomadas con una tolerancia de 0,2 mm en máxima.

BALANCINES

ORIGINAL, se autoriza el rectificado o rellenado del balancín en el patín que trabaja sobre la válvula.

EJE DE BALANCINES

ORIGINAL.

se permite su espigado

***RESORTE* de VÁLVULAS**

Los mismos serán libres debiendo mantener su número uno (1) por válvula de acuerdo el motor **ORIGINAL**.

Se permite el suplementar a condición de que estas se coloquen en el plano de asiento del resorte con la tapa de cilindro.

***BOTADORES* de VÁLVULAS**

Son libres partiendo de la pieza **ORIGINAL,**debiendo poder reconocer los mismos luego de realizados los trabajos.

VARILLAS DE VÁLVULAS

ORIGINAL.

***PLATILLO* de VÁLVULAS**

ORIGINAL.

TRABAS de VÁLVULAS

ORIGINAL.

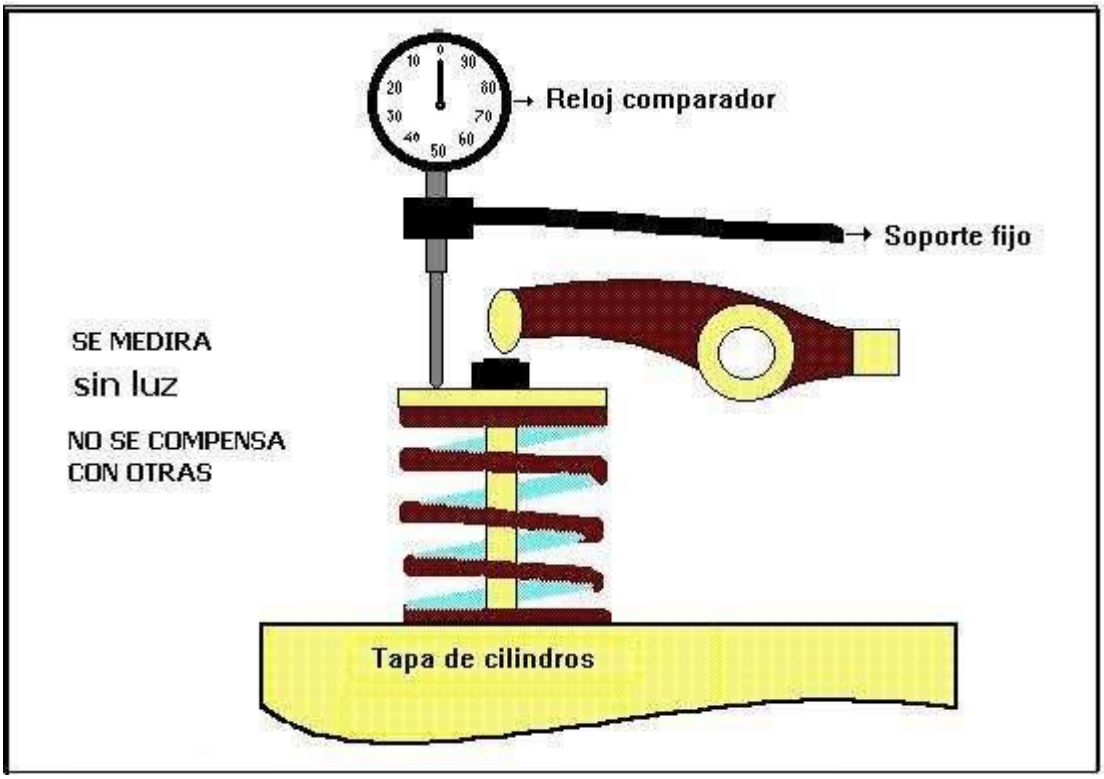
ARBOL DE LEVAS

Se autoriza el uso de árbol de levas de Fundición, permitiéndose variar su Cruce, manteniendo la alzada de acuerdo a la ficha de homologación.
Son libres las Chavetas, Chaveteros, Bulón de Fijación y Reglaje de Funcionamiento
El sentido de giro será original.

FICHA DE HOMOLOGACIÓN A L Z A D A

VÁLVULA DE ADMISIÓN	ALZADA	MÁXIMA	SIN	LUZ	:	8.75 mm
VÁLVULA DE ESCAPE	ALZADA	MÁXIMA	SIN	LUZ	:	8.80 mm

Se medirán sobre el platillo sin luz.



TAPA DE VALVULA
LIBRE

ENGRANAJE DE CIGÜEÑAL
El mismo será **ORIGINAL**

ENGRANAJES ARBOL DE LEVAS
El mismo deberá ser **ORIGINAL.**
Se permite la colocación de un corrector de fase de libre diseño y material. con la modificación a dicho centro del engranaje para su adaptación
TENSOR DE CADENA
Se autoriza el reemplazo del Tensor de Cadena (patín) por otro de idénticas características mecánicas de funcionamiento de fijación o un (1) engranaje o rodamiento como tensor, sin dar lugar a ninguna modificación mas que las necesarias para el reemplazo del Tensor.

TAPA DE DISTRIBUCIÓN
Se permite realizarle las modificaciones para su uso DE CORRECTOR .

CARBURADOR

Los carburadores autorizados para Renault son los que figuran en los incisos

A)- SOLEX PBICA-2 – CARESA – CARCION del (PEUGEOT 404) 34 mm. Sus características de accionamiento deben ser originales de fábrica, las medidas deben ser: Garganta 34 mm +/- 0.2 mm de diámetro y difusor de 26 mm + 0.1 mm de tolerancia de diámetro, la mayor estrangulación estará a +/- 1.mm de la

altura original del difusor, y deberá ir colocado a la altura original en el interior del conducto del carburador, largo del difusor 22,50 mm a 22.80 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, se prohíbe el mecanizado interno del c ***Detalle de elementos originales y autorizaciones de uso y libertades, para el carburadores.***

La posición del Carburador será libre, e irá tomado de la placa adaptadora.

Se autoriza cortar y tapar el venteo original de la tapa en la boca de la cuba y realizarle un venteo con su respectiva caño en la tapa de la cuba, para tal fin se autoriza pegar con un sellador.

Porta tubo de emulsión ORIGINAL

Medida de la rosca del pozo, Gliceurs o surtidor de aire principal original calibración libre.

Caña (Tubo de Emulsión) tipo original diseño libre en el lugar original, paso calibrado libre autorizado Postizo.

Gliceurs de nafta principal en su posición original en el porta gliceurs calibración libre.

Eje de mariposa original en todo su largo aun en el interior del alojamiento.

Mariposa original. Flotante libre.

Se permite embujar el cuerpo donde se aloja el eje por desgaste, posición del eje original.

Se permite limar tornillos que toman la mariposa.

Conductos del cebador libre.

Comando acelerador libre.

Inyector de bomba de pique con tornillo y placa de apoyo original.

Se permite anular la circulación de agua en base del carburador

B)-Weber 32 cuba chica. Deberá ser garganta 32mm +/- 0,2mm y difusor hasta 26mm + 0,1mm, la mayor estrangulación estará a +/- 1mm de la original, cono y contra cono diseño libe. El centrador de mezcla deberá ser original de 26,8mm a 27,2mm sin tolerancia en menos o en más.

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

La BRIDA deberá tener un espesor de 5 mm +/- 0.2 mm. Con un (1) agujero de 25.5 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, de estar pegada se podrá descontar al espesor total de la Junta , a la Brida (5 mm +/- 0,2 mm y Junta 2 mm, total 9 mm +/- 0,2 mm el de la Brida que es de 5 mm con su tolerancia para hallar el espesor de la/s Junta, el agujero de **La Junta** que separa al Múltiple será de 32 mm, no se autoriza biselar ni conos, **La Junta** en el agujero deberá ser recta de cortes perpendiculares.

La Brida será de material FERROSO. **Deberá tener agujero para ser precintado.**
Deberá colocar en forma obligatoria con dos (2) tornillos de cabeza frezada.

TUBO DE EMPALME SEPARADOR

El 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, con un espesor de, mínimo 10 mm a 15 mm máximo.

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 u O'ring, a los efectos de estanqueidad exclusivamente.

El empalme deberá ser de material: ALUMINIO
Nota: Queda perfectamente sobreentendido que el único lugar permitida para que ingrese aire al motor es por la boca – difusor del carburador.

FILTRO DE AIRE. Carcaza - Unidad Filtrante (OPTATIVO su uso)
Desde la boca del Carburador hasta la Unidad Filtrante la carcasa 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.

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.

RENAUL 4L,R4 y 4S En caso de utilizar filtro de aire del exterior, el mismo deberá colocarse sobre el carburador y no deberá superar los 200 mm de altura medida desde el borde inferior del parabrisas para su colocación y su ancho deberá ser de hasta 300 mm.

FILTRO de AIRE para FIAT 133 se puede sacar por la luneta, para que quede derecho desde el carburador hacia arriba.
MANDO DEL ACELERADOR
LIBRE.
BOMBA DE COMBUSTIBLE
Deberá ser Mecánica.

MÚLTIPLE DE ADMISIÓN

ORIGINAL,
Se deberá usar el múltiple corto de una sola boca de 33 mm, de material aluminio.
Se prohíbe todo tipo de aporte de materia.

Se prohíbe el entubado.
El interior del conducto será libre..

Se autoriza retirar/anular sistema de calefacción y circulación de agua
Se autoriza mecanizar en los lugares que afectarían la ubicación y el montaje del múltiple de escape.
Se autoriza el rectificado 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.
MÚLTIPLE Y CAÑO DE ESCAPE
Será libre.

SALIDA DEL CAÑO DE ESCAPE
Libre, no podrá sobrepasar los límites de la carrocería
RADIADOR
El mismo será libre. Ubicación LIBRE colocado en el frente o vano motor.

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 º C, (cien grados centígrados).
El sistema o circuito de refrigeración podrá ser Presurizado o Circuito Cerrado.
Se autoriza a canalizar el aire al radiador
Radiador de Calefacción Mandos y Carcaza de Calefacción
Se permiten eliminar.

ELECTRO VENTILADOR
El mismo será libre como su accionamiento desde el interior del habitáculo.
BOMBA DE AGUA

La misma será como la Original del modelo del motor, ubicación Original.

DISTRIBUIDOR y ENCENDIDO

Cuerpo **ORIGINAL.**
Tapa tipo original. Leva libre. Con un solo platino de ignición.
Se Permite: Cambiar el eje del distribuidor, que su encastre es de paleta por uno que tenga

estrías.

La colocación de una toma para cuenta-vuelta mecánico por debajo del mismo.
Anular el avance por vacío.
Engranaje de mando de material libre, debiendo mantener sus dimensiones y diseño original.

Rodamiento en el eje del Distribuidor.
CONDENSADOR: será libre en tamaño, posición y cantidad.
ROTOR: Libre.

Se permite el uso del encendido electrónico (nacional), con módulo nacional, no de competicion.

Aclaración se permite el uso de Encendido Electrónico (Magneti Marelli, Indiel, sistema Hall de gol) cada marca con su respectivo módulo original, consiguiendo los mismos en el mercado de reposición.
Si no concuerda el Encendido con su Módulo se le retirara su tiempo en clasificación o excluido en la Serie o Final. Se permite el uso del distribuidor Dulbeco a Platino.
No se permite ningún potenciador de chispa o elemento Electrónico que no fuera el Autorizado en este Texto.

BOBINA de ENCENDIDO: Libre manteniendo formato tubular de las convencionales según TEXTO resistor libre.
CABLE DE ENCENDIDO: Libre.

ALTERNADOR Y REGULADOR DE VOLTAJE

Libre en características y posición, de uso optativo. El alternador se podrá utilizar como o por estire de correa.

MOTOR DE ARRANQUE Preferentemente en Funcionamiento, posición original,

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).
Si no Funcionara no será causa de exclusión, podrá ser recargado con grillas u otra sanción según escala de Penalización "NO redimible por multa" que se duplicara con la repetición de la infracción, que debería haberlo solucionado para esa próxima competencia.
INSTALACIÓN ELECTRICA e INSTRUMENTALES: LIBRE, y convertir a 12 vol.

LUCES DE FRENO

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
INSTALACIÓN ELECTRICA e INSTRUMENTALES

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.

TRANSMISIÓN

CAJA DE VELOCIDADES

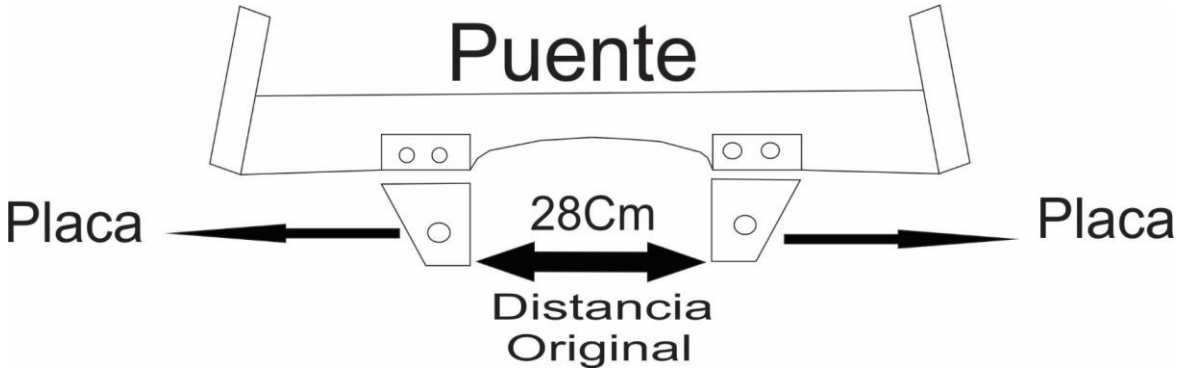
PARA EL RENAULT GORDINI: Se autoriza colocar la caja de la 4 L. Se autoriza colocar la caja del R 6 original

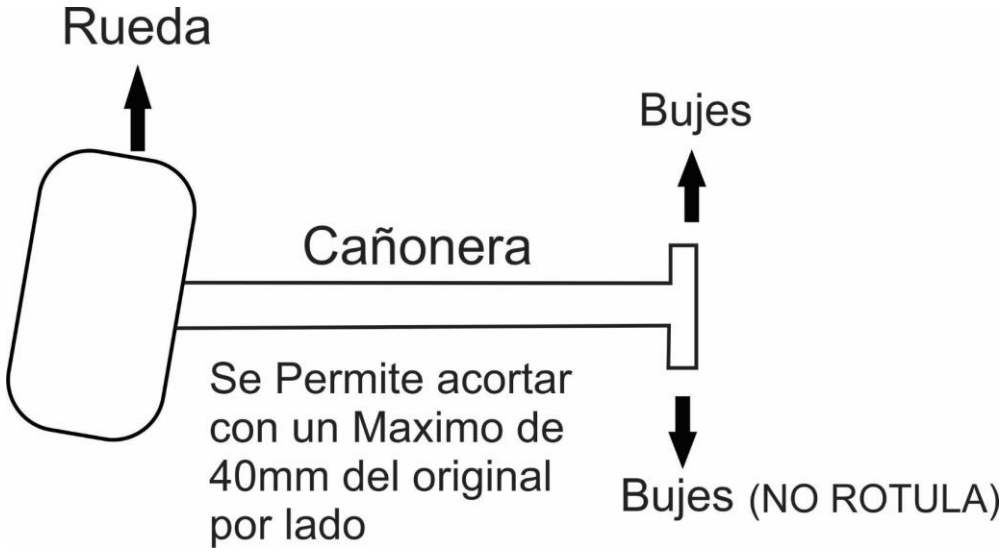
Se autoriza colocar la Carcasa de caja

Renault 8 con la Relación del R6

Se deberá utilizar La Caja de Velocidad Original de fábrica, RENAULT GORDINI, 4L y R6.
El comando en caja, original con las modificaciones para su correcto funcionamiento.
Marcha Atrás: Preferentemente en funcionamiento. De no funcionar según causas y consecuencias.
Deberá tener un máximo de 4 (cuatro) marchas hacia delante y 1 (una) hacia atrás.

PARA REFORMA CAJA R6





Se contemplara la característica y diseño de la caja en referencia a la selectora que acciona la Marcha Atrás por ser peligroso y peligrar con rotura y por consiguiente perder vehículos.

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

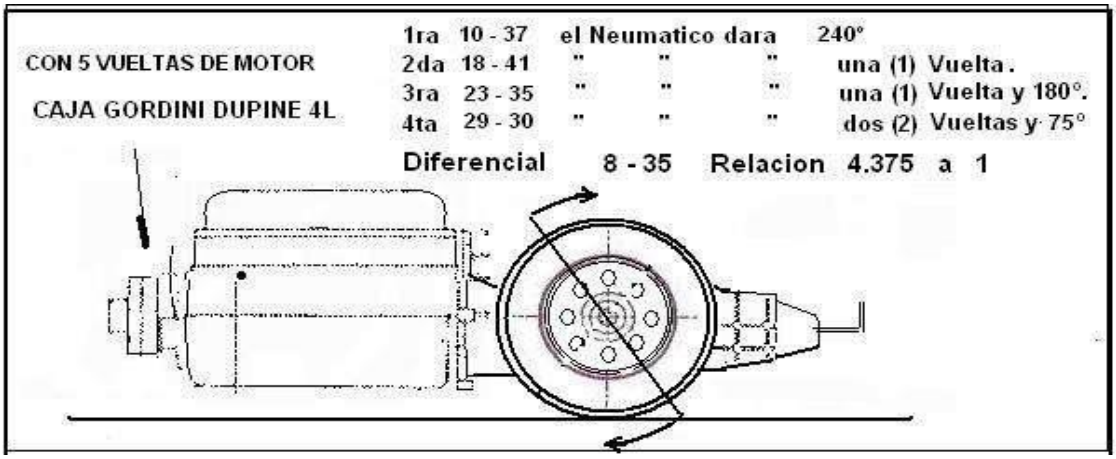
La caja deberá colocarse en el lugar ORIGINAL del puente trasero.
Se permite reforzar y reemplazar taco de goma por otro material.
Se autoriza el uso opcional de la directa de la caja de RENAULT 12 con las modificaciones que para su uso requiera.
Es obligatorio el uso de juntas homocinética o palier flotante en maza trasera, en ambos casos el material y el encastre son libres.
Se permiten palieres libres.
RENOLETA: Se autoriza modificar espesor del taco de la caja, se permite reforzar y reemplazar taco de goma por otro material.
GORDINI: El soporte motor será libre con anclaje original del 850, taco libre.
RELACIONES originales

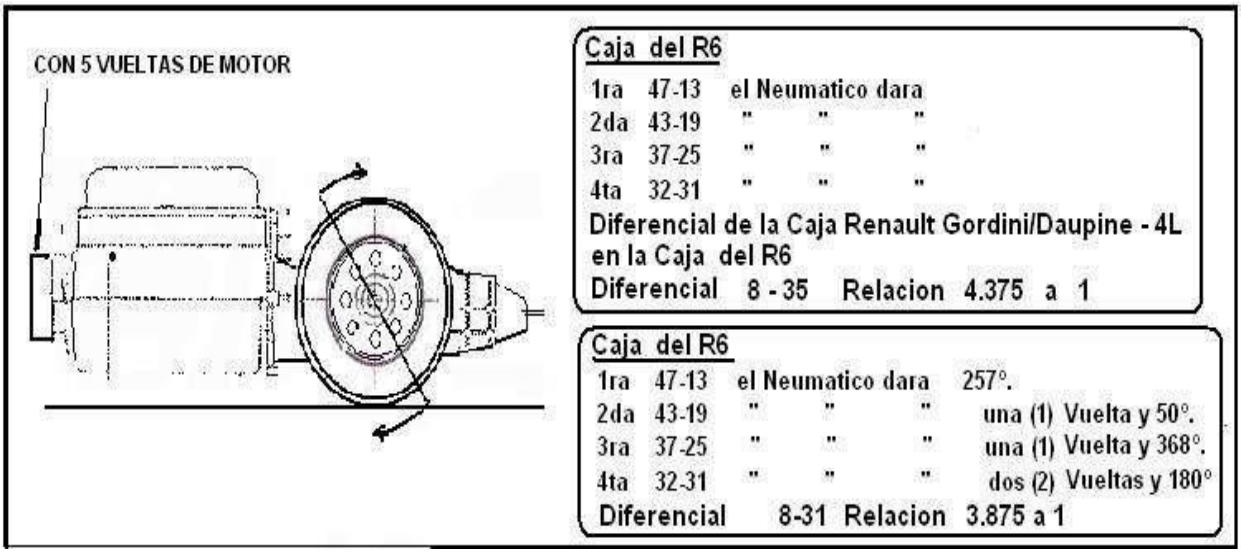
C A J A R E N A U L T

MARCHA	**Nº DIENTES**	**RELACIÓN**	**GRADOS**
1ra:	10 x 37	3.70 a 1	
2da:	18 x 41	2.277 a 1	
3ra:	23 x 35	1.521 a 1	
4ta:	29 x 30	1.034 a 1	
MA	52 x 14	3.714	

DIFERENCIAL RENAULT GORDINI/DAUPINE , 4L: Corona 35 Dientes; Piñón 8 Dientes Relac: 4.375 a 1

MEDICION DE CAJA de VELOCIDAD GORDINI DAUPINE





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: Se autoriza la modificación a los sincronizados y la modificación que para su adaptación requiere, se deberá partir de los engranajes originales.

COMANDO a CAJA: Libre diseño y ubicación.

SE AUTORIZA CAJA VELOCIDADES R6

Se autoriza utilizar la caja de velocidad original RENAULT, que equipa a los modelos

RENAULT R12

hasta el año 76 o R6 o 4S.
Deberá tener 4 (cuatro) marchas hacia delante y una (1) hacia atrás de uso y funcionamiento obligatorio.
Deben ser originales todos sus componentes, es decir carcaza y engranajes.
El selector de marcha es libre al igual que su adaptación exterior.

La directa es libre.

El uso de juntas homocinéticas o crucetas es libre.
Los palieres son libres.

PARA EL RENAULT GORDINI: Se autoriza adaptar brida soldada a la carcaza para anclar mangas.
Se autoriza refuerzo interior de carcaza sector diferencial, que rodee al lateral de las salida de palieres interiormente y comunicarlos interiormente de lado a lado para reforzar la misma, (serian dos medialunas interiores abulonada y comunicadas entre si).
CUBRE VOLANTE : Partiendo del original es libre su modificación

Es obligatorio el uso de sus relaciones de las distintas marchas según tabla.

C A J A R E N A U L T

MARCHA	Nº Dientes	Relación	Vtas. MOTOR	Vtas. Neumáticos	GRADOS-GIRO NEUMATICO
1ra:	13 x 47	3.615 a 1	5		257º
2da:	19 x 43	2.263 a 1	5	Una vuelta y 50º	410º
3ra:	25 x 37	1.48 a 1	5	Una vuelta y 368º	728º
4ta:	31 x 32	1.031 a 1	5	Dos vuelta y 180º	900º

DIFERENCIAL: Corona 31 Dientes; Piñón 8 Dientes Relación: 3.875 a 1

Está autorizado a colocar dichas relaciones en carcaza relacionada.

Con las modificaciones permitidas en los siguientes incisos.

PALANCA DE CAMBIOS: material, largo y diseño libre.
SINCRONIZADOS: original.

DESPLAZABLE Y ENGRANAJE: originales.

VARILLAS y COMANDO a CAJA: Libre diseño y ubicación.

MEDICION DE CAJA de VELOCIDAD R6

DIFERENCIAL
Para la caja Gordini Dupine 4L, ORIGINAL.

B)- CORONA y PIÑÓN: ***Piñón :*** 8 dientes, (Ocho).

Corona: 35 dientes, (Treinta y cinco).
RELACIÓN Gordini Dupine 4L, ORIGINAL. 4.375 a 1 (Cuatro Decimal trecientos setenta y cinco) a uno.

1- No se autorizará el uso de auto-blocantes, isotorque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aún que se deba a fallas de funcionamiento en carrera.

Se autoriza colocar la caja del R6 donde la relación original es:

A)- CORONA y PIÑÓN: original RENAULT R6. ***Piñón :*** 8 dientes, (Ocho).

Corona: 31 dientes, (Treinta y uno).
RELACIÓN RENAULT R6
3.875 a 1 (tres Decimal ochocientos setenta y cinco) a uno.
No se autorizará el uso de auto-blocantes, isotorque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aunque se deba a fallas de funcionamiento en carrera.
Queda terminantemente prohibido la colocación de más arandelas que las originales de fábrica, (una por satélite y una por planetario).

3- El material de las arandelas debe ser el original, prohibido el bronce, by metálicas, teflón u otro material no ferroso o compuesto etc. Las arandelas deben tener como mínimo 0.2 décima de mm. De luz tanto en satélite como en planetario.

Y se autoriza a colocar en la caja del R6 el Diferencial con la relación del Gordini Daupine 4L,

CORONA y PIÑÓN: ***Piñón :*** 8 dientes, (Ocho).

Corona: 35 dientes, (Treinta y cinco).
Y se autoriza a colocar en la caja del R6 el Diferencial con la relación del 4L Furgoneta,
CORONA y PIÑÓN: ***Piñón :*** 8 dientes, (Ocho).

Corona: 33 dientes, (Treinta y Tres).
RELACIÓN a Colocar en Caja R6
Para 8.35 la misma será: 4.375 a 1 (Cuatro Decimal trecientos setenta y cinco) a uno.

RELACIÓN del 4L Furgoneta
Para 8.33 **del 4L Furgoneta** ***la misma será:*** 4.125 a 1 (Cuatro Decimal ciento veinte cinco) a uno.
No se autorizará el uso de auto-blocantes, isotorque, posi-trac o trabas de diferencial de cualquier tipo, aunque se deba a fallas de funcionamiento en carrera.
PALIERES

Libres.

Homocinéticas
Es obligatorio su uso o palier corto flotante en masa trasera. En ambos casos el material y el encastre son libres, el modelo de la homocinética será libre, para RENAUL GORDINI
CAÑONERA RENAULT

Se autoriza realizar los trabajos correspondientes para colocar HOMOCINETICAS en la punta lado rueda, y dar comba, además se autoriza adaptar a la carcaza de la caja del R6 con la relación correspondiente ***Piñón:*** 8 (Ocho) dientes, ***Corona :*** 35 (Treinta y cinco) dientes

PLACA de EMBRAGUE
Original de ambos modelos, calibración, tensión LIBRE.
Los flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa son libres.
Se permite placa de embrague de los dos modelos, bajo y alto.

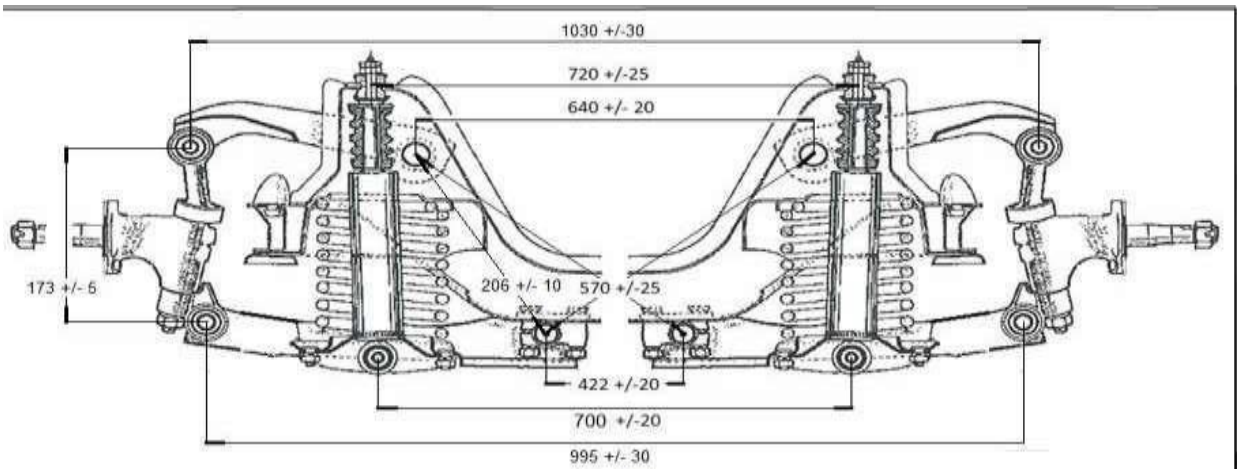
DISCO
Libre.

Rodamiento (CRAPODINA),Porta Rod. y Acc
LIBRE al igual que el largo de brazo que Acciona el Mecanismo.
SUSPENSIÓN DELANTERA

PUENTE DE CHASSIS DELANTERO ***Gordini y 4L***
El mismo deberá estar en el lugar original se autoriza: reemplazar chapas la sustitución de piezas de chapas en el Puente/Larguero , sin cambiar la posición Original . Reforzar, Anclaje General del chasis (de Parrilla, Amortiguador).

***Para el Gordini/ Daupine*: No** se autoriza modificar posición ORIGINAL en su línea VERTICAL.

TREN DELANTERO GORDINI/DUPINE



***Renault 4:* Largueros No** se autoriza modificar su posición deberá, ser ORIGINAL al igual que su línea y la apariencia en sándwich.

Extremos de Dirección *Renault* ***4L-R4-4S – Gordini/Daupine***

Los mismos serán libres se autoriza Rotular.
El anclaje PreCap se autoriza realizar modificaciones para su adaptacion, en las puntas del Extremo lado Brazo punta Eje se podrá rediseñar con rotula.

BUJES DE SUSPENSIÓN GORDINI

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

TENSORES RENAULT 4L - R4 - GORDINI

Se autoriza el uso de tensores uno por cada suspensión al chasis. **SE AUTORIZA EL USO DE ROTULAS.**

TENSORES DELANTERO RENAULT 4L y R4

Libre, Se autoriza sustituir, según manual de repuesto rotula de tensor R4-R6 (llamada comúnmente empanada) por otra libre. **Posición del tensor con respecto al punto de anclaje con el chasis libre, en la parrilla lugar ORIGINAL y PUEDE IR COLACADA TANTO DE ARRIBA COMO DE**

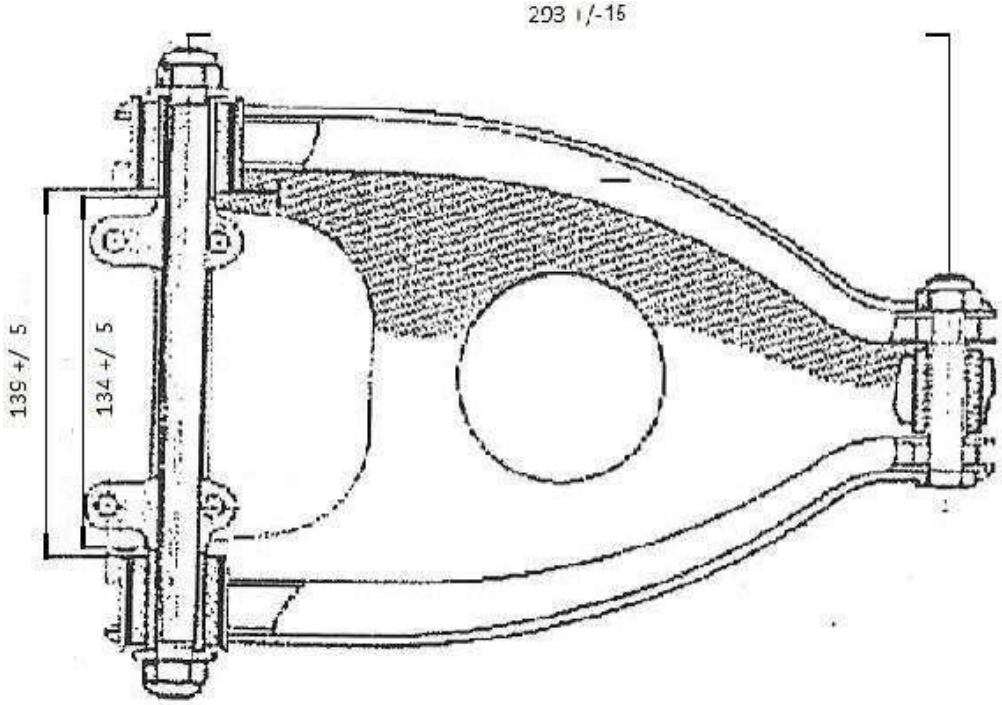
ABAJO. SE AUTORIZA EL USO DE ROTULAS.

PARRILLAS DE SUSPENSIÓN

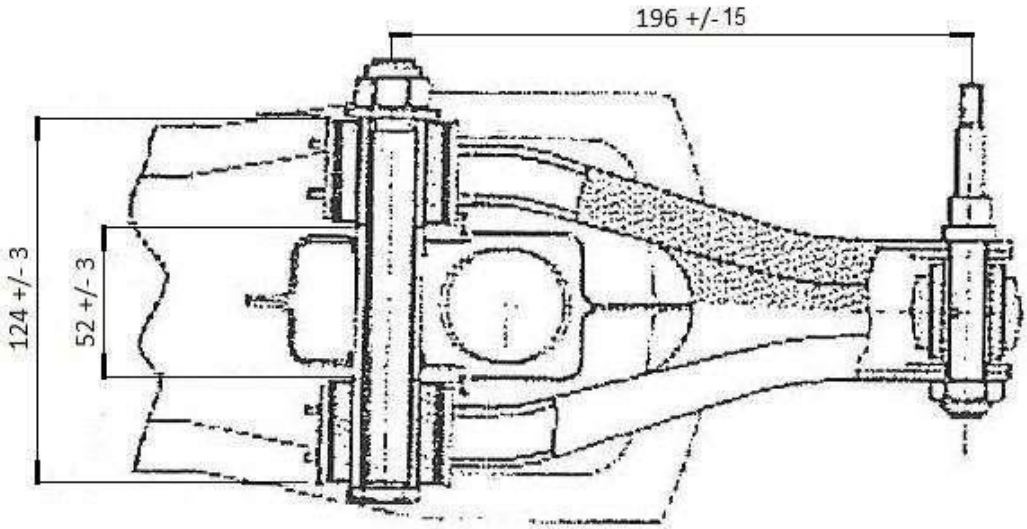
Las mismas deberán ser originales con las reformas especificadas en ente Artículo, al igual que la posición en el espacio con respecto a largueros y carrocería. Largo de la misma original. El Anclaje en el chasis será reforzado y en el lugar original el pivoteo Articulación de material libre, respetando la medida entre el centro del buje y el eje de la rótula:
GORDINI 293 mm +/- 15 mm.

RENAULT 4L- R4 222 mm +/- 10 mm.
Se autoriza reforzar las parrillas.
Se autoriza el uso de correctores de comba en la punta de la parrilla.
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 el uso de Rotulas como corrector. Se autoriza cortar la punta de la parrilla sacando la parte original donde se abulona la Rotula Original y se autoriza soldar una planchuela vertical con respecto a la parrilla para abulonar la Rotula, en el caso que no se corte la punta de la Parrilla se autoriza colocar la Rotula tanto de abajo como de arriba de la parrilla.

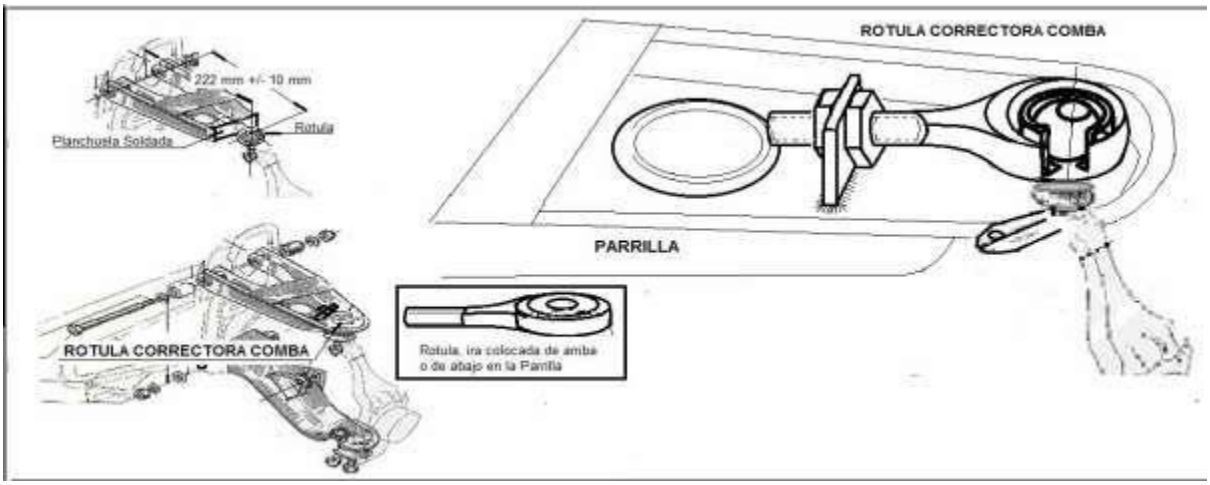
PARRILLAS INFERIOR GORDINI



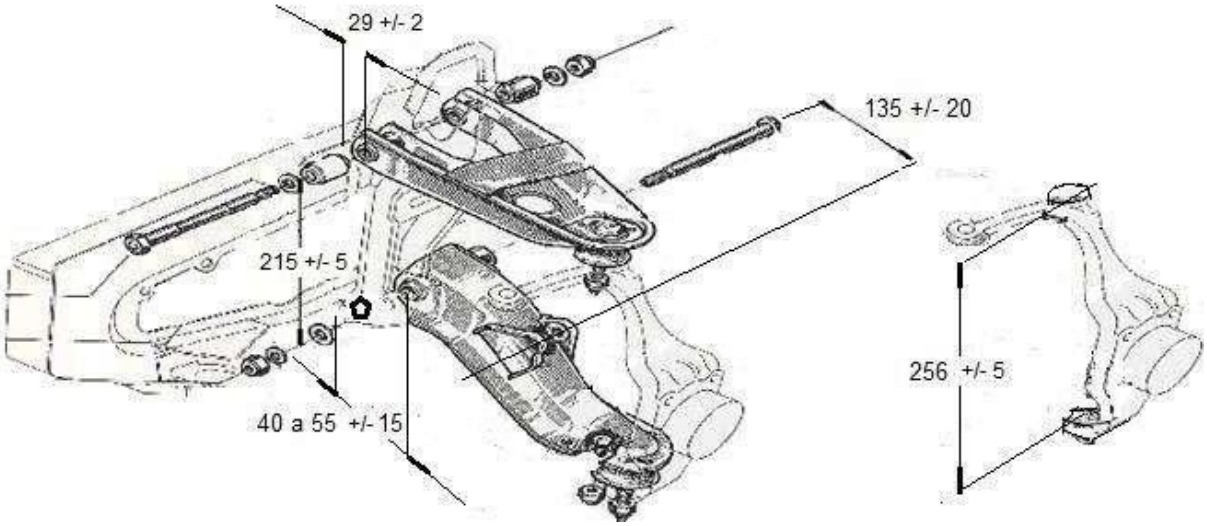
PARRILLAS SUPERIOR GORDINI


196 +/-15
124 +/- 3
52 +/- 3

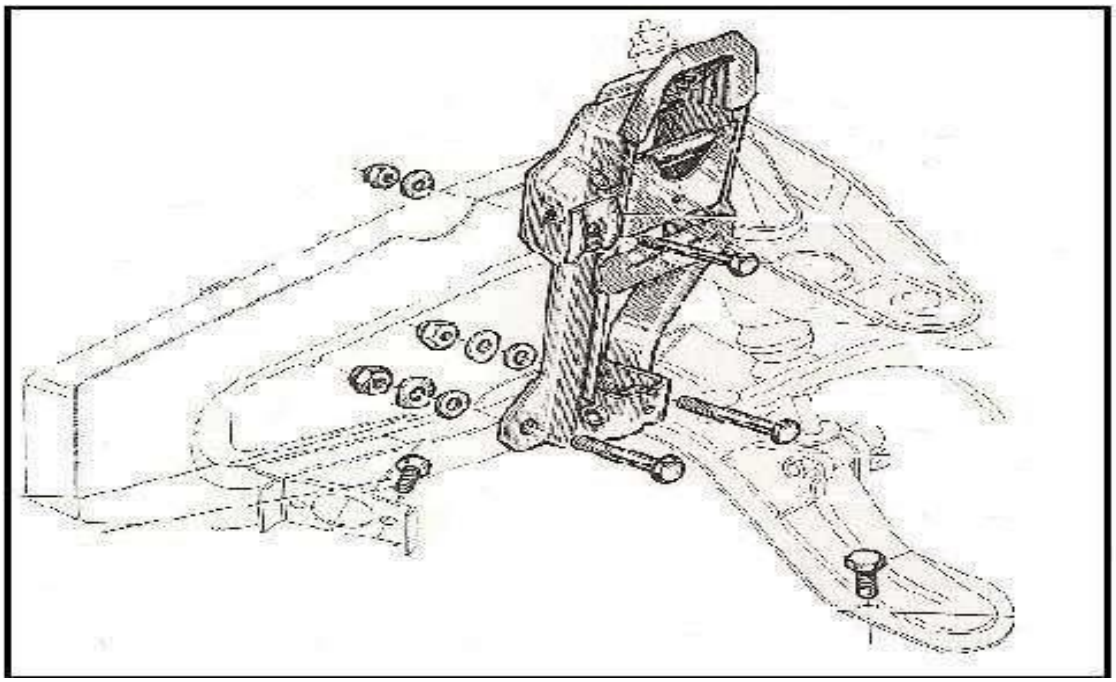
PARRILLA SUPERIOR R 4

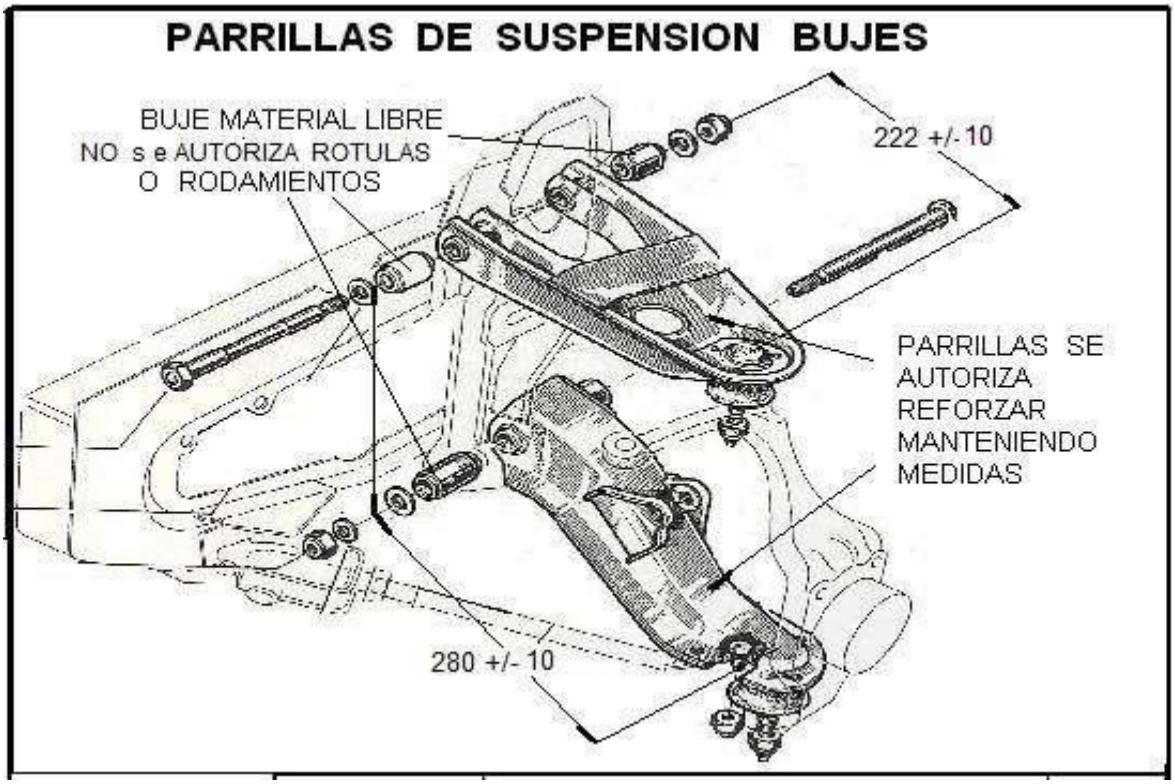


PARRILLAS ANCLAJE DIFERENCIA A CHASIS



PARRILLAS 4L





AMORTIGUADORES DELANTEROS Y TRASEROS

GORDINI CHASIS Puente Delantero: Se autoriza modificar torreta sombrero superior, realizando casco superior sacable, su Posición debe ser Original con respecto a su eje vertical (del Amortiguador), se autoriza levantar esa tapa, se autoriza a reparar .

GORDINI CHASIS Puente Trasero: Se autoriza modificar el alojamiento del Resorte/Espiral en el Travesaño trasero parte Superior, llevando el agujero a la medida del Resorte Espiral Original + 10 mm máximo, 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 del resorte/Espiral Original + 10 mm, se autoriza alargar la torreta y colocar el conjunto casco superior más arriba altura consultar Técnica, se autoriza a reparar.

GORDINI Amortiguadores Delanteros:

Cantidad posición original uno (1) por rueda, **NO** se autoriza colocar ninguna camisa fija o postiza con rosca que permita la regulación del resorte, interior del amortiguador libre, no se permite el uso de los con carter 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).
Se autoriza modificar el alojamiento del Resorte/Espiral en el Travesaño trasero parte Superior, llevando el agujero a la medida del Resorte Espiral Original + 10 mm máximo, 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 Eje en función de aprovechar agujero donde pasa Resorte/Espiral a la medida del resorte/Espiral Original + 10 mm, se autoriza alargar la torreta y colocar el conjunto casco superior más arriba altura consultar Técnica, NO Se autoriza el uso de Rotulas en los extremos del mismo, sistema de fijación Original, Tacos Goma o Gritón Libre.

No Se autoriza el uso de amortiguadores presurizados, sin 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.

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 vástago del amortiguador.

RENAULT 4L y R4

Se autoriza el uso del grupo amortiguador resorte tanto delantero como trasero uno (1) por rueda.
Se autoriza la regulación del resorte del grupo.
El amortiguador será libre sin regulación a la compresión y expansión desde su exterior.
NO se autoriza el uso de amortiguadores presurizados NO deberá tener ningún tipo de válvulas de recarga o regulación en el exterior del mismo, o tapados con elemento fijos o postizos
Deberá tener carter único sin suplementario ni flexible.
Se permite taco de rebote en vástago de amortiguador.

Se permite posición libre de amortiguador trasero.
Se permite barra de torsión

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 del Carter o en exterior vástago del amortiguador.

RESORTES (ESPIRALES)

Cantidad uno por rueda, en lo que respecta al diámetro del resorte, perfil redondo únicamente y simétrico, en su largo no progresivo, y cantidad de espiras, calibración libre.

PRE-CARGA

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 tanto en expansión como en compresión.

Su funcionamiento deberá ser mecánico y no hidráulico.
Será PERMITIDO en las cuatro (4) ruedas, se usara 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.

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.
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.

DISCOS de FRENOS TRASEROS OBLIGATORIOS.

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 CONEXCIONES

LIBRE.

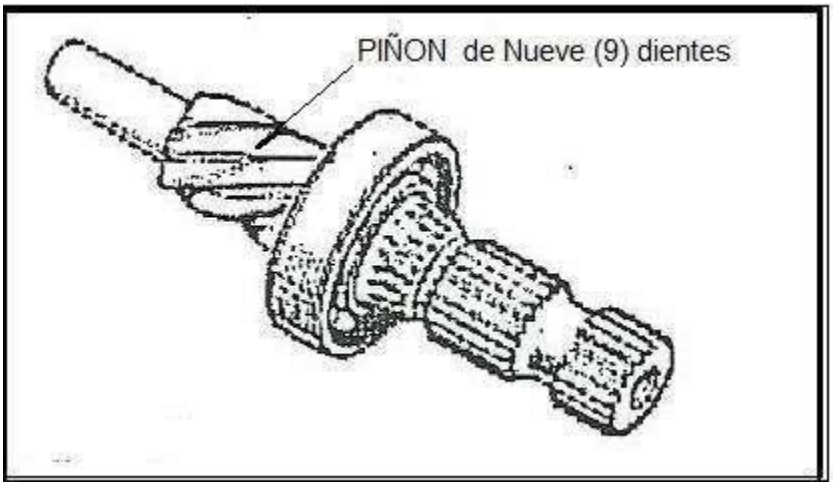
PASTILLAS

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 Caliper, de un (1) solo caliper por rueda.

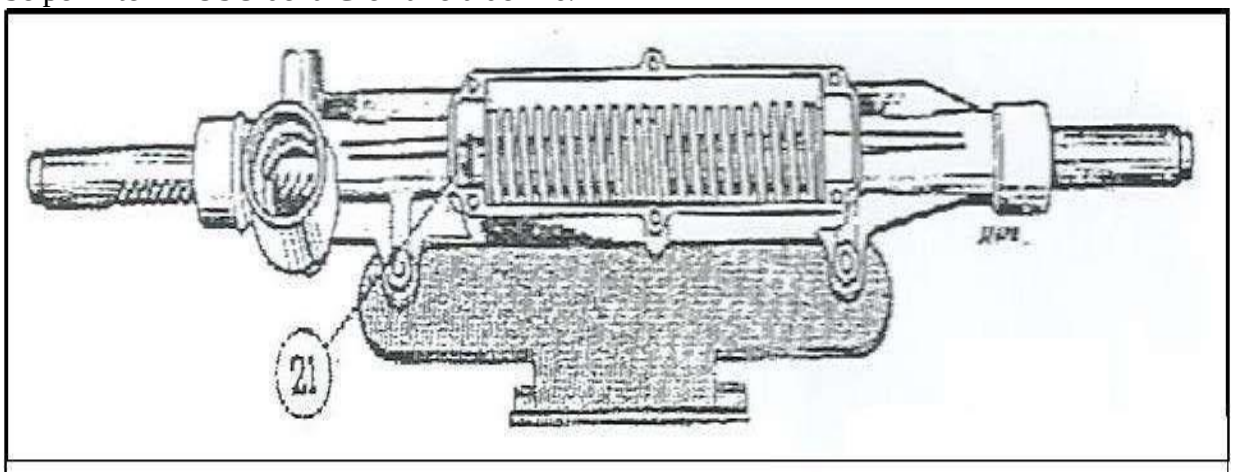
CALIPER DE FRENO TRASEROS
Serán de fabricación Industria Nacional Argentina de gran serie o de competición de uno (1) o dos (2) pistones por Caliper, de un (1) solo caliper por rueda.

CREMALLERA DIRECCIÓN
PARA EL GORDINI: Se permite EL USO de la Cremallera del R6.
Se permite modificar el soporte de la Cremallera para adaptar la Cremallera del R6.
Se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para: tomar el brazo y extremo de dirección de la cremallera al mismo se autoriza Rotula.
PARA EL GORDINI:
Para la Cremallera Original: Se permite la utilización de piñón de nueve (9) dientes en caja de dirección.



PARA EL RENAUL 4L: Se autoriza desplazar la CREMALLERA para la adaptación del motor.

Se permite EL USO de la Cremallera del R6.



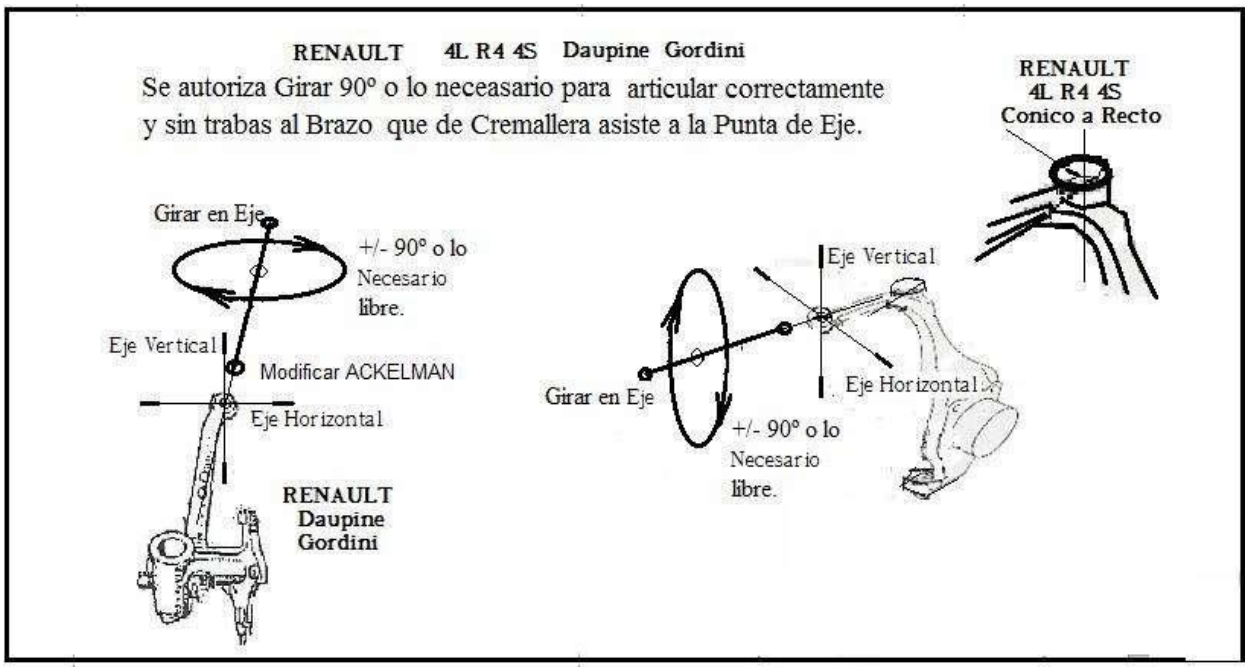
DIRECCIÓN MANCHONES en el MANDO a la CREMALLERA
PROHIBIDO el USO
COLUMNA DE DIRECCIÓN
Deberá tener crucetas Se permite variar su altura mediante suplemento

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.
Para Renault 4L-R4: se autorizan la realización de modificar según lo crea conveniente la Conicidad a Recto del Agujero en la parte superior donde toma la Rótula Original que al colocar en la Punta de la Parrilla Rotula Ojo Perno como las que se usan en la Formula se coloque Bulón y Separador modificando la Conicidad.
El largo del Ackelman debe ser el original y el extremo o rotula debe ir en el agujero original pudiendo variar su diametro.
BRAZO del PORTAMAZA
Se autoriza realizar las modificaciones que correspondan para: tomar el brazo y extremo de dirección de la cremallera al mismo.



PUNTA DE EJE

SE PERMITE REFORZAR PARTIENDO DE UNA PIEZA ORIGINAL.

Se autoriza a colocar corrector de comba

MAZAS DELANTERAS
La misma será libre.
El Rodamiento en la maza es 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 optima ejecución de maniobrabilidad en la palanca de cambios por parte del piloto.

No en el centro del vehículo.

Ubicación longitudinal libre.
Forma y accionamiento libre.

CARROCERÍA

SE PERMITE:

GORDINI, guardabarros, capot, tapa de motor y puertas traseras de fibra, manteniendo forma ORIGINAL
4L R4 y 4S, guardabarros delanteros, capot y tapa de baúl de fibra, manteniendo forma original
cortar para hueco filtro de aire al abrirse.

NO se autoriza usar el mismo de tal manera que pasada la horizontalidad a pesar de la curvatura cumpla funciones de CARGA AERODINAMICA.

La tapa de Baúl del 4L deberá mantenerse cerrada y deberá formar un cierre superior lugar del tanque, e ira con el Angulo ORIGINAL sin ningún tipo de aditamento ni agregado de elementos o cambiar su forma que en el diseño lo saque de la originalidad casi Recta oblicua en su cierre y final de la carrocería y que de algún diseño fuera de la originalidad que cumpla funciones Aerodinámicas, no diseñar nada sin consultar con la Técnica.

REFUERZO DE CARROCERÍA Se permite reforzar parte de la carrocería mediante la utilización de chapa Nª18 como espesor máximo, superpuesta y soldada entre si respetando las medidas y formas originales.

Excepto el 4L que la chapa divisora estar luego del final de la Puerta trasera ubicación vertical u oblicua y tendrá una horizontal desde esa para atrás y hasta el contacto del Portón Trasero, que al colocar el tanque deberá estar protegido y tratar de aislar el tanque del Habitáculo

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.

INTERIOR DE CARROCERÍA

Se autoriza alivianar el interior sin debilitar la estructura.
Se podrá quitar todo material de insonorización y elementos de confort, así como los levanta cristales, tablero, instrumental, elementos de auxilio como rueda y cricket.

Pasa ruedas interior libre., en vano motor, desde chapa trasera o para llama para atrás pasar ruedas libre. Se autoriza retirar el cajón Transversal).

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.

PARABRISAS
USO DE PARABRISAS TRIPLE o DE (POLICARBONATO CON ESPESIFICACIONES 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.

VIDRIOS LATERALES

Deberán ser de policarbonato incoloro. En los policarbonatos de las puertas delanteras se permite realizar entrada de aire mediante orificio o ventana de 200 mm de diámetro.

LUNETA TRASERA

Se permite sustituirla por una de policarbonato

LIMPIA Y LAVA PARABRISAS

Sistema libre.

FALSO CHASIS
Se les permiten soldar el falso chasis delantero a la carrocería soldadura general
Se autoriza estructurar en su interior y comunicar con la jaula manteniendo las medidas de largueros según Modelos y Marcas.
PARA EL 4L.
No se autoriza a efectuar modificaciones en el anclaje original del larguero que ancla en el 4L el

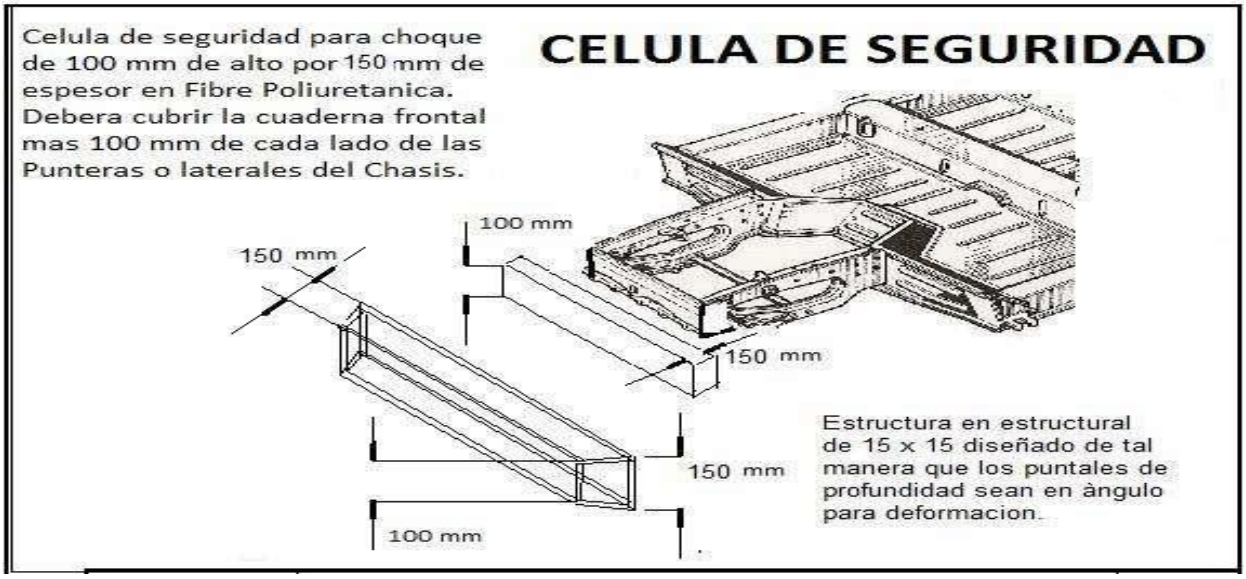
soporte de las Parrilas DELANTERAS

TRAVERSA DELANTERA PARA RENAULT 4L- R4-4S

Será desmontable de material libre al igual que su diseño, está permitido cambiar la posición de los bulones de fijación.
Se deberá construir un canasto en cuadrado 15 x 15 adelantados 150 mm del frente de la Cuaderna Central Frontal

CELULA, anti choque

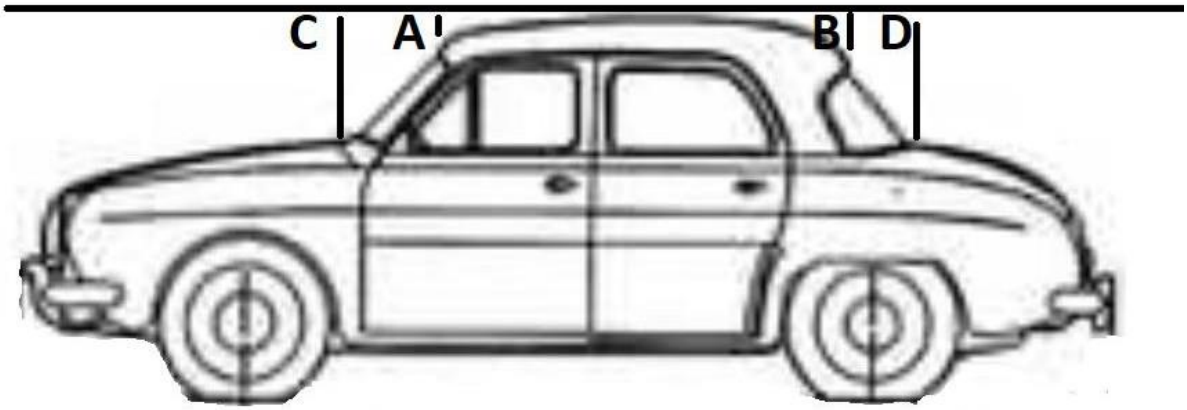
La misma tiene el concepto de restringir el toque.



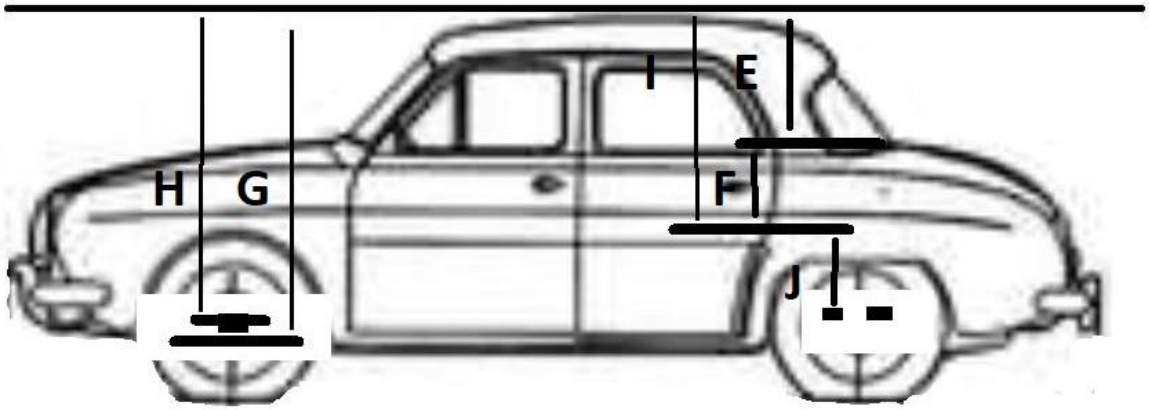
PARA EL GORDINI.
Se autoriza reforzar largueros delanteros.

COLA TRAVERSA TRASERA GORDINI -
Será desmontable de material libre (Rejilla) al igual que su diseño, pero deberá estar, está permitido cambiar la posición de los bulones de fijación.

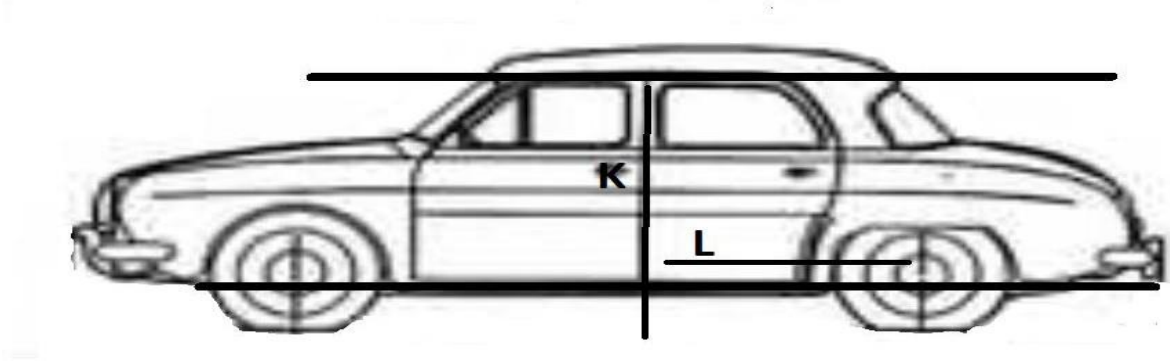
CHASIS GORDINI MEDIDAS



Las regla superior se acomodara en base a las medidas A y B, por eso carecen de tolerancia, y se mediran desde la misma hasta el borde superior del alojamiento del parabrisas o luneta.

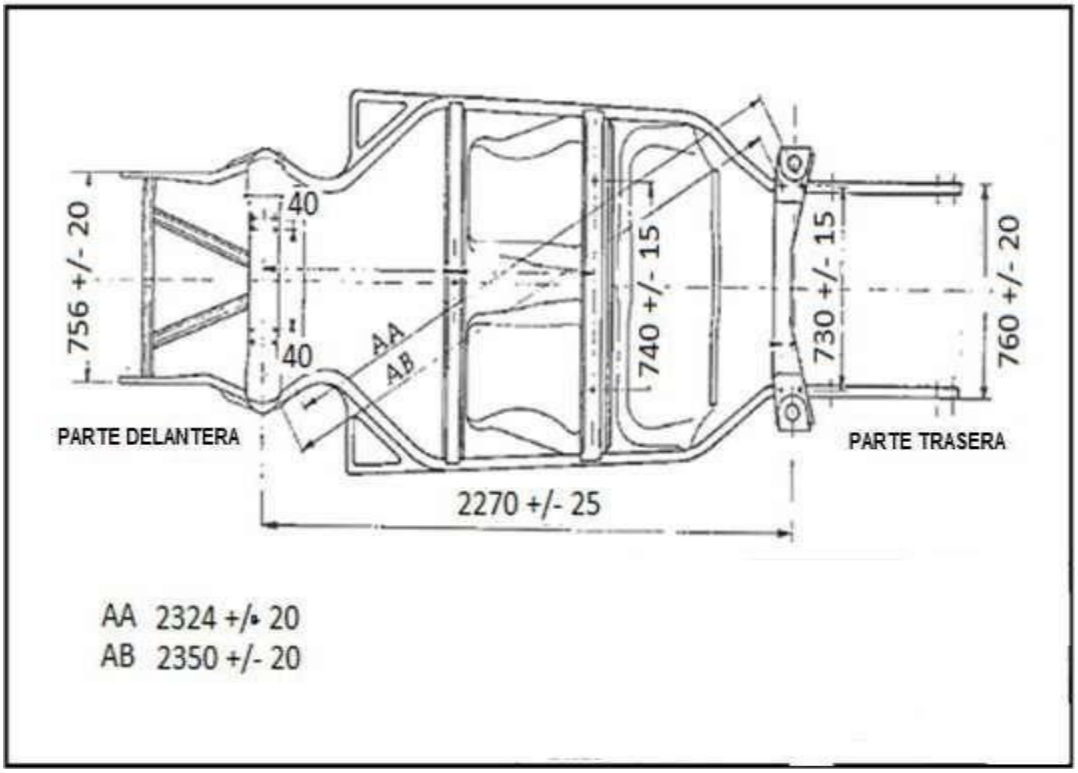


La medida G se toma desde la regla superior, hasta la parte inferior del Puente delantero, y la H hasta el centro del buje superior de la parrilla, la E hasta la chapa que se encuentra bajo la luneta, la F desde dicha chapa hasta el piso del auto, y la I es el resultado de la suma de E + F.



Linea de medida	*Medida en Mm*	*Tolerancia + - en Mm*
A	**120**	0
B	**145**	0
C	**475**	10
D	**454**	10
E	**484**	15
F	**500**	5
G	**1158**	30
H	**1004**	50
I	**978**	15
J	**588**	15
K	**1040**	
L	**1230**	10

La medida K se medira desde la parte inferior del gotero hasta el piso del auto, siendo esta la medida minima permitida.



P I S O S

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

ESTRUCTURA y DISEÑO CHAPA INTERNA y EXTERNA

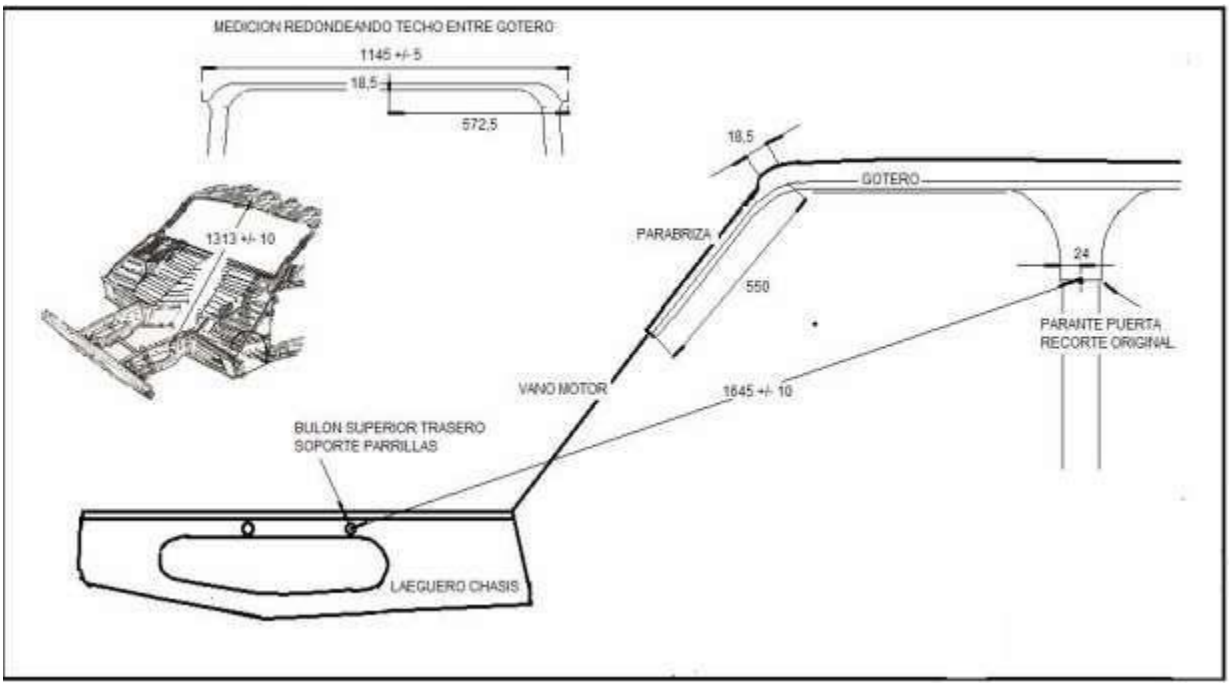
Las terminaciones de los niveles en laterales, centro de túnel, o en lo transversales se autorizaran en ángulos rectos para facilitar la reparación.

Delantero derecho e izquierdo se autoriza a reemplazarlo por otro del tipo original o de diseño plano que

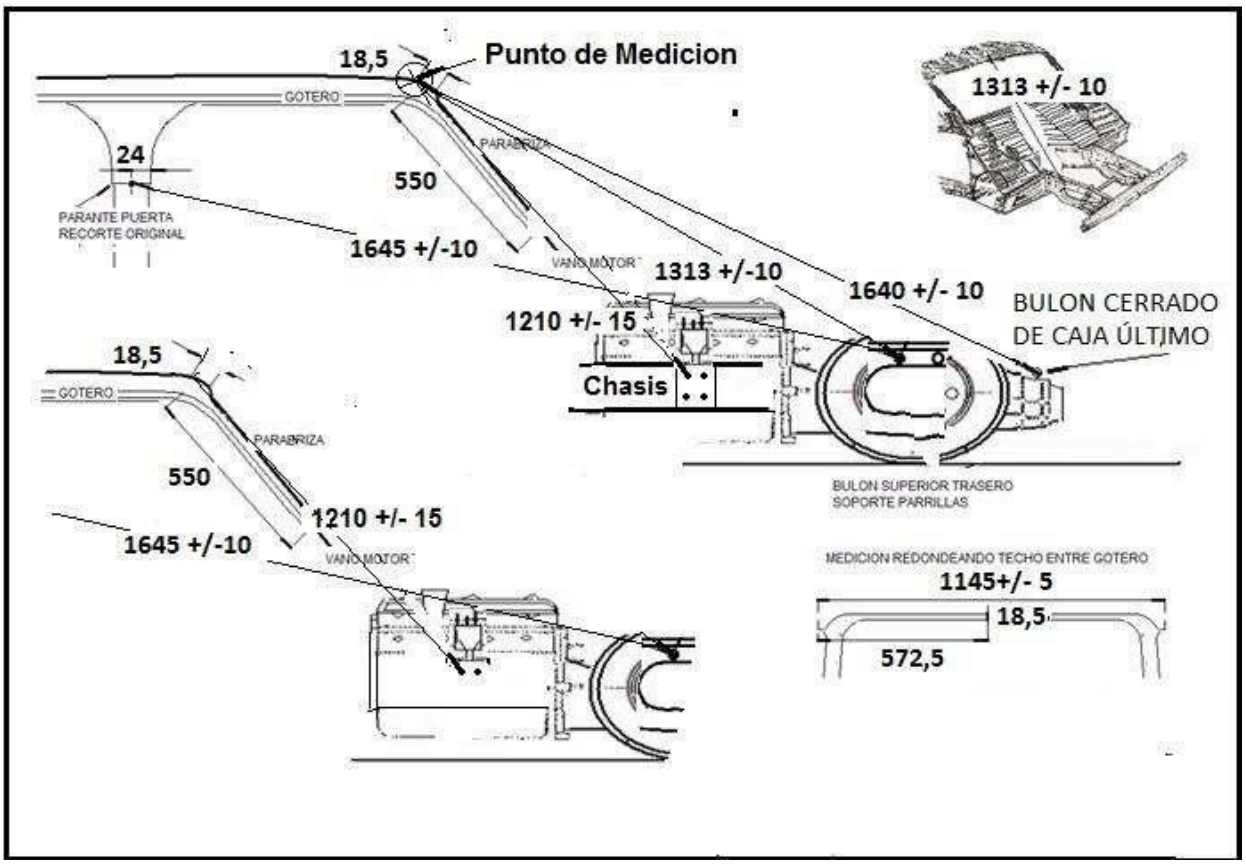
deberá ser en chapa de acero espesor mínimo 1.6 mm (uno decimal seis milímetro) .
Al piso del lado izquierdo se le autoriza realizarle una medialuna con el objeto de entubar el caño de escape y subir el mismo con respecto a la altura del piso, como así también se autoriza a realizarle los trabajos que se crea conveniente para sacar el caño de escape por ese (zócalo). Se autoriza retirar los cajones Transversal

Renault 4.
MADERA EN LA TROMPA :
PISO
Se autoriza colocar una madera desde el borde de la trompa hasta la línea imaginaria del Eje Delantero
FRENTE DEL VEHÍCULO PARA GORDINI
La estructura interna de la trompa, solamente deberá tener un (1) caño de hasta 20 mm x 20 mm y separado 50 mm del formato curvo de la trompa con dos (2) puntal de la misma medida.
RENAULT 4L- R4 : La estructura de caño de hasta 20 mm x 20 mm ira separado 50 mm del frente de la trompa, NO se autoriza reforzar el frente ni comunicándolo con la jaula.

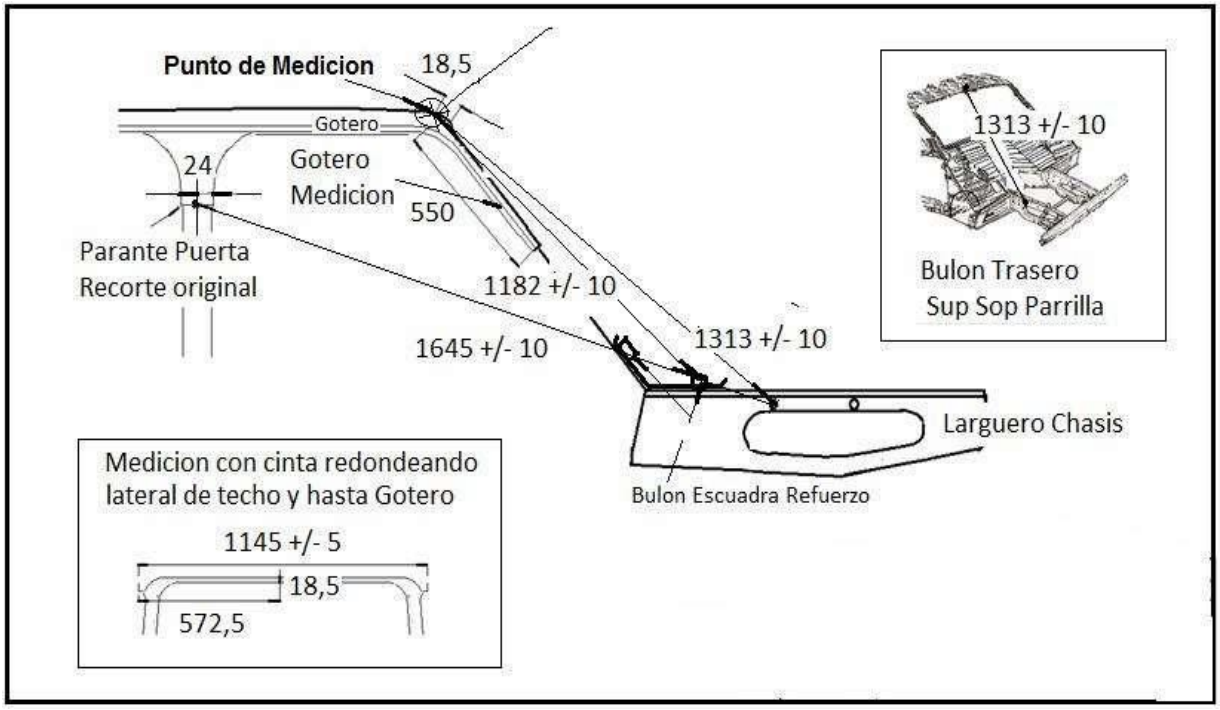
CARROCERIA VISTA LATERAL 4L,R4 Y 4S



VISTA MEDICION DIAGONAL PARANTE PUERTA A BULON SUP TRASERO SOPORTE PARRILLA, DE ULTIMO BULON CERRADO DE CAJA Y DE BULON SUPERIOR TRASERO DE PARA MOTOR TODOS A PUNTO DE TECHO SOBRE PARABRIZA A 18,8 mm



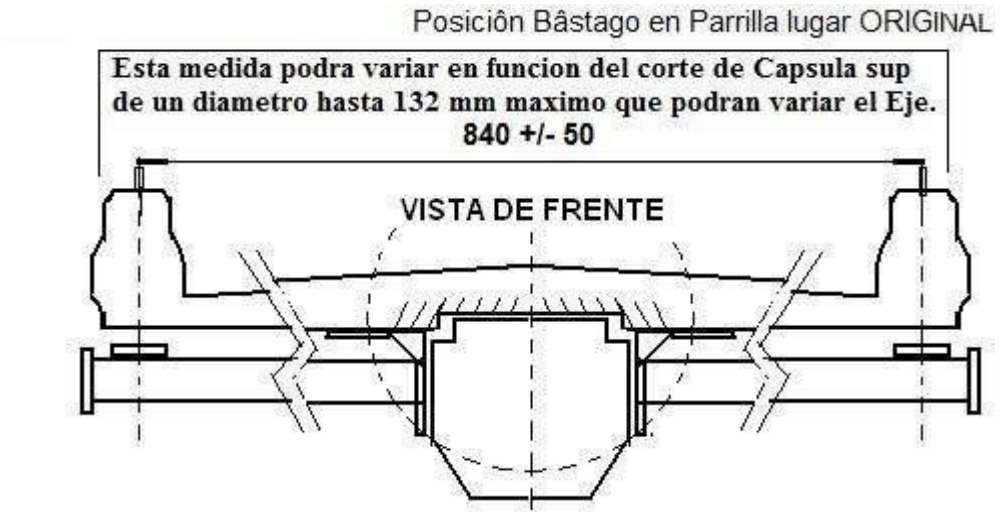
VISTA MEDICION DIAGONAL PARANTE PUERTA A BULON SUPERIOR TRASERO SOPORTE PARRILLA



PUENTE TRASERO RENAULT GORDINI
ORIGINAL.
El puente trasero se permite soldar prohibido cortar, excepto lo autorizado
Los anclajes deberán ser ORIGINALES de fábrica excepto lo autorizado
La caja ira colocada en el lugar original del Puente Trasero, autorizándole a realizar una corredera hasta 20 mm como máximo donde toma el taco de la caja y en el travesaño recortar donde concuerda con la caja únicamente como máximo 10 mm.

Para el caso que en el Gordini o Daupine se le coloque la caja del R6 con la relación correspondiente
Piñón : 8 (Ocho) dientes.
Corona: 35 (Treinta y cinco) dientes ira colocada en el eje correspondiente a la Posición Original y se autorizara a realizar las modificaciones que corresponda para la Adaptación, con respecto a la toma de las mangas en la Carcaza de la Caja se autoriza a realizar las modificaciones y el agregado de material para su adaptación.

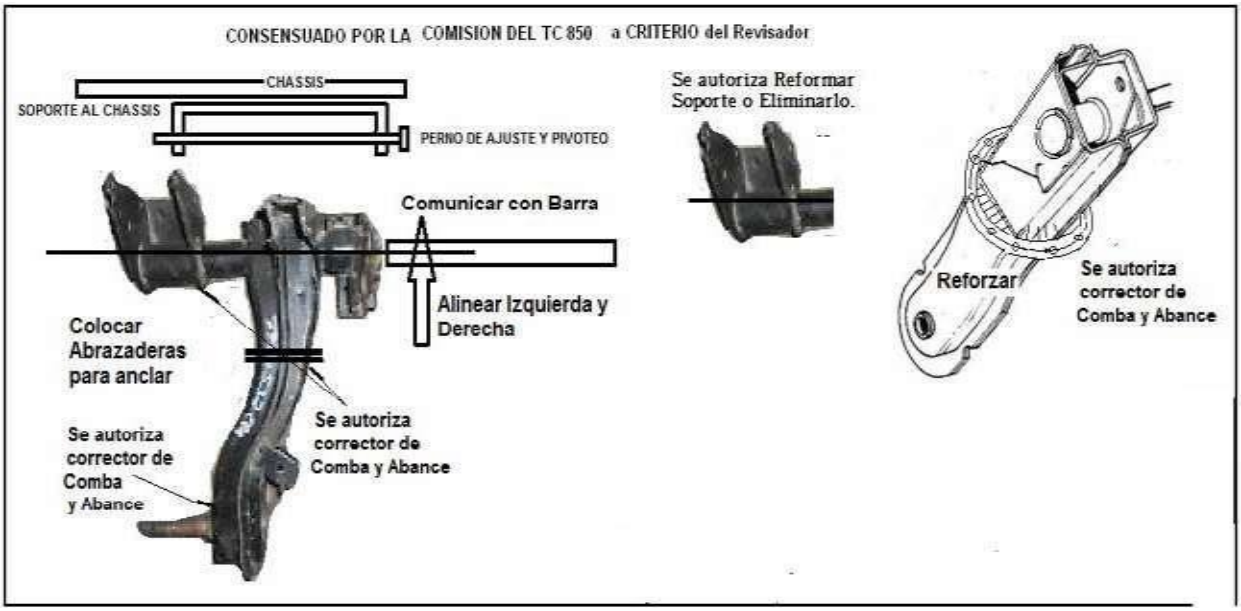
PUENTE TRASERO GORDINI



La medida máxima entre el anclaje inferior de los amortiguadores será 920mm.

El puente trasero deberá mantenerse original, sin cortes con las modificaciones Permitidas

PUENTE TRASERO 4L ,R4 y 4S
ORIGINAL.
Se autoriza modificar el anclaje de los brazos traseros y unificar distancia de la derecha con la izquierda de pivoteo de Brazos a la misma medida.
Se autoriza a rediseñar el punto de articulación anclaje de pivoteo para adaptar brazos traseros, comunicando no el de la Izquierda con el de la Derecha con caño y abrazaderas en la zona de Pivoteo con la estructura.
Se autoriza corrector de Comba y Avance en Soporte al Chasis en Brazo o en la Punta de la maza.
Los brazos traseros seran los originales con las reformas y refuerzos necesarios para la adaptación.
Sistema de anclaje de Amortiguadores (Grupo Amortiguador – Resorte/Espiral) LIBRE.
Se autoriza soporte soldado al Chasis con Perno Posicionador de Pivoteo.



SOPORTE DEL MOTOR y CAJA
Original para adaptar el motor 1400 de deberá usar el cubre volante de caja R 12.
TABLA DE TROCHAS, DISTANCIAS ENTRE EJES

M A R C A R E N A U L T 4 L - R 4

TROCHA	**Medida Mínimo**	**Medida Max**
Delantera	1246	1320+5 mm, tolerancia
Trasera	1212	1300+5 mm, tolerancia

DISTANCIA ENTRE IZQ/DER EJE	**Medida Mínimo**	**Medida Máxima**
Renault 4L-R4	**2335**	**2465**+5 mm, tolerancia

M A R C A R E N A U L T GORDINI DAUPINE

TROCHA	**Medida Mínimo**	**Medida Max**
Delantera	1246	1310 + 5mm tolerancia
Trasera	1216	1270+5 mm, tolerancia

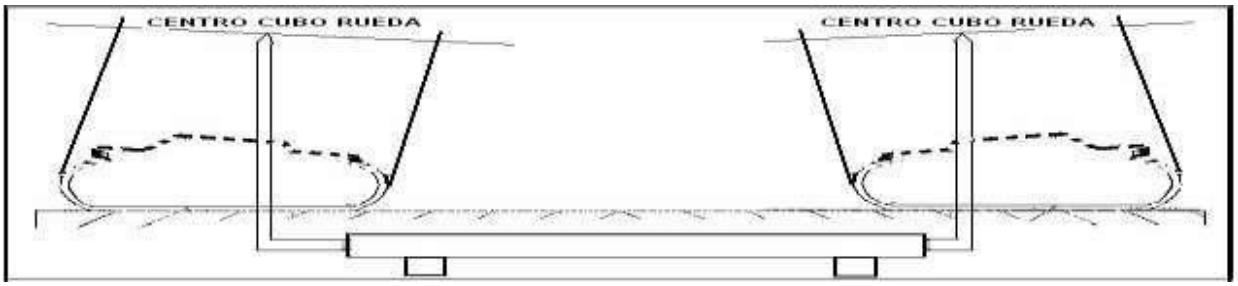
DISTANCIA ENTRE EJE **Medida Mínimo** **Medida Máxima**

Renault Gordini Daupine **2210** **2290**+5 mm, tolerancia.

FORMA MEDICION TROCHA DELANTERA TRASERA

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

MEDICION DE TROCHA



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 PARA TODOS LOS MODELOS: 1 Las cubiertas que se van a usar durante el año son MACA **PIRELLI**, 510 Rodado 13,
las mismas que venimos utilizando. Para la 1° fecha deberán ser 4 (cuatro) cubiertas usadas selladas por fedenor en 2023 o anterior mas 1(un) auxilio, en caso de no contar con cubiertas usadas, estas serán facilitadas por la categoría mediante un sorteo el dia viernes (estas se utilizan por dos fechas). Para la 3° fecha, se habilitan 2(dos) cubiertas nuevas. Para la 6° fecha se habilitan 2 (dos) cubiertas nuevas. Para la 9° fecha se habilitan 2(dos) cubiertas nuevas. En caso de no poder colocar cubiertas nuevas, la categoría facilitara cubiertas usadas "frescas" con buen testigo. Las cubiertas deberán estar selladas por la categoría si o si y antes de salir a clasificar. se deberá correr clasificación, serie y final con las mismas. Si las cubiertas no son selladas en la fecha correspondiente, se perderan.
Se habilitaran 2(dos) cubiertas altas (traseras de formula) en circuitos largos, no se podrán utilizar en arrecifes y colon. Prohibido su uso en caso de tener la caja larga.

El control de las cubiertas es el sello del técnico y es inapelable.

RESPONSABILIDAD Registro y Control en las Pruebas del Neumático Usado, el Registro (Fiscalización) y sello del Neumático es simplemente

de identificación para una igualdad competitiva entre Pilotos, Federación Norte no se responsabiliza con la Aprobación y control ocular del Neumático a usarse respecto a su Estado/Seguridad y Rendimiento como indica su texto en el inciso 1, la responsabilidad del uso del mismo que fuera "NEUMATICO USADO" fue a elección de Pilotos/Concurrentes.

RECAMBIO de NEUMATICOS POR ROTURA del mismo luego de Declarado.

En caso de rotura de cubiertas, la reposición será por otra que cuente con el mismo o menor promedio de testigo. Se considerará rota a la cubierta que este dañada por choque, no por bloqueo o desgaste.

Todo cambio de neumáticos por rotura Antes de Clasificar o en el trascurso de cualquier tramo de la competencia, será analizado por la categoría y de corresponder, será comunicado a Técnica con Nota y firma de representante con delegados de marca, puede pasar que durante la competencia requiera un cambio rápido y el equipo no tenga previsto el mismo y algún otro competidor le provea uno, lo podrá realizar y luego demostrara en parque cerrado lo sucedido con la prueba mecánica a la vista, para consideración y aprobación de lo acontecido previo quedar en suspenso su clasificación hasta aclaración definitiva.

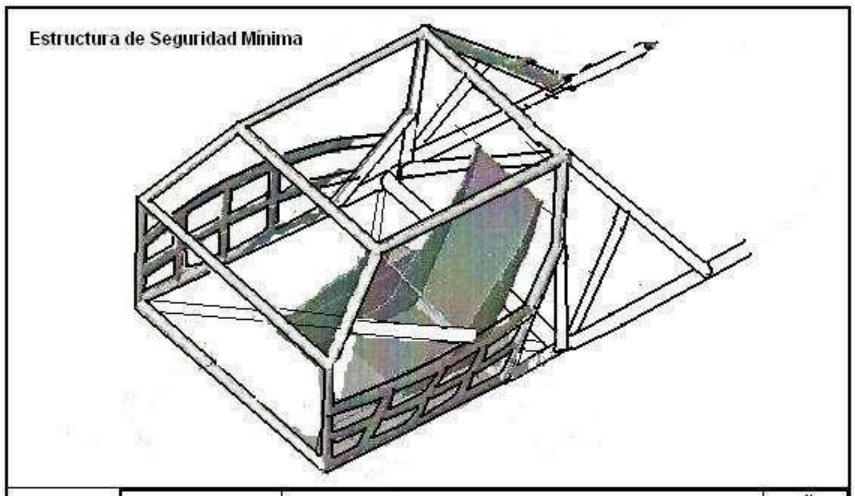
SEGURIDAD - JAULA

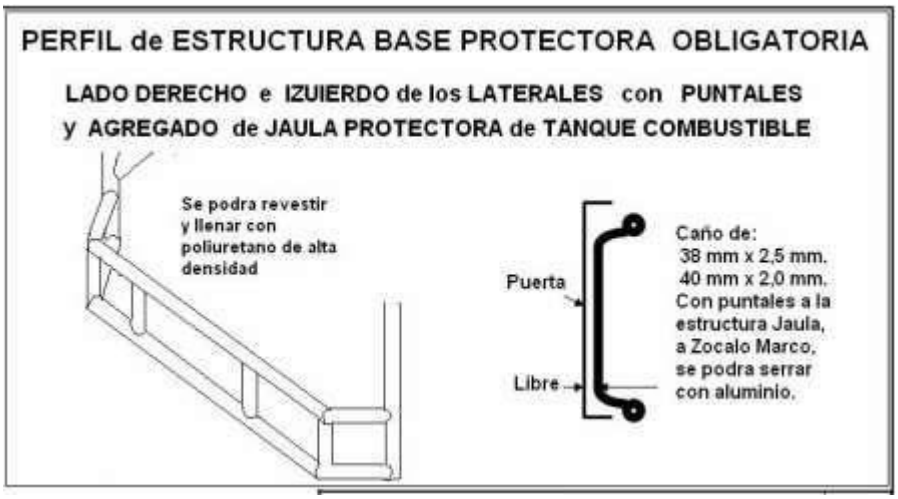
JAULA DE SEGURIDAD
RESOLUCION DE CARÁCTER OBLOIGATORIO POR SEGURIDAD
Se autoriza colocar caños horizontales y transversales o una Diagonal en x por el interior o por debajo del piso y unirlos a la jaula agregando puntales verticales por detrás del piloto y a sus laterales para estructurar todo el conjunto.
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 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 15 mm. X 15 mm. (Quince por quince milímetros). Se permite soldar la jaula a la carrocería.

Jaula Estructura .Jaula Defensa Lateral VISTA SUPERIOR





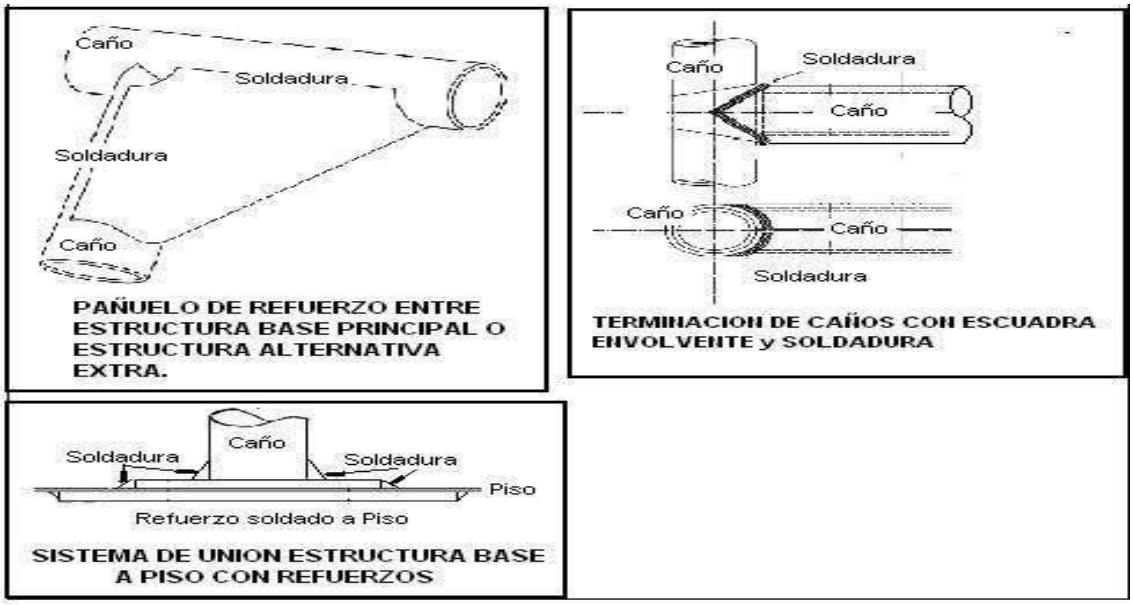
Los caños estructurales deberán ser de diámetro:
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4140
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4130

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



BUTACA

Los asientos originales deberán ser reemplazados por una butaca de competición (homologada) ubicada en forma paralela al torpedo.

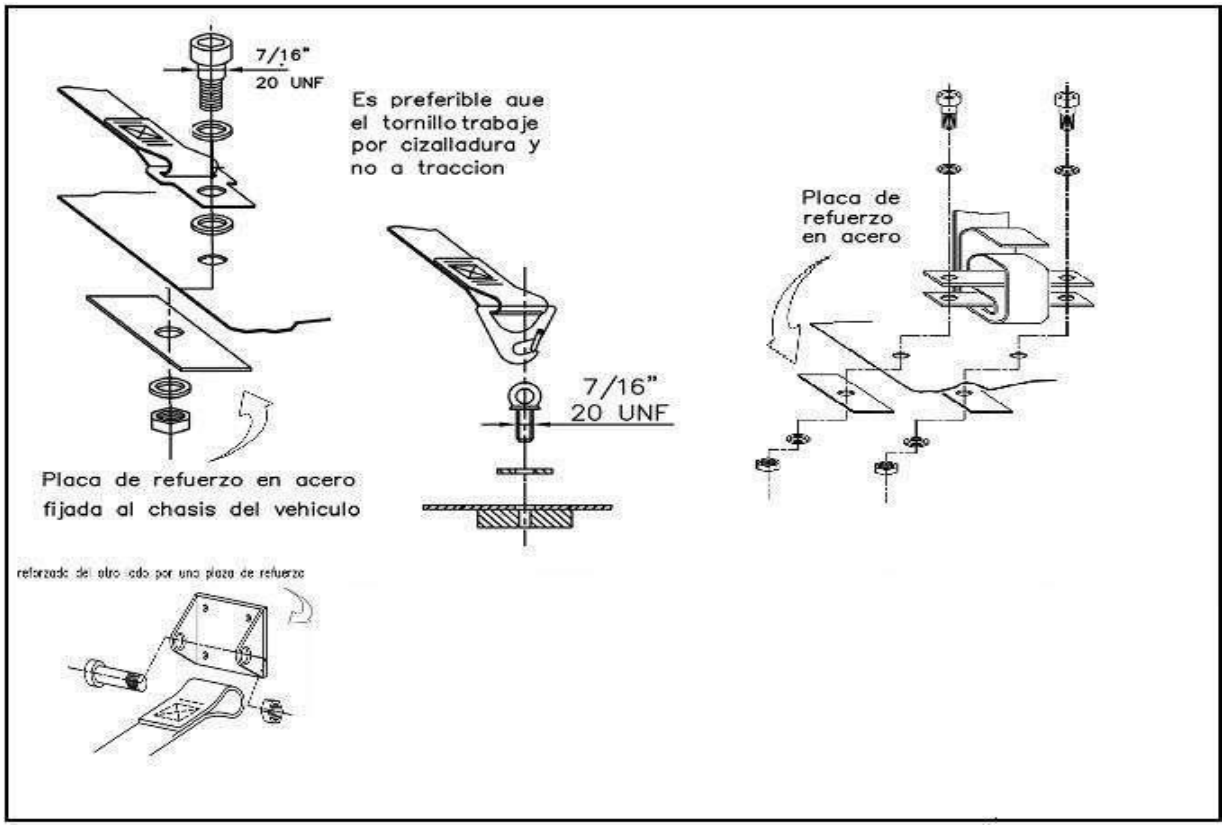
Una (1) Deberán ser del tipo competición integral deberá tener apoya cabezas y cubre hombros y tener que estar sujeta a la jaula con cuatro (4) puntos de anclaje mínimo, los tornillos de fijación serán de 10 mm de diámetro como mínimo con arandelas planas de 35 mm de diámetro por 2 mm de espesor.

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. **CINTURONES ANCHOS, HOMOLOGADOS UNICAMENTE, OBLIGATORIO**

Deben estar amurados a la jaula.



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 la 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 Nº 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.

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, 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 en su 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.
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.

1.- 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 alterado, 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),

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 CONEXIÒN AL TANQUE QUE NO FUERA A LA BOMBA DE COMBUSTIBLE PARA ALIMENTAR EL CARBURADOR Y RETORNO AL TANQUE, TODA INTERRUCCIÒN EN CUALQUIERA DE LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO PERMITIDAS SERA EXCLUDO 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.

Está 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.

RENAUL 4L y/o R4.

La ubicación del tanque deberá ir ubicada en lugar original o en el compartimiento del equipaje en ambos casos su boca de llenado deberá colocarse a 200 mm por encima de su ubicación original, y el acoplamiento de la boca con el tanque será siempre fija, sin uniones flexibles. Deberá estar ubicada a no menos de 350 mm de la línea imaginaria del paragolpes trasero y deberá contar con un tapón de drenaje, con salida al exterior para poder evacuar el combustible de los mismos, la carga de combustible se autoriza por el exterior desde vidrio lateral trasero fijo.

DAUPHINE – GORDINI. La ubicación del tanque deberá ir ubicada en lugar original o en el compartimiento del equipaje a una distancia de o mayor de 200 mm del frente de la defensa o jaula protectora del Tanque y el acoplamiento de la boca con el tanque será siempre fija, sin uniones flexibles.

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 Vehiculo 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 Parabrisa. 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)

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.-

PESO MINIMO

El peso mínimo será:

MARCA	KILOS
FIAT	**740**
RENAULT GORDINI	**740**
RENAULT 4L y/o R4	**740**

T A B L A d e P E S O S P R O V I S O R I A

y con Piloto/Buzo y Accesorios/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 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.

Todo piloto que comience a competir a partir de la 5 (quinta) fecha deberá cargar con 30 kg de lastre pudiendo descargarlos llegando 10mo o mas atrás.

SISTEMA DE LASTRE

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:

Por cada a carrera ganada el auto deberá pesar 20 (veinte) kg por encima del peso mínimo que le correspondía en esa fecha para la próxima. El lastre sumado por 1er puesto no se podrá descargar y el tope será de 40 (cuarenta)kg. Por el segundo puesto 15 (quince)kg. Por el tercer puesto 10 (diez) kg. Segundo y tercer puesto podrán descargar el lastre llegando 7mo o mas atrás.

El máximo de lastre que se agregara o cargará será de cuarenta (40 Kg.).

Para las fechas especiales (carrera de invitados y grilla invertida) no deberán cargar los respectivos kilos por puestos.

SISTEMA DE LASTRE

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.

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 EXCLUCION 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 ser 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 EXCLUCION 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 EXCLUCION 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.

SISTEMA DE LASTRE PARA LLEGAR A LOS KILOS

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.

En el Fiat: Se puede colocar en el Habitáculo, o el Baúl en ambos lugares será con Seguridad, correctamente abulonados, serán declarados y deberá los bulones estar agujereado para ser precintado.

En el Gordini: Se puede colocar en el Habitáculo, o el Baúl en ambos lugares será con Seguridad, correctamente abulonados, serán declarados y deberá los bulones estar agujereado para ser precintado.

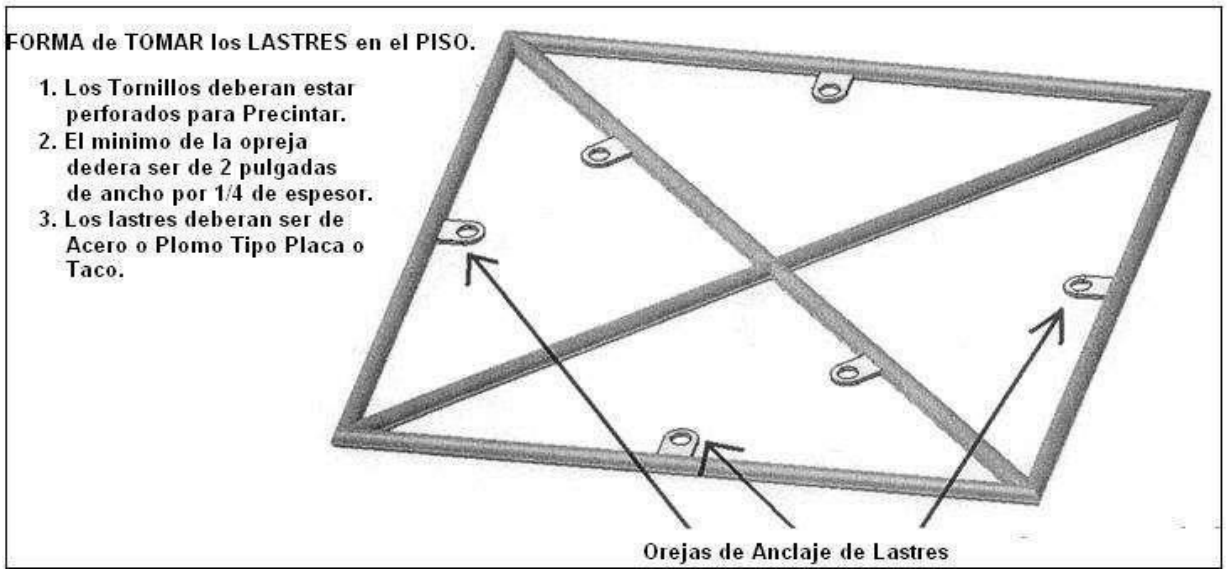
En el 4L o R4: Se podrá colocar en el Habitáculo, o en la parte trasera donde se divide el habitáculo para alojar el tanque de combustible, serán declarados y deberá los bulones estar agujereado para ser precintado.

GENERAL

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.

VISTA ESTRUCTURA ANCLAJE DE LASTRES



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 ser 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 Identifica torio debe estar y ser claro para una correcta identificación para cuando el Vehículo es recibido de frente por la 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 acepto que el concepto final de ese elemento liberado cumpla otra función que la especifica.

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.

Toda revisación luego del sorteo si lo hubiera será con regulación, interpretación y evaluación Comisión Técnica

Las revisaciones TECNICAS NO SE REALIZARAN CRUZADAS POR EXPRESAS SOLICITUD DE LA C.D.A del A.C.A.
Se realizara un sorteo a bolilla de los elementos a desarmar, tambien teniendo derecho el tecnico a exigir algo mas si le pareciera conveniente.
Los dias sabados se revisara brida, cubiertas, y medidas de los autos.

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 a los 3 (tres) primeros de cada carrera, salvo que sea debutante este año, en cuyo caso se le dará una prueba libre por circuito.
Se habilita a cualquier piloto que tenga prohibicion para probar, para que lo haga en un auto de otro piloto, a fines de ayudar, avisando previamente a la categoria, de no hacerlo, sera sancionado.

PRUEBAS COMUNITARIAS

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

FIAT

FEDERACION NORTE DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO Reg. Técnico TC 850 Bonaerense

VIGENCIA

El presente Reglamento Técnico es vigente del 01/01/23 al 31/12/23. **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 clasifican los VEHICULOS EN LOS MODELOS que son los siguientes:

FIAT 600 "R" - "E" – "D"

FIAT 133

Se admitirán automóviles. MODELOS : hasta modelo 1976.

FIAT

FIAT 600 BERLINA "R" - "E" – "D"

FIAT 133 VER DETALLE EN PUNTO B de este Articulo.-

B-. 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.

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 perdida de lo obtenido hasta el momento del cambio del mismo, sean puntos 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)
Del Punto 9 Reunión 01-02-2019 Resolución Categoría: En caso de que a algún piloto le toque desarmar el motor, y no esté dispuesto, por el gasto que esto implica, se le da la posibilidad de precintar el cárter, mediante precintos provistos por la categoría, y a costo del piloto, en caso de presentar alguna irregularidad al momento de desarmarlo, perderá todos los puntos obtenidos desde la fecha del precintado hasta el desarme.
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 90º 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** **1 3 0 0 cc**

MEDIDA	***DIAMETRO***
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 **1 3 0 1 cc**

MEDIDA	***DIAMETRO***
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 1 lts.
UBICACIÓN DEL MOTOR

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 categoria

CIGÜEÑAL

Deberá ser **(1- ORIGINAL,.** **DISPOSICIONES GENERALESE**
Este debera 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 normar 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

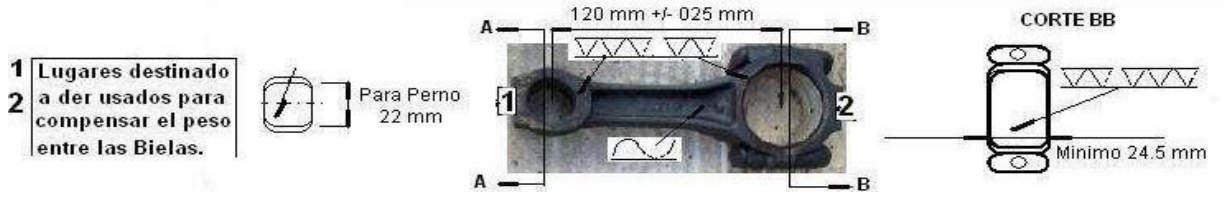
Como los, **ORIGINALES**
Espesores

Aro Nº1: 1.50 mm
Aro Nº2: 2.00 mm
Aro Nº3: 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/l) y debajo de la tapa de la biela (CABEZA/2), como demuestra la figura Plano Nº 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.



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.
Se permite colocar radiador de aceite, a fin de enfriar el mismo. Forma y ubicacion, libre, debe funcionar con la bomba original.

TAPA DE CILINDRO
ORIGINAL, Se autoriza la tapa Nº 4372444 con cámara de 84.00 mm +/- 0.5 mm de tolerancia con medidas de válvulas que expresa el reglamento.
Se autoriza la tapa Nº 4444449 con cámara de 82.00 mm +/- 0.5mm de tolerancia con medidas de válvulas que expresa el reglamento.
Se autoriza la tapa Nº 128 AR 4322347 con cámara de 79.00 mm + - 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 poción 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	DIAM	REL de COM.	CILINDRADA	En LISSO Colocar	CANTIDA de PLASTILINA
STD	86.00	9.3 a 1	322.389 cm3	se colocara 322	38.842 cm3

0.20 cm3	86.20	9.3 a 1	323.890	cm3	se colocara	324	39.022
0.40 cm3	86.40	9.3 a 1	325.395	cm3	se colocara	325	39.204
0.60 cm3	86.60	9.3 a 1	326.903	cm3	se colocara	327	39.385
0.80 cm3	86.80	9.3 a 1	328.415	cm3	se colocara	328	39.568
1.00 cm3	87.00	9.3 a 1	330.392	cm3	se colocara	330	39.806

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 (45º)**

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.

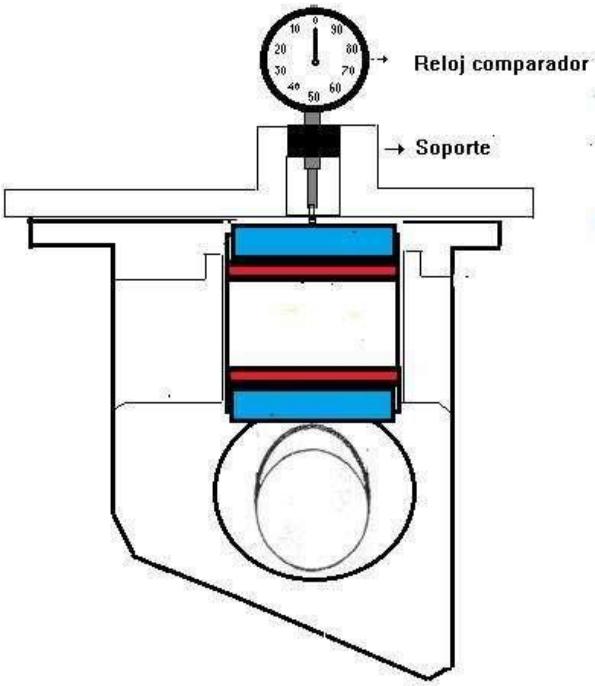
A L Z A D A

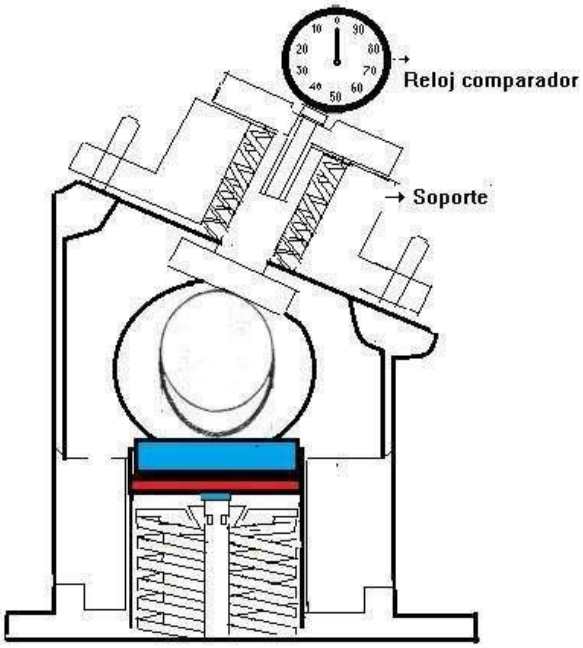
ALZADA MÁXIMA : 9.10

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 rectificado 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.

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 mescla 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
pàrte
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 tapar el venteo original de la tapa en la boca de la cuba y realizarle un venteo con su respectiva caño 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 exprofeso 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.
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 SEPARADOR

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 minimo 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 rectificado 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 RADIADOR

El mismo será libre. Ubicación LIBRE colocada en el frente del Vehiculo (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 º 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 el uso del Encendido Electrónico (NACIONAL), NO DE COMPETICION, con módulo original.
Aclaración se permite el uso de Encendido Electrónico (Magneti Marelli, Indiel, sistema Hall de gol)
cada marca con su respectivo módulo original, consiguiendo los mismos en el mercado de reposición.

Si no concuerda el Encendido con su Módulo se le retirara su tiempo en clasificación o excluido en la Serie o Final. Se permite el uso del distribuidor Dulbeco a Platino.
No se permite ningún potenciador de chispa o elemento Electrónico que no fuera el Autorizado en este Texto.

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.
BOBINA de ENCENDIDO
Libre manteniendo formato tubular de las convencionales según TEXTO Punto 7 del Anexo del 15 de mayo, resistor libre.
CABLE DE ENCENDIDO
Libre.

BUJIAS.
LIBRE
Será de rosca y largo original. (14 mm)

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
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 maquinar el alojamiento del bolillero del triple, atras de donde empalma con la directa, para agrandarlo a fines de colocar un bolillero de major calidad que el que se consigue en esa medida.

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: .

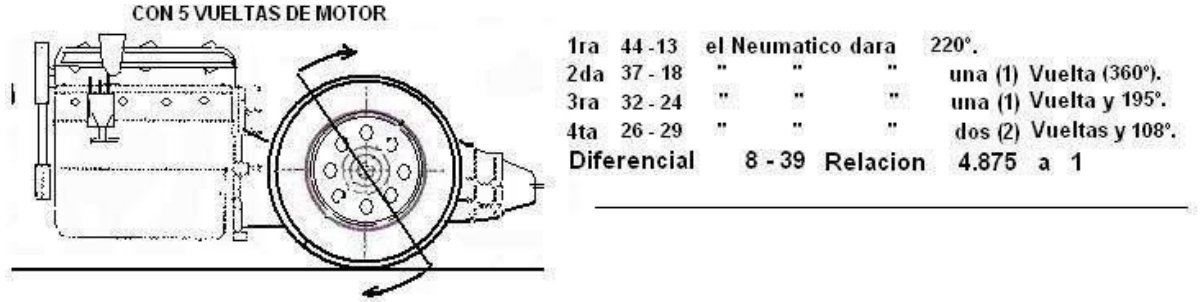
Es obligatorio el uso de sus relaciones de las distintas marchas, ORIGINALES de fábrica y marca autorizada.

C A J A FIAT

MARCHA	**Nº DIENTES**	**RELACIÓN**	**CANT VTAS MOTOR**	**CANT VTAS NEUMATICO**	**GRADOS en NEUMATICO**
1ra:	44 x 13	3.384	5		220º
2da:	37 x 18	2.055	5	Una vuelta	360º
3ra:	32 x 24	1.333	5	Una vuelta y 195º	555º
4ta	26 x 29	0.896	5	Dos vueltas y 108º	828º

DIFERENCIAL FIAT: Corona 39 Dientes; Piñón 8 Dientes Relación: 4.875 a 1

MEDICION DE CAJA de VELOCIDAD



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 trabe 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

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.

SUSPENCIONES

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.

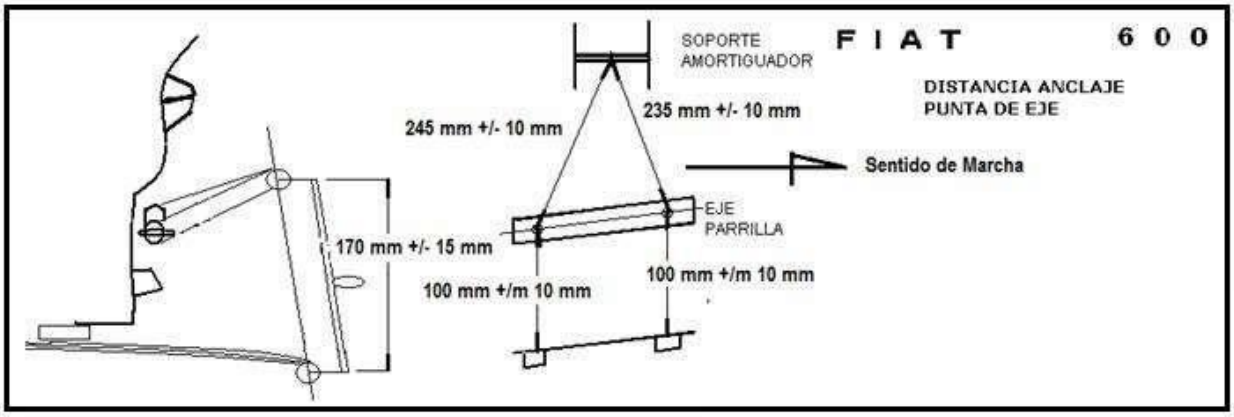
TENSORES:

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 CHASIS DONDE ANCLA LA PARRILLA, EN ZONA DE BULONES “A” y “B.

VISTA PARRILLAS SOPORTE ELASTICO



SUSPENSIÓN TRASERA

Bujes LIBRE.(no se permite rotula)

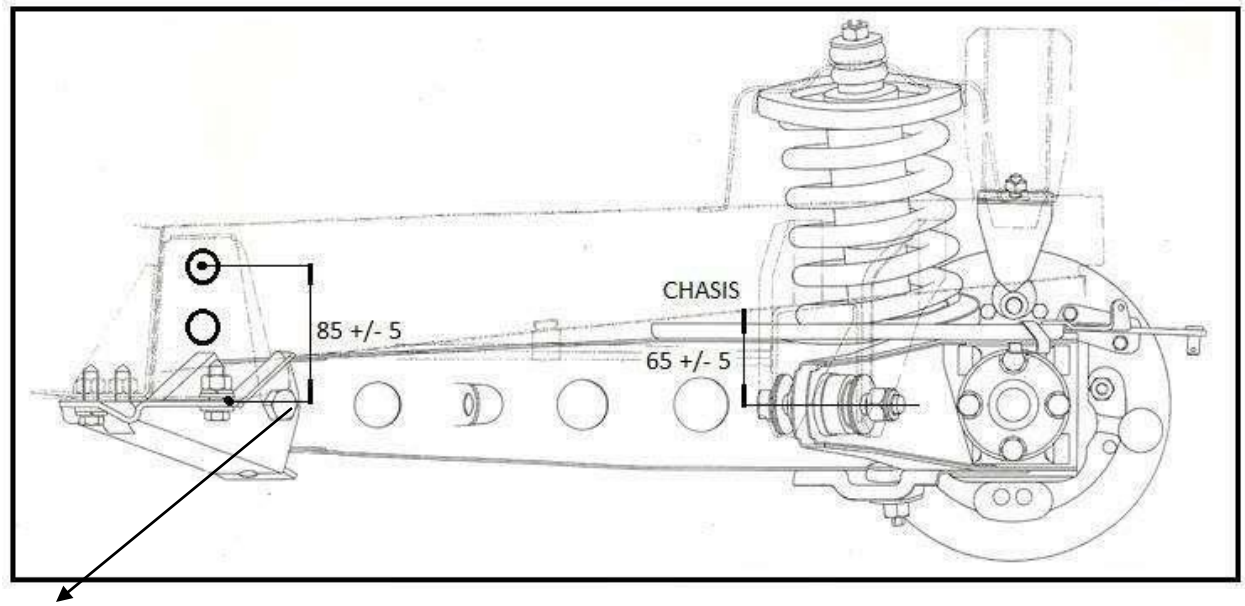
Se autoriza realizar en el agujero de la parrilla trasera una corredera que otorga la posibilidad de corrección de comba o realizar los trabajos correspondientes para dar comba manteniendo los largos al chasis en el lugar original. Se autoriza el uso de corrector de comba con el suplementado de la maza.

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.



El bulon central debe encontrarse a la altura original, con respect al chasis.

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 deberan 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

TRASEROS

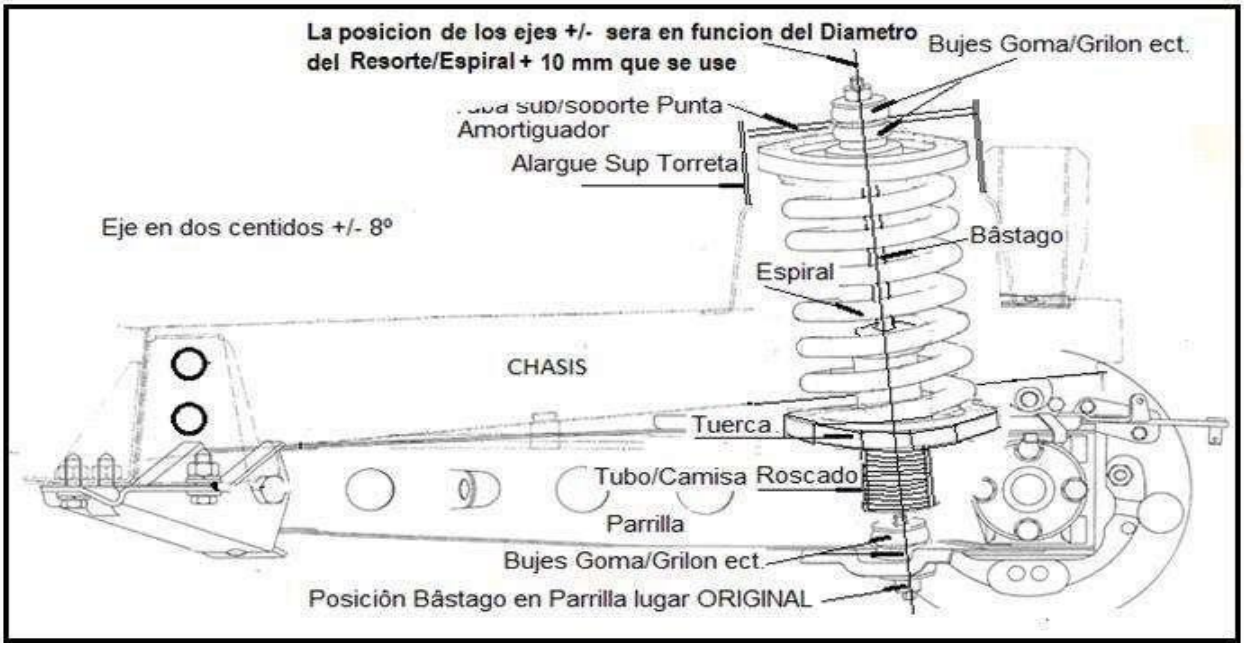
alojamiento Resorte: Se autoriza modificar el alojamiento del Resorte/Espiral en el Travesaño trasero parte Superior, llevando el agujero a la medida de 135 mm, si se usara el espiral diámetro original de 125 mm, para el caso del uso de especiales de menor diámetro se tendrá en cuenta siempre el diámetro 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 alambrón 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 CONEXCIONES

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.

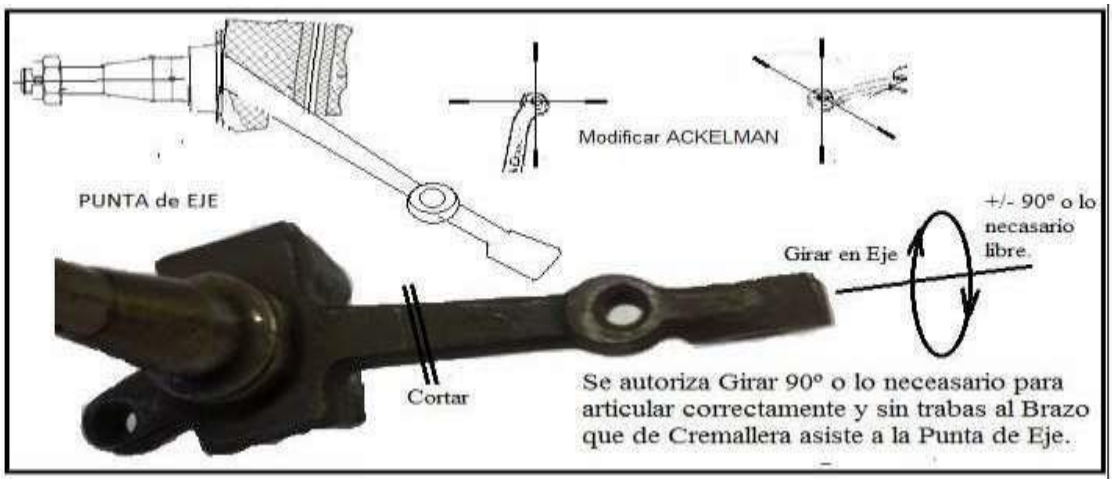
La Punta de Eje Delantera Libre, respetando la medida entre el centro del buje y el Eje de la Rótula.

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 diametro.



MAZAS DELANTERAS

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).

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 reposicion .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.

LUNETA TRASERA

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.

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 remplazar 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

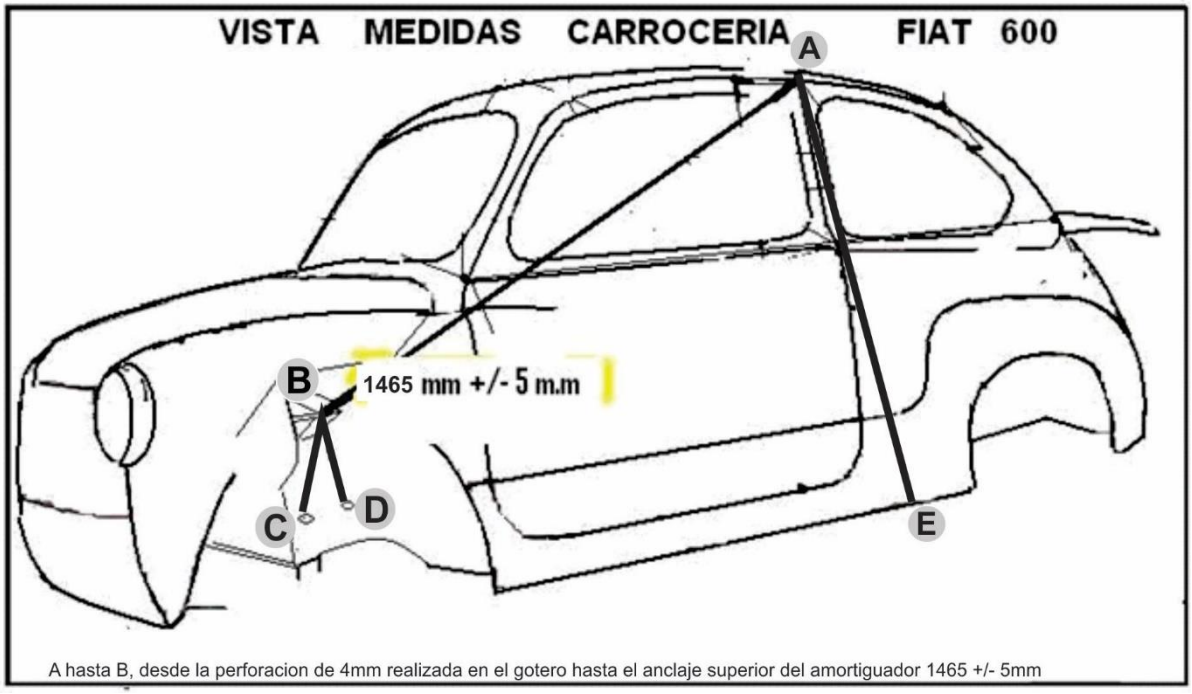
Delantero mantener la originalidad en el anclaje del Amortiguador parte superior ya que existe una medida de separación y en los bulones de las parrillas. El resto con las modificaciones del reemplazo plegado o moldeado libre. **Trasero: libre, Pasa ruedas interior libre., en vano motor, y baúl. Desde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

REFUERZO DE CARROCERÍA
Se permite reforzar parte de la carrocería mediante la utilización de chapa Nª18 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



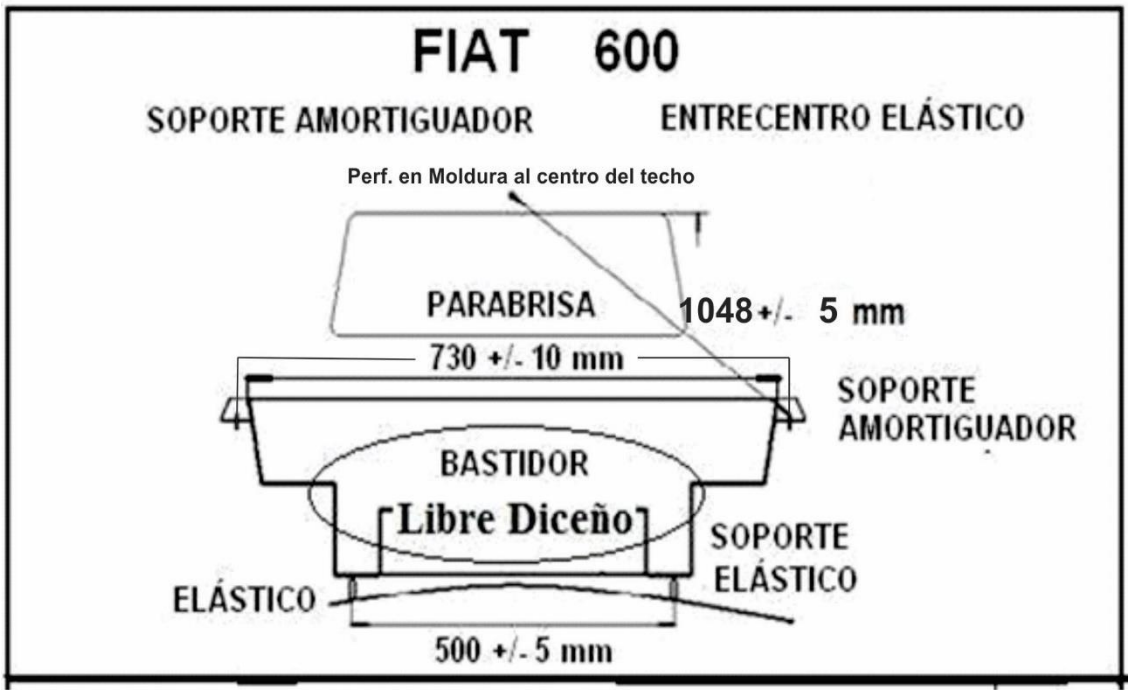
Para realizar estas mediciones se hara un agujero de 4mm en el gotero continuando la línea de la moldura de la puerta,desde ese agujero (A) hasta el centro del anclaje del amortiguador delantero (B) la medida sera 1465mm +/- 5mm.
Desde el agujero (A) hasta el centro del bulón delantero de la manota de elástico trasero (E) la medida será 1067mm +/- 5mm.
Desde la parte inferior del anclaje del amortiguador delantero (B) hasta el centro del tornillo de sujeción delantero de la parrilla (C) 230mm +/- 5mm .
Desde la parte inferior del anclaje del amortiguador delantero (B) hasta el centro del tornillo de sujecion trasero de la parrilla (D) 240mm +/- 5mm.

PUENTE DELANTERO

El mismo deberá estar en el lugar original se autoriza: reemplazar chapas. Reforzar, Anclaje General del chasis (Amortiguador, Paquete Elástico).
Se autoriza remplazar los bulones que fijan el Elástico, se autoriza retirar los suplementos de aluminio, se autoriza acuñar 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



Medida del centro del techo del auto (agujero de 4mm), en la moldura original al centro del anclaje del amortiguador 1048mm +/- 5 mm.

Medida del entrecentro de los anclajes de amortiguadores 730mm +/- 10mm.

PUENTE TRASERO

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

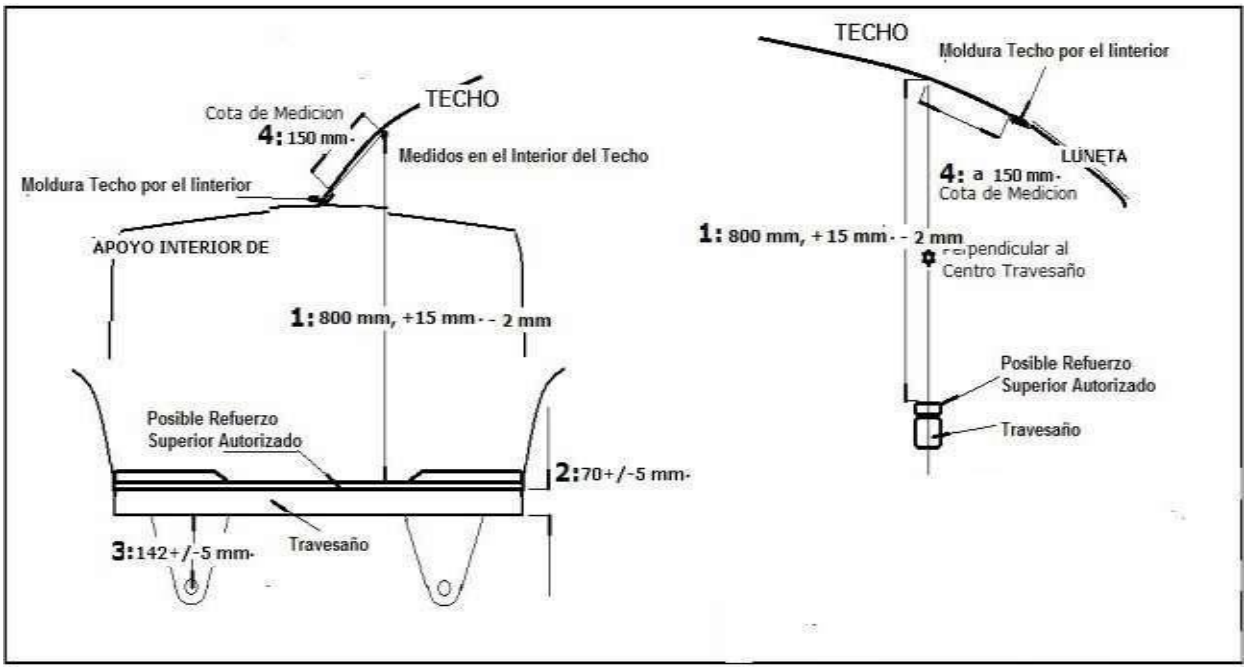
SOPORTE DEL MOTOR

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

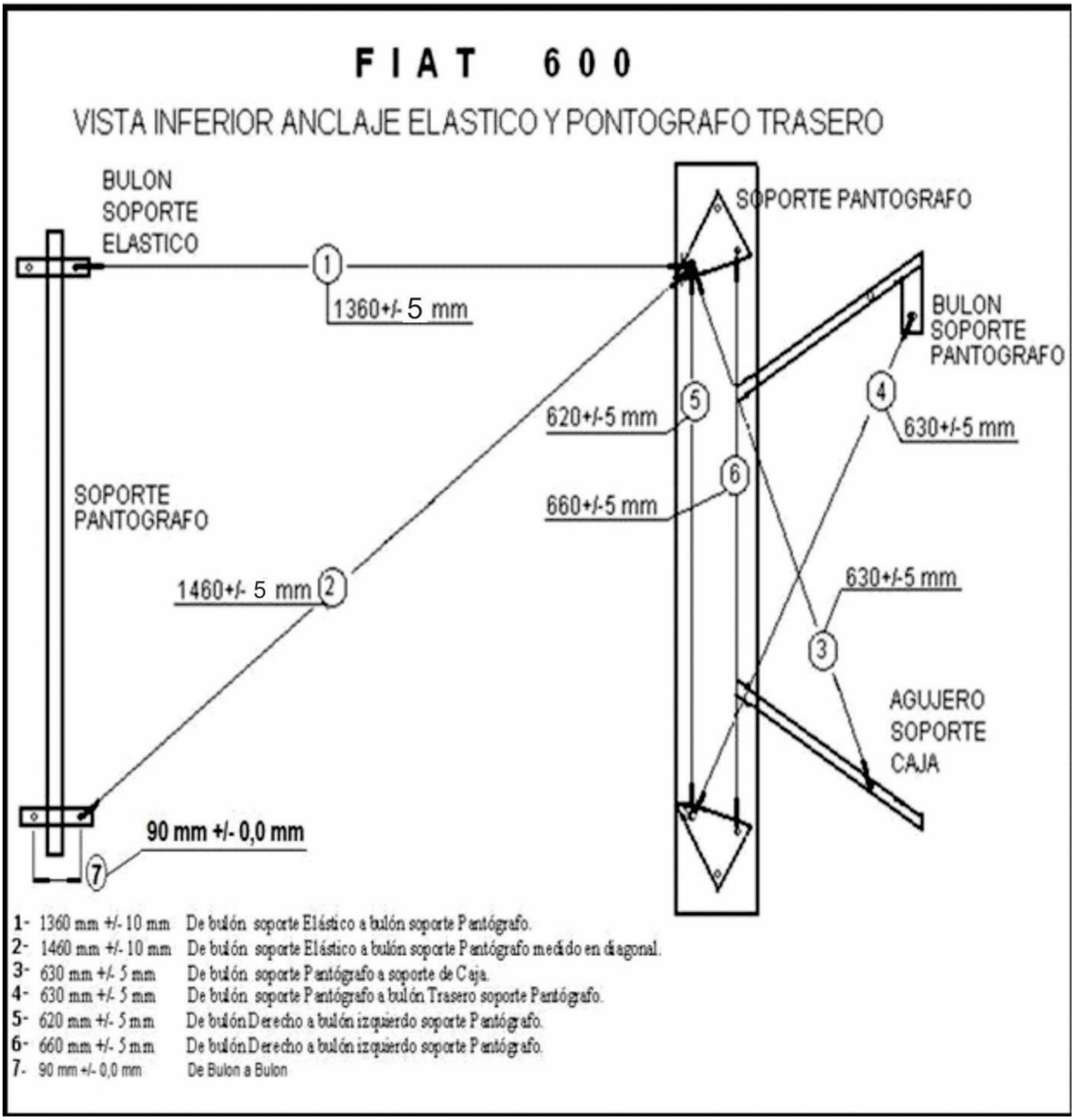
SOPORTE DE CAJA

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

PUENTE TRESERO Y DISTANCIA AL TECHO



VISTA INFERIOR PUENTE DELANTERO Y TRASERO



Puente de caja

Del centro del agujero del puente de caja añ cajón (chasis) 380mm.

Altura del cajón (chasis) en lugar de los tornillos del puente 70mm.

Distancia entre tornillos 340mm

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 posiciona dores que de ninguna manera los mismos no podrán salir al frente del vehículo.
De ninguna manera se colocara estructura en los pasar ruedas, torteas 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 + 5mm, 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

TROCHA	**Medida Mínimo**	**Medida Max**
Delantera		
Trasera	1215	1265+5 mm, tolerancia

DISTANCIA ENTRE EJE **Medida Mínimo** **Medida**

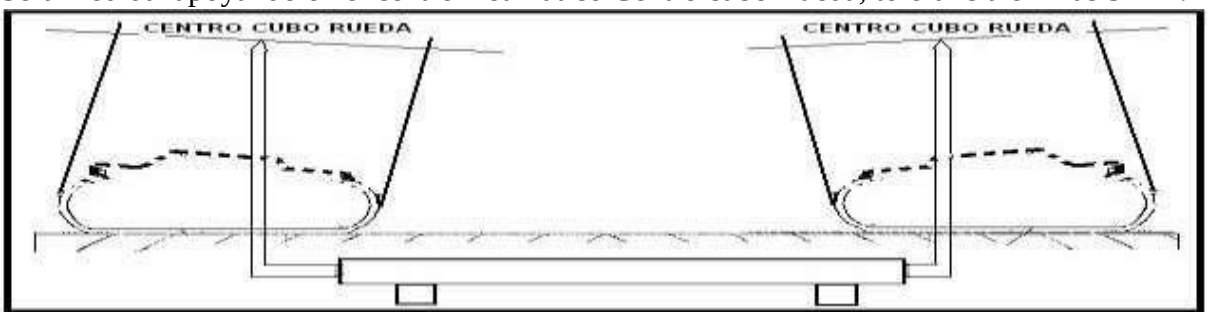
Máxima

FIAT 133 **2005** **2065**+5 mm,

Tolerancia

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.

ALTURA

Para todas las marcas la altura de los autos será como mínimo 60 (sesenta) mm, teniendo una tolerancia de 5 (cinco)mm, en caso que un auto este entre 55 y 60 mm será recargado con 5 (cinco) puestos y si está a menos de 55mm será excluido. Ambas medidas se tomaran utilizando caños de las respectivas medidas (pasa no pasa) .En cada circuito la comisión técnica elegirá un lugar en el que se medirá a todos los autos.

ADQUISICION DE DATOS

Esta permitido el uso de cualquier dispositivo de adquisición de datos (sin sensores) y equipos de radio.

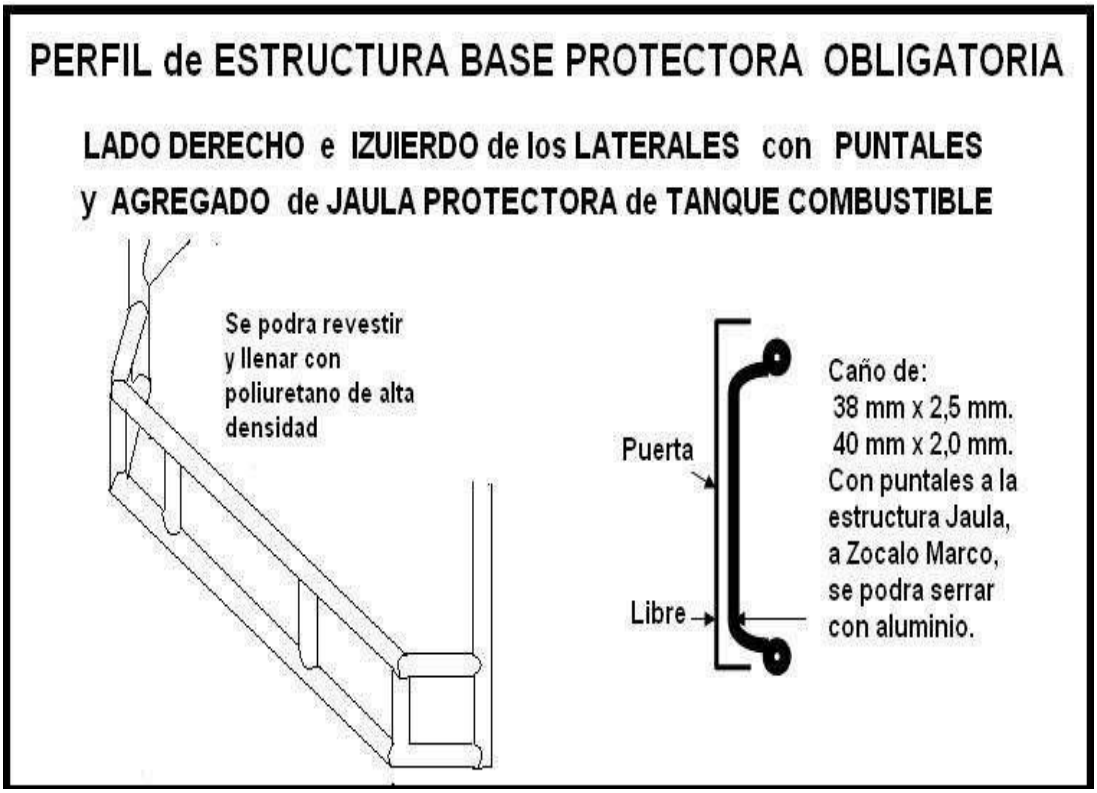
SEGURIDAD - JAULA

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 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.

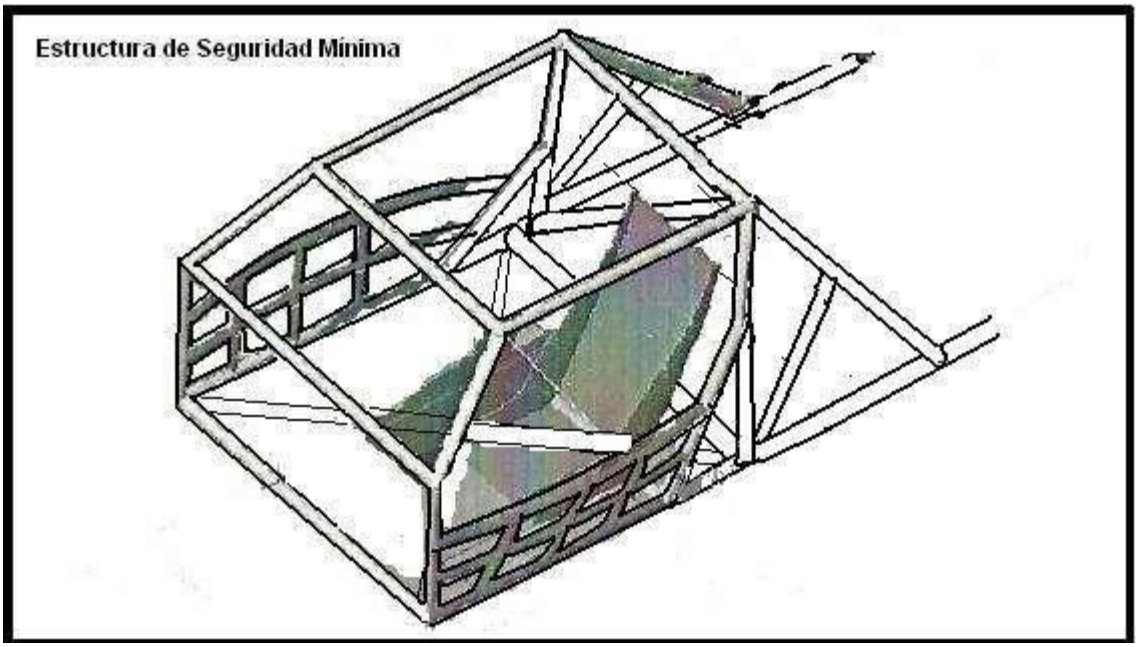
Podrá tener una "X" en el techo o una diagonal.
Por atrás de las butacas entre los caños de los marcos mencionados se podrá colocar otra cruz o estructurarlo de otra forma de diseño libre.
Obligatorio con seis (6) puntos de anclajes al casco, como mínimo.
Respetando esta estructura mínima, la jaula será 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

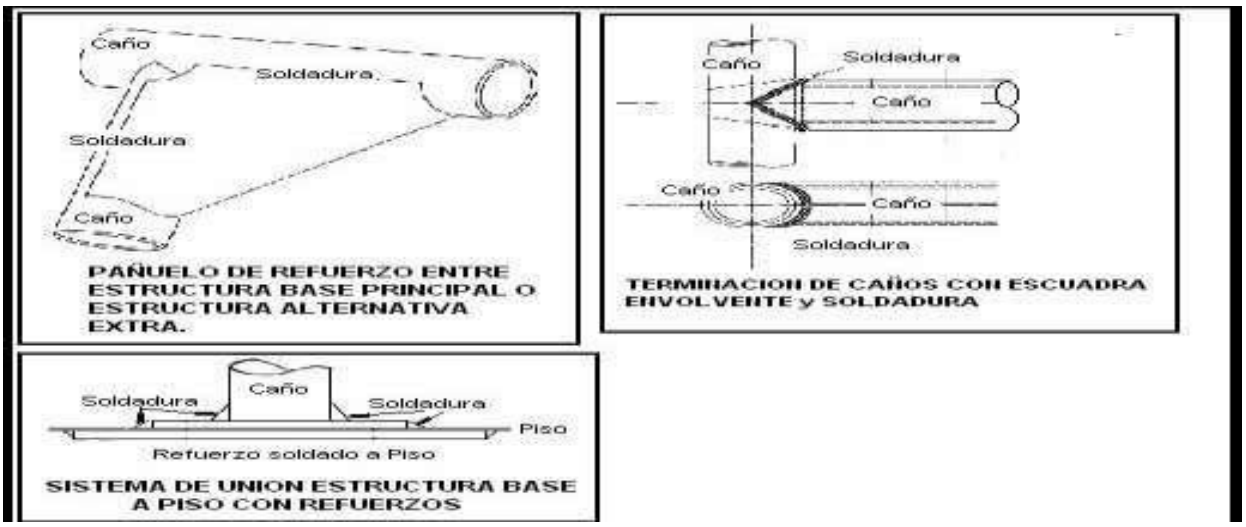


38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4140
38 mm por un espesor 1.35 mm CROMO MOLICDENO- o en su defecto 4130
38 mm por un espesor 2.5 mm.
40 mm por un espesor mínimo 2 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.5 mm.
41.3 mm por un espesor mínimo 2.8 mm.
44 mm por un espesor mínimo 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

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



BUTACA

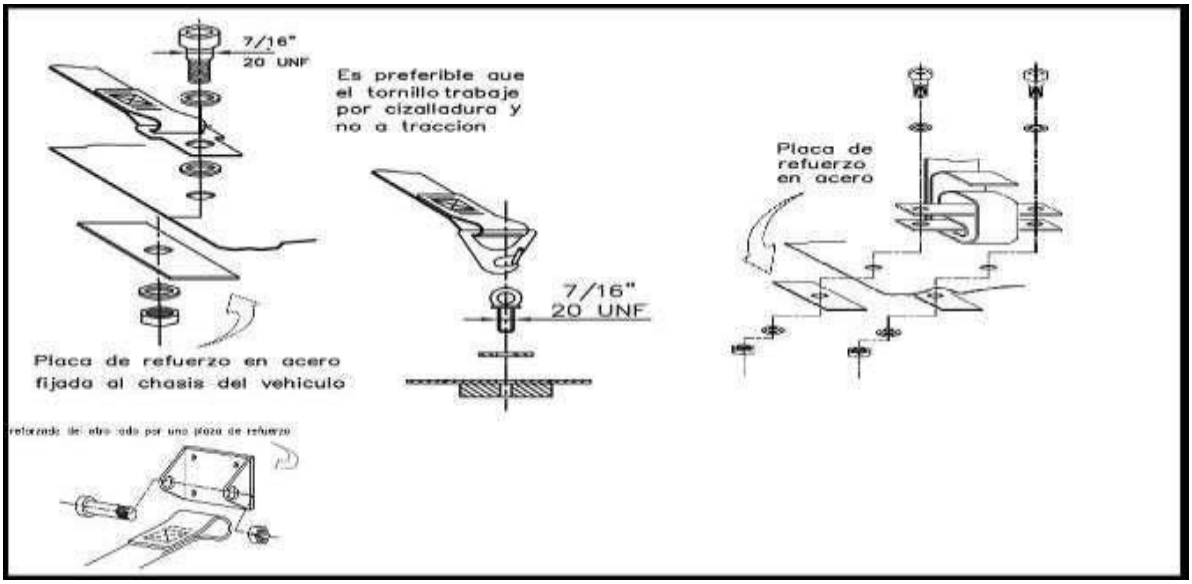
Una (1) Deberán ser del tipo competición integral deberá tener apoya cabezas y cubre hombros y tener que estar sujeta a la jaula con cuatro (4) puntos de anclaje mínimo, los tornillos de fijación serán de 10 mm de diámetro como mínimo con arandelas planas de 35 mm de diámetro por 2 mm de espesor.

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. **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 la 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 Nº 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.
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, 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 en su 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.

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.
Está 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 CONEXIÒN AL TANQUE QUE NO FUERA A LA BOMBA DE COMBUSTIBLE PARA ALIMENTAR EL CARBURADOR Y RETORNO AL TANQUE, TODA INTERRUCCIÒN EN CUALQUIERA DE LAS LINEAS DE ALIMENTACION Y RETORNO PERMITIDAS SERA EXCLUDO 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.

Está 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.

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 Vehiculo 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 paraPrecintar.

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.-

PESO MINIMO

El peso mínimo será:

MARCA	KILOS
FIAT	**740**
RENAULT GORDINI	**740**
RENAULT 4L y/o R4	**740**
RENAULT 4L Y/O R4 EN CIRCUITOS LARGOS	**720**

T A B L A d e P E S O S P R O V I S O R I A
con Piloto/Buzo y Accesorios/Casco y todos los Líquidos (Combustible, Aceite y Agua, según termine la competencia.

VISTA ESTRUCTURA ANCLAJE DE LASTRES
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.

FILTRO DE AIRE (Carcaza - Unidad Filtrante (OPTATIVO su uso)
Desde la boca del Carburador hasta la Unidad Filtrante la carcasa 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. .
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.

FILTRO de AIRE para FIAT 133 del Punto 6 del Anexo del 15 de mayo de 2019: El filtro de aire del Fiat 133 se puede sacar por la luneta, para que quede derecho desde el carburador hacia arriba.

NUMERACION IDENTIFICACION Nombre - Apellido y Grupo Sanguíneo Art. 23 Pág. 51
Los números deberán estar ser 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 Inclinadoso 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 Identifica torio debe estar y ser claro para una correcta identificación para cuando el Vehículo es recibido de frente por la Autoridades.
Por consiguiente podrá ser sancionado además que el Comisario Deportivo/Técnico Analizara y Evaluara la Situación.

RED 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 acepto que el concepto final de ese elemento liberado cumpla otra función que la especifica.
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.
Toda revisación luego del sorteo si lo hubiera será con regulación, interpretación y evaluación Comisión Técnica
Las revisaciones TECNICAS NO SE REALIZARAN CRUZADAS POR EXPRESAS SOLICITUD DE LA C.D.A del A.C.A.

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 a los 3 (tres) primeros de cada carrera, salvo que sea debutante este año, en cuyo caso se le dará una prueba libre por circuito.
Se habilita a cualquier piloto que tenga prohibicion para probar, para que lo haga en un auto de otro piloto, a fines de ayudar, avisando previamente a la categoria, de no hacerlo, sera sancionado

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