



REGLAMENTO TÉCNICO de la CATEGORÍA

TURISMO AGRUPADO CLASE 2

AÑO 2023

El presente Reglamento Técnico tiene vigencia a partir del 01/01/2023 hasta el 31/12/2023 y reemplaza a todo otro Reglamento TURISMO AGRUPADO emitido con anterioridad.

En TURISMO AGRUPADO CLASE 2 están homologados los siguientes autos:

- Fiat 128, 128 E, 128SE todos 1300cc y 1400cc
- Fiat 147 1300cc y 1400cc

BLOCK DE MOTOR CLASE 2

Se permite un rectificado máximo de hasta (un) 1mm en relación al diámetro original sin que esto signifique sobrepasar la cilindrada máxima.

- . Para motor 1300cc máximo 1335cc diámetro máximo 87.4mm
- . Para motor 1400cc máximo 1405cc diámetro máximo 81,5mm

Se autoriza el reecamizado de los cilindros en las mismas condiciones que para el rectificado, pudiéndose modificar el material de los mismos. Se permite el rectificado del plano del block, el mismo deberá ser efectuado en paralelo a sus formas originales.

Se permite refuerzo de block, siendo optativo, el rellenado de las ventanas que se encuentran por encima de las bancadas. O el uso de una plancha abulonada a la parte inferior del block, espesor y material libres.

Para los 1300 y 1400 se autoriza en forma opcional a reemplazar tornillos de bancadas y tapa de cilindro por espárragos con tuercas.

2 - ARBOL DE LEVAS

Cruce libre, alzada 10 mm máximo, dicha medida se tomara sobre el eje de leva sin luz.

Emplazamiento y botadores originales.

Botadores: deben ser originales. Tratamientos térmicos libres.

3 – CIGÜEÑAL

Deberá permanecer en sus formas originales, se permite su rectificado y balanceo por medios de perforaciones. Su peso mínimo sin tolerancia será de 9,800 Kgr.

La carrera de los mismos será de 55,50mm +/- 0,3mm.

Cojinetes: La marca y el material son libres.

4 – BIELAS

Originales. Solamente se permite el alivianado para su balanceo respetando el peso de la más liviana, la cual deberá permanecer inalterable. PESO MINIMO: 660 gramos. El peso de la biela se efectuara con tapa cojinetes tornillos y tuercas.

5 – PISTONES

Originales o de mercado de reposición que equie al motor tipo, sentido de orientación de armado libre.

Se permite torneear la cabeza para dar compresión manteniendo el paralelismo. Se permite maquinar para cavidad de válvula. Se permite pistones forjados. Afloración máxima 0.3mm.

6 – AROS

Espesor original, cantidad original

Espesor 1º 1.5mm



2º 1.75mm

3º 3.0mm

7 - PERNOS

Originales, seguros de pernos libres. Diámetro interior máximo 15mm, Diámetro exterior 22mm

Para motor 1400cc pernos originales diámetro interior máximo 15mm y diámetro exterior máximo 22mm.

8 - DISTRIBUCIÓN

Libre preparación.

9 - VOLANTE MOTOR

1300cc se podrá alivianar, su peso será libre, opcional volante de acero manteniendo la corona de arranque original.

10 - LUBRICACIÓN Y REFRIGERACIÓN

La lubricación deberá ser original, se permite agrandar el carter y modificarlo, prohibido radiador de aceite.

Para la refrigeración el radiador deberá estar en su posición original, el uso de termostato y electro ventilador es opcional. La cantidad de filas de caños es libre.

11 - MULTIPLE DE ESCAPE

Libre, prohibido acero inoxidable.

12 - MULTIPLE DE ADMISIÓN

Original de dos bocas, el que equipa al modelo Fiat Uno, se prohíbe el pulido en su totalidad, el mismo se identificara con el N° 7696043 para poder ser utilizado. Se puede eliminar calefacción por medio de tapones ciegos.

PROHIBIDO AGREGAR MATERIAL.

13 - TAPA DE CILINDROS

Se permite el rectificado del plano paralelo a sus formas originales.

Asientos de válvulas, resortes y guías libres, platillos y trabas originales.

Se podrá aportar material al solo efecto de la reparación de un solo cilindro, a condición que una vez realizado este trabajo, conserve estrictamente sus dimensiones y formas originales. La cámara de compresión es libre. Se permite pulido interior, sin agregado de materiales, siendo el diámetro máximo del conducto de la tapa de cilindros lado colector de admisión 30.5mm. El diámetro máximo del conducto de la tapa de cilindros lado colector escape será de 29.5mm. Para todos los modelos.

JUNTA TAPA DE CILINDRO LIBRE

RELACION DE COMPRESIÓN

MOTOR 1300CC 10,5 a 1 como máximo con junta y carbón.

MOTOR 1400cc 10 a 1 como máximo con junta y carbón.

14 - VALVULAS

Diámetro vástago hasta 8.5mm, libre los ángulos de asientos y los casquillos

Medidas de las mismas con micrómetro

Admisión máximo 36.15mm

Escape máximo 31.45mm

Prohibido titanio

15 - RESORTE DE VÁLVULAS

Libres.

16 - PLATILLO, TRABAS Y BOTADORES



Originales.

17 - BUJÍAS

Diámetro 14mm. Posición original. Permitido reparar rosca con insertos.

18 – ENCENDIDO (para todos los motores)

A bobina, condensador y platino o electrónico en la culata de levas. Debe ser de un solo platino, bujía libre, posición, ubicación y medida original.

Se permite colocar distribuidor a platino o electrónico en árbol auxiliar.

19 - CARBURADOR Y BRIDA RESTRICTORA

Solex 34-34 +/- 0.25mm

Cuerpo y componentes originales del mismo, se permite eliminar sistema de cebador, se permite apertura de mariposa simultánea o diferida, se permite cambiar los reglajes de aire y nafta.

DIFUSORES: Diseño libre, la altura total deberá ser como máximo 37mm + 1mm, el diámetro máximo será de 26-26 con tolerancia de 0.25mm, el material de los difusores es de libre elección. Permitido bancada adicional para eje de carburador.

Para los motores 1300cc la altura de la brida adaptadora sera igual que la del motor 1400cc, de 30mm entre el multiple y el carburador con juntas y baquelita incluidas, de libre diseño en forma y medida.

20 - FILTRO DE AIRE Y/O TOMA

No se permite del tipo toma dinámica. El aire que ingresa al carburador obligatoriamente pasara a través de un elemento filtrante. El elemento filtrante será libre. Prohibido toma de aire para carburador fuera del vano motor.

21 - CARCAZA CUBRE VOLANTE

Libre.

22 - PESO DEL VEHÍCULO

Cada piloto deberá concurrir al pesaje provisto de su indumentaria completa compuesta por buzo, guantes, ropa interior, botas, protector cervical y casco homologados por la F.I.A.

Se procederá a labrar un acta en la cual quedara establecido sus pesos, esta será firmada por el piloto, Comisario Técnico y Comisario Deportivo.

El peso registrado en el primer evento será valido hasta el sexto evento inclusive. En el séptimo se efectuara un nuevo control de peso el cual tendrá validez hasta la finalización del campeonato. No obstante lo expresado a requerimiento del Comisario Deportivo en cualquier evento puede ser controlado el peso de un piloto y modificado el acta si así correspondiera.

Si un piloto ingresara al campeonato ya avanzado el mismo, se lo pesara en la primera competencia que intervenga y se lo incluirá en el acta.

El peso registrado en la misma será el valido durante todas las pruebas oficiales, para la verificación del peso mínimo con piloto.

FIAT 147 – 128 1300cc: 835Kgs

FIAT 147 – 128 1400cc: 835Kgs.

El peso detallado anteriormente es con el peso del piloto incluido.

El pesaje se efectuará como termina la competencia sin piloto, con combustible y líquidos correspondientes. A este peso se le adicionará el peso del piloto, resultante del pesaje efectuado y reconocido durante la verificación técnica.

El resultado que arroje el pesaje de la verificación final, será oficial y no apelable.

Todos los vehículos que lleven lastre deberán colocarlo dentro del habitáculo o baúl y ser de metal, soldado o abulonado; debiendo tener un orificio para su precintado.



ESTA EXPRESAMENTE PROHIBIDO

- a-Sistema de cárter seco.
- b-El uso de sobre alimentadores, excepto en forma dinámica, con posición libre.
- c-Inyección de combustible.

23 - CAJA DE VELOCIDADES

DIFERENCIAL: Caja tipo Lancia, Corona 59 dientes, Piñón 15 dientes.

Opcional Corona 61 dientes Piñón 15 dientes

Los palieres, juntas homocinéticas y tricitas deben ser de origen o similares de fabricación en gran serie.

CAJA DE VELOCIDADES: Debe ser original tipo Lancia de 5 (cinco) velocidades hacia delante y una hacia atrás-

Las relaciones de engranajes deberán respetar la cantidad de dientes que se detallan a continuación:

Primera	43/11	3.909		
Segunda	47/21	2.238		
Tercera	38/25	1.520		
Cuarta	37/32	1.158		
Quinta	35/37	0.945	Opcional	33/35 0.942

EMBRAGUE: Centro original, se permite Telescop o centro fijo, opcional sinterizado.

24 – DISTANCIA ENTRE EJES Y TROCHA

Distancia entre ejes para Fiat 147 2225mm +/- 30mm

Distancia entre ejes para Fiat 128 2448mm +/- 30mm

Trocha delantera 1400mm máximo

Trocha trasera 1400mm máximo

La trocha delantera y trasera se medirá a la altura del piso desde el lado interior de una llanta al lado exterior de la otra llanta.

25 – SUSPENSIÓN

SUSPENSIÓN DELANTERA:

La caja de dirección, las rotulas, las masas y porta masas deberán ser originales o similares de fabricación en gran serie. Los extremos de dirección podrán ser originales o se podrán reemplazar por rotulas de competición. NO se permite reformar los anclajes originales. Los bujes y resortes de suspensión son libres.

Se podra colocar portamazas de 128, fiat duna o fiat uno opcional.

Se permite variar altura brazo de dirección en el porta mazas para equiparar altura caja de dirección. Obligatorio colocar dos tensores delanteros, uno por lado, similar al del modelo Súper Europa. Los anclajes de los mismos deberán estar en el lugar de la barra estabilizadora delantera. Se permite rotular el tensor a su anclaje a la carrocería. Se permite usar brazo de rotula con regulación y/o rotular los mismos a su anclaje a la carrocería.

Los usuarios de Fiat 128 deberan colocar 2 tensores delanteros uno por lado, los correspondientes anclajes de los mismos podran tener una cota entre si minima de 61cm y maximo de 74cm, medida entre los centros de la rotula de los anclajes delanteros.

Los anclajes de los tensores delanteros en el chasis tendran un orificio para el ensamble de la rotula a una altura de 90mm del piso como minimo al centro del mismo, y medidos con las dos gomas delanteras infladas con 30lbs. +/- 2lbs. De tolerancia.

CAZOLETAS: Se permite modificar para utilizar corrector de comba y avance. Material y forma libre. Se autoriza reformar y modificar soportes de cazoletas sobre monocascos.



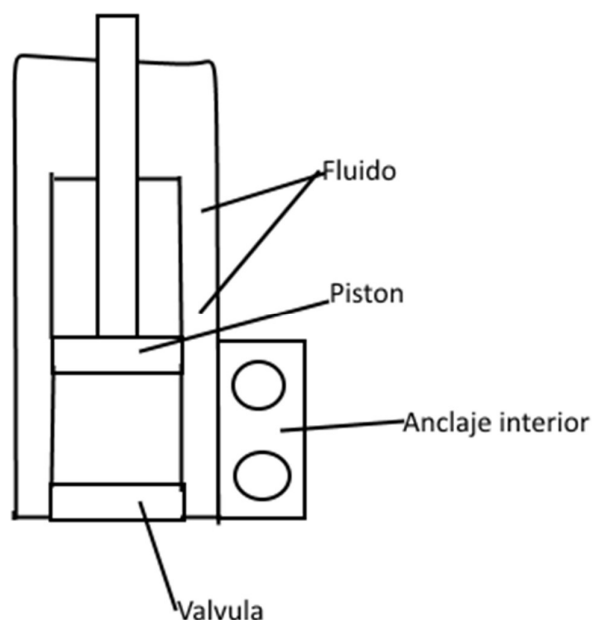
Precargas de suspensión Libres.

SUSPENSIÓN TRASERA: Sistema original. No se podrán modificar los anclajes. Hojas de elásticos libres en cantidad y durezas, bujes libres en material, sin cambiar los centros. Prohibido todo tipo de micro giro, aun los simulados por desgaste.

Se permite reforzar parrillas originales. Se permite utilizar corrector de comba en anclaje superior e inferior de amortiguadores. (Prohibido colocar espirales concéntricas con regulación de altura en amortiguadores).

AMORTIGUADORES: Este sistema solamente permitido e suspensión delantera. Originales o de fabricación de gran serie. NO se permiten importados. El largo de los vástagos es libre, el diámetro del vástago debe ser de 20mm como máximo. Se permite utilizar espirales concéntricas a los amortiguadores con regulación en dicho amortiguador para corregir altura. Prohibido presurizado. Prohibido resorte interior para presurizar.

Preparación interior: Vástago macizo de diámetro máximo de 20mm, cilindro de trabajo diámetro interior 35mm máximo, pistón de serie (sadar, corven, frit rot) únicas marcas permitidas, válvula de base de cilindro de trabajo de serie (sadar, corven, frit rot). Ver figura.

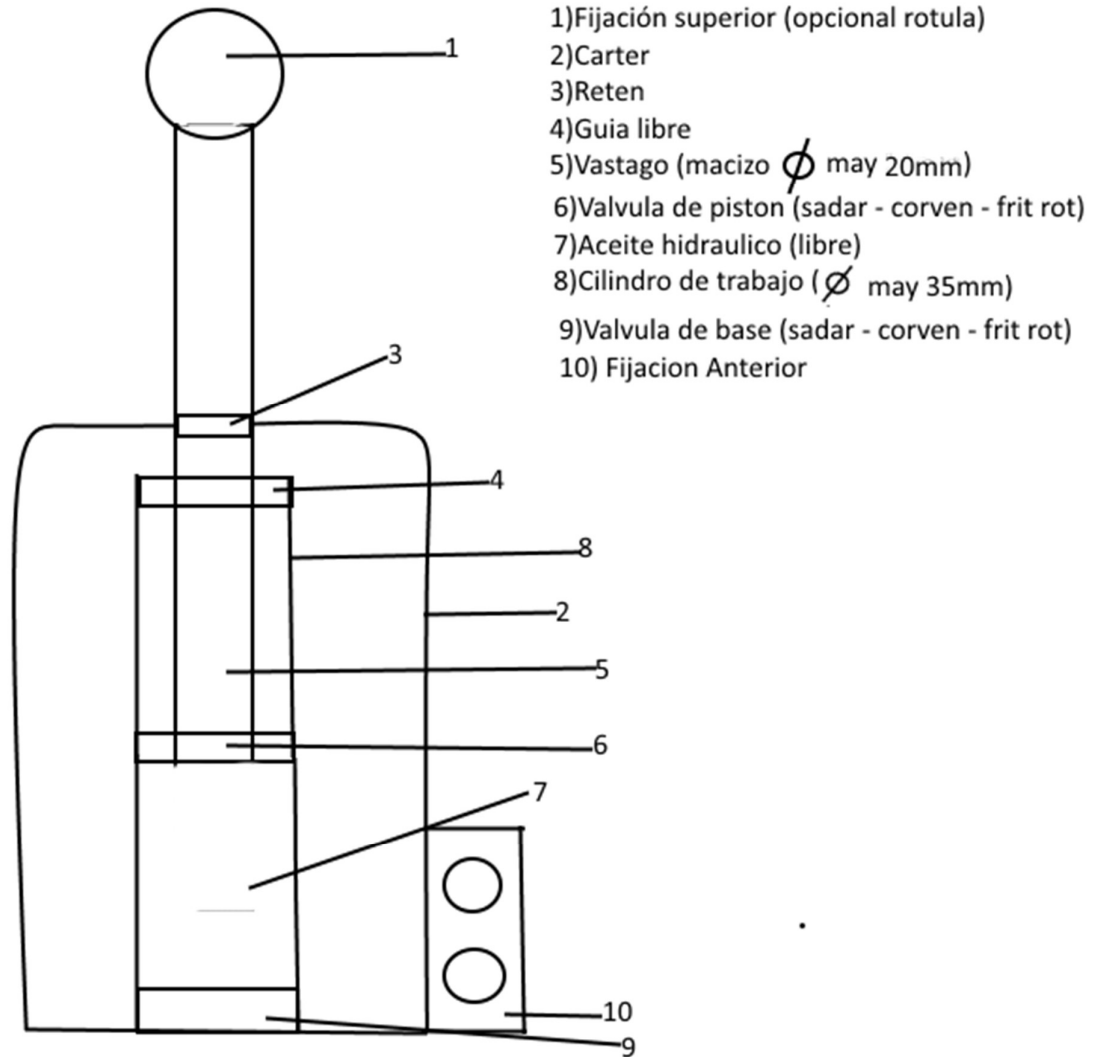


Anclaje inferior de amortiguador se puede utilizar las tres opciones Fiat 128, Fiat 147 y Fiat uno, en cualquiera de los modelos (Fiat 128 – Fiat 147).

Calibración de pistón y válvula libre con elementos originales o similares a los originales.

ESTAS MODIFICACIONES SERAN OBLIGATORIAS A PARTIR DE LA TERCER FECHA.

AMORTIGUADORES TRASEROS SIN ESPIRALES CONCENTRICOS IGUAL PREPARACION AL DELANTERO



FRENOS: Los delanteros y traseros deben ser originales o su similar de fabricación en gran serie, ya sean los calipers delanteros como las campanas y patines traseros. El mando manual es opcional. Se permite el uso de una sola bomba de frenos doble circuito en su posición original, el uso del servo freno es opcional. Las pastillas de frenos serán únicamente de marca R99 o PERFORMANCE RACING, ambas son de fabricación nacional y cintas de frenos deben ser de su forma original, libre compuesto.

El regulador de frenos podrá tener un comando interno para su regulación. En los frenos traseros se permite adaptar regulador de cintas.

LOS DISCOS DE FRENOS NO PODRAN TENER MENOS DE 8mm DE ESPESOR.

Los Fiat 128 podrán colocar el mismo modelo de mordaza que los Fiat 147.

Se permite refrigerar frenos delanteros, se permite perforar campanas traseras, se permite ranurar discos de frenos.

Prohibidos discos ventilados.

Se permite el uso de una sola bomba de frenos doble circuito.

Los fiat 128 y 147 podrán utilizar caliper de fiat duna, fiat uno. Diámetro de piston 48mm.

También podrán usar discos de frenos de fiat duna fiat uno.



26 – LLANTAS

Serán de chapa estampada. Su ancho máximo será de 6” por 13”, las cuales podrán fijarse con bulones o espárragos.

27 – NEUMATICOS

Los neumáticos a usar serán en el tren delantero usadas, selladas a sorteo y provistas por la categoría

Los neumáticos de lluvia serán Pirelli P Zero 175/510 VR 13 RIN o slip dibujadas.

Los neumáticos traseros deberán ser iguales a los delanteros en marca y medida.

ART. 28 - DISPOSICIONES GENERALES:

a-Palanca de cambios: Libre construcción; la butaca del piloto deberá estar en el lado izquierdo del vehículo.

b- Arranque automático: Obligatorio, eléctrico, operable desde el puesto de conducción.

c-Alternador: Optativo su uso.

d-Combustible: De uso comercial en vehículos terrestres, sin agregado de ningún tipo de aditivo. El piloto deberá declarar la marca de combustible utilizado.

e-Limpiaparabrisas y lava parabrisas: Ambos obligatorios; cantidad 1 (uno); con un depósito con una capacidad mínima de un litro.

f-Luz de stop: Es obligatorio su funcionamiento accionado por el pedal de freno únicamente, cada faro deberá estar colocado en la mitad del alto de la luneta trasera en ambos lados, con lámparas de 21 watts cada una. También es obligatorio una luz de lluvia central, color ámbar de 21 watts de potencia.

g-Bomba de combustible: Libre, ubicada en el vano motor. Válvula reguladora ubicación libre.

h-Motor de arranque: Deberá mantenerse en su lugar de origen y en funcionamiento, su marca y tipo son libres.

i-Anclajes de motor: Materiales libres, pero deberán mantener su posición original. Se permite un soporte adicional en caja de velocidades.

j-Poleas y correas: Serán libres en su material como en sus dimensiones.

k-Pedalera. Para la CLASE 2 deberá ser original, se permitirá reformar solamente los pedales para comodidad del piloto.

Opcional el uso de pedalera de competición (bomba de freno de un solo cuerpo de doble circuito que equipó a autos de fabricación nacional)

l-Adición de material: Toda adición de material o pieza está prohibida. Salvo que esté específicamente autorizada por un artículo del presente reglamento

m-Tanque de combustible para la CLASE 2: Deberá ser del tipo de competición o náutico, ubicado dentro del habitáculo en la zona denominada baúl para autos de tracción delantera a una distancia no menor de 200mm del zócalo trasero. El mismo deberá estar protegido por un caño transversal ubicado sobre el zócalo trasero. El venteo deberá tener una válvula de seguridad o antiderrame de Taunus o Duna. Los autos que en esta temporada tengan el tanque de combustible colocado en un lugar no reglamentado por el reglamento técnico actual, deberán cargar 20kg en la zona del baúl, prohibido sobre el eje trasero.

n-Sistema de calefacción para la CLASE 2: Opcional su uso. Deberá ubicarse el radiador dentro del vano motor, posición libre.

Debe colocarse en el parabrisas cilindrada del motor que equipa al automóvil. La identificación será con números de tamaño mínimo de 50mm DE ALTURA.



29 - CARROCERIAS ORIGINALES

CARROCERIA:

Debe respetar su forma original, pudiendo reforzar su chasis y anclajes en los lugares necesarios respetando su forma original. Las cerraduras de las puertas serán original y cinturón interior de seguridad de apertura rápida. Las puertas traseras se pueden fijar a la carrocería, el forrado de las puertas no podrá ser de material inflamable, se prohíbe el uso de paragolpes delantero o de cualquier otro elemento que actúe como tal.

Al interior del vehículo se le permite quitar toda la tapicería y alfombrado, instrumentales libre diseño y posición.

Las puertas delanteras deberán estar protegidas con una malla tejida desmontable.

Los vehículos deberán contar con una protección "Para Llamas" de material metálico aislando el tanque de combustible del habitáculo.

Los vidrios son libres con excepción al parabrisas que debe ser original o del tipo triples. En la puerta delantera izquierda y derecha obligatorio acrílico.

Se puede cambiar piso usando piso plano soldado en la posición original.

Se colocara un caño de defensa lateral en puertas delanteras con una altura máxima de 300mm y mínima de 200mm, panel de puerta fijo.

La tapa de capot y baúl deberán ser originales o sus similares en forma y medidas, material libre, anclaje libre. Obligatorio el uso de elementos de sujeción.

Todo vehículo que tenga una protección frontal entre parrilla y radiador, dicha protección deberá ir solidaria a alguna parte del chasis y por medio de un caño estructural de 2x2 de 1,2 espesor.

Se podrá tener elevado 7cm el capot con respecto al plano del guardabarros delantero en la parte trasera del capot.



30 - GENERALIDADES

Tablero de instrumentos: Libre construcción y diseño.

Butacas: Obligatoriamente homologadas para competición. Deberá presentar condiciones de seguridad, cubriendo hasta el hombro del piloto, deberán fijarse mediante una estructura rígida de acero a la jaula con 4 bulones de grado 8, de 8mm. de diámetro como mínimo.

Espejo retrovisor: Obligatorio, exterior e interior.

Cinturón de seguridad y casco:

Cinturón: Tipo arnés de 5 anclajes mínimo: obligatorio. Homologado para competición.

Casco: Será del tipo de competición, protector integral de cabeza, deberá usarse abrochado, deberá estar colocado antes de salir de boxes para evitar sanciones estos deben ser homologados. No está permitido cortar un casco, sólo se permiten los modelos abiertos adelante como los provee el fabricante. Prohibidos cascos de moto



Jaula Antivuelco: La jaula antivuelcos es obligatoria, construida con caños tubulares con un diámetro no menor a 1 1/2 pulgada debiendo la misma estar formada por un arco delantero a nivel del marco del parabrisas y un arco central a la altura de los parantes de las puertas, unidos entre sí, con dos tensores hacia atrás. Además deberá con un travesaño de lado del piloto o a la altura de su pierna izquierda.

Para ninguna marca el tanque de combustible podrá estar instalado delante del eje delantero.

Batería: Debe estar sujeta por algún medio, como medida de seguridad y deberá tener una tapa de protección antiderrame de líquido.

Cortacorriente: Interno, obligatorio, al alcance del piloto. Cortacorriente exterior obligatorio, ubicado sobre el lado izquierdo del torpedo e identificado con una flecha roja.

Matafuego: Instalación obligatoria, con su correspondiente carga mínima de 2 Kgs. que respete las normas I.R.A.M., en funcionamiento, con un soporte fijado al piso y con seguro. Para la clase 2 deberá tener un accionamiento exterior sobre el torpedo ubicado del lado derecho del vehículo con su debida identificación.

NOTA: Se entiende por original, todas aquellas piezas, partes y componentes, que hayan sido fabricados por FIAT Argentina u otra empresa en forma cerrada, respetando forma y medida de catálogo original. Las partes no especificadas en este reglamento, al no ser originales en su forma, medida y/o posición, se procederá a la desclasificación del auto en cuestión, SIN EXCEPCION.

- a-Se permite reemplazar el conjunto original del capot, guardabarros delantero, tapa baúl, rejilla, entrada de aire, faros delanteros, por piezas de diseño sólidamente sujetas a la carrocería, debiendo cubrir las ruedas delanteras en su parte superior.
- b-El conjunto podrá tener una altura máxima de 50mm., medida a partir de la base inferior de apoyo más alta del parabrisas y se extenderá 800mm. hacia delante, partiendo desde el centro de la punta de ejes y hacia atrás, hasta el tope con el parabrisas.
- c-El material para su construcción deberá ser resina plástica y no tendrá estructura rígida que actúe como paragolpes. Podrá ser desmontable y no se permitirá competir sin dicho elemento.
- d-Deberá poseer faroles de stop, con el sistema en perfecto funcionamiento.

31 - MODIFICACIONES

Con el objetivo de incrementar las medidas de seguridad, hemos decidido establecer la posibilidad, para aquellos corredores que quieran o puedan, de agregar pontones laterales no mayores al ancho máximo de las ruedas, pudiendo aprovechar ese desplazamiento hacia fuera y colocar una jaula tipo escalera que permita amortiguar el impacto en caso de choques laterales.

MOTOR FIAT TIPO 1400CC CLASE 2

FICHA TECNICA

Diámetro de cilindros: 80.5mm + 1 Mm

Carrera de Cigüeñal: 67.4 Mm

Cilindrada total: 1372.15cc (diámetro 80.5mm)

Pistones: Originales o similares. Se permite balancear. Se permite rectificar el borde superior.

Asimismo se deja constancia que todos los elementos constitutivos del motor deberán ser originales o similares de gran serie. Afloramiento máximo de la superficie del block 0.3mm

Sobretapa soporte de árbol de levas: Se permite utilizar la sobretasa de los modelos similares Fiat sin modificar formas ni medidas originales.



Montaje del pistón en la biela: Libre su posición de armado.

Tapa de cilindros: Original Fiat, obligatorio el uso de junta entre tapa y block, se permite pulir los conductos de admisión y escape. Los diámetros máximos de lado colector de admisión será de 29.5mm y de escape 28.5mm. Cámara de compresión libre.

Balances de elementos móviles del motor: Permitido debiendo mantener uno de ellos originales (bielas, pistones, etc.)

Válvulas: Originales o similares de fabricación en gran serie. Respetando medidas originales, prohibido de competición o titanium.

Casquillos de válvulas: Se determina que los mismos deberán mantener los siguientes ángulos 0° paralelo al eje de la válvula (vástago), para el interior cilíndrico. 45° para el asiento y 90° para el frente del casquillo, medidos a partir del eje de la válvula.

La medida del interior del casquillo de admisión es de 34.5mm como máximo y la del casquillo de escape de 28.2mm como máximo.

Guía de válvulas: Originales o similares, se permite reparar el interior con entubado de bronce. Se permite guías de bronce. Se permite cortar guía en contra de la admisión.

Tapa de válvula: Se permite adoptar el modelo de tapa de válvulas de cualquier modelo Fiat con similar sujeción a la sobretasa.

Diámetro de admisión: 37.35 / 37.65 Mm

Diámetro de escape: 30.85 / 31.15mm

Volante motor 1400cc: Peso mínimo 6Kg sin tolerancia. Opcional volante de acero, Se permite el volante de motor de cualquiera de las versiones de motores Fiat (1100, 1300, 1500) con árbol de levas a la cabeza respetando el peso de 6Kg. como mínimo sin tolerancia al igual que el volante original.

Polea de cigüeñal: Diámetro libre, material libre elección entre aluminio, fundición de hierro, acero, chapa estampada.

Termostato: Se permite eliminar o desactivar.

Bujías: Diámetro y largo de rosca original. Grado térmico libre, posición original.

Distribuidor: Libre elección entre distribuidor a platino (128-147- brío) o electrónico (regatta1.5-Duna 1.5-147 1.4 tipo) Ubicación a caballete árbol de levas en la parte lateral del block.

Para todos los modelos 1300cc y 1400cc se permite reemplazar el distribuidor original por el distribuidor tipo gol (sistema hall) en el block.

Múltiple de admisión 1300cc/1400cc: Original de dos bocas y que equipen al modelo Fiat Uno, se prohíbe pulido en su totalidad, prohibido agregar material. Nº de pieza 7696043 número que habilita el uso del múltiple. Se permite suplantar calefacción de múltiple por tapón ciego.

Carburador: Marca solex 34-34 +/- 0.25mm

Cuerpos y componentes originales del mismo, se permite eliminar sistema de cebador, se permite apertura de mariposas simultánea o diferida.

Se permite cambiar los reglajes de aire y nafta. DIFUSORES: diseño libre, la altura total deberá ser como máximo 37mm + 1mm, el diámetro máximo será de 26-26 con tolerancia de 0.25mm. El material de los difusores es de libre elección. Permitido bancada adicional para eje de carburador.

Brida adaptadora de carburador: Se autoriza colocar sobre el múltiple de admisión una brida adaptadora de libre material, su forma será libre, deberá tener una altura máxima de 30mm, incluido juntas y baquelitas.

Cigüeñal: Peso mínimo 8750Kg, se permite el balanceo solamente por medio de perforaciones. Posición de armado de pistón en biela libre.

Aros: espesor original, cantidad original 1º 1.50mm – 2º 1.75mm – 3º 3mm



Árbol de levas: Cruce libre, alzada 10 mm máximo, dicha medida se tomara sobre el eje de levas sin luz.

Pernos: originales

Bielas: Peso mínimo 560grs con cojinetes. Distancia entre centros 1285mm +/- 0.20mm. Se puede balancear, una biela permanecerá original.

Pistones: Se permite maquinar superficie de cabeza de pistón para cavidad de válvulas.

LASTRE POR HANDICAP

PUESTO 1° 20KG

2° 15KG

3° 10KG

4° 5KG

Cargara un máximo de 40Kg, luego de la cual podrá descargar terminando después del 10° puesto, y la descarga será

10° descarga 5kg

11° descarga 10kg

12° descarga 15kg

13° o más 20kg

El lastre deberá ser colocado en el lugar del acompañante.

Para los vehículos que deban ser adaptados para algún piloto con problemas motrices, los mismos deberán estar comprendido en el reglamento técnico de la categoría, excepto todas las reformas necesarias que considere la comisión técnica de la categoría para poder ser manejado, requisito este que se informa previo a la entrega de la licencia deportiva por la C.D.A. del A.C.A.

La entrega de precintos se hará hasta la primer categoría salga a clasificar, lo mismo ocurrirá con los pesajes extra oficiales. La rotura del precinto o su alambre es responsabilidad del piloto.

Lugares de precintado:

AMORTIGUADOR TRASERO Y DELANTERO

CARBURADOR, CENTRADOR Y MULTIPLE DE ADMISION

TAPA DE CILINDRO

LEVA

CAJA MOTOR

TAPA DE 5ta VELOCIDAD.