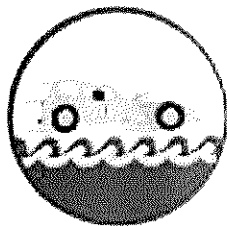


FIAT MOBI 1.0

REGLAMENTO TÉCNICO

2026

[Handwritten signature]
Hito Conado



F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
FIAT MOBI 1.0
REGLAMENTO TÉCNICO 2026

VIGENCIA:

Este reglamento tendrá vigencia del 01/01/2026 al 31/12/2026.

DISPOSICIONES GENERALES:

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 originales en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la FEDERACIÓN REGIONAL de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO MAR Y SIERRAS.

La FEDERACIÓN REGIONAL de AUTOMOVILISMO DEPORTIVO MAR Y SIERRAS será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento. Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de 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:

Similar: a toda pieza diferente al fabricante con las características del original.

Opcional: optar por tener o quitar la pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Reemplazo de bulonería: toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago etc. Puede sustituirse por otro/s de diferentes medidas entre sí.

Inserto: se permite el inserto (proceso Helicoy) en las roscas.

Adición de material: toda adición (agregado) de material o pieza está prohibido, salvo que este reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

ART. 1. AUTOMÓVILES ADMITIDOS:

Todas las versiones del modelo FIAT 600 BERLINA, de fabricación nacional de acuerdo a las especificaciones de catálogo y/o manual de fábrica.

Queda autorizada toda modificación o agregado que permita actualizar el automóvil incorporando piezas del modelo 600R, a condición de respetar el emplazamiento original y los elementos de conexión o fijación correspondientes.

ART. 2. CARROCERÍA:

Se permite utilizar la carrocería de todos los modelos de FIAT 600 Berlina, adaptando los elementos mecánicos y accesorios de los modelos R para ser adaptados a este reglamento. Para el modelo D (puertas suicidas) se debe adaptar para que la apertura de las puertas sea similar a los otros modelos.

Se permite retirar los chapones protectores inferiores, delanteros y traseros. Se autoriza el agregado o quite de accesorios que no ejerzan efecto sobre la performance del vehículo y que sólo tengan como finalidad la estética y comodidad del manejo. Se puede retirar el chapón del tablero.

Se permite colocar instrumentos y medidores de cualquier tipo, a condición expresa de que no afecte de cualquier modo la potencia y el rendimiento mecánico, la dirección, la transmisión, el frenado o la adherencia, salvo que algún artículo lo permita. En caso de usar vacuómetro, el mismo deberá permanecer desconectado al múltiple de admisión durante toda la competencia. Se permite la utilización de instrumentos de adquisición de datos. Se permite sistema de comunicación del piloto con su equipo en boxes.

El capot de motor deberá ser original en su forma y tamaño, pudiendo emplearse algún sistema de seguro que permita llevarlo abierto paralelo al piso. Sus bisagras deberán ser del tipo original, se permite retirar deflector y refuerzos internos del mismo. Se debe cubrir en



caso de ser necesario.

La tapa del baúl deberá abrirse hacia delante o desmontarse con tres ganchos pasantes. Los mismos deberán tener en su extremo externo un agujero de 3mm de diámetro para su precintado.

Se deberán retirar paragolpes delanteros y traseros.

Se permiten los soportes internos del paragolpes delantero.

Se permite eliminar la chapa de protección en el área de motor correspondiente al lado del escape. Se permite recortar el vano motor para permitir el paso de los distintos elementos del motor y el acceso debiendo cerrar con una tapa más adentro.

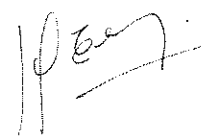
Guardabarros: se permite reformar y recortar para colocar postizos delanteros y traseros (en fibra de vidrio) manteniendo la estética original.

El tanque de nafta deberá tener un caño interior soldado a la boca de carga, quedando a no más de 20 mm del fondo del tanque. En su parte exterior deberá estar perforado junto con su tapa por un agujero de 3mm de diámetro para su precintado. El tanque de nafta deberá tener un caño de venteo metálico con un rulo, orientado hacia abajo en el compartimiento de la rueda de auxilio. Se sugiere incluir a la carrocería. Ej.: cinto de Seguridad. La construcción de la travesa es libre manteniendo los anclajes originales. Se puede construir de caño redondo, cuadrado o rectangular. En la travesa y a modo de paragolpes deberá colocarse un tubo metálico de 25 mm hasta 37 mm de diámetro y 760 mm de largo que estará instalado sobre soportes tipo original. Si la travesa es construida con caño no es necesario utilizar paragolpes.

Se deben retirar los faroles delanteros y traseros. Solamente se deben colocar dos luces de stop, que deberán estar fijadas en la parte-trasera del vehículo, visibles para el resto de los competidores. Entre las luces de stop deberá colocarse una luz de color ámbar que deberá quedar prendida durante toda la competencia en días de lluvia o en circuito de tierra. Se permite recortar, alivianar y agujerear la carrocería, excepto las partes estructurales del monocasco.

Se permite cortar o quitar el túnel permitiendo el piso plano y la butaca ubicación libre de modo seguro y anclada a la jaula.

Se permite reforzar el puente que une las torres de apoyo de los amortiguadores traseros



con agregado de material.

Se permite la colocación de una herradura de pantógrafo a pantógrafo, para reforzar la suspensión.

Se permite realizar un corte de 25 x 12 cm como máximo en el piso trasero a fin de permitir el ingreso del varillaje y/o el libre movimiento del manchón o cruceta de la varilla de la selectora. Dicha abertura deberá ser cerrada con una tapa o visera que permita el paso del varillaje y limite el acceso de tierra al habitáculo.

El parabrisas deberá ser laminado triple, teniendo a la vista el grabado que asegure su condición de tal. El resto de los vidrios deben reemplazarse por acrílicos o policarbonatos, transparentes e incoloros de espesor mínimo de 2 mm. Se pueden colocar por dentro o por fuera, se pueden fijar con burletes de goma, remaches o tornillos con tuercas y arandelas se permite el uso de desempañador.

En caso de ser fijados por otros medios (ej. Remaches), deberán hacerlos en su lugar original, no superpuestos sobre los marcos.

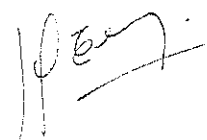

En el parabrisas se permite colocar una franja con inscripción (opcional) a modo de parasol; manteniendo su largo original, con un ancho máximo de 110 mm.

Prohibido publicidad o pintura en los acrílicos de las puertas delanteras (que obstaculice la visión del piloto), en los laterales traseros, se ubicaran los números reglamentarios quedan prohibidos deflectores o burletes que oficien de elementos aerodinámicos. Se permite agregar en forma opcional toma de aire, deflector para refrigeración del radiador de agua en el acrílico trasero derecho, desde el lado interno del acrílico y hasta su entrada al calefactor su forma y medida es libre.

Se permiten tomas de aire para ventilación del habitáculo en todas las ventanas excepto la delantera derecha. Queda prohibida la orientación hacia la admisión del motor. El vehículo deberá estar en competencia con la carrocería presentable en forma y pintura. Se permite cambiar el piso del vehículo por uno que no tenga el estampado original, sin alterar las medidas del mismo.

Se permite colocar dos riendas desde la carrocería o la jaula hasta los dos bulones superiores de la caja de velocidades que roscan en el block (percha).

Se permite usar radiador frontal y perforar el frente en un tamaño máximo de 60 cm de



ancho x 30 cm de alto para el paso de aire hacia el radiador y se permite retirar el contra frente para el alojamiento del mismo.

Se permite radiador en ubicación original permitiendo un canalizador, y de material libre. Se permite trompa extraíble de chapa o fibra de vidrios abulonada únicamente aprobada por la categoría y con por lo menos 6 puntos de anclaje, en los orificios de sujeción deberá colocarse un refuerzo de metal o aluminio en el caso de las de fibra.

Se permite cortar los pasa ruedas en forma recta vertical como máximo hasta el borde del tanque de combustible se deberá agregar una estructura de caño cuadrado de 25 x 25 mm de 2mm de pared formando una u de 640 x 280 mm de afuera a afuera la cual soldará o abulonará al cajón del chasis a una altura de 50 mm a 150 mm respecto del plano de apoyo de los ceniceros.(se permiten tensores o refuerzos).

Para soportar la trompa se soldarán a la estructura 2 caños redondos de 20 a 26 mm de diámetro separados 540 mm entre sus centros y con el largo necesario para alinear la trompa con dos arandelas soldadas para evitar que la trompa se corra hacia atrás.

ART. 3. NUMERACIÓN.

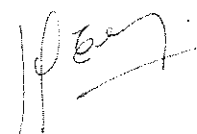
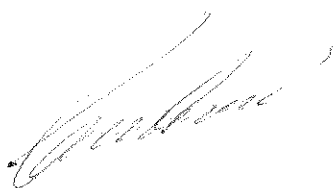
La misma será provista por la categoría.

ART. 4. PESO:

El peso mínimo del vehículo será de 690 kgs con el piloto a bordo, con toda su indumentaria reglamentaria.

ART. 5. MEDIDAS DE SEGURIDAD:

La estructura de seguridad es de libre diseño, pudiéndose estructurar hasta los anclajes de suspensión. La estructura deberá construirse con caño de metal ferroso con o sin costura de 25,4 mm de diámetro y de 1,5 mm de espesor como mínimo. Deberá contar con 6 apoyos como mínimo fijados a la carrocería mediante soldadura. Los 6 apoyos deberán tener un refuerzo de 100 mm par 70 mm y un espesor de 4mm abulonada al piso con 4 bulones de 10mm y soldada al piso. Se deberá colocar de abajo del piso el mismo refuerzo. Se sugiere un refuerzo en los vértices que forman los caños de la estructura. La butaca deberá ser de competición con apoyacabeza integrado cuya altura mínima debiera ser al ras del casco del piloto sentado y atado con sus cinturones. La butaca deberá tener impreso por el fabricante, la fecha de fabricación y el vencimiento de esta. La butaca deberá



anclarse a la estructura de seguridad.

El cinturón de seguridad del piloto deberá ser del tipo arnés de competición de marca, fecha de fabricación y vencimiento a la vista. Deberá tener cinco puntos de anclajes a la jaula, no a la carrocería, con bulones de 11 mm y arandelas de 20 mm de vuelo. El anclaje de los cinturones deberá hacerse a la jaula mediante una planchuela envolviendo el caño. La indumentaria obligatoria del piloto debe ser buzo antifiama homologado, casco tipo integral, guantes con protector obligatorios, remera ignífuga y capucha antifiama con la identificación del fabricante que asegure la legitimidad de estos elementos. Protector cervical tipo Hans o similar. La indumentaria del piloto deberá tener impresa la fecha de fabricación y vencimiento de la misma.

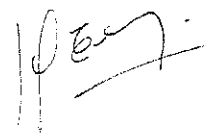
El vehículo deberá contar con un extintor de 2,5 kg. como mínimo, AFFF (de espuma) o Halon con reloj indicador de carga, marbete del año en curso y OPDS correspondiente, sujeto con gancho tipo capot o cinturón al alcance del piloto. Para el anclaje de sus trabas deberán usarse bulones de 6mm como mínimo. Prohibido extintor de polvo. Deberá llevar pintado el número de auto al que pertenece.

Las puertas deberán contar con un cinturón flexible, con hebillas rápidas sujetas con bulones de 6 mm como mínimo, permitiendo abrir la puerta 100 mm como máximo. Se deberán instalar dos cortacorrientes, uno al alcance del piloto y el otro en el ángulo inferior derecho del parabrisas (sentado en el auto) con la indicación reglamentaria y de accionamiento individual.

Del lado del piloto deberá colocarse una red protectora de brazos de 620 mm por lado con una trama de 50mm por lado, formada por dos cintas de 20mm de ancho. Esta deberá estar anclada a la jaula.

El auto deberá contar con un espejo interior y dos exteriores (uno en cada puerta), libres en forma y tamaño.

Deberá colocarse un recuperador de aceite metálico de 1 litro de capacidad en el lado izquierdo del vano motor. Es obligatorio colocar gancho de remolque tanto delantero como trasero. colocar un gancho de remolque en el interior del baúl. Será obligatorio el uso de una estructura lateral de seguridad del lado izquierdo vinculada a la estructura de seguridad del automóvil. La misma estará compuesta por dos caños redondos de iguales dimensiones que los utilizados para la estructura. Dicha estructura lateral se puede



vincular mediante soldadura o articulada mediante cuatro bujes en sus extremos. (tipo tranquera). Es opcional el montaje de una estructura de seguridad lateral de características similares del lado derecho.

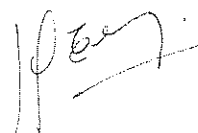
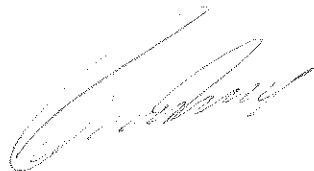
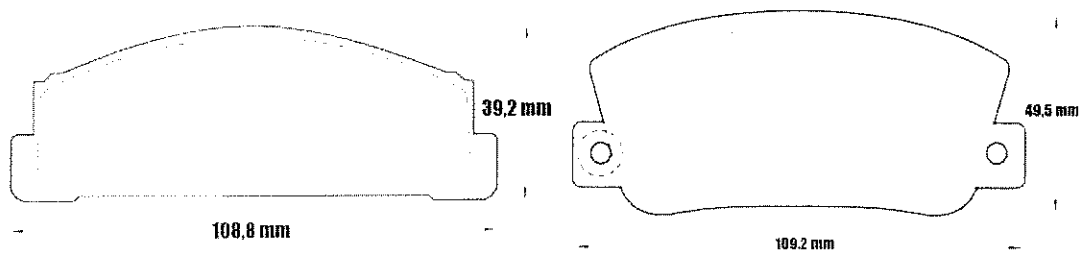
ART. 6. SISTEMA DE FRENOS:

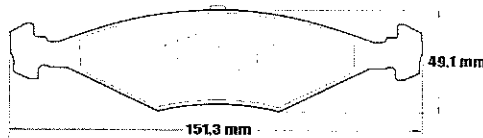
El sistema de frenos deberá contar con una bomba de doble circuito o dos bombas de un circuito colocadas individualmente, cuyas medidas internas deberán ser de 19 mm. de diámetro. Las bombas deberán ser de fabricación en serie y de uso comercial, no de competición.

Sistema de Campanas: cintas regulables o ambas, cilindros originales o autorregulables manteniendo las medidas 3/4 o 7/8.

Se permite el balanceo de las campanas, cuyo diámetro interior será de 190 mm como máximo.

Se permite colocar una válvula reguladora para el freno delantero y trasero accionada manualmente por el piloto. Se permite utilizar freno a disco en las cuatro ruedas, los mismos deberán ser originales de FIAT 133, 128 1100 O 1300, 147 o Fiat Uno con un diámetro del disco de 227 mm y un espesor de 8 mm como mínimo, permitiendo ser ranurados. No perforados. Las pastillas de freno deben ser nacionales, de uso comercial, no de competición, con las medidas que se indican en milímetros, en las Figuras 1, 2 y 3.





Los flexibles de freno deberán ser de goma o enmallados.

Los cáliper deberán ser de aluminio o de fundición negros con un pistón de 48mm de diámetro como máximo.

Se permite cambiar la ubicación de la entrada en los cáliper, manteniendo sólo una, con el objetivo no golpee con elementos de la suspensión.

Se permite recortar el material abrasivo de las pastillas para reducir la superficie de contacto de las pastillas. Prohibido recortar el respaldo metálico.

En caso de tener cintas, se permite recortar las mismas.

ART. 7. PALANCA DE CAMBIO:

Libre en su totalidad hasta el manchón de acople inclusive. Se permite desplazar la misma a lo largo del túnel o puente central o fuera del mismo.

ART. 8. SUSPENSIÓN:

En la suspensión delantera se permite invertir el ojal del elástico, el espesor de las hojas es libre, las abrazaderas de sujeción y la longitud de las hojas son libres, excepto la maestra que debe medir 1050 mm entre los centros de los ojales. Se deberá medir fuera del auto. La cantidad de hojas del elástico debe ser original (seis).

Anclajes de fijación del elástico de forma original material libre. Se permite el uso de suplementos entre el soporte del elástico y la carrocería. Prohibido acuñar.

Se permite el uso de un tensor para evitar el desplazamiento de elástico. Los topes de rebote pueden ser eliminados o reemplazados por otros del mismo material. Se permite reforzar las parrillas con soldaduras manteniendo sus medidas y anclajes originales. Los bujes de suspensión pueden ser de material libre.

El perno de punta de eje se permite de material libre manteniendo las medidas originales.

El perno de punta de eje se permite de material libre manteniendo las medidas originales. Se permite encasquillar con postizo para colocar maza trasera de Fiat.

Se permite espigar para la tuerca de punta de eje. En la suspensión trasera los espirales son libres, manteniendo su ubicación y posición original.

Los amortiguadores delanteros y traseros deben tener anclajes originales, dureza y recorrido libre. Los amortiguadores deben ser hidráulicos, no permitiéndose el uso de amortiguadores presurizados o regulables exteriormente.

Se permite colocar un limitador de caída de suspensión.

Los pantógrafos pueden ser reforzados con soldaduras, manteniendo su forma, anclajes y medidas originales. La distancia entre los pantógrafos y la altura de la carrocería deben ser originales. Los bujes de los pantógrafos (silentblock) deben ser de forma y ubicación original y de material libre. Se prohíbe el uso de rótula.

Se permite cambiar dureza y cantidad de espira de los espirales.

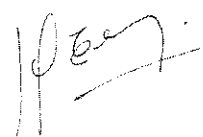
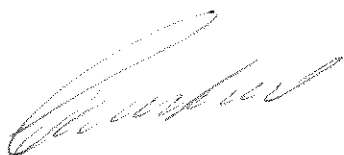
Se permite utilizar suplementos para los espirales. Prohibido la utilización de reguladores de altura.

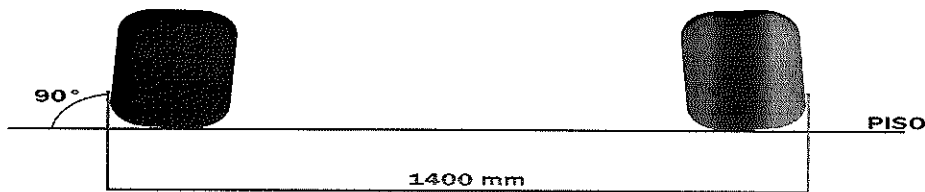
Se permite reforzar los anclajes de la suspensión trasera, manteniendo las medidas de fábrica. Se permite la herradura entre los anclajes de los pantógrafos traseros. Se permite suplementar porta rulemán trasero para corregir la comba trasera.

ART. 9. TROCHA:

La medida máxima de la trocha para ambos ejes deberá ser de 1400 mm de exterior a exterior con 30 libras de presión en los neumáticos, con el auto apoyado sobre el piso, medida se tomará desde el borde exterior de la llanta trasera derecha al borde exterior de la llanta trasera izquierda.

Se permite la utilización de suplementos entre llantas y las masas delanteras y traseras de espesor libre para configurar la trocha. Para espesores mayores a 10 mm los separadores deben poseer un labio centrador de llanta.





ART. 10. SISTEMA DE DIRECCIÓN:

La caja de dirección debe ser original sin modificaciones en su mecanismo interior. El brazo de reenvío es de libre construcción manteniendo el principio del funcionamiento original.

Se permite colocar crucetas en la barra de dirección.

Se prohíbe cualquier tipo de sistema de multiplicación de movimiento o asistencia a la dirección.

Se permite el uso de una planchuela en forma de L, que sujete un anclaje de la caja de dirección con el lateral interior del guardabarros más cercano.

ART. 11. MASAS DELANTERAS Y TRASERAS:

Las masas traseras deben ser de seguridad, con palier flotante, no la original. Debe ser de material ferroso y libre en su forma, sin alterar su anclaje. Se puede reemplazar los tornillos de rueda por espárragos, tanto delantera como trasera. Los espárragos no podrán sobresalir del plano exterior de la llanta.

Se permite encamisar punta de eje con el fin de poder usar masa trasera de Fiat 128 y 147.

ART. 12. LLANTAS Y NEUMÁTICOS:

Las llantas deberán ser estampadas en chapa de acero, aluminio o aleación. Deben ser de 13 pulgadas de diámetro y de hasta 6 pulgadas de ancho. Los neumáticos deben ser slip marca NA usados, opcional radiales los días de lluvia.

ART. 13. SOPORTE DEL MOTOR Y CAJA DE VELOCIDADES:

El soporte del motor es libre en material, manteniendo su forma y anclaje original. Se permite un tensor regulable desde el motor al chasis.

Se permite agregar 2 tensores de la caja de velocidades al chasis. El puente de la caja de velocidades se puede reforzar y se pueden fijar sus tacos de anclaje.

Se permite colgar la caja al vano motor.

Se permite una planchuela en la cola de la caja que fije hasta los largueros del chasis, fabricación y diseño libre.

ART 14. CAJA DE VELOCIDADES Y DIFERENCIAL:

La caja de velocidades debe ser original de FIAT 600 R, con sus engranajes de: primera 44 dientes, segunda 37 dientes, tercera 32 dientes, cuarta 26 dientes.

Se permite manchón de comando de 600S. Todos los elementos de la caja de velocidades pueden ser reemplazados por otros de recambio similar y de uso comercial, no de competición. El diferencial debe contar con la cantidad de elementos originales de FIAT 600R, a saber: un piñón, una corona, dos satélites, dos planetarios, un eje de satélites, arandelas planas de bronce separadoras de planetarios y un porta masa. El par cónico del diferencial debe ser: 8/39. Los pares de engranajes originales de la caja de cambio deberán ser los siguientes:

1° 44/13 (3.385)

2° 37/18 (2.055)

3° 32/24 (1.333)

4° 26/29 (0,896)

Rev: 4.375 - 1

El diferencial debe cumplir con su función específica y debe respetar la figura de fábrica. Queda prohibido todo sistema de autobloqueo del diferencial. Para comprobar lo dicho, la categoría proveerá al comisario técnico de una herramienta de medición de torque, que se empleará de la siguiente forma: se levanta el auto apoyándolo sobre un pantógrafo trasero, retira la rueda del mismo lado y se coloca en la masa dicha herramientas sujetándola con los tornillos de rueda, luego se coloca en el extremo de esta una pesa provista por la categoría, debiendo esto hacer girar el conjunto diferencial/transmisión. Dicha comprobación se grafica con sus medidas y pesos correspondiente en la Figura 4.

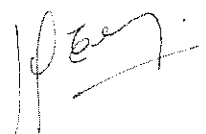
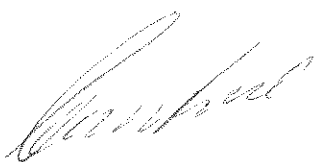
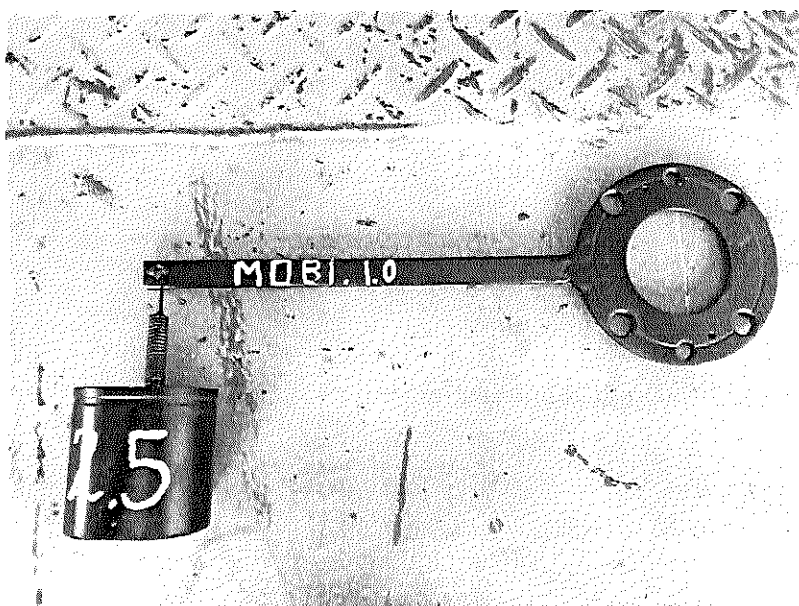


Figura 4 — Herramienta para verificación de diferencial.



Se permite espigar la tuerca del triple. Se permite soldar la tuerca del triple. Se permite rellenar las puntas de las horquillas en su zona de trabajo respecto de los desplazables para reparar el desgaste de estas.

Se permite sistema de palieres (homocinéticas) en caja y ruedas de uso comercial. Se permite reforma Volkswagen Gol en los satélites y planetario con salida para homocinéticas planas.

ART. 15. PALIERES:

El palier largo es libre, prohibiéndose el uso de reductores o multiplicadores de velocidades

y manteniendo el planetario original. Se permite reemplazar el sistema de dados por otro sistema respetando medidas y distancias originales, del alojamiento dentro del diferencial. Se permite el uso de homocinéticas. Se permite modificar la placa porta rulemán trasera (ruleman de FIAT 128).

Embrague: Se permite placa de diafragma del 600S, material original trabajo libre. Disco fijo material de fricción original (ferodo).

Volante de motor original con un peso mínimo de 4800 grs, trabajo libre. Rulemán de empuje original.

Se permite un sistema de accionamiento del embrague, hidráulico manteniendo el embrague como lo expresa este artículo.

Se permite retirar material para su balanceo.

Se permite reforzar flejes.

Se permite disco de embrague pegado o remachado.

ART. 16. DISTRIBUIDOR:

A) VW GOL 1.0 modulo original, GOL/SENDA solo una unidad.

B) Bujías NGK (BKR6E)

C) Cable de bujía : marca y modelo libre no blindado

D) Tapa de distribuidor libre

E) Motor de arranque libre

ART. 17. BLOCK DEL MOTOR:

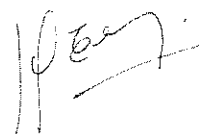
Motor de Fiat Mobi 1.0 8 válvulas.

ART. 18. CILINDROS:

Cilindros diámetro 70mm. Se permite por desgaste medida máxima 70,6 mm medido en su parte inferior.

Altura mínima tomada desde la bancada al plano será de 71 mm (7,1 cm) Se permite:

Rectificar y encamizarlos cilindros sin modificar su posición hasta el diámetro máximo



permitido. (70,6mm)

Cepillar el plano (cara superior) del block, manteniendo el paralelismo con su base. Tapones libres en la vena de lubricación.

Se permiten tensores desde el motor hasta la carrocería.

ART. 19. BOMBA DE ACEITE:

Original o igual de uso comercial, chupador libre.

ART. 20. DISTRIBUCIÓN:

Original, se permite corrector de leva en engranaje para puesta a punto. Bomba de agua trabajo interior de paletas libre.

ART. 21. BOTADORES:

Original o de uso comercial, largo mínimo 24mm.

ART. 22. CIGÜEÑAL:

El cigüeñal debe ser original. Se permite rectificar sus muñones, balancear en contrapesos, y tratamientos de dureza.

Se permite colocar un buje en la culata para guía de la directa.

El peso mínimo del cigüeñal es de 7230 grs.

ART. 23. BIELAS:

Deben ser originales, con bulones originales. Se permite equiparar los pesos solo trabajando únicamente en el ojo del perno y en el pie de la biela (tapa) una de ellas debe mantenerse totalmente original.


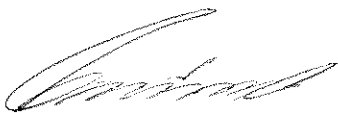
Su posición de montaje en el cigüeñal es la original, permitiendo el perno flotante.

Se permite perforar el ojo de la biela para su lubricación con diámetro libre. No se permite embujar el ojo de la biela.

El largo máximo de la biela máximo será de 129 mm. Entre centros.

ART. 24. COJINETES DE BIELAS Y BANCADAS:

Deben ser originales o recambio de uso comercial.



ART. 25. PISTONES:

Los pistones deben ser originales o de uso comercial. No forjados.

Su carrera máxima será de 64,70 mm +/- 0,30. Medido sobre la cabeza del pistón. Se permite equiparar los pesos mediante la quita de material en su parte inferior, debiendo mantener al menos uno totalmente original. (sin tocar)

La posición de montaje es la original tal como marca la figura 5.

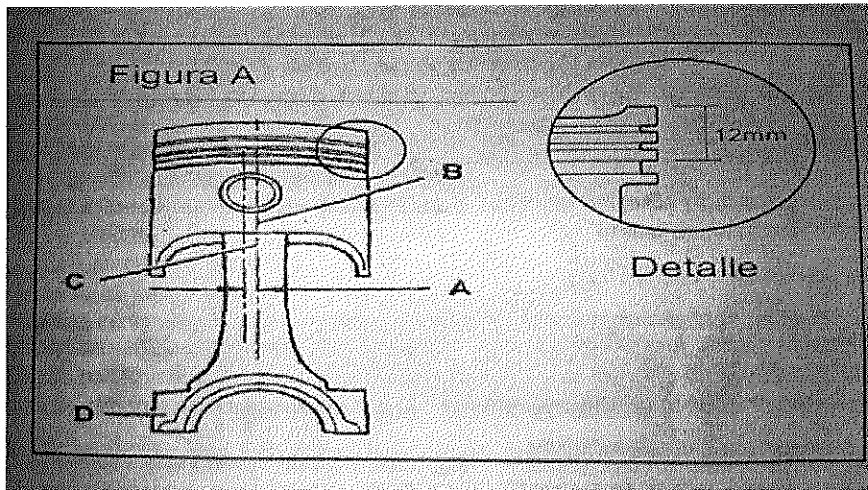


Figura 5

Cantidad de aros original, espesor de ranuras original, aros de uso comercial, espesores originales del modelo. La cabeza del plano no deberá superar el plano del block solo el tetón del centro que aflora 0,4 mm (según foto) pero debe mantener su formato y ubicación así como material original, no se permite su rebajado.

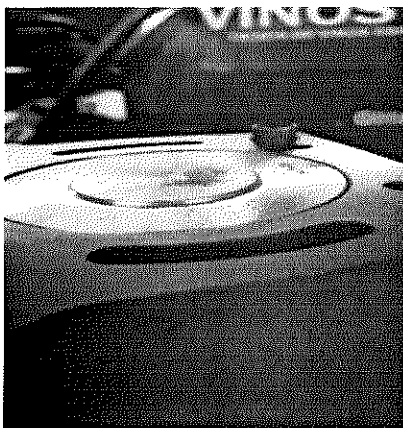


Figura 6.

Perno de pistón original. Se permite el uso de seguros o tapones de teflón.

ART. 26. MULTIPLE DE ADMISION:

Provisto y numerado por la categoría.

Se permite tocar hasta 29mm plano contra la tapa por 30mm de profundidad. No se permite hermanar.

El diámetro interior de los bujes sobre los cuales aprietan los espárragos de fijación a la tapa de cilindros no podrá superar los 10 mm (prohibido quitar, reemplazar o modificar).

ART. 27. FILTRO DE AIRE:

Será el de Fiat 147 original con el porta filtro original.

ART. 28. VÁLVULAS.

Originales o de reemplazo comercial, vástago diámetro de 5mm.

Admisión: diámetro máximo 31,5 mm / mínimo 31,2 mm.

Escape: diámetro máximo 27,5 mm / mínimo 27,2 mm.

Se permite rectificar el asiento con un solo ángulo de 45°.

Prohibidas las válvulas de competición.

ART. 29. TAPA DE CILINDROS:

Tapa de los modelos FIRE 1.0 8v de fabricación original, modelo MOBI 55245194 (indicado en el lateral de la misma). Prohibido modificar el diámetro y la posición de los espárragos de sujeción de los múltiples de admisión y/o escape.

SE PERMITE:

Junta de tapa fabricación comercial.

Cepillar el plano manteniendo su paralelismo.

Reparar conductos de refrigeración y roscas, agrandar agujeros y bulones de sujeción.

Reparar hasta 3 cielos de la tapa de cilindros por rotura, debiendo mantener dimensiones y



ubicación original. (prohibido agrandar o desplazar cámara).

Bulones de tapa y espárragos originales.

Guías de válvulas originales, encamisadas, largo mínimo 47mm. Se permite agregar seguro para evitar su movimiento. La distancia desde el extremo de la guía y el cielo de la tapa de cilindros no podrá ser mayor a 28mm. Para medirlo se utilizará una herramienta CG 05.

Se permite retirar retenes de válvulas.

Encasquillar con material ferroso (magnético) con las siguientes medidas.

ART. 30. DIAMETRO DE CASQUILLO:

Admisión interior: max. 28,7 mm min: 27,5 mm exterior: max: 33,7 mm escape: int: max: 24,7 mm min:23,5 mm exterior: max: 29,7 mm. Prohibido pulir o quitar material en los conductos de admisión o de escape 14.

CAMARA DE COMBUSTION:

El largo máximo de la cámara no podrá superar los 70,5mm midiendo en la línea central de las válvulas.

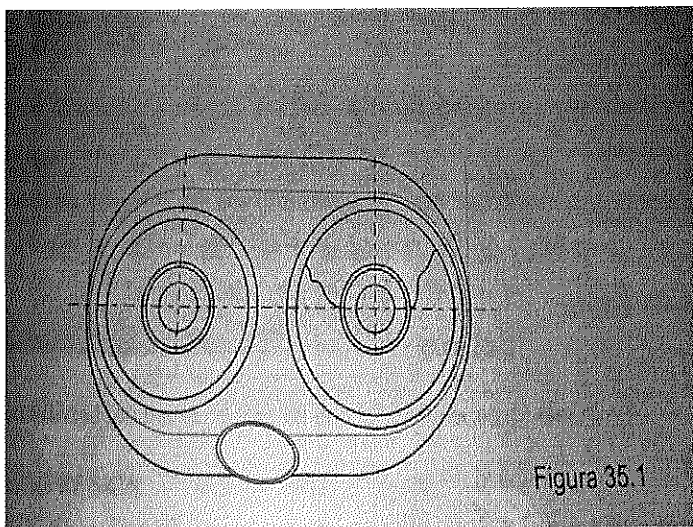


Figura 7

La distancia máxima desde el centro de la válvula de admisión al borde de la cámara será de 17,8 mm pudiendo verificarse con la herramienta CA 05 de 35,6 mm la cual no deberá

ingresar a la cámara por debajo del plano de la tapa de cilindros teniendo en cuenta que no debe forzarse el ingreso utilizando el juego de la guía de válvula (fig.35.1). La distancia máxima desde el centro de la válvula de escape al borde de la cámara será de 16,3 mm pudiendo verificarse con la herramienta CE 05 de 32,6 mm la cual no deberá pasar por debajo del plano de la tapa de cilindros teniendo en cuenta que no debe forzarse el ingreso utilizando el juego de la guía de válvula (fig. 35,1). Prohibido modificar el diámetro y la posición de los espárragos de sujeción de los múltiples de admisión y/o escape. El escalón donde finaliza el mecanizado en la zona del casquillo admisión debe ser definido y no puede superar los 13 mm tomando la medida desde el cielo de la cámara de combustión, sin tener en cuenta el borde del casquillo (fig. 8) esta medición puede hacerse con la ayuda de la herramienta CB 05.

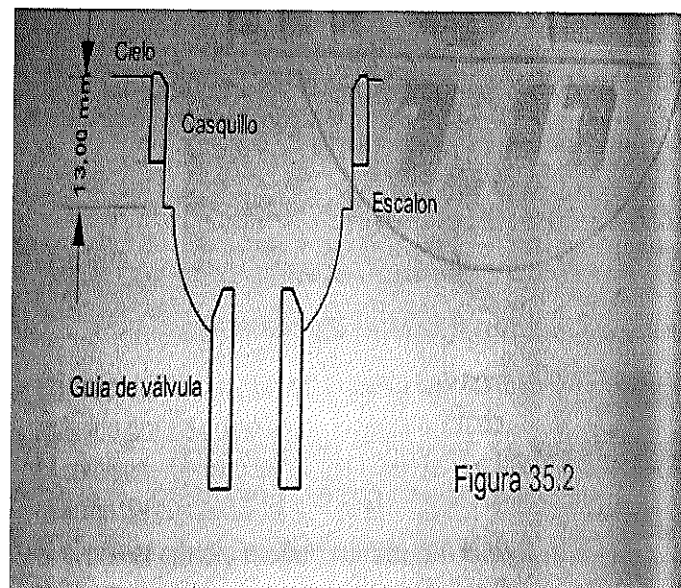


Figura 8

El mecanizado original del alojamiento del casquillo puede extenderse hacia el conducto evidenciado por líneas en el sentido de rotación del vástago y con el radio que forma el conducto. Este mecanizado no puede superar los 180°, como indica la figura 9.

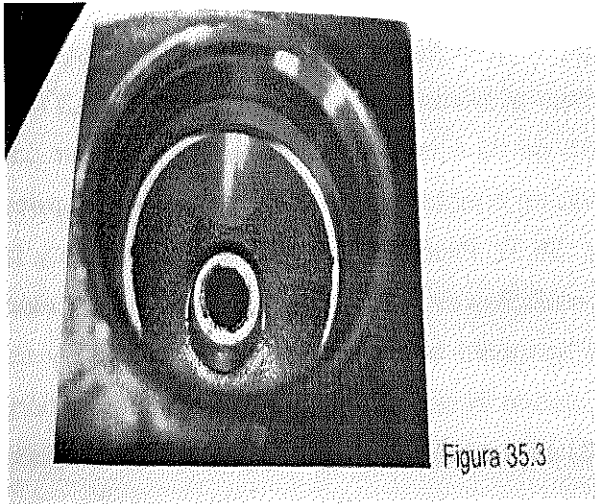


Figura 35.3

Figura 9

Prohibidas las tapas de cilindro que tengan toques de piedra o lija.

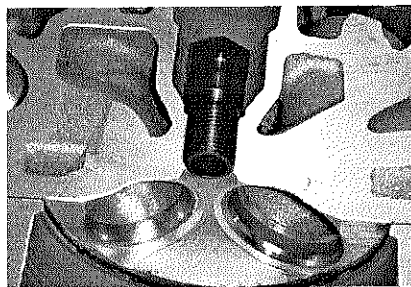
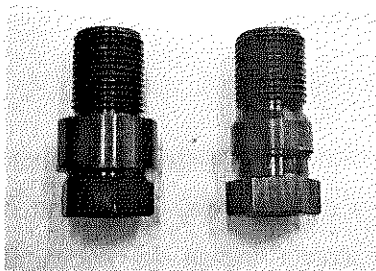
ART. 31. COMPRESIÓN:

La relación de compresión máxima será de 11 a 1.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Liso, Modelo Compres.

El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, el punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (ver fotos)



Insertos plano y cónico.

En caso de no cumplir con el punto anteriormente mencionado, el vehículo quedará excluido por no cumplir con lo reglamentado.

El comisario técnico será quien decida el o los cilindros al que se le realice la medición de relación de compresión.

Si el primer cilindro medido cumple con el valor reglamentado de relación de compresión (RC) se dará por válida y terminada la medición.

En caso de que este primer cilindro medido no cumpla con el valor máximo reglamentado, se medirá un segundo cilindro, en caso de que este tampoco cumpla con el valor máximo de R.C. se definirá su exclusión.

Si este segundo cilindro está en reglamento, esto dará la posibilidad de recurrir a un tercer y definitivo cilindro, que dará el resultado final de la medición.

De surgir una apelación, se resolverá con el mismo método de medición.

ART. 32. CARBURADOR:

Carburador WEBER (ICEV32) de una sola boca, se permite reemplazo de uso comercial. Diámetro máximo de difusor 24,3 mm y diámetro máximo de garganta 32,3mm. Todo flujo de aire que ingrese al motor deberá pasar por el difusor, no se permite ningún conducto que no pertenezca al carburador. Todos estos conductos emulsionadores deberán estar tapados con poxipol, estaño, poxilina o material similar. Así mismo todas las conexiones no utilizadas. Se deberán tapar con poxilina los orificios de la base del carburador, orificio de enriquecimiento y orificio de pulmón del cebador. Difusor original.

Avioncito original (será provisto por la categoría) debe mantener su ubicación y forma de montaje original, sin aporte de material. La altura del mismo deberá ser de 24mm. El avioncito estará numerado y el mismo se retirará al final de la carrera y se sorteará nuevamente, no pudiendo repetir el mismo número de avioncito al mismo piloto dos veces consecutivas.

Mariposa y eje de aceleración original. Cabeza de tornillos de sujeción de mariposa original o similar, manteniendo su medida y paso original.

Cambiar los chicleros sin modificaciones en su posicionamiento. Retirar cebador y recirculación de gases. El tubo emulsionador debe ser el F73 sin modificaciones.

Conexiones roscadas con entrada y salida de combustible y acoples rápidos.



ART. 33. ARBOL DE LEVAS:

Original del motor MOBI 1.0.

ART 34. ESCAPE:

Múltiple original de función, no se permite trabajo de interior ni aportar material. Bajada y cola homologada provista por la categoría.

No podrá superar el plano del paragolpes trasero.

Se permite instalar zonda.

ART 35. BULONES Y ESPÁRRAGOS:

Toda rosca del automóvil se puede reparar mediante insertos o postizos, manteniendo diámetros originales, salvo los permitidos anteriormente.

ART. 36. INSTALACION ELECTRICA Y ACCESORIOS:

Se permite el reemplazo de la instalación original por una que cumpla las necesidades mínimas de funcionamiento del encendido, arranque, limpiaparabrisas, luces de stop, luz de lluvia color ámbar y bomba de nafta eléctrica. La batería deberá tener 32 amperes de capacidad mínima, su ubicación será en el interior del habitáculo del piloto, debidamente fijada con dos tensores de 8mm. Deberá tener un marco metálico y un cobertor aislante de seguridad.

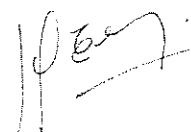
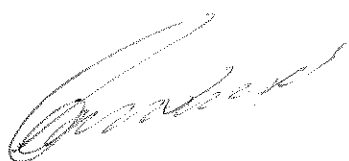
Se permite el uso de motor de arranque de VW Suran y la adaptación con una planchuela de manera optativa.

ART. 37. SISTEMA ELECTRICO DE INFORMACIÓN DEL PILOTO:

Es obligatorio el uso del "Sistema de Banderillero Electrónico" homologado.

- Marca: Lisso
- Modelo: A11

Dicho Banderillero Electrónico, DEBE ESTAR INSTALADO EN EL AUTO en el momento de la verificación técnica previa, de la siguiente manera.



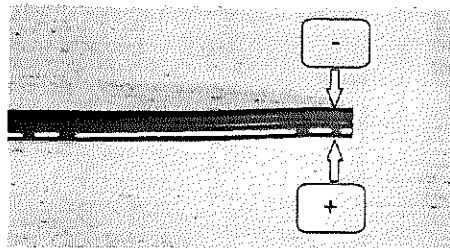
Manual de instalación Banderillero electrónico



INSTALACIÓN DE LA ALIMENTACIÓN

- Si el corte de corriente general esta en el NEGATIVO de la batería:
Conectar el cable Positivo (color negro con raya blanca) directo a la batería y el cable Negativo (color negro) después de la llave de corte general de corriente negativo. NUNCA a masa o chasis.
- Si el corte de corriente general esta en el POSITIVO de la batería:
Conectar el cable Negativo (color negro) directo a la batería y el cable Positivo (color negro con raya blanca) después de la llave de corte general de corriente positivo

Detalle Cable 12V

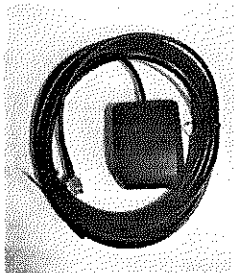


NO conectar la alimentación del equipo al tacómetro o reloj de RPM ni a la instalación eléctrica que alimenta la bobina de encendido.

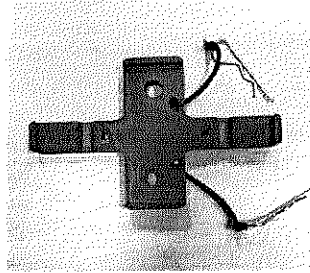
NO colocar el equipo cerca de la bobina de encendido o cables de bujías.

INSTALACIÓN DEL CABLE DE ANTENA RF Y ANTENAS

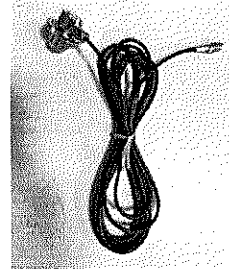
- La antena de RF y de GPS deben estar ubicadas en el centro del techo del vehículo y el cable de RF (o cable coaxial) debe ir desde la antena hasta el equipo. Dichas antenas deben estar a una distancia mínima de 20cm de cualquier otra antena que tenga el vehículo.



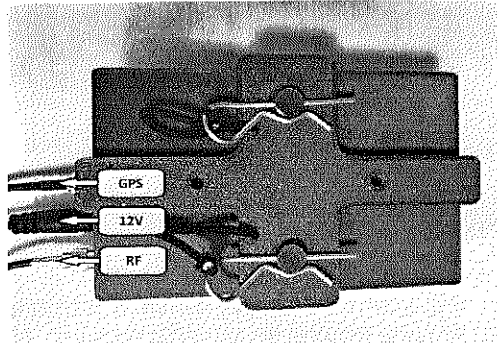
GPS



Soporte

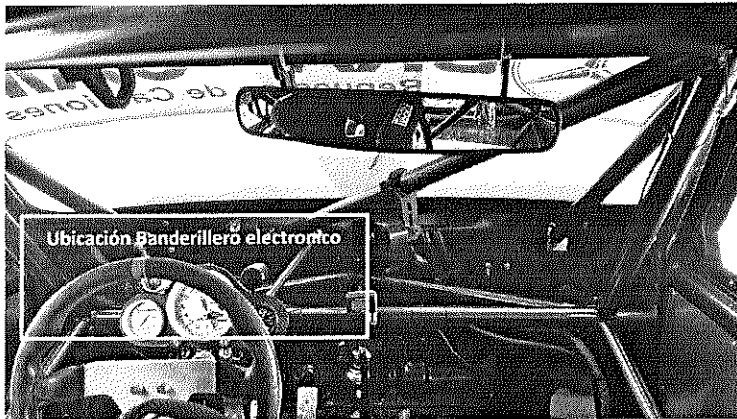


Cable RF



UBICACIÓN DEL EQUIPO EN EL AUTO

- El equipo debe estar ubicado sobre la base soporte provista por la empresa Lisso, justo frente a la visión del piloto o a no más de 45° (izquierda o derecha) del centro de dicha visión.



El kit de instalación contiene: base soporte, cable de 12v, cable de antena RF, antena RF, antena GPS y debe ser provisto por la empresa Lisso SRL

ART. 38. COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES:

Los lubricantes del motor y transmisión son libres.

El combustible a utilizar deberá ser de uso comercial hasta 98 octanos (sin aditivos).

ART. 39. NUMERACIÓN:

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en el lugar indicado el número identificador que les haya sido asignado. Los números serán provistos por la categoría y no podrán sufrir ningún tipo de modificación como recortar o tapar parcial o totalmente. A cada piloto se le proporcionará dos números circulares de 150 mm de diámetro, para ser colocados en el frente del vehículo y en el parante posterior derecho del techo; el logo de la categoría en formato circular de 150 mm de diámetro que deberá ser colocado en el frente del vehículo y dos números laterales de 300 mm por 330 mm.

La figura 10 indica el formato del número que utilizará la categoría y las figuras 11 y 12 posterior indica su ubicación.

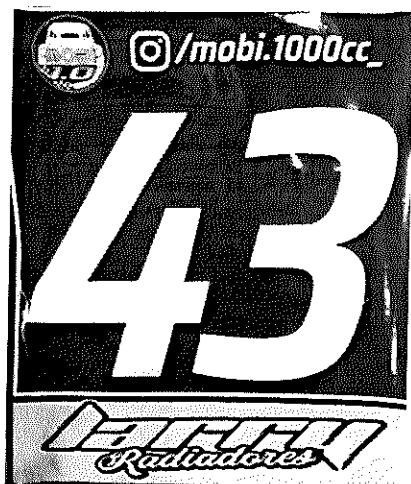


Figura 10 Formato

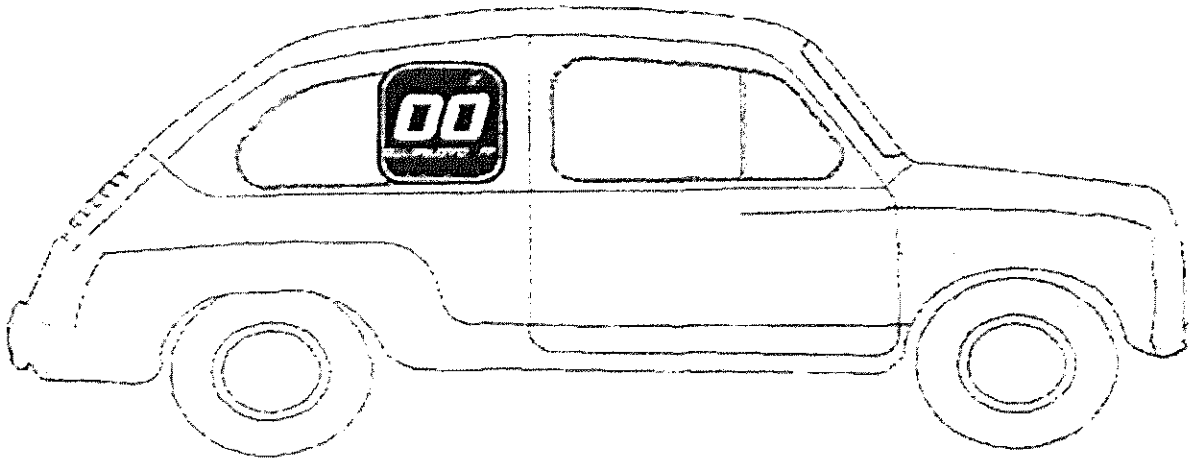


Figura 11 Numeración Lateral

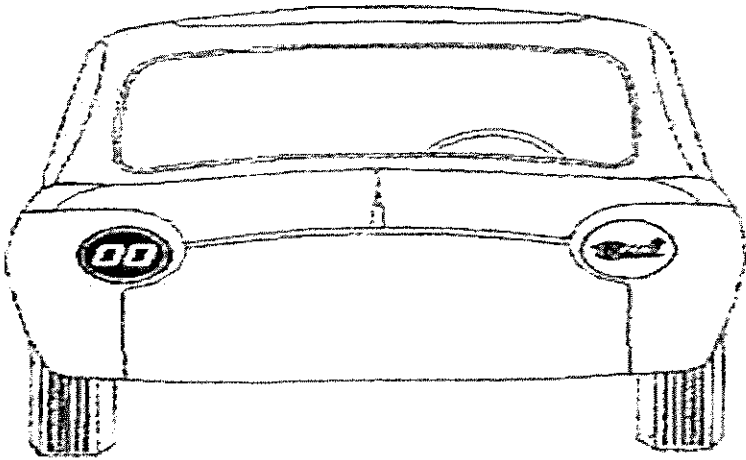


Figura 12 Numeración Frontal

NOTA: TODO LO QUE NO ESTÁ ESPECIFICADO EN ESTE REGLAMENTO QUEDA PROHIBIDO.

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.