REGLAMENTO TECNICO
2018
CLASE 1

ARTICULO Nº 1: 3
ARTICULO Nº 2- DISPOSICIONES GENERALES: 3
ARTÍCULO N° 3 – AUTOMÓVILES ADMITIDOS 4
ARTÍCULO N° 4 – MOTOR ADMITIDO: 4
ARTÍCULO N° 5 - INDUMENTARIA PERSONAL: 4
ARTÍCULO N° 6 – VARIOS: 4
ARTÍCULO N° 7 - CAMBIO DE MOTOR: 5

REGLAMENTO TECNICO MOTOR TIPO 1.4

ARTÍCULO N° 8 – BLOCK DE CILINDROS: 5
ARTÍCULO N° 9 – PISTONES: 5
ARTÍCULO N° 10 – AROS: 6
ARTÍCULO N° 11 – PERNOS DE PISTÓN 6
ARTÍCULO N° 12 – BIELAS: 6
ARTÍCULO N° 13 – COJINETES: 6
ARTÍCULO N° 14 – CIGÜEÑAL: 6
ARTÍCULO N° 15 – CARTER DE MOTOR: 6
ARTÍCULO N° 16 – BOMBA DE ACEITE: 7
ARTÍCULO N° 17 – VOLANTE MOTOR: 7
ARTICULO N° 18 – CONJUNTO DE EMBRAGUE: 7
ARTÍCULO N° 19 – TAPA DE CILINDROS: 7
ARTÍCULO N° 20 – RELACIÓN DE COMPRESIÓN: 8
ARTÍCULO N° 21 – PLATILLO DE VÁLVULAS: 8
ARTÍCULO N° 22 – RESORTES DE VÁLVULAS: 8
ARTÍCULO N° 23 – VALVULAS: 8
ARTÍCULO N° 24 – ARBOL DE LEVAS: 9
ARTÍCULO N° 25 – CABALLETE DE LEVA: 9
ARTÍCULO N° 26 –POLEA DE LEVA: 9
ARTÍCULO N° 27 – ENGRANAJE DE DISTRIBUCION: 9
ARTÍCULO N° 28 – LEVA AUXILIAR: 9
ARTÍCULO N° 29 – SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN: 9
ARTÍCULO N° 30 – BUJIAS 10
ARTÍCULO N° 31 – CABLES DE BUJIAS: 10
ARTÍCULO N° 32 – BOBINA DE ENCENDIDO: 10
ARTÍCULO N° 33 – BOMBA DE AGUA: 10
ARTÍCULO N° 34 – CARBURADOR: 10
ARTÍCULO N° 35 – MÚLTIPLE DE ADMISIÓN: 11
ARTICULO N° 36 – FILTRO DE AIRE 11
ARTÍCULO N° 37 – BOMBA DE NAFTA: 11
ARTÍCULO N° 38 – SISTEMA DE ESCAPE 12

REGLAMENTO TECNICO FIAT 128

ARTICULO N° 39 – CARROCERIA 13
ARTICULO N° 40 - SEGURIDAD: 15
ARTICULO N° 41 – SUSPENSION DELANTERA: 15
ARTICULO N° 42 – SUSPENSION TRASERA: 17
ARTICULO N° 43 - FRENOS: 18
ARTICULO N° 44 – CAJA DE VELOCIDAD: 18
ARTÍCULO N° 45 – SOPORTE DE MOTOR Y CAJA: 19
ARTÍCULO N° 46 – SOPORTE DE CAJA DE CAMBIOS: 20
ARTICULO N° 47 – BOMBA DE NAFTA: 20
ARTÍCULO N° 48 – TANQUE DE NAFTA: 20

ARTÍCULO N° 49 – CAÑERIA DE NAFTA: 20
ARTICULO N° 50 - REFRIGERACION: 20
ARTICULO N° 51 – RUEDAS 21
ARTICULO N° 52 – TROCHA DEL VEHICULO: 21
ARTICULO N° 53 – SISTEMA ELECTRICO: 22
ARTÍCULO N° 54 - PESO: 23

REGLAMENTO TECNICO FIAT UNO 3 y 5 PUERTAS

ARTÍCULO N° 55 – CARROCERÍA 23
ARTÍCULO N° 56 – DISPOSICIONES DE SEGURIDAD: 24
ARTÍCULO N° 57 – PARAGOLPES: 26
ARTÍCULO N° 58 – SUSPENSIÓN DELANTERA 26
ARTÍCULO N° 59 – SUSPENSIÓN TRASERA: 28
ARTICULO N° 60 – FRENOS: 29
ARTÍCULO N° 61 – CAJA DE VELOCIDADES: 30
ARTÍCULO N° 62 - SOPORTES DE CAJA: 30
ARTÍCULO N° 63 – TANQUE DE COMBUSTIBLE: 31
ARTÍCULO N° 64 – RADIADOR 31
ARTÍCULO N° 65 – RUEDAS: 31
ARTÍCULO N° 66 – TROCHA DEL VEHICULO: 32
ARTÍCULO N° 67 – SISTEMA ELÉCTRICO: 32
ARTÍCULO N° 68 – PESO MÍNIMO: 33
ARTÍCULO N° 69 – INTERPRETACION: 34

ARTICULO Nº 1:

EL PRESENTE REGLAMENTO CONSTA DE 34 PÁGINAS NUMERADAS CON VIGENCIA DESDE EL 01/01/2018 AL 31/12/2018

ARTICULO Nº 2- DISPOSICIONES GENERALES:

Todos los elementos no especificados deberán ser standard y solo podrán ser trabajados, combinados o reformados aquellos que el presente reglamento autorice expresamente. Para el caso de subsistir dudas acerca del espíritu del reglamento, en todos los casos se deberá considerar que se refiere a elementos originales y\o de reposición comercial en cuanto a su material, medidas y formas especificadas por fábricas. Todos los elementos del motor deben ir en su posición original según especificaciones de fábrica. Prohibido utilizar material de titanio. En la revisación técnica se desarma al primero y segundo, y un tercer auto a sorteo, del tercero al vigésimo puesto, o a criterio del comisario deportivo o tecnico.
Disposiciones complementarias: la federación N° 3 Mar y Sierras del automovilismo deportivo, en completo acuerdo con la ACTM. Dictará todas las disposiciones que crea convenientes modificar o ampliando el presente reglamento, las que serán dadas a conocer en su oportunidad, estas tendrán el mismo valor y se consideraran parte de este reglamento.

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D. Mar y Sierras, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Se entiende por opcional tener o no dicho elemento.
Se entiende como libre libertad de trabajo en el elemento colocado.
Se entiende como similar el elemento debe tener las mismas características, formas, material y medidas de la pieza original.

El piloto que durante el año calendario cambie de auto (128 a fiat uno) o (fiat uno a 128) deberá penalizar con 30 (treinta) Kg. de peso sobre el mínimo cada vez que se cambie de modelo(una vez 30kg dos veces 60kg etc). Independientemente de los kilos sumados por handicap.
Piloto que debuta a partir de la sexta fecha cargara 30Kg. sobre el mínimo los cuales no se descargaran hasta fin de campeonato. Independientemente de los kilos sumados por handicap.

Si se produjese alguna anomalía durante las 5 primeras carreras, se procederá en conjunto con la categoría a modificar algunos artículos del presente reglamento.

ARTÍCULO N° 3 – AUTOMÓVILES ADMITIDOS:

Se admiten únicamente los modelos Fiat 128 desde los años de fabricación 1971 a 1990, Fíat Uno tres (3) y cinco (5) puertas de fabricación nacional o de origen brasileño, de acuerdo a las especificaciones del catálogo y manual de fábrica, desde el año de fabricación 1989 al año 2009.

ARTÍCULO Nº 4 – MOTOR ADMITIDO:

Deberá utilizarse el motor que fuera provisto por FIAT con la denominación, motor 1.4 fiat de fabricación MERCOSUR o italiano sin más modificaciones que las autorizadas expresamente en el presente Reglamento.

ARTÍCULO Nº 5 - INDUMENTARIA PERSONAL:

Es obligatorio el uso de casco integral, buzo, guantes, ropa interior antiflama, sistema hans y botas de competición de acuerdo a las exigencias de la frad mar y sierras. De marcas reconocidas. En caso que el comisario deportivo o el comisario técnico considere que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad del piloto no cumpla las condiciones de tales no autorizará la salida a pista del mismo, hasta tanto reemplace el elemento objetado.

ARTÍCULO Nº 6 – VARIOS:

Todos los vehículos que no respondan a los modelos indicados en el presente Reglamento y los debutantes, deberán ser verificados por la comisión técnica para su aprobación con una anticipación de veinte días a la competencia.
Los vehículos deberán cumplir los requisitos legales vigentes, tarjeta verde o en su defecto boleto de compra y venta, convenio contrato de adquiriente, alquiler o todo otro documento que acredite la tenencia pacifica del bien para ser inscripto en cada competencia.
El comisario técnico podrá verificar el combustible de los autos participantes en cualquier momento de la competencia extrayendo una muestra para su análisis a fines de compararla con la nafta del camión proveedor. Si la nafta no coincidiera con la del camión, el piloto será excluido de manera parcial en la clasificación o la serie, y de manera total si fuera en la final. Además de la exclusión, el piloto deberá abonar una sanción económica de $ 3000(mil pesos), este y/o su concurrente serán pasados a penalidades.
Los costos que estos hechos pudieran insumir serán a cargo del piloto. En las verificaciones técnicas el fallo, del técnico propuesto por nuestra federación goza del amparo absoluto de este reglamento en cuanto a sus decisiones. El combustible se cargara del camión ubicado en el circuito, tapón en mano.

- ✓ Se permite utilizar sistema de radio.
- ✓ Es obligatorio colocar el número correspondiente al auto en los vidrios laterales traseros, en color blanco sobre fondo negro, medidas 30 x 35, los que serán provistos por la categoría. Asimismo, se pintará el número en el techo, transversalmente, en un ángulo de 45° al eje longitudinal del vehículo, con la base sobre el lado en que está ubicada la torre de control. También deberá colocarse el número en la parte delantera y trasera al lado del farol, color negro, números color blanco.
- ✓ Se permite fijar tapa de recarga de aceite, Tapa de válvulas roscadas o tipo Fiat 128.
- ✓ Se permite asegurar varilla medida de aceite.

Los vehículos deberán presentarse en las competencias totalmente pintados y sin golpes o choques. Esto es a efecto de que en caso de toques se puedan verificar los que existan en ese momento.
Se acordará un espacio publicitario (obligatorio), que será utilizado por posibles acuerdos de financiamientos de la categoría.
La comisión directiva se reserva el derecho de variar la cantidad de neumáticos por competencia según crea conveniente

ARTÍCULO Nº 7 - CAMBIO DE MOTOR:

Quien cambie el motor con posterioridad a las Tandas de Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la prueba que corresponda.

REGLAMENTO TECNICO MOTOR TIPO 1.4

ARTÍCULO N°8 – BLOCK DE CILINDROS:

Original Fiat tipo 1.4 o 1.6 encamisado a 1.4.
La altura del mismo debe ser de 246mm. (Doscientos cuarenta y seis milímetros) tomados desde el apoyo del Carter hasta el apoyo de la tapa de cilindros sin juntas.

Se permite la rectificación de la superficie hasta 2mm. (Dos milímetros) de la altura original antes mencionada.
Se permite el rectificado y/o encamisado de las bocas hasta una medida de + 1.00mm. (Mas un milímetro) con respecto a la medida estándar que es de 80.5mm. (Ochenta milímetros con cinco décimas). + 0,2mm (dos décimas de milímetro de tolerancia).
Estos trabajos se harán siguiendo las especificaciones de fábrica, estando totalmente prohibido hacerlo en plano inclinado, o en forma descentrada.
Se permite reforzar las bancadas.
Se permite en forma opcional reemplazar tornillos por espárragos en bancadas.
Se permite en forma opcional colocar chicler en el canal de aceite.

ARTÍCULO Nº 9 – PISTONES:

Se utilizarán únicamente los pistones de baja compresión (con pozo).
Serán originales o de reposición comercial de fabricación MERCOSUR, respetando las medidas nominal de fabricación.
Se permiten pistones súper medida hasta 81,6mm (ochenta y uno milímetros con seis décimas de milímetro)
Prohibido el uso de pistones especiales.
Su peso será de 300gr. (trescientos gramos). Con una tolerancia de +/- 30gr. (treinta gramos).
Prohibido variar su forma exterior. (Ej. Perforaciones, ranurados, etc.).
En su altura máxima de compresión, no podrá superar la superficie del block, medida que será tomada sin junta.
Se permite tornear la cabeza, manteniendo la forma tipo original.
La medida mínima del bisel será de 3mm.
Se permite hacer dos cachas en la cabeza del piston unicamente con el fin que no toquen las valvulas.

ARTÍCULO N°10 – AROS:

Medidas y formas originales.

Aro Nº1: 1.50mm
Aro Nº2: 1.75mm
Aro Nº3: 3.mm
De reposición comercial o competición.

ARTÍCULO Nº 11 – PERNOS DE PISTÓN:

Estrictamente originales o de reposición comercial fabricación MERCOSUR.
Su peso será de 110gr. (ciento diez gramos). Con una tolerancia de +/- 15gr. (quince gramos).
Su diámetro será de 22mm. (Veintidós milímetros) con una tolerancia de +/- 0.05mm. (cinco centésimas de milímetro).
Prohibido cortar, tornear, alivianar, etc.
Seguros originales, o se permite utilizar teflón.

ARTÍCULO Nº 12 – BIELAS:

Estrictamente originales, pudiéndose utilizar cualquiera de sus dos modelos.

Se permite redondear los tetones del balanceo del pie y cabeza cambiando en su forma, pero esta prohibido el pulido en la parte intermedia de la biela.
Se permite dar axial a la biela.
El peso mínimo será de 610gr. (seiscientos diez gramos).
Los bulones de dicho elemento deberán ser estrictamente originales.
Las mismas se pesarán con sus respectivos bulones y tuercas, sin cojinetes.

ARTÍCULO Nº 13 – COJINETES:

De reposición comercial, de fabricación MERCOSUR.

ARTÍCULO Nº 14 – CIGÜEÑAL:

Estrictamente original.
Se permite su rectificado y balanceado, se permite tratamiento térmico y/o químico para su endurecimiento sin que esto altere las características y volteo original de fábrica del mismo.
Carrera original, 67.4mm. (Sesenta y siete milímetros con cuatro décimas), con una tolerancia de +/- 0.15mm. (Una décima y media de milímetro).
El peso mínimo será de 9,00 Kg. (Nueve kilos)
Se permite en forma opcional reemplazar la polea de cigüeñal por una de material libre, cuyas medida exterior es desde 86mm hasta 145mm de diámetro y el espesor de 18 mm +/- 2 mm.
Se permite fresar orificios de lubricación en forma de gota en los apoyos de biela y bancada.

ARTÍCULO N° 15 – CARTER DE MOTOR:

Se permite reforzar el carter sin variar la forma original.
Se permite colocar rompe olas, o cualquier otro tipo de medida de seguridad, con el fin de asegurarse el flujo de aceite o la eliminación de espuma.
Se permite colocar bulbo de temperatura de aceite.
Se permite cambiar de posición tapón de carter.
Se permite de manera opcional el uso de un sobrecarter para fijar el block con las bancadas ,siendo el mismo de planchuela de no mas de 10 mm. de espesor (el sobrecarter solo podrá actuar para el fin que fue autorizado)

ARTÍCULO N° 16 – BOMBA DE ACEITE:

Original o de reposición comercial, ubicación original.
Se permite el uso del radiador de aceite dentro del vano motor tomado de la base del filtro de aceite.

ARTÍCULO N° 17 – VOLANTE MOTOR:

Fiat 128 1100, 1300, Fiat tipo 1.4, 1.6
Se permite su rectificado, únicamente con el propósito de dar el tiraje que corresponda al conjunto de embrague.
Se permite su balanceo. El elemento en cuestión deberá conservar su forma original.
Se permite colocar tornillos de acero.
Se permite colocar otro punto fijo.

ARTICULO N° 18 – CONJUNTO DE EMBRAGUE:

Original de fábrica, en cualquier marca comercial se permite el centro del disco fijo. Pegado y remachado se permiten chapitas de refuerzo (se refiere a los tres flejes que soportan la placa de fundición con la carcasa de embrague). Se permite disco a pastilla.
Prohibido el diafragma doble. El peso del conjunto de embrague con volante y bulones es de 10,600 Kg. (diez kilos, seiscientos gramos) con una tolerancia de +/ – 600 grs. (seiscientos gramos) El volante se pesara con corona y sin tornillos y deberá pesar 6,600 Kg. (seis kilos, seiscientos gramos) con una tolerancia de +/- 600 grs. (seiscientos gramos). Placa original 1100, 1300 y 1400.

ARTÍCULO N° 19 – TAPA DE CILINDROS:

Original de motor Fiat tipo 1.4 o de reposición comercial, fabricación MERCOSUR.
Se permite el trabajo interior de los conductos sin agregar materiales. Se permite el encasquillado con cualquier tipo de material, en forma concéntrica con las guías de válvulas que también se podrán reemplazar por otras que conserven las medidas originales, (se podrá recortar la guía de válvula dentro de los conductos), pero libres en su material.
Los casquillos tendrán un diámetro interior libre. Los casquillos tendrán una medida máxima en su diámetro exterior, para la admisión, será de 41 mm. (Cuarenta y un milímetros) y para el escape, será de 34,6mm. (Treinta y cuatro milímetros con seis décimas). Estas medidas no contemplan ningún tipo de tolerancia. El fresado no podrá pasar la medida de los casquillos (41mm adm y 34,6mm esc).
Se permite cepillar la superficie de la tapa en su plano original.
Se permite fresar apoyo de resorte de válvula.
Se permite hacer un orificio en las descarga de aceite.
La junta de éste elemento contra el block de cilindros, será de uso obligatorio, y no más de una. El material y su espesor serán libres, manteniendo la forma original.
Las guias de la junta deberan estar colocadas.
Se permite quitar el termostato.
Se permite espárragos para fijar tapa de cilindros.
La rosca de la bujía deberá estar en el borde de la cámara de combustión. Se permite colocar una arandela entre bujía y tapa de cualquier material siempre que la misma quede sujeta a la tapa de cilindros, que será declarada en la verificación técnica.

ARTÍCULO N° 20 – RELACIÓN DE COMPRESIÓN:

La relación de compresión máxima permitida será de 9.1: 1 (nueve con uno volúmenes a uno), y se medirá de la siguiente manera:
Se verificara por medio del equipo marca LISSO que posee la FRAD MAR Y SIERRAS. El silbador con su adaptador de bujía deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión.
En el caso de que a criterio de los comisarios técnicos actuantes surgieran dudas en la verificación de la relación de compresión con el instrumento LISSO, la comprobación definitiva de la FRAD se realizara de acuerdo al método que se describe a continuación:
Se utilizara:
Una bureta de 50 ml.
Una placa de acrílico con volumen predeterminado a los efectos de cubicar el volumen de pistón que se encuentra por encima o por debajo del plano del block PMS.
El líquido a utilizar será aguarrás.
Queda establecido que la verificación de la compresión se realizara en la condición que llegue el motor, es decir, no se permite limpiar o sacar el carbón de la cámara ni de la cabeza de los pistones;

si se permite, limpiar la superficie del block y de la tapa a fin de colocar el cristal o acrílico con una delgada capa de grasa para sellar las superficies.
La bujía deberá contar con su arandela original.
En primer lugar se verificara la cámara de combustión de la tapa de cilindros. En segundo lugar, se cubicara el espacio entre la superficie del block y la cara superior del pistón, tomada en el PMS. En tercer lugar, se calculara el volumen de la junta, matemáticamente, tomando el diámetro y el espesor de la misma. Por ultimo, estos valores se sumaran y se aplicara la siguiente formula:

$$R.C. = \frac{V + v}{v}$$

V = volumen de cilindro
v = volumen de cámara (tapa +junta + pistón)

Para el cálculo matemático se tomará π = 3.1416

ARTÍCULO N° 21 – PLATILLO DE VÁLVULAS:

Estrictamente originales.
Se permite su rectificado en la parte superior con el fin de que no toque en el botador.
Las trabas serán originales.

ARTÍCULO N° 22 – RESORTES DE VÁLVULAS:

Respetando la cantidad de fábrica -16 (dieciséis), la dureza de los resortes es libre.

ARTÍCULO N° 23 – VALVULAS:

Originales, de reposición comercial o de competición, siendo sus medidas las siguientes: para las válvulas de admisión, el diámetro será de 37,5 mm. (Treinta y siete milímetros con cinco décimas), con una tolerancia de +/- 0,2 mm. (dos décimas de milímetro).
Para las de escape el diámetro será de 31 mm. (Treinta y un milímetros), con una tolerancia de +/- 0,2mm. (dos décimas de milímetro).
El vástago conservará las medidas originales, diámetro, hasta 8 mm. (Ocho milímetros).
Se permite rectificar la cola de la misma para poder dar la altura que sea necesaria.

ARTÍCULO N° 24 – ARBOL DE LEVAS:

El árbol de levas será provisto por la categoría. El mismo estará precintado con el Nº de serie y no se podrá alterar bajo ninguna circunstancia, salvo alguna contingencia mecánica, previamente visado por la categoría o el revisor técnico.
Las levas serán controladas e inventariadas por el técnico con la maquina cam-pro perteneciente a la FRAD Mar y Sierras. En caso que los valores no coincidan con la leva de referencia se procederá a la exclusión automática de la competencia
Nota. En caso de apelación se comparara con el diagrama de la leva patrón obrante en la FRAD Mar y Sierras

ARTÍCULO N° 25 – CABALLETE DE LEVA:

Se usará el caballete original, se permite el cepillado de la parte inferior del mismo a fin de corregir la diferencia del circulo base del árbol de levas, se permite también el caballete de Fiat 128, Fiat 147 o Fiat Spazio, con el solo fin de poder utilizar el anclaje del soporte tensor, para poder fijar el motor al chasis, jaula, o carrocería.
Se permite reemplazar tornillos de fijación del mismo por espárragos.
El caballete deberá contar en su parte posterior (tapa) con tres (3) espárragos en el lugar original de

los bulones que permitan ajustar la tuerca y colocar un precinto, los mismos deberán poseer un orificio de un (1) mm a continuación de la tuerca.
Se permite perforar con el fin que rezagote el aceite de los botadores. De hasta 3mm de diámetro.

ARTÍCULO N° 26 –POLEA DE LEVA:

Se permite polea con corrector de avance.

ARTÍCULO N° 27 – ENGRANAJE DE DISTRIBUCION:

Se permite el engranaje de mando a la bomba de aceite, original, o de bronce, el comando del árbol de leva auxiliar debe ser original.
El buje en el block de dicho engranaje, será de material libre.
Se permite colocar un (1) tensor de correa dentada.

ARTÍCULO N° 28 – LEVA AUXILIAR:

Se permite rellenar o encamisar excéntricos de bomba de nafta, se permite colocar rodamiento de bolillas en reemplazo.
Se permite rectificar apoyos.
Bujes de apoyo en el block, medidas y material libres.

ARTÍCULO N° 29 – SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN:

Se permite:
- ✓ Retirar el protector de correa dentada.
- ✓ Agregar un corrector para regulación de puesta a punto, en el engranaje del mismo.
- ✓ Se autoriza el uso de encendido electronico con: distribuidor y bobina de encendido que equipe o haya equipado vehiculos de fabricacion nacional y/o mercosur. La ubicación del distribuidor sera en el block o en la leva. Se permite un solo captor y un solo modulo de encendido el cual debera estar ubicado en el vano motor.
- ✓ En caso del sistema de encendido mecanico, se permite un solo platino. El condensador, el platino y la tapa del distribuidor son libres.
- ✓ El rango de avance es libre.
- ✓ Se permite leva Dulbecco.
- ✓ Se permite modificar contrapesos de distribuidor o eliminarlos.
- ✓ Se permite embujar. Material de buje libre.
- ✓ Se permite reemplazar los bujes por rodamientos de cualquier tipo, siempre que esto no modifique de manera alguna el aspecto exterior o la posición del mismo.
- ✓ Se permite suplementar distribuidor con el fin que no haga tope con la bomba de aceite.

ARTÍCULO N° 30 – BUJIAS:

Marca y grado térmico libre, respetando medidas de rosca original con su respectiva arandela. Se permite punta de platino

ARTÍCULO N° 31 – CABLES DE BUJIAS:

Cables de competición, no se permite cables con masa de malla metálica.

ARTÍCULO N° 32 – BOBINA DE ENCENDIDO:

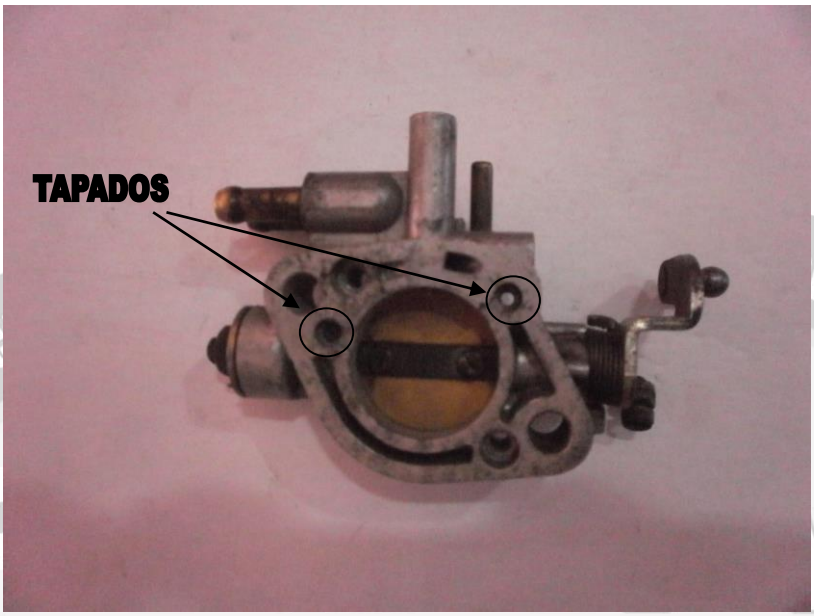
Venta comercial, de autos de serie nacional o importada, con resistor o no,(se permite bosch cilindrica) la bobina se permite cambiarla de lugar siempre que se encuentre en el vano motor.

ARTÍCULO N° 33 – BOMBA DE AGUA:

Original o de venta comercial, la turbina debe ser de siete paletas, sin tornear o cortar para alivianar o balancear. Una sola junta máximo 2 milímetros.
El diámetro de la polea debe ser entre 112 mm a 127 mm la medida se tomará exteriormente.

ARTÍCULO N° 34 – CARBURADOR:

Original de fábrica, de FIAT 128 desde modelo 1971 hasta modelo 1978 primera serie, WEBER 32/34 con el inyector a tornillo. Se podrá utilizar y/o cambiar el carburador por uno de modelo nuevo (inyector a presión) pero manteniendo medidas de difusor (D=24 mm.) y garganta (D=32mm.), en cuyo caso en ninguno de los dos no se podrá pulir ni lustrar interiormente. Se permite tubo emulsionador F48, modelo viejo con copito o F73 modelo nuevo, para inyector. Pudiéndose intercambiarlos entre carburadores. Se permite calibrar los orificios sin orientar, no agregar material ni variar forma. El avioncito debe ser original, medidas y formas son libres sin agregar material. Medida del largo de las dos patitas que centran el avioncito dentro del carburador 20.20 milímetros como mínimo. Sin variar la posición original de fábrica. Plásticos eje del acelerador original en su posición de fábrica. La salida del pulmón del cebador y economizador deben permanecer tapadas (De tapar con tornillo deberá sellarse además con cemento dos componentes). Las modificaciones permitidas sin agregado de material son: chicler de baja, chicler de aire, chicler de alta, pasos calibrados de bronce en el cuerpo del carburador y punsua. Se permite sacar la mariposa y el eje del cebador, limar los tornillos de la mariposa de acelerador, las medidas del carburador tendrán tolerancia de 0,1mm. (Una décima de milímetro) 32,1/ 24,1 (treinta y dos milímetros, una décima veinticuatro milímetros, una décima) Se permite limar los tornillos que sujetan la mariposa con el eje del carburador, manteniendo el perfil original del eje, el espesor mínimo es de 4,1 mm. El espesor de la mariposa es de 0.8 mm (ocho décimas de milímetro) como mínimo. Alojamiento de emulsionador 5.80 mm como máximo (sin trabajar). Un espárrago del carburador debe estar perforado para precintar. La cañería de retorno debe ser anulada.
SE PROHIBE EL USO DEL CARBURADOR DENOMINADO “CUBA GRANDE”.
TODO FLUJO DE AIRE QUE INGRESE AL MOTOR DEBERA PASAR POR EL DIFUSOR.
SE DEBERAN TAPAR CON CEMENTO DOS COMPONENTES LOS ORIFICIOS DE LA BASE DEL CARBURADOR, ORIFICIO DE ENRRIQUECIMIENTO Y ORIFICIO DE PULMON DE CEBADOR.
La arandela superior que sujeta el porta elemento filtrante (carcasa) debe estar en su posición y forma original.



ARTÍCULO N° 35 – MÚLTIPLE DE ADMISIÓN:

Original o de reposición comercial, no se permite ningún tipo de trabajo ni interior ni exterior. No se permite el hermanado ni con la tapa de cilindros ni con el carburador.
En caso de no utilizar el ayuda pedal del freno, se deberá anular en el múltiple el toma manguera correspondiente con algún tipo de tapón. No se permite fresado, ni pulido, ni pintado, etc.
No se permite ningún otro múltiple que no sea el original del modelo del motor, y únicamente que corresponda al carburador de una sola boca.
NUMERO DE PIEZA 4410718.

ARTICULO N° 36 – FILTRO DE AIRE:

Es obligación el uso de la carcaza, original de chapa o de plástico, se permite cortar, con o sin el uso de la tapa, elemento filtrante (sin obligación de uso) de tipo comercial o de competición. Se permite usar malla metálica dentro de la carcaza original. Se puede anular la boca de tres (3) estaciones y el purificador de gases.

ARTÍCULO N° 37 – BOMBA DE NAFTA:

Se autoriza el uso de una bomba de nafta eléctrica original o no original, debiendo estar la misma ubicada:
- ✓ Dentro del tanque de combustible si es la original
- ✓ Debajo del piso trasero o dentro del vano motor, si es no original.

Se podrán utilizar conjuntamente la bomba mecánica y la eléctrica.
En caso de ser necesario un regulador, el mismo deberá estar ubicado en el vano motor
El filtro de nafta será metálico.
Se permite colocar un rulemán en el árbol auxiliar (o secundario) en su punto de apoyo con el perno de bomba de nafta.
Las tuberías de combustible deberán ser malladas en acero o poliamida de punta a punta.

ARTÍCULO N° 38 – SISTEMA DE ESCAPE:

Se permite múltiple de escape tipo silens, de venta comercial en una sola pieza. Las medidas del largo del caño que van de la brida superior a brida inferior se tomaran de cualquiera de los dos caños centrales, la medición se realizara sobre el lomo superior del caño y tendrá que tener una longitud de 520mm +/- 10mm.

ARTÍCULO N° 38.1 – ESCAPE:

Su medida será 35,93mm o 35mm (según marca del caño) +/- 1mm de diámetro.

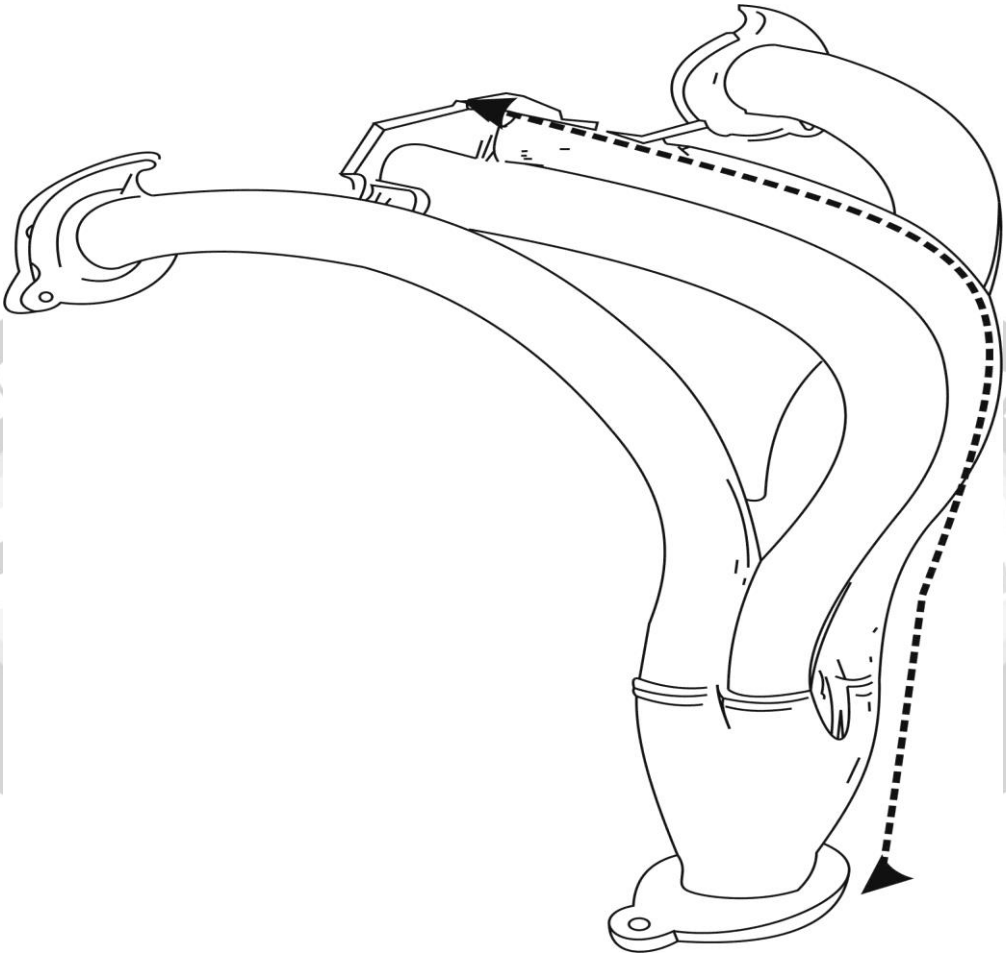
ARTÍCULO N° 38.2 – SALIDA DE ESCAPE:

Salida de escape libre entre parante delantero y central derecho. Medidas de brida inferior 50mm de diámetro. El múltiple de escape deberá ser de caño de chapa. Prohibido caño de chapa de acero inoxidable. La brida inferior no podrá ser soldada, tendrá que ser hermanada con la brida superior a través de una junta y dos tornillos con tuerca.

ARTÍCULO N° 38.3 – MULTIPLE:

La medida de la cámara será de 130 mm +/- 5 mm la medida se tomata de la terminación de los cuatro caños de la parte inferior del interior de la cámara a la brida también de la parte inferior. De utilizarse la espiga interior o chapa separadora no debe pasar la terminación de la brida, la única perforación que se acepta en el múltiple es del pirómetro.

LAS MEDIDAS DEL MULTIPLE DE ESCAPE DE 520 mm +/- 10 mm SE TOMARAN DE CUALQUIERA DE LOS CAÑOS CENTRALES, DE BRIDA SUPERIOR A BRIDA INFERIOR.
(VER DIBUJO ADJUNTO)



ES OBLIGATORIO EL USO DE SILENCIADOR EN BOXES.

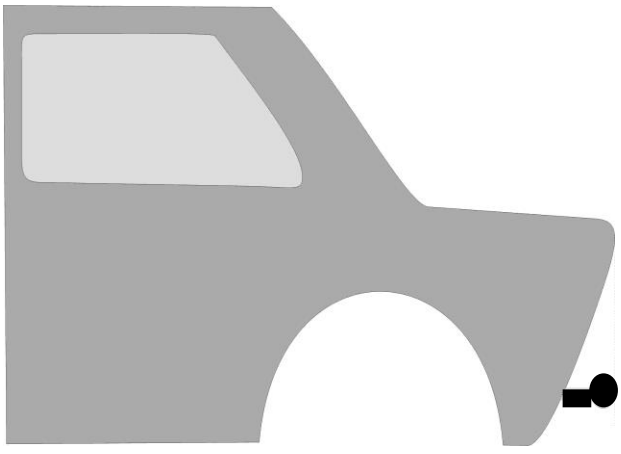
REGLAMENTO TECNICO FIAT 128

ARTICULO N° 39 - CARROCERIA:

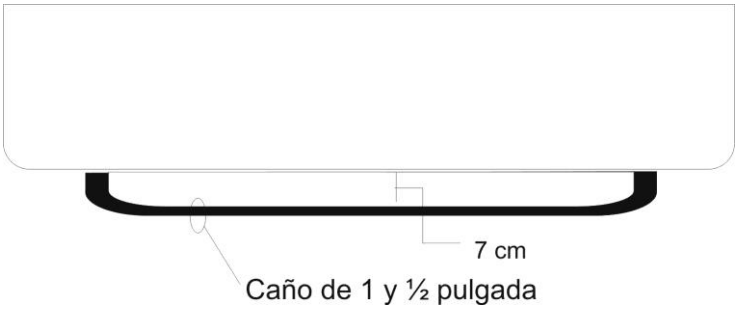
Sin asientos originales; sin alfombras; sin tapizados de techo y baúl, se autoriza la utilización de un paragolpes trasero según grafico, con una sola butaca para el piloto. Se permite soldar las puertas traseras, sacar levanta vidrios de puertas traseras y delanteras o nervios de puertas para llegar al peso establecido. Se permite reforzar la trompa y soportes de torreta de suspensión trasera y delantera. Se permite recortar guardabarros trasero y delantero total o parcialmente la moldura exterior. Se permite el uso de los esquís, de las chapas protectoras del motor, tanque de nafta. Se permite barra, soporte o tensor de refuerzo desde soporte o anclaje de brazo oscilante a soporte de barra antirrolido. Es obligatorio el uso de espejo retrovisor interno y exterior en la puerta delantera izquierda. La superficie vidriada de las cuatro puertas podrá ser de plástico o acrílico transparente en reemplazo de vidrios originales. Deberán ir pegados o remachados exterior o interiormente respetando las medidas del marco exterior de aluminio. Las

publicidades no podrán tapar mas de 100 mm. De arriba hacia abajo la zona vidriada. La luneta trasera tiene que ser transparente e incolora sin publicidad alguna. El parabrisas debe ser laminado triple de seguridad. Se permite sacar del capot y baúl los nervios de su estructura, se permite reemplazarlo en fibra de vidrio conservando sus medidas y modelo original.
Se permiten en parrilla de modelo Europa perforar entre las aletas sin perder formas ni líneas de fabricación, faros delanteros se permite perforar material libre(prohibido vidrio). Los coches deberán tener un cáncamo adelante y uno atrás para remolcarlos, los mismos no podrán sobrepasar las líneas de la carrocería. Es obligatorio el uso de una red que cubra la ventanilla del piloto, no de material elástico y no más de 7 cm. de diámetro en su formato. Se permite cambiar la disposición original de todos los elementos del limpiaparabrisas, (motor, eje, escobillas, etc.) con el fin de poder reforzar con mayor comodidad ese sector. Se permite trompas desmontables, formas y medidas originales. El refuerzo de trompa deberá ser de caño redondo de 1 pulgada de diámetro con una pared de 2,2 mm o estructural con un máximo de 3 cm x 2 cm (rectangular) y con pared de 1,6 mm, cualquiera de las 2 opciones abierto en ambas puntas y vacíos en su interior. Es obligatorio la colocación del numero identificatorio en la parte delantera del auto, con un tamaño igual o mayor a la de los faroles delanteros y números distintivos de 30 x 35 cm. con fondos negros y números blancos en las ventanillas laterales traseras. Debe llevar numero identificatorio en el techo del vehículo y debe estar orientado hacia el lado izquierdo. En caso de lluvia será obligatorio el uso de una luz trasera prendida en forma permanente, que no deberá coincidir en su ubicación con las de stop reglamentadas, el acrílico deberá ser color naranja.
La tapa de baúl y de capot deberán tener 4 trabas, una en cada vértice.
Se permite en forma opcional un deflector provisto por ACTM ubicado en la parte trasera del techo a 40 mm +/- 20 mm. del borde superior de la luneta
Se permite, en forma opcional, levantar el capot hasta 70 mm del lado de la traba (se permite separador central manteniendo los 70 mm).
Se permite agrandar los orificios donde originalmente se coloca el paragolpes delantero hasta 90 mm de diámetro.
Se permite calar el zócalo y fabricar un túnel para el caño de escape, que deberá salir entre el parante delantero y central derecho

Vista Lateral



Vista Aérea



ARTICULO N° 40 - SEGURIDAD:

Será obligatoria la instalación de jaula antivuelco construida en caño de un mínimo de 32 mm. (Treinta y dos milímetros) y 2 mm. (Dos milímetros) de pared o espesor del caño, que deberá estar soldada a la carrocería, deberá tener un caño a la parte de la puerta del lado piloto y acompañante, como mínimo a 200 mm. (Doscientos milímetros) de la pared del marco de la puerta que cruce de parante a parante tomado de la jaula.
Se permite desplazar la columna de dirección hacia el centro (por seguridad) un máximo de 460 mm medidos del parante interior al centro de la misma.
Se permite la prolongación de la jaula de torreta a torreta delantera y trasera. Se permite el alargue de la jaula, de la torreta hacia la puntera delantera. Se permite unir jaula con puente trasero a través del piso con 2 (dos) caños de 32mm (treinta y dos milímetros) de diámetro y pared de 2 mm (dos milímetros). Se permite colocar dos caños de torretas traseras a soporte interior de paragolpe trasero. Cinturón de seguridad tipo arnés de cuatro anclajes.
Cinturones de puertas, uno por lado. Dos matafuegos de dos kilos de carga como mínimo, cargado, en lugar de fácil acceso. Trabas en capot y baúl. Se puede retirar el tablero.

ARTICULO N° 41 – SUSPENSION DELANTERA:

ARTÍCULO N° 41.1 – AMORTIGUADORES:

Los mismos deberán ser los provistos para FIAT 128 de reposición comercial de gran serie y las medidas autorizadas exteriormente serán las del grafico adjunto.
Vástago hasta 20.06 mm de diámetro, se permite cortar el vástago en la parte superior e inferior.
Cilindro interior hasta 32.06 mm. en su parte interior, el espesor del mismo será de 1 mm. como mínimo.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES MONOTUBO.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES PRESURIZADOS.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES CON NINGUN TIPO DE PRECARGA INTERIOR
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES REGULABLES EXTERIORMENTE.
LA DUREZA DE LOS AMORTIGUADORES SERA LIBRE
Se permite en forma opcional eliminar plato de apoyo original y reemplazarlo por una camisa roscada con tuerca y contra tuerca a los efectos de modificar la altura del vehiculo. Dicho amortiguador deberá respetar la medida de 220mm como mínimo tomado del bulón superior de fijación a la parte superior de la carcasa (Habiendo eliminado el plato).
Se permite reforzar el anclaje en su parte inferior y colocar un refuerzo en forma de triangulo rectángulo paralelo al vástago del amortiguador hasta el anclaje de los bulones de sujeción al porta masa.
Los anclajes deberán ser originales.
El principio de funcionamiento será hidráulico.
Los espirales serán libres manteniendo cantidad original. Libre en dureza y cantidad de espiras, el mismo deberá estar apoyado en su alojamiento original (plato inferior) en caso de utilizar espirales chicos se podrá hacer un centrador y un apoyo del mismo sobre el plato original del amortiguador. En su parte superior su anclaje será libre.
Los brazos de dirección se podrán variar para corregir el ángulo de giro.

- ✓Colocar corrector de comba en los dos tornillos inferiores del amortiguador.
- ✓Se permite corrector de comba ubicado en la parte inferior de la torreta original o rotular, el mismo deberá tener un diámetro igual o menor al diámetro interior de la torreta y un espesor máximo de 12 mm utilizando para su anclaje los tres bulones originales (torreta)
- ✓El corrector de comba ubicado en el anclaje superior del amortiguador podrá tener una rótula en la cazoleta. Dicho elemento podrá contar con tornillos reguladores (a modo de registro de comba y avance).

  Se permite porta masa de Fiat uno o Fiat 128.
- ✓Colocar rótula reemplazando los extremos de caja de dirección pudiéndose invertir su posición de anclajes.

  Se permite extremo original en su posición de fábrica o invertida.

  Se permite reemplazar el extremo por rotula de vástago tipo competición.
- ✓Colocar suplemento entre rótula y brazo ackerman.
- ✓Colocar rótula, en la cavidad del brazo de la rótula, del lado de la carrocería, posición original. Su blocaje se hará mediante seguros seguer o soldadura.Prohibido rotular el tensor contra el brazo rotula
- ✓Realizar sujeción la caja de dirección al sólo efecto de eliminar los movimientos de la misma.
- ✓Reemplazar los bujes por unos de material libre.
- ✓Se permite rectificar (rebajar la punta del brazo ackerman original) 6mm a 45° a fin de hacer una descarga para que la rotula no toque dicha punta.

  Evitando de esta manera roturas y torceduras de rotula, teniendo en cuenta que no se modificaran ni la altura ni el apoyo así como tampoco el anclaje porta masa.
- ✓Reemplazar ambos tensores por otro de forma libre, medida máxima 25.4 mm. de diámetro en su extremo de anclaje delantera se permite rotula de vástago máximo de ½ x ½ . Los mismos deberán estar colocados en su posición original.
- ✓ ES OBLIGATORIO ELIMINAR LA BARRA ANTIRROLIDO DELANTERA.

ARTÍCULO N° 41.2 – BARRA ESTABILIZADORA:

Con formato, material y tratamiento original de fabrica de 19 mm (diecinueve milímetros) y 22,2 mm (veintidós milímetros con dos décimas).Se permite tornear en ambas puntas para dar avance de alineación.

ARTÍCULO N° 41.3 – BARRA TENSORA:

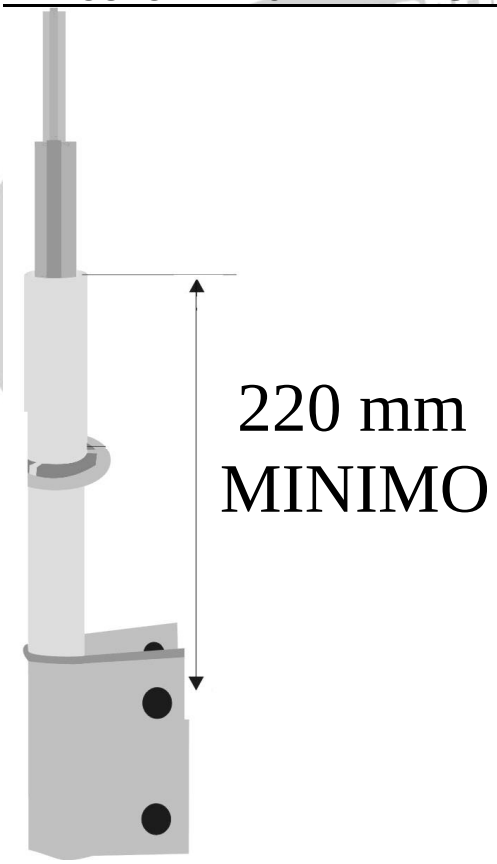
Se permite anclajes reforzados y reformados superiores en seguridad a los originales, pueden estar abulonadas o soldados en lugar donde originalmente (en los modelos viejos), se anclaba la barra estabilizadora, y en los cascos nuevos o con punteras de Súper Europa su anclaje original puede reforzarse o reformarse dentro de su lugar de fijación. Se puede cortar las barras estabilizadoras para que funcionen como tensores, soldándole o abulonando sus topes sin variar su anclaje original. Se permite limar los agujeros de los tornillos de las torretas delanteras de manera que se pueda regular el posicionamiento del grupo (resorte amortiguador).

ARTÍCULO N° 41.4 – MASA DELANTERA Y PORTAMASA:

Se permite el uso del modelo Europa con homocinética grande, el modelo Súper Europa y/o Duna o masa delantera de Duna.

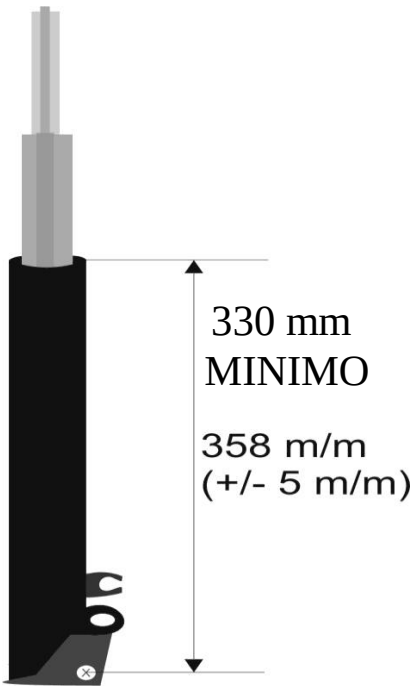
- ✓ **La cremallera de dirección deberá ser original o de reposición comercial.**

ARTÍCULO N° 41.5 – MEDIDAS DEL AMORTIGUADOR:



ARTÍCULO N° 42 – SUSPENSION TRASERA:

Parrillas originales, con tacos de rebote traseros opcional (de estar puesto deben ser originales).



Bujes: Se permite reemplazar silens-blocks por grilon o teflón, manteniendo sus formas y medidas originales, no rotuladas.

Amortiguadores de reposición comercial originales de diferentes marcas. Se permite cortar vástago de amortiguador en la parte superior e inferior, se permite reforzar amortiguadores traseros en su parte exterior sin variar el anclaje original de fábrica. Se permite torcer para darle comba, o colocar en la parte inferior un bulón excéntrico, se prohíbe el uso de amortiguadores regulables y a gas. Se permite colocar soporte distancial de pasa rueda a pasa rueda. Los elásticos deben estar, respetando el anclaje original,la dureza de los mismos

es libre. La cantidad de hojas serán mínimo 2 (dos) máximo 3 (tres)
Se permite un corrector de presión consistente en una tuerca soldada y un bulón para reemplazar el sistema de chapas, ubicados en los soportes del elástico en las parrillas traseras.
Se permite reemplazar soportes centrales del elástico por una planchuela plana espesor libre, sin corrector alguno.
Se permite corregir altura del elástico trasero suplementando los tacos de gomas centrales que deben estar colocados.
En el caso de colocar amortiguadores con reforma de unidad sellada en su parte superior deberán tener las medidas del grafico adjunto. (Se permite en forma opcional respetando las formas originales, la fabricación de las masas traseras). Se permite punta de eje de fiat uno.

ARTICULO N° 43 - FRENOS:

Se permite el rectificado de campanas y discos hasta 2 mm .de su medida original de cada lado.
Bomba original, se permite sacar total o parcialmente o anular las válvulas compensadoras de frenos traseros, de encontrarse puestas se permite que tenga un regulador y deberá encontrarse en su posición original de fabrica.
Es obligatorio el uso de cilindros originales no permitiéndose agrandar los mismos. El disco de freno podrá ser ranurado para descarga del polvillo. Se podrán refrigerar los frenos delanteros mediante el orificio original del paragolpe. Se permite usar espárragos en las cuatros ruedas en reemplazo de lo bulones o tornillos.
Freno de mano original, se permite anularlo o retirarlo por completo, la palanca interior y los cables exteriores. Se permite colocar una varilla roscada con tuerca y contra tuerca con el fin de registrar las cintas traseras.
Se permite, en frenos delanteros, de manera opcional, colocar equipo de freno de Fiat Palio, disco ventilado con un diámetro máximo de 254 mm (los discos podrán ser ranurados para la descarga de polvillo)
Se permiten mordazas fiat palio con una medida máxima de pistón de 54 mm. Se permite embujar.

ARTICULO N° 44 – CAJA DE VELOCIDAD:

Original, con corona y piñón 13/53. La cuarta velocidad debe ser de dientes finos 47/49 o también dientes gruesos 28/27. Se permite la caja de velocidad del modelo Europa, respetando corona y piñón 13/53. Esta prohibido el uso de caja Súper Europa o caja de cinco velocidades o autoblocante. Se permite cortar el palier corto y usar finos .Se permite poner un bulón en el piñón en reemplazo del seguro seguer. Se permite el uso del quíntuple cortando la parte donde va el engranaje de 5º, y hacer una camisa para alojar el bolillero, siempre respetando la cantidad de dientes del cuádruple original. Se permite colocar un buje en la varilla del mando selector como tope.
Se permite el uso de freno sincronizado de caja de cambio Lancia (Ejemplo DUNA). Los engranajes beberán respetar diámetro y espesor original.
Se permite en forma opcional, reformar el sistema de sincronizados, por el sistema de clanes o espigar los mismos, sobre los engranajes originales de fabrica homologados por el reglamento vigente. Los desplazables y masa de los desplazables se podrán

reemplazar. Se permite modificar el recorrido de los selectores en función del desplazable fabricado. Las horquillas deben ser las originales.
Se permite usar caja homologada “Engranajes Chivilcoy”, sin reposición de otras marcas.
Opcional caja de Fiat Uno: se deberá utilizar carcasa de Fiat Uno con disponibilidad para 5° marcha, siendo obligatorio eliminar el engranaje de 5° marcha así como también su horquilla y desplazable, pudiendo cambiar la tapa que cubre los engranajes por otra de libre diseño al solo efecto y alejarla de la barra estabilizadora o tensor de suspensión. El mecanismo del comando de la caja de velocidad es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original. Ubicación libre. Se permite reforzar con soldadura las levas de la selectora. Se autoriza a modificar la carrocería al solo efecto de poder instalar la caja de velocidades y sus comandos. Se permite retirar el sin fin del velocímetro. Los tacos de la palanca de la caja son libres en sus partes de goma. En las tricetas se permite reemplazar las espigas por bujes. Diferencial original de la caja de Fiat Uno, piñón y corona 15/61.
Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo. Se permite cortar el piñón, soldar o espigar para adaptar la relación 13/53 de la caja de 128. Se permite soldar el perno del diferencial por seguridad.

Las relaciones de caja son las siguientes:

1ra: 3,909	43 x 11 dientes	43 x 12 dientes
2da: 2,238	47 x 21 dientes	38 x 17 dientes
3ra: 1,468	47 x 32 dientes	32 x 22 dientes
4ta: 1,042	49 x 47 dientes	49 x 47 dientes

Es obligatorio que la marcha tras funcione correctamente.

ARTÍCULO N° 45 – SOPORTE DE MOTOR Y CAJA:

Se permite en 128 equipado con motor 1.4 el soporte de motor 1100 ,original o de reposición comercial.

Trabajo Permitido:

1. Reemplazar la parte del buje de goma por material libre, respetando su centro original.
2. Se permite un prisionero en función de traba para evitar el desplazamiento del buje.
3. Se permite rebajar el aluminio a solo efecto que la correa de bomba de agua no roce el mismo.
4. Se permite retirar el conjunto del resorte del tensor del estira correa.

NO SE PERMITE MODIFICAR LOS AGUJEROS AL MOTOR.

ARTÍCULO N° 46 – SOPORTE DE CAJA DE CAMBIOS:

Se permite reemplazar el soporte original por una planchuela similar al mismo.

ARTICULO N° 47 – BOMBA DE NAFTA:

Opcional, mecânica o elétrica.
Corte de bomba obligatorio

ARTÍCULO N° 48 – TANQUE DE NAFTA:

Se permite hacer una depresión para el chupador de 120 x 120 x 15mm, saliendo del mismo tapón del desagote, tubo antivuelco con tubo respirador con válvula. El tubo tiene que ser colocado, donde iba el flotante y chupador, el largo del tubo tiene que llegar a medio centímetro del fondo del tanque.
Se permite colocar tanque especial de caucho y para ambos tanques hacer una protección de caños del siguiente diámetro: 32 mm exterior y 2 mm de espesor que cubra ambos laterales y parte trasera del tanque. Deberá tener una válvula de alivio de taunus o similar en el respiradero del tanque. En forma opcional de permite colocar en la boca de carga de combustible una tapa roscada con alojamiento para el precinto de seguridad.

ARTÍCULO N° 49 – CAÑERIA DE NAFTA:

Es obligatorio el material dentro del habitáculo que sea de poliamida o malla metálica de competición con terminales con tipo sistema hidráulico, sin abrazaderas en ningún tramo. Incluso en filtro de combustible, Es obligatorio retirar la cañería de retorno.

ARTICULO N° 50 - REFRIGERACION:

Se permite reemplazar el radiador por uno similar al fiat uno que mantenga la forma original siendo su material libre. Se permite el uso de canalizador de aire hacia el radiador (sin sobrepasar la línea de la carrocería).
Termostato libre, pudiendo ser eliminado, tapando agujero. El radiador de calefacción se puede retirar pero de dejarlo debe ser original en su totalidad y colocarlo en el vano motor. Se permite anular tapa de carga agua de radiador, agregando para su reemplazo recipiente de modelo duna o Fiat uno. Bomba de agua original, de venta comercial; la turbina debe ser de siete paletas, sin tornear o cortar para alivianar o balancear; se permite poner 1 tensor de correa.
El diámetro de la polea debe ser entre 112mm a 117mm.

La medida se tomara exteriormente.

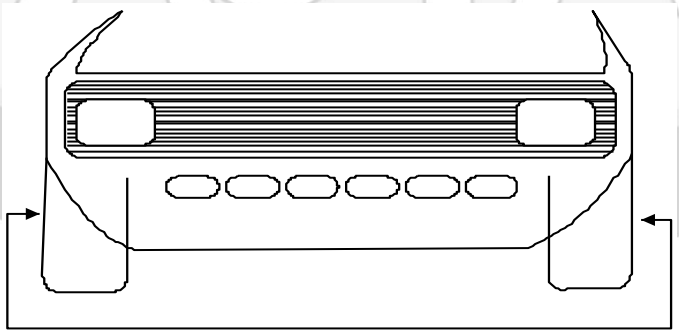
Se permite utilizar el electro ventilador modelo nuevo, “chato y original” y el del Fiat Duna.

ARTICULO N° 51 - RUEDAS:

Las llantas serán de 13” X 5,5” de ancho máximo, marca y modelo libre, siempre y cuando el diseño de la misma no sobresalga respecto al ancho del balón o perfil del neumático.
El desplazamiento de las mismas será libre mientras cumpla con la trocha indicada.
Los neumáticos para lluvia serán **Pirelli P 400 o Ceat spider** de fabricación mercosur, medidas 165 / 70 /13. Se permitirán las cubiertas SLIK marca MTR provistas por la categoría.
Se permite el uso de espaciadores para aumentar la trocha hasta la medida indicada.
Los esparragos no podran sobresalir de la parte plana de donde es tomada la trocha.

CUBIERTAS: Las cubiertas serán SLIK provistas por la categoría.
Para la primera carrera el piloto que participe en la categoría, el máximo de cubiertas será de 6 unidades y a partir de la misma podrá adquirir 1 cubiertas por carrera que participe.
Los participantes podrán comprar neumáticos de prueba, los que serán identificadas y no se podrán utilizar en competencias.
Las cubiertas serán selladas por la categoría y asentadas en el registro de competencia. De encontrarse anomalías en los sellos y numeración no correspondiente a la competencia será excluido automáticamente en forma total de la competencia
Las cubiertas son de uso exclusivo del adquiriente, no pudiéndose intercambiar las mismas entre pilotos.
En competencia sera obligatorio desde las pruebas oficiales el uso de las cubiertas selladas para la misma.

ARTICULO N° 52 – TROCHA DEL VEHICULO:



Se autoriza a variar el espesor del separador entre masa y llanta para lograr el máximo de trocha permitido, material libre.

MEDIDA DE TROCHA DELANTERA:

Medida máxima: 1.535 mm

MEDIDA DE TROCHA TRASERA:

Medida máxima: 1.52 mm

MEDIDA ENTRE EJES:

La distancia mínima entre ejes es de: 2420 mm

ARTICULO N° 53 – SISTEMA ELECTRICO:

El mismo estará compuesto, como mínimo de:

- ✓ Dos cortes generales de corriente eléctrica, ubicados una en el exterior del auto, en el lado derecho del parabrisas delantero convenientemente señalizado con un triángulo de 12 cm. de lado de fondo azul con ribetes en blanco y en su interior un rayo de color

rojo, y uno interior al alcance del piloto normalmente sentado en su puesto de conducción y correctamente atado. El corte exterior debe ser negativo.

- ✓ Se permite cortar el capot en forma de medio circulo con un diámetro máximo de 80 mm. al solo efecto de mantener distancia con la llave de corte de corriente exterior.
- ✓ La batería podrá ubicarse dentro del habitáculo, en lugar libre. La misma deberá estar convenientemente sujeta, con dos (2) tensores, de 10 mm. como mínimo y una planchuela de 10 cm2. de superficie como mínimo por debajo de cada uno de los tensores, deberá estar en una caja plástica o fibra con tapa hermética. También se podrá embutir en el piso trasero.
- ✓ Se colocarán dos luces de stop internas de color rojo, en los ángulos superiores de la luneta. Su diámetro mínimo en caso de ser redondos es de 80 mm. lado mínimo, en caso de ser cuadrados, será de 60 mm. y estarán equipados con lámparas de 15 watt como mínimo. Serán accionados únicamente por el pedal de frenos.
- ✓ Luz de lluvia: es obligatorio colocar una luz para tal fin, de cómo mínimo 600 mm2 de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro superior de la luneta trasera, de color amarilla y naranja. Será accionada por el piloto mediante una llave, independiente del sistema de freno.

.

Alternador, uso optativo. Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque (burro) accionado desde el interior.

ARTÍCULO N° 53.1 – BATERÍA:

Se permite su colocación además de los lugares que expresa el reglamento actual, dentro del habitáculo, siempre que sea dentro de un cajón hermético (similar a los de las categorías nacionales). La batería más chica permitida es la de Fíat 600 original. 12 voltios unicamente.

ARTÍCULO N° 54 - PESO:

Peso: Todo vehículo deberá pesar un mínimo de 810 Kg. (ochocientos diez kilogramos) con su piloto atado y con casco puesto a bordo luego de cada tanda de clasificación, serie, prefinal y final respectivamente. Prohibido el uso de lastres líquidos.

Lastre: Debe ser colocado únicamente dentro del habitáculo de manera visible, deberán llevar por cada 10 kilos un bulón de 10 mm, cuyo bulón debe ir hacia arriba con la tuerca dentro del habitáculo. Como mínimo con un agujero para precintar, con una arandela o chapa de 3 mm. De espesor por 40 mm. De diámetro mínimo. Prohibido el uso de lastres líquidos.

La comisión Técnica establece que en caso de que el primer pesaje no alcance el mínimo establecido tendrá otra última opción, dejando en claro que de no lograr el mínimo establecido quedará automáticamente excluido.

PENALIZACION POR HANDICAP: (kilos y puestos)

Se deberá cargar en concepto de penalización kg.(kilogramos)de peso, **de acuerdo a los resultados obtenidos en pista**, con prescindencia de las sanciones deportivas o técnicas aplicadas con posterioridad a la competencia.

El hándicap por peso corresponde al vehiculo rankeado.

La carga máxima que puede acumular un participante en concepto de hándicap es de 45 kg. Que no descargara durante el campeonato del presente reglamento :

1 er puesto …..20 kg
2 do puesto …..10 kg
3 er puesto ……5 Kg

Al piloto que se le otorgue una cubierta por rotura justificada recargara 15kg extras durante la competencia.

REGLAMENTO TECNICO FIAT UNO 3 y 5 PUERTAS

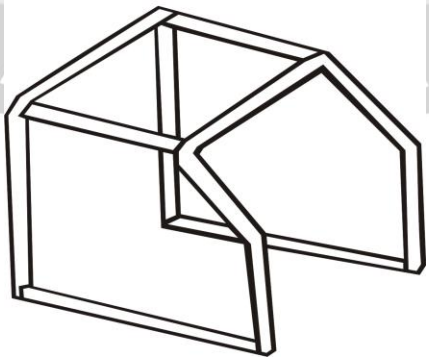
ARTÍCULO N° 55 – CARROCERÍA

Sin asientos originales, sin alfombra, sin tapizado de techo y baúl, una sola butaca para el piloto.
En el casco cinco (5) puertas se permite soldar las traseras, sacar maquinas levantavidrios y nervio de puertas para llegar al peso establecido. Se permite reforzar la trompa, torreta de suspensión trasera y delantera. Se permite el uso de los esquís, de las chapas protectoras del motor, tanque de nafta. Es obligatorio el uso de espejo retrovisor interno y uno externo en la puerta delantera izquierda. Las superficies vidriadas de ventanillas y luneta podrán ser de plástico o acrílico transparente en reemplazo de los vidrios originales. Deberán ir pegados o remachados interior o exteriormente. Las publicidades no podrán tapar mas de 100 mm. De arriba hacia abajo la zona vidriada La luneta trasera debe ser transparente e incolora sin publicidad alguna, el parabrisas debe ser laminado triple de seguridad.
Se permite sacar del capot y portón trasero los nervios interiores de su estructura, se permite reemplazarlos en fibra de vidrio conservando medidas y formas originales.
Optica similar a original material libre(prohibido vidrio), se permite perforar.
Es obligatorio el uso de una red que cubra la ventanilla del lado del piloto, no de material elástico y no mas de siete (7) cm de diámetro en su formato. Se permite trompa desmontable manteniendo forma y medida original. Se permite un refuerzo de trompa (para golpe interno), deberá ser de caño redondo de 1” (una) pulgada de diámetro con pared de 2,2 mm o estructural de 30 x 20 mm, con un espesor de 1,6 mm, en ambos casos abiertos en ambas puntas y vacios en su interior. Se permite para alojar la butaca del piloto eliminar el refuerzo transversal del piso que une el zócalo izquierdo con el túnel central. Reformar el alojamiento de palanca de cambio para la adaptación de palanca con sistema fiat 128. Eliminar el travesaño que soporta el tablero original y reemplazarlo por un caño que una a la jaula en su parte inferior de parabrisas, en forma transversal, pudiendo soportar en el, la columna de dirección y la pedalera. Butaca y cinto deben estar vinculados directamente a la jaula.
Se permite recortar o eliminar el refuerzo interior del pasa ruedas delantero.
Se permite calar el zócalo y fabricar un túnel para el caño de escape, que deberá salir entre el parante delantero y central derecho

ARTÍCULO N° 56 – DISPOSICIONES DE SEGURIDAD:

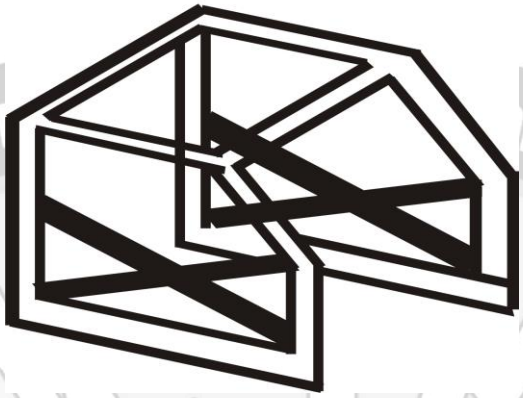
Se permite desplazar la columna de dirección hacia el centro (por seguridad) un máximo de 400 mm medidos del parante interior al centro de la misma.
Sera obligatoria la instalación de una jaula de seguridad, construida como minimo en caño de 32 (treinta y dos) mm de diámetro por 2 (dos) mm de espesor, que deberá estar soldada a la carrocería.
La construcción básica constara de una barra antivuelco principal, ubicada a través del vehículo detrás del asiento delantero, una barra antivuelco frontal, dispuesta al nivel del parabrisas y parantes de puerta, conformando 2 arcos, estos estarán unidos entre si, por 2 (dos) barras paralelas, (uno por lado), ubicadas en la parte superior junto al dintel de las puertas, y 2 (dos) barras paralelas (uno por lado) acompañado al zócalo.

figura 1



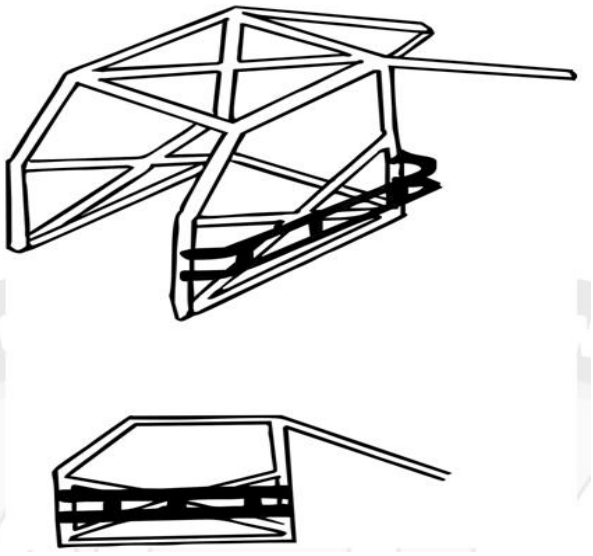
Deberá tener un refuerzo lateral en forma de “X” de modo tal que una los dos arcos principales en el espacio correspondiente a las puertas, dicho refuerzo dejara un espacio para ingreso del piloto que no deberá ser menor a la mitad de la altura del hueco de la puerta

figura 2



Es obligatorio la instalación de una protección sobre la puerta izquierda “tranquera”, conformada por dos caños paralelos, unidos entre si por tres(3). Parantes perpendiculares que unan la jaula lateralmente y se metan en la puerta, ocupando todo el espesor del cajón de la misma (fig 5)

figura 5



Se permite el alargue de la jaula a torreta delantera, de la jaula a torreta trasera, el alargue de la jaula a puntera de chasis, unir jaula con puente trasero a través del piso con 2 (dos) caños, uno por lado, se puede prolongar de torreta trasera a soporte de para golpe trasero. El constructor podrá posicionar tantos caños como considere necesario en función de reforzar la estructura. Cinturón de seguridad tipo arnés de cuatro anclajes.
Cinturones de puertas, uno por lado. Dos matafuegos de dos kilos de carga como mínimo, cargado, en lugar de fácil acceso. Trabas en capot y baúl. Se puede retirar el tablero.

ARTÍCULO N° 57 – PARAGOLPES:

Paragolpes originales delantero y trasero.

Se permite:

- ✓ Utilizar paragolpes delantero de Fíat Duna o cortar el paragolpes original de Fíat Uno (en la zona de refrigeración del radiador) con una medida no superior al del Fíat Duna. Se permite colocar alguna protección o rejilla al solo efecto de proteger el radiador.
- ✓ Se podrán refrigerar los frenos delanteros mediante un orificio por lado del paragolpes de 90 mm de diámetro. Los mismos se podrán orientar por medio de mangueras ,canalizadores, etc
- ✓ Perforar para poder pasar las lingas de remolque obligatorias.
- ✓ En paragolpes modelo FIRE se permite opcional tapar rejilla inferior y hacer 3 orificios ovalados de 140mm x 60mm como máximo a efecto de canalizar el aire hacia el radiador.

ARTÍCULO N° 58 – SUSPENSIÓN DELANTERA

ARTÍCULO N° 58.1 – AMORTIGUADORES:

Los mismos deberán ser los provistos para FIAT UNO de reposición comercial de gran serie y las medidas autorizadas exteriormente serán las del grafico adjunto.
Vástago hasta 20.06 mm de diámetro, se permite cortar el vástago en la parte superior e inferior.
Cilindro interior hasta 32.06 mm. en su parte interior, el espesor del mismo será de 1 mm. como mínimo.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES MONOTUBO.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES PRESURIZADOS.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES CON NINGUN TIPO DE PRECARGA INTERIOR
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES REGULABLES EXTERIORMENTE.
LA DUREZA DE LOS AMORTIGUADORES SERA LIBRE
Se permite en forma opcional eliminar plato de apoyo original y reemplazarlo por una camisa roscada con tuerca y contra tuerca a los efectos de modificar la altura del vehiculo. Dicho amortiguador debera respetar la medida de 220 mm como minimo tomado del bulon superior de fijación a la parte superior de la carcasa (Habiendo eliminado el plato).

Se permite reforzar el anclaje en su parte inferior y colocar un refuerzo en forma de triangulo rectángulo paralelo al vástago del amortiguador hasta el anclaje de los bulones de sujeción al porta masa.
Los anclajes deberán ser originales.
El principio de funcionamiento será hidráulico.
Los espirales serán libres manteniendo cantidad original. Libre en dureza y cantidad de espiras, el mismo deberá estar apoyado en su alojamiento original (plato inferior) en caso de utilizar espirales chicos se podrá hacer un centrador y un apoyo del mismo sobre el plato original del amortiguador. En su parte superior su anclaje será libre.
Los brazos de dirección se podrán variar para corregir el ángulo de giro.

✓Colocar corrector de comba en los dos tornillos inferiores del amortiguador.

✓Se podrá aumentar el diámetro original de la torreta hasta Ø 170 mm. al solo efecto de colocar el corrector de comba y avance. La placa de sujeción de dicho corrector (espesor máximo 20 mm. y diámetro máximo de 170 mm.) podrá colocarse apoyada sobre la cara superior de la torreta, sin separador alguno: en caso de existir mas de 1 planchuela la suma de las mismas no podrá superar los 20 mm. En la parte inferior se permite colocar una placa que no exceda el diámetro de la torreta original, para sujetar la planchuela superior "la misma puede estar soldadas o abulonadas ".

La medida de la torreta de suspensión delantera mas el corrector deberá medir 55 mm +/- 5 mm desde la cara superior del mismo hasta el centro del bulón de anclaje del brazo de rotula.

La medida de la torreta mas el corrector del lado derecho en posición de manejo deberá ser 250 mm +/- 5 mm a tomar de la cara superior del corrector a la cara inferior del larguero de la carrocería.

En el lado izquierdo la medida será de 270 mm +/- 5 mm desde la cara superior del corrector a la cara inferior del larguero de la carrocería.

✓El corrector de comba ubicado en el anclaje superior del amortiguador podrá tener una rótula en la cazoleta. Dicho elemento podrá contar con tornillos reguladores (a modo de registro de comba y avance).

Se permite porta masa de Fiat uno o Fiat 128.

✓Colocar rótula reemplazando los extremos de caja de dirección pudiéndose invertir su posición de anclajes.

Se permite extremo original en su posición de fábrica o invertida.

Se permite reemplazar el extremo por rotula de vástago tipo competición.

✓Colocar suplemento entre rótula y brazo ackerman.

✓Colocar rótula, en la cavidad del brazo de la rótula, del lado de la carrocería, posición original. Su blocaje se hará mediante seguros seguer o soldadura. Prohibido rotular el tensor contra el brazo rotula

✓Realizar sujeción la caja de dirección al sólo efecto de eliminar los movimientos de la misma.

✓Reemplazar los bujes por unos de material libre.

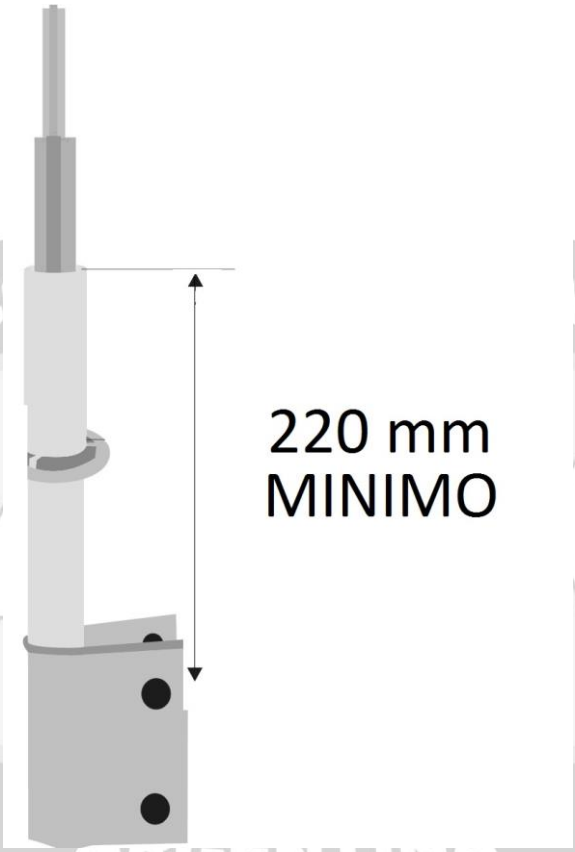
✓Se permite rectificar (rebajar la punta del brazo ackerman original) 6mm a 45° a fin de hacer una descarga para que la rotula no toque dicha punta.

Evitando de esta manera roturas y torceduras de rotula, teniendo en cuenta que no se modificaran ni la altura ni el apoyo así como tampoco el anclaje porta masa.

✓Reemplazar ambos tensores por otro de forma libre, medida máxima 25.4 mm. de diámetro en su extremo de anclaje delantera se permite rotula de vástago máximo de ½ x ½ . Los mismos deberán estar colocados en su posición original.

✓ ES OBLIGATORIO ELIMINAR LA BARRA ANTIRROLIDO DELANTERA.

✓**La cremallera de dirección deberá ser original o de reposición comercial.**



ARTÍCULO N° 59 – SUSPENSIÓN TRASERA:

El amortiguador trasero deberá cumplir con su función original, debe ser hidráulico. Sus diámetros máximos serán: el Carter hasta 50 mm y el vástago hasta 20.5 mm. Está permitido cortar el vástago en su parte superior e inferior.

NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES MONOTUBO.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES PRESURIZADOS.
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES CON NINGUN TIPO DE PRECARGA INTERIOR
NO SE PERMITEN AMORTIGUADORES REGULABLES EXTERIORMENTE.
LA DUREZA DE LOS AMORTIGUADORES SERA LIBRE

Se permite:

- ✓ El material de las hojas del elástico y su espesor es libre debiendo mantener una cantidad mínima de 2 hojas y máxima de 3 hojas se permite unir en el centro mediante un bulón.
- ✓ Colocar corrector de comba en el anclaje inferior del amortiguador, los topes son libres y opcionales, manteniendo su anclaje original.
- ✓ Reemplazar los silent-block por material rígido. No se permite el rotulado; posición original
- ✓ Utilizar maza trasera con seguro seguer. (Se permite en forma opcional respetando las formas originales, la fabricación de las masas)

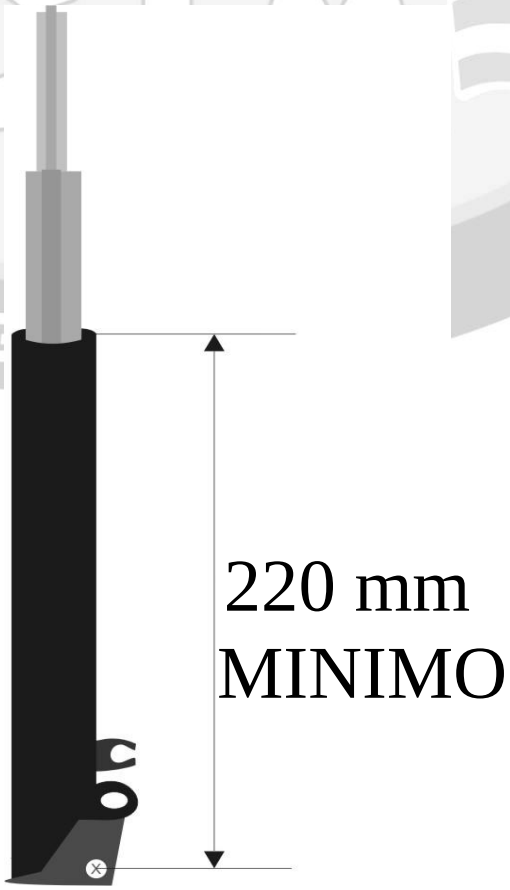
- ✓ Reforzar las parrillas, mediante planchuelas de libre espesor, manteniendo la forma, dimensiones y anclajes de forma original.
- ✓ Se permite punta de eje de 128.

Corrector de presión consistente en una tuerca soldada y un bulón para reemplazar el sistema de chapas, ubicados en los soportes del elástico en las parrillas traseras.

Se permite reemplazar soportes centrales del elástico por una planchuela plana espesor libre, sin corrector alguno.

Se permite corregir altura del elástico trasero suplementando los tacos de gomas centrales que deben estar colocados.

En el caso de colocar amortiguadores con reforma de unidad sellada en su parte superior deberán tener las medidas del grafico adjunto.



ARTICULO N° 60 – FRENOS:

El sistema de freno permitido para la carrocería fíat uno 3 y 5 puertas será el mismo que utiliza el fíat 128 que compite en la categoría.

Se permite mordaza de aluminio o fundición (Fiat 147)

Se permite el rectificado de campanas y discos hasta 2 mm de su medida original de cada lado.

Bomba original (Fiat 128), se permite sacar total o parcialmente o anular las válvulas compensadoras de frenos traseros, de encontrarse puestas se permite que tenga un regulador y deberá encontrarse en su posición original de fábrica.

Es obligatorio el uso de cilindros originales no permitiéndose agrandar los mismos. El disco de freno podrá ser ranurado para descarga del polvillo. Se podrán refrigerar los frenos delanteros mediante un orificio por lado del paragolpes de 90 mm de diámetro. Se permite usar espárragos en las cuatros ruedas en reemplazo de lo bulones o tornillos.
Freno de mano original, se permite anularlo o retirarlo por completo, la palanca interior y los cables exteriores se permite colocar una varilla roscada con tuerca y contratuerca con el fin de registrar las cintas traseras
Se permite, en frenos delanteros, de manera opcional, colocar equipo de freno de Fiat Palio, disco ventilado con un diámetro máximo de 254 mm (los discos prodan ser ranurados para la descarga de polvillo)
Se permiten mordazas fiat palio con una medida máxima de pistón de 54 mm. Se permite embujar, material libre.

ARTÍCULO N° 61 – CAJA DE VELOCIDADES:

Original, con corona y piñón 15/61. Se permite cortar el palier corto y usar finos. Se permite colocar un buje en la varilla del mando selector como tope.
Los engranajes beberán respetar diámetro y espesor original.
Se permite en forma opcional, reformar el sistema de sincronizados, por el sistema de clanes o espigar los mismos, sobre los engranajes originales de fabrica homologados por el reglamento vigente. Los desplazables y masa de los desplazables se podrán reemplazar. Se permite modificar el recorrido de los selectores en función del desplazable fabricado. Las horquillas deben ser las originales.
Se deberá utilizar carcasa de Fiat Uno con disponibilidad para 5° marcha. El mecanismo del comando de la caja de velocidad es libre, siempre y cuando conserve su principio de funcionamiento original. Ubicación libre. Se permite reforzar con soldadura las levas de la selectora. Se autoriza a modificar la carrocería al solo efecto de poder instalar la caja de velocidades y sus comandos. Se permite retirar el sin fin del velocímetro. Los tacos de la palanca de la caja son libres en sus partes de goma. En las tricetas se permite reemplazar las espigas por bujes. Diferencial original de la caja de Fiat Uno, piñón y corona 15/61. Opcional el uso de la 5ta, relacion 34-39.
Prohibido el trabado del diferencial, como así también cualquier sistema de bloqueo del mismo. Se permite soldar el perno del diferencial por seguridad.

Las relaciones de caja son las siguientes:

1ra: 3,909 43 x 11 dientes
2da: 2,238 47 x 21 dientes
3ra: 1,468 47 x 32 dientes
4ta: 1,042 49 x 47 dientes
5ta: 0,871 34 x 39 dientes

Es obligatorio que la marcha tras funcione correctamente.

ARTÍCULO N° 62 - SOPORTES DE CAJA:

Los soportes de caja de cambio y motor deben estar en su lugar original de fábrica, pudiéndose modificar las partes de goma por material libre. De ser así las medidas serán

desde la planchuela hacia la parte inferior como máximo de 45 mm en el taco de motor y en el taco superior de caja. El taco inferior de la caja deberá medir como máximo 35 mm medido desde la chapa a la parte inferior.

ARTÍCULO N° 63 – TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Se permite:

- ✓ Colocar rompeolas en el interior del tanque de combustible.
- ✓ Colocar tapón a rosca o símil, que asegure la estanqueidad de depósito de combustible.
- ✓ Es obligatorio la colocación un tapón de descarga en la cara inferior del tanque, el que asegure la descarga del mismo.
- ✓ Es obligatoria la utilización de la tapa de inspección original. Venteo de gases del tanque de nafta, mediante una manguera que será dirigida al piso, por la parte trasera, dicha manguera tendrá un largo mínimo de dos (2) metros y con válvula de salida de gases.
- ✓ Es obligatorio a los lados de la tapa de tanque de nafta dos alojamientos para poder colocar precinto de seguridad.
- ✓ En la parte superior del tanque se permite un tubo con tapa roscada con alojamiento para precintar de una medida de ½ pulgada al solo efecto de poder medir el combustible existente en dicho recipiente. (El tubo deberá introducirse en el tanque no menos de 7 cm)
- ✓ Se permite colocar tanque de combustible de 128 en su posición original.

ARTÍCULO N° 64 – RADIADOR:

Se permite reemplazar el radiador por uno similar que mantenga la forma original siendo su material libre.
Se permite el uso de canalizador de aire hacia el radiador (sin sobrepasar la línea de la carrocería).
La posición del bidón de agua será libre dentro del vano motor.
Se permite base y bomba de agua de Fiat 128.

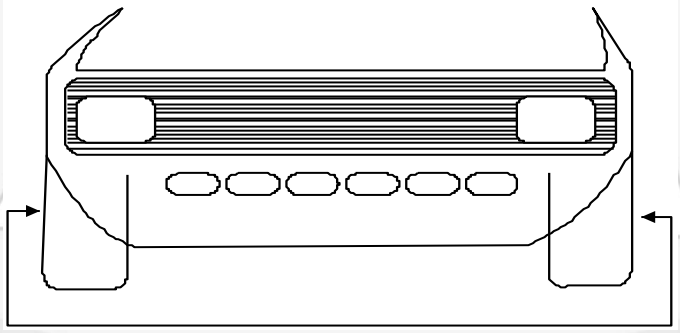
ARTÍCULO N° 65 – RUEDAS:

Las llantas serán de 13” X 5,5” de ancho máximo, marca y modelo libre, siempre y cuando el diseño de la misma no sobresalga respecto al ancho del balón o perfil del neumático.
El desplazamiento de las mismas será libre mientras cumpla con la trocha indicada.
Los neumáticos para lluvia serán **Pirelli P 400 o Ceat Spider** de fabricación mercosur medidas 165/70/13. Se permitirán las cubiertas SLIK marca MTR provistas por la categoría.

Se permite el uso de espaciadores para aumentar la trocha hasta la medida indicada.
CUBIERTAS: Las cubiertas serán SLIK marca MTR DE COMPETICION provistas por la categoría.
Para la primera carrera que el piloto participe en la categoría el máximo de cubiertas será de 6 unidades y a partir de la misma podrá adquirir 1 cubiertas por carrera que participe.
Dicho participante podrá comprar neumáticos de prueba, los que serán identificadas y no se podrán utilizar en competencias.

Las cubiertas serán selladas por la categoría y asentadas en el registro de competencia. De encontrarse anomalías en los sellos y numeración no correspondiente a la competencia será excluido automáticamente en forma parcial de todo lo logrado hasta la final, la anomalía dentro de la final será exclusión total de la competencia.
Las cubiertas son de uso exclusivo del adquiriente, no pudiéndose intercambiar las mismas entre pilotos.
Para la carrera especial y el premio coronación se podrá adquirir dos (2) neumáticos

ARTÍCULO N° 66 – TROCHA DEL VEHICULO:



Las medidas máximas admisibles son:
Trocha delantera 1535 mm.
Trocha trasera 152 mm.
Distancia entre ejes 2395 mm como máximo.

La trocha se medirá con el auto apoyado en el piso, desde el labio exterior de una llanta, hasta el labio exterior de la llanta opuesta, en su parte media.

ARTÍCULO N° 67 – SISTEMA ELÉCTRICO:

El mismo estará compuesto, como mínimo de:

- ✓ Dos cortes generales de corriente eléctrica, ubicados una en el exterior del auto, en el lado derecho del parabrisas delantero convenientemente señalizado con un triángulo de 12 cm. de lado de fondo azul con ribetes en blanco y en su interior un rayo de color rojo, y uno interior al alcance del piloto normalmente sentado en su puesto de conducción y correctamente atado. El corte exterior debe ser negativo.
- ✓ Se permite cortar el capot en forma de medio circulo con un diámetro máximo de 80 mm. al solo efecto de mantener distancia con la llave de corte de corriente exterior.
- ✓ La batería podrá ubicarse dentro del habitáculo, en lugar libre. La misma deberá estar convenientemente sujeta, con dos (2) tensores, de 10 mm. como mínimo y una planchuela de 10 cm2. de superficie como mínimo por debajo de cada uno de los tensores, deberá estar en una caja plástica o fibra con tapa hermética. También se podrá embutir en el piso trasero.
- ✓ Se colocarán dos luces de stop internas de color rojo, en los ángulos superiores de la luneta. Su diámetro mínimo en caso de ser redondos es de 80 mm. lado mínimo, en caso de ser cuadrados, será de 60 mm. y estarán equipados con lámparas de 15 watt como mínimo. Serán accionados únicamente por el pedal de frenos.
- ✓ Luz de lluvia: es obligatorio colocar una luz para tal fin, de cómo mínimo 600 mm2 de superficie, colocada dentro del habitáculo en el centro superior de la luneta trasera, de

color amarilla y naranja. Será accionada por el piloto mediante una llave, independiente del sistema de freno.

Alternador, uso optativo. Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque (burro) accionado desde el interior.

ARTÍCULO N° 68 – PESO MÍNIMO:

El peso mínimo del vehículo, con piloto, en cualquier momento y en las condiciones en que termine la carrera será de 850 kg.

Lastre: Debe ser colocado únicamente dentro del habitáculo de manera visible, deberán llevar por cada 10 kilos un bulón de 10 mm, cuyo bulón debe ir hacia arriba con la tuerca dentro del habitáculo. Como mínimo con un agujero para precintar, con una arandela o chapa de 3 mm. De espesor por 40 mm. De diámetro mínimo. Prohibido el uso de lastres líquidos.
La comisión Técnica establece que en caso de que el primer pesaje no alcance el mínimo establecido tendrá otra última opción, dejando en claro que de no lograr el mínimo establecido quedará automáticamente excluido.

ARTÍCULO N° 55 – INTERPRETACION:

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la F.R.A.D. Mar y Sierras, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.
Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.
Se entiende por opcional tener o no dicho elemento.