



REGLAMENTO TÉCNICO DE LA CATEGORÍA PROMOCIONAL 850 AÑO 2020

DISPOSICIONES GENERALES REGLAMENTARIAS

El presente Reglamento Técnico tiene vigencia a partir del 01/01/2020 hasta el 31/12/2020 y reemplaza a todo otro Reglamento de PROMOCIONAL 850 emitido con anterioridad.

1 - Todos los coches, pilotos y concurrentes que participen en carreras organizadas, auspiciadas o con la participación del PROMOCIONAL 850, deberán ajustarse estrictamente a las condiciones, exigencias y especificaciones técnicas contenidas en este reglamento y sus modificaciones o anexos complementarios que la comisión técnica desee efectuar; quedan por consiguiente sin efecto y nulo todo reglamento, disposición técnica y/o cualquier tipo de medida que con anterioridad a la fecha de vigencia de éste hubiere regido como norma de esta Categoría.

2 - La comisión técnica automovilística se reserva el derecho de aclarar, modificar y/o completar durante el transcurso del torneo oficial, cualquier artículo de este Reglamento técnico; este derecho a modificar sólo será aplicable cuando exista la necesidad real de abaratar o equiparar las marcas y toda modificación se realizará luego del análisis de las primeras tres (3) carreras consecutivas del campeonato o torneo, pudiéndose realizar un nuevo ajuste reglamentario sólo antes de la 6° competencia, pasado este lapso no se permite realizar ningún cambio al reglamento técnico vigente, esto se hará procurando así mantener la equidad de la categoría y proteger los derechos de los pilotos participantes.

3 - A los efectos de una correcta interpretación del reglamento técnico, se entiende por original todas las piezas, partes y/o componentes que fueron o son fabricados por sus respectivas firmas o empresas de autopartes siempre de origen nacional, en las formas y medidas iguales a los catálogos originales para la venta de automóviles de serie estándar, permitidos en este reglamento únicamente diseñados hasta 1.973 inclusive.

Toda pieza, parte y/o componente que no esté debidamente especificado en detalle en este reglamento, deberá responder a la definición de original en sus formas, medidas y funcionamiento; en todos los casos las piezas de automóviles serán de fabricación nacional, exceptuando aquellos artículos correctamente especificados.

4 - Está terminantemente prohibida la utilización de repuestos denominados de competición por más que respeten un alto porcentaje de similitud.

5 - Toda parte, barra, pieza o componente que estando debidamente aclarado en su artículo correspondiente se verifique que se ha borrado intencionalmente, códigos, números de serie, de fabricación, marca y modelo o nacionalidad, al igual que modificar o recortar una pieza o parte, será automáticamente desclasificado y será pasible de una sanción a criterio de la comisión técnica según la importancia de la pieza en cuestión y la intencionalidad del ocultamiento de los datos o parte modificada para su verificación.

6 - La categoría está reservada para que compitan en ella vehículos de las siguientes marcas y modelos: Renault Gordini, y Dauphine, Renault R4, R4L, Fiat 600, 600D, 600E, Coupé Fiat 770 y Fiat 133, debiendo éstas últimas competir con mecánica íntegramente de Fiat 600 de los modelos permitidos en este reglamento. Los modelos de los motores permitidos estarán comprendidos entre los años 1.960 y 1.973 inclusive, que se hayan vendido en serie en nuestro país sin excepción y será verificado el número de serie del block, de cilindros u otros sellos que contenga, cigüeñales o tapa de cilindros que determinen que dicho



motor es de los años mencionados y hasta 850cc.; toda trasgresión a esta norma será castigada severamente.

7 - La verificación técnica inicial se realizará con un mínimo de dos (2) hs. antes de la competencia en la cual se desea participar. La planilla de inspección es entregada al piloto junto con el reglamento técnico, será completada por uno de los verificadores de la categoría y deberán estar la totalidad de los ítems aprobados, sin excepción, de no ser así el auto estará inhabilitado para participar en competencias y/o ensayos previos a competencias

8 - Cuando se dé el caso de un vehículo que volcó o colisionó con una determinada intensidad, queda a criterio exclusivo de la comisión técnica actuante, la continuación de la participación de la máquina en competencia, siempre y cuando se verifique la seguridad del habitáculo, cinturones de seguridad, butacas, cerraduras y sistemas de seguridad. La decisión deberá ser analizada como mínimo por dos (2) integrantes de la comisión técnica más la autorización del comisario deportivo. Si el hecho ocurre dentro de una competencia en desarrollo, la decisión de aprobación para que continúe deberá ser unánime.

9 - Los números estarán colocados en los coches en la posición de los vidrios laterales traseros, las cifras que conforman el numero de competición serán de color BLANCO sobre un rectángulo de color NEGRO de 30 cm. o un círculo de 30 cm. el trazo de los números debe ser de 4 cm. y 22 cm. de altura, además deberá poseer en ambos lados de la trompa un círculo de 12 cm. como mínimo con el numero del auto. El diseño de las cifras será del tipo clásico, sin adornos ni agregados, el trazo básico según la siguiente reproducción: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0 - Se deberá inscribir en los laterales de las puertas delanteras, el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres de 4 cm de altura .- La numeración para competir está dada por el ranking de pilotos obtenido del campeonato 2009 y luego por sus correspondientes inscriptos, pudiéndose competir con números de una o dos cifras desde el 1 al 99 inclusive, no permitiéndose el agregado de números adelante ni detrás.

10 – Por denuncias, apelaciones etc. será según lo establecida en el RDA

SEGURIDAD

11 - CINTURONES DE SEGURIDAD

Deben ser homologados, su uso es totalmente obligatorio para el piloto en ensayos y competencias, deberá estar anclado en forma muy firme y abulonado a la carrocería o eventualmente a la jaula antivuelco, estando prohibido que el bulón de amarre perfora cualquier tubo de la jaula; el cinturón deberá tomar a la persona como mínimo por ambos hombros y por la cintura también; en hoja adjunta se detallan las posibles formas de anclaje aprobadas según las normas de la F.I.A. que serán verificadas en competencias, de igual manera podrá cuestionarse la calidad y seguridad que ofrezcan los cinturones según criterio de los verificadores. Está prohibido el uso de cinturones inerciales. En el caso de accidentes o vuelcos, las revisiones podrán exigir el retiro de los mismos para su control y análisis debiéndose respetar la decisión sobre su utilidad.

12 - BUTACA

Tendrá que ser ubicada aproximadamente en los lugares previstos por el fabricante para el conductor, de 10 a 30 cm. de distancia entre el lado interior del parante y la butaca. Esta distancia será tomada a 40 cm. del piso hacia arriba. Obligatoriamente tendrá que ser una butaca integral para competición y homologada no se permite el uso de apoya- cabezas o estructura de caños adosados a las butacas. Ésta estará totalmente abulonada en cuatro partes sobre una estructura de caño o planchuela tomadas a la jaula antivuelco, no se permiten butacas con sus anclajes soldados. En hoja aparte se muestra una orientación correcta de la mejor forma de abrazar el cuerpo según reglamentaciones vigentes de la F.I.A.



13 - JAULA ANTIVUELCO

La jaula deberá ser una estructura firme de constitución sólida en su soldadura especialmente, al igual que sus vínculos a la carrocería tendrán que estar sólidamente abulonados o eventualmente soldados. A continuación se mencionan las partes indispensables y obligatorias de la jaula antivuelco: arco de seguridad, arco delantero, arcos laterales, tubos de refuerzos longitudinal hacia atrás, tubo de refuerzo transversal, placas y/o escuadras de refuerzo, refuerzos laterales en cruz o en diagonal; la dimensión de los tubos de la jaula será de 1"1/2 (38mm.) de diámetro como mínimo y de un espesor de 1,6mm., esto obligará a revisar y replantar jaulas ya existentes y a la construcción de nuevas, basadas en las ilustraciones adjuntas que son requerimientos oficiales de la F.I.A. Está en el derecho de la comisión técnica actuante aprobar jaulas ya fabricadas pero con las modificaciones y refuerzos a su criterio.

14 - MATAFUEGO

La instalación del matafuego es obligatoria ubicado dentro del habitáculo firmemente asegurado, podrá ser de polvo con una capacidad mínima de 2kg. o bien matafuego de gas Halón 1211 con una capacidad de 1/2kg. como mínimo; ambos equipos estarán provistos de manómetro visor para controlar su carga, en el caso de los extintores de polvo deben colocarse parados para su mejor evacuación. El equipo estará conectado a dos cañerías que podrán ser de cobre, goma o teflón, una cañería estará orientada hacia la boca del tanque de combustible en la parte delantera y la otra hacia el carburador, en todos los casos no podrá estar a más de 15cm. de distancia. El accionamiento del extintor se realizará tirando de una manija ubicada en la parte delantera tanto del sector derecho o izquierdo señalizada con un círculo rojo de 10cm. de diámetro con una letra "E" pintada de blanco.

15 - 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

16 - CERRADURA

Deben colocarse de manera que puedan ser usadas manualmente desde el interior o desde el exterior del coche por accidente. Es obligatorio usar gancho capot o similar. Podrán ser originales del auto o de construcción totalmente libre ofreciendo robustez y seguridad permanente. Para la apertura de la puerta desde el exterior deberán tener una manija, aquellos que tengan cerradura interior deberán poseer un orificio redondo o rectangular en el acrílico, de manera tal que ingrese la mano y el brazo holgadamente, en el caso de ser necesario se colocará un resorte para mantener la traba asegurada. Es obligatoria la instalación de un trozo de cinturón de seguridad tomado de la puerta y del parante con su correspondiente hebilla.

17 - CORTACORRIENTE

Su uso es obligatorio cortando la totalidad de la energía de la batería y deberá estar uno al alcance del piloto y del copiloto; otro estará colocado en la parte delantera exterior del habitáculo tanto a la derecha como a la izquierda, ambos deberán estar conectados en serie para interrumpir la energía tanto desde afuera como desde adentro. El cortacorriente exterior estará señalizado con un triángulo rojo de 10cm. de lado con el símbolo de electricidad en azul o blanco.

18 - LUCES

Las luces podrán ser dos (2) o cuatro (4) faros y se encenderán dos lámparas cuando se conecte la energía



con el cortacorriente y dos lámparas y/o filamentos cuando se accione el freno, debiendo ser notorias las diferencias. El tamaño de los faros será de un diámetro mínimo de 100 mm. o rectangulares de 100mm. de lado como mínimo, su ubicación será en la parte trasera en el exterior del coche orientadas para que puedan ser vistas por otro competidor.

19 - TANQUE DE COMBUSTIBLE

El tanque será metálico, siendo sus formas, medida y capacidad libres. Su tapa será totalmente hermética, la ubicación del mismo será en la parte delantera del habitáculo para los coches Fiat y los Renault Gordini, en tanto que para los R4 y los Citroen en la parte posterior en línea con el eje trasero. El tanque deberá estar sujetado por dos (2) zunchos de chapa de espesor mínimo de 1,2mm. y de 30mm. De ancho como mínimo, estando éstos firmemente abulonados a la carrocería con tornillos de $\frac{1}{4}$ de pulgada como mínimo, cabeza hexagonal, estando prohibido el uso de tornillos para chapa o de cabeza para utilizar destornilladores debajo del tanque. Donde apoyan los zunchos en el tanque deberá colocarse un trozo de goma para impedir el contacto de metal con metal.

La tapa del tanque tendrá un ojal que permita su precintado con otro ojal metálico del tanque; sólo se permite que salgan del tanque como máximo tres (3) cañerías: una de succión a la bomba de nafta, otra para retorno de combustible, si existiera, y la ultima será el respiradero del tanque que dará una vuelta y cuarto ($1\frac{1}{4}$) alrededor del tanque de derecha a izquierda para impedir su derrame en caso de tumbos o accidentes. En ningún caso se permitirá que un tanque de combustible colocado en la parte delantera sobrepase la línea imaginaria del eje delantero.

20 - COMBUSTIBLE

VER REGLAMENTO CAMPEONATO

21 - CARROCERIA

Partiendo de un modelo original ésta puede ser alivianada interiormente reemplazando pisos, parantes, etc., por materiales más livianos sin deformar su línea exterior original de fábrica, conservando las formas y medidas originales en las puertas, techo, lunetas, guardabarros traseros y travesa; siempre que se cambie el piso de un coche tendrá que ser colocado a igual medida que el piso original, tomada desde el techo, estando exentos de este párrafo si sólo se cambian trozos de piso detrás de las butacas en cuyo caso no existe medida a respetar, siendo obligación que exista una tapa o cubierta metálica para impedir el ingreso de tierra, humo o gases del motor; ésta puede ser desmontable o no, estando prohibido utilizar materiales inflamables para ese fin. La altura mínima del piso del auto con referencia al suelo de la pista será de 100mm. Tomada entre los ejes no incluyendo parrillas de suspensión ni zócalos postizos, ya que se pueden agregar spoilers laterales. En la parte delantera del auto sólo se permite llevar estructuras de la jaula o del chasis hasta 40cm. pasando la línea imaginaria del eje delantero. A partir de allí sólo podrá estar el radiador o los caños para tomar la trompa, que en ningún caso podrán ser de un diámetro mayor de $\frac{3}{4}$ o caños cuadrados de 20 x 20. Prohibido el uso de materiales macizos.

22 - ALERON O DEFLECTOR

Su uso es opcional, libre diseño y material, tomado firmemente de la carrocería, su altura no podrá sobrepasar el nivel del techo y no podrá sobresalir del paragolpes trasero, los modelos R4 deberán colocar el alerón o deflector detrás de la carrocería no sobresaliendo del paragolpes más de 150mm. y no sobrepasando la altura del techo más de 100mm.; las dimensiones mínimas del elemento serán de 900mm. de longitud y 180mm. de ancho, ofreciendo seguridad de no caerse en la circulación del vehículo. Ningún alerón o deflector podrá estar colocado por delante del eje trasero de los autos,. Definiéndose como alerón a un perfil curvilíneo con aletas orientadoras en sus extremos.

23 - GUARDABARROS



Se podrá cubrir mayor superficie que las originales, se permite utilizar cubre-ruedas en forma libre en las ruedas traseras; los guardabarros tanto delanteros como traseros podrán cortarse y/o soldarse con el capot o tapa de motor, en todos los casos se permite tomas o salidas de aire para ventilación.

24 - PARAGOLPES

Es obligatorio el uso de paragolpes trasero donde sus extremos tendrán que apoyar sobre la carrocería para evitar enganches, deberá terminar su longitud 100mm. de cada lado antes de la parte más saliente del guardabarros trasero y no podrá estar más de 100mm. Alejado de la travesa; en la parte delantera está prohibido el uso de paragolpes o cualquier estructura interna que pueda ser perjudicial a juicio de la comisión técnica.

25 - PASA RUEDA INTERIOR

Son de construcción libres al igual que su material, pudiendo adoptar la forma deseada, se podrán recortar o retirar. En el interior de los pasa ruedas traseros se colocará una goma flexible de 250mm. de ancho y deberá estar a 10cm. del piso.

26 - PARABRISAS Y LUNETAS

Originales en sus formas y medidas, el material será vidrio tal como los provistos por las fábricas o sus repuestos originales. Las lunetas traseras se podrán reemplazar por acrílico o policarbonato.

27 - VIDRIOS LATERALES

Los vidrios laterales traseros deberán ser cambiados por chapas o acrílicos de idéntica forma y medidas, los delanteros se reemplazarán por acrílicos que permitan la visualización del interior del coche o por una malla tejida de plástico de fabricación propia o de venta comercial; en todos los casos los agujeros o espacios entre hilos no será mayor de 180mm.

28 - TRAVERSA

Libre en su construcción no pudiendo sobrepasar las medidas de alto y de largo, teniendo una separación de 10 cms. y de ahí en más estará colocado el paragolpe.

29 - PUERTAS

La puerta delantera será original y se podrá recortar su panel interior pero tendrá que mantener rigidez cuando esté abierta, de no ser así se deberán colocar refuerzos en el interior; su longitud y ancho serán los originales; las puertas traseras pueden ser soldadas o retiradas colocando sólo la chapa de un panel que deberá estar soldada, abulonada o remachada, permitiéndose el retiro total o parcial de los accesorios y herrajes. En todos los casos las puertas deberán contar de dos (2) sólidas bisagras las cuales pueden ser o no originales para aquellos casos que la puerta se retire fácilmente. Las bisagras tendrán una tuerca roscada o una chaveta pasante para una mayor seguridad. No se permite competir con puertas que tengan bisagras tomadas con remaches pop o tornillos, se verificará que la cerradura o traba ofrezca seguridad al alcance del piloto y también desde el exterior.

30 - CAPOT (tapa de motor).

Para los Fiat 600 su uso es obligatorio y deberá ser original, pudiendo ser recortado solamente en un 50 % su longitud y un 20 % su ancho; podrá estar reforzado siempre manteniendo sus líneas originales; se permite usar entreabierto no sobresaliendo del paragolpes. Para los Renault Gordini y los Fiat 770 la tapa de motor no se permitirá recortar y podrá realizarse un soporte para llevarla entreabierto; En ambos casos se permiten realizar orificios para ventilación, tomas de aire y filtro; en el caso del R4 no contará con este artículo por tener motor delantero.

31 - PESO

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



Se procederá a labrar un acta en la cual quedara establecido sus respectivos pesos, esta acta 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.

Se controlará con combustible como terminó la competencia, con líquido refrigerante y aceite de uso normal en competencia. El peso para los vehículos es con la suma del peso del piloto.

Renault gordini 850	650Kg
Renault gordini 1020	720Kg
Renault 4	700Kg
Fiat 600	630Kg

32 - TROCHA

Se medirá de afuera a adentro de la llanta a la altura del piso y las medidas son para: Renault Gordini: delantera 1390mm. (un mil trescientos noventa milímetros), + 20mm. (mas veinte milímetros), trasera 1450mm. (un mil cuatrocientos cincuenta milímetros) + 20mm. (mas veinte mm.); Renault 4, delantera 1450mm. (un mil cuatrocientos cincuenta milímetros) + 20mm. (más veinte mm), trasera 1450mm. (un mil cuatrocientos cincuenta milímetros) + 20mm. (más veinte mm.); Fiat 600, 750 y 770: delantera 1290mm (un mil doscientos noventa milímetros) + 20mm. (más veinte mm.) , trasera 1310mm. (un mil trescientos diez milímetros) + 20mm. (más veinte mm.). Fiat 133: delantera 1330 (un mil trescientos treinta) + 20mm. (más veinte mm.), trasera 1350 (mil trescientos cincuenta) + 20 mm. (más veinte mm.).

33 - DISTANCIA ENTRE EJES

Será controlada en la revisión técnica con una tolerancia en más o en menos de 20mm. (veinte milímetros) y se medirá desde los centros de los ejes. Las medidas a respetar son las siguientes: Fiat: 2000mm. (dos mil milímetros), Renault Gordini: 2240mm. (dos mil doscientos cuarenta milímetros), Renault R4: derecha 2443mm. (dos cuatrocientos cuarenta y tres milímetros), izquierda 2390mm. (dos mil trescientos noventa milímetros).

34 - SUSPENSION

Original en su sistema, posición y anclaje, debiendo respetarse los diagramas y dimensiones originales del fabricante en cuanto al concepto de la suspensión y no a los materiales (resortes, bujes, etc.), en los coches Renault R4 se podrá colocar la barra de torsión libre, respetando la posición original, en hoja adjunta se muestran los diagramas de suspensiones originales, los que deberán ser respetados íntegramente de acuerdo a los artículos de este reglamento. Esto se refiere estrictamente a los anclajes de parrillas y amortiguadores que tendrán que mantener sus medidas originales.

La suspensión delantera del R4 podrá variar la posición hacia arriba hasta 6,0cm; el amortiguador delantero tendrá posición y anclaje libre. Prohibido el uso de rótulas de competición.

Los mismos podrán colocar resortes en la suspensión delantera concéntrico al amortiguador pero no adosado a los mismos.

Para la marca Fiat 600 y 133 se podrá desplazar en su posición original pero hacia arriba 5 Cms (cinco Cms.) en su anclaje superior para su mejor funcionamiento.

Se permite para todas las marcas colocar topes en los recorridos de las suspensiones.

Suspensión Delantera: Se permite para la marca Renault 4 colocar espirales de suspensión en lugar de las



barras de torsión. Los mismos no podrán adosarse a los amortiguadores, siendo su diámetro y espesor libre. Para suspensión trasera devRenault 4 se puede adaptar el mismo sistema de resorte que para la suspensión delantera.

35 - PARRILLA DELANTERA

Original manteniendo las dimensiones y formas, se permite alivianarlas, también el uso de correctores de comba y el recambio de bujes por otro material sin modificar los diámetros de éstos. En los Renault Gordini está permitido doblar la parrilla superior para obtener una inclinación de la punta de eje, no estando permitido cortarla totalmente para lograr esa inclinación. También está permitido para los mismos coches realizar correderas en los anclajes de la parrilla delantera inferior, en los coches Fiat el anclaje de las parrillas delanteras podrán desplazarse hasta 5cm hacia arriba. Donde hay elásticos los anclajes deberán estar en su posición original.

36 - PARRILLA TRASERA

En el caso de Fiat las parrillas deberán tener las dimensiones originales permitiéndose únicamente alivianarlas, el cambio de sus bujes y la adaptación de homocinética. En el caso de los Renault Gordini las cañoneras originales podrán ser alivianadas, también podrá colocarse un tensor. En ningún vehículo podrá modificarse el anclaje del amortiguador ni el de los resortes de suspensión.

37 - BUJES DE SUSPENSION

Los bujes de suspensión podrán ser reemplazados por otros de igual o distinto material, (teflón, acero, bronce, etc.) en todos los casos deberán mantener sus medidas originales teniendo como tolerancia + o — 1mm (más o menos un milímetro) en el diámetro y 10mm. (diez milímetros) en su longitud. Está permitido el uso de bujes correctores de comba, debiéndose respetar las medidas de diámetro exterior original.

38 - AMORTIGUADORES

Cantidad cuatro (4) originales en su sistema, también será original la fijación de los amortiguadores con gomas, arandelas y tuerca o perno en el caso de Renault (no se permite usar rótulas, bujes de acero, teflón o cualquier sistema que no sea el provisto por la fábrica). Está permitido para los Fiat y Renault colocar la torreta de amortiguador de Ford o Chevrolet en el puente trasero, en todos los casos está prohibido la utilización de resorte exterior estabilizador y el uso de amortiguadores a gas. A los Renault Gordini se les permite agujerear el balancín original delantero, en el puente trasero de los Gordini no se podrá prolongar el anclaje superior del amortiguador más de 100mm. (cien milímetros), siendo para todas las marcas el anclaje delantero superior original y que esté ubicado en la posición original de fábrica. Cualquier modificación hecha, sea por recorte de la carrocería o del puente delantero será considerado fuera de reglamento. Para los R4 se podrá cambiar libremente la posición y sus anclajes de los amortiguadores traseros.

Para la marca R-4 se permite el amortiguador con espiral concéntrico sin regulación.

39 - TOPE DE GOMA

No se permite el uso de ningún tipo de tope de goma u otro material, salvo los indicados como originales en las figuras número 41- 47- 48. Tampoco se permite la colocación de ningún tipo de resorte en las suspensiones que modifique su funcionamiento original.

40 - ESPIRALES

Lugar de anclaje, cantidad y sistema de funcionamiento original de cada marca, siendo libre el material, el diámetro y la cantidad de vueltas. No está permitido colocar dos (2) espirales soldados.

41 - ELASTICOS

Únicamente podrán existir elásticos en los casos que sean de provisión original, no podrán estar formados por menos de dos (2) hojas ancladas únicamente en la ubicación original, siendo libre su posición; son



libres la dureza, el espesor y curvatura, estando permitida la colocación de tensores no mayores de 250mm. (doscientos cincuenta milímetros) de longitud para evitar movimientos laterales. Para los Fiat el elástico tiene sólo dos apoyos en la carrocería los que deberán ser originales o muy similares, estos apoyos tendrán como medida 520mm. (quinientos veinte milímetros) entre centro de un soporte y el otro con una tolerancia por deformaciones de 20mm. (veinte milímetros) en más o en menos.

42 - EXTREMOS DE DIRECCION

Serán sin excepción los originales de cada marca y de venta en comercios. En los Fiat 600 se aconseja usar los de cono grande, los R4 podrán usar extremos originales de otras marcas que existan en el mercado, siendo su opción libre.

Para todas las marcas se permite reemplazar el extremo de dirección original por una rótula del tipo competición.

43 - BRAZOS DE DIRECCION

Deben ser estrictamente los modelos originales de cada marca que compita.

44 - CREMALLERA Y CAJA DE DIRECCION

Completamente original en sus formas y medidas, la relación de movimiento será libre. En el caso de Renault puede retirarse sólo el resorte de retorno a posición central, la ubicación podrá modificarse no más de 10cm. (diez centímetros) del lugar original manteniendo los mismos lugares de anclaje.

Para la marca Fiat se podrá adaptar una cremallera de dirección que equipasen a cualquier automóvil de fabricación nacional- Prohibido cremallera de competición y de dirección hidráulica.

45 – BARRAS

Serán libres en sus formas, medidas y fijación, los Renault Gordini podrán utilizar en forma libre un tensor para dar mayor rigidez a la cañonera pudiendo colocarlo en la parte anterior o posterior a ésta y tomado de la carrocería o la jaula antivuelco.

46 - ROTULAS

Está permitido el uso de las denominadas rótulas originales, tanto en tensores, barras y palancas de cambio.

47 - PERNO PUNTA DE EJE

Partiendo de pernos originales será libre su preparación al igual que los bujes que estén entre el perno y la punta de eje.

48 - PUNTA DE EJE

Tiene que ser el modelo original y se permite el cambio de espigas por otras más reforzadas, en los Renault solamente se permite acortar el brazo de movimiento de la punta de eje para colocar rodado 13 (trece), también está permitido cortar la punta de eje en su parte superior donde se ubica el eje basculante y colocar el trozo cortado en la parte inferior de la misma punta de eje, variando sólo la altura con respecto al chasis. El perno que toma a las parrillas delanteras no puede ser acortado ni soldado, ver figuras aclaratorias.

La punta de eje trasera de R4 se permite reemplazar por una punta de eje trasera de R12 con placa de 4 agujeros (postiza), que permita alinear y corregir la altura.

49 - TROMPA

Será de construcción totalmente libre, tendrá un mínimo de cuatro (4) anclajes bien reforzados, es requisito indispensable que la trompa cubra la totalidad de las dos ruedas delanteras. Está permitido cualquier tipo de toma o salida de aire. No se podrán tener abulonadas las trompas postizas hacia el frente, deberán



fijarse con una estructura de caño redondo o cuadrado no mayor de 20mm. (veinte milímetros) y tomadas hacia arriba permitiendo que la trompa se arrugue ante un impacto. Todos los coches que tengan trompa postiza no podrán tener ninguna estructura de jaula o chasis a más de 40cm. (cuarenta centímetros) de la línea imaginaria del eje delantero, a partir de esta medida sólo puede colocarse el radiador o los caños para tomar la trompa como lo indica el párrafo anterior. Los Fiat 600 que mantengan la trompa original deberán retirar las “U” de soportes del paragolpes debiendo quedar el frente curvo del auto, sólo sin estructuras ni refuerzos adicionales.

50 - VOLANTE

Es libre el modelo y su tamaño, deberá estar tomado en forma muy firme y segura a la columna de dirección preferentemente abulonada y no soldada.

51 - ESPEJOS

Modelo libre, su uso es obligatorio: uno interior central y dos exteriores a ambos lados del coche, su ubicación será uno en cada puerta. Será sancionado aquél vehículo que tome partida sin alguno de estos elementos.

52 - TABLERO

Los instrumentos de medición son opcionales, deberán ser únicamente los del tipo analógico (con aguja), estando prohibido el uso de instrumentos digitales en competencias, siendo la cantidad, calidad y ubicación libres.

53 - BATERIA

Su uso es obligatorio, libre en sus formas y medidas, estará ubicada en un lugar seguro y sujeto firmemente de manera que ofrezca seguridad, deberá estar cubierta su parte posterior con una goma o plástico para evitar salpicaduras en caso de accidentes.

54 - FRENOS

Deberá ser en su totalidad accionado por sistema hidráulico, obligatorio en las cuatro ruedas durante las competencias; traseras y delanteras se podrá colocar discos de freno, mazas y mordazas del tipo Bendix o similares que hayan equipado a vehículos de fabricación nacional y en serie. Se permite ranurar y/o perforar los discos; estando prohibido el uso de discos ventilados de fábrica, los patines de frenos podrán alivianarse sin perder su forma y dimensiones originales, con respecto a los pistones de freno que accionan el patín o zapata sobre la campana, será uno (1) por rueda y deberán ser obligatoriamente las dimensiones originales a las provistas por la fábrica hasta los modelos 1983 inclusive. Está permitido cambiar la bomba de freno que podrá ser de uno o dos circuitos, libre el modelo a utilizar. Las dimensiones del pistón del Renault Gordini son: delanteros: 22mm. (veintidos milímetros) de diámetro máximo, y traseros 19mm. (diecinueve milímetros) de diámetro máximo. Se permite colocar dos bombas de freno, siendo estas de uso comercial, de vehículos de gran serie.

La marca Renault Gordini podrá adaptar en el tren trasero campanas de Fiat 600 con sus respectivos adaptadores.

Prohibido el uso de campanas de aluminio.

55 - CAÑERÍA DE FRENOS

La ubicación de las cañerías de frenos será libre, no así el material que será cobre o acero según sea el repuesto que se venda en comercios como original. Esta cañería deberá estar tomada firmemente a la carrocería, está prohibido el uso de caños plásticos, salvo en el caso del recipiente contenedor de la bomba. El vehículo para competir deberá tener freno en las cuatro ruedas, si por algún accidente durante la



jornada se averiara la cañería, ésta no podrá ser anulada en ningún sector, tendrá que ser reparada sí o sí bajo pena de ser desclasificado por transgredir normas básicas de seguridad.

En los lugares que corresponda llevará flexibles de goma también originales, el recipiente contenedor de fluído para frenos deberá estar bien fijado al igual que la cañería que lo lleva a la bomba que podrá ser una manguera de plástico o goma y que deberá estar apretada con abrazaderas. Está permitido utilizar cañerías de freno con malla de acero en su exterior y teflón en su interior para mayor seguridad.

56 – RODADOS

Para todas las marcas el rodado a utilizarse obligatorio serán slip 13x7 usados provistos y sellados por la categoría de 4 telas.

Para el caso de lluvia se deberán utilizar las mismas medidas de cubiertas dibujadas y provistas por la categoría de 4 telas.

Queda totalmente prohibido el uso de cubiertas de dos (2) telas.

MOTOR

57 - CILINDRADA

Está permitido para motores Fiat y Renault, llegar hasta la cilindrada de 854 cm³ (ochocientos cincuenta y cuatro centímetros cúbicos), siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en este artículo y en todos los subsiguientes. En el caso de los motores Fiat podrán ser rectificadas sus cilindros hasta un diámetro máximo de 63,5mm. debiendo únicamente para estos casos usar pistones + 1,5 mm., para los motores Renault el diámetro de la camisa será el original de 58mm.. En todos los casos la tolerancia admitida será de 10 centésimas.

Para la marca Renault se podrá utilizar el motor de 1020cc. Con carrera de pistón de 77mm y diámetro de cilindros de 65mm de máximo.

58 - BLOCK DE CILINDROS

Será totalmente original para las distintas marcas, se permite cepillar su plano superior hasta un máximo de 0,5mm, pudiéndose cambiar dimensiones de las roscas de los bulones, trabajar o modificar los conductos de lubricación, permitiéndose ranurar las bancadas para una mejor fluidez, en el caso de los Fiat está permitido encamisar los cilindros, en todos los casos, sin variar ninguna de las dimensiones originales ni variar su inclinación debiendo estar el plano del block a 90° con el cilindro. Los blocks de cilindros de Fiat pueden ser denominados cortos o largos, en cualquiera de los dos casos el cigüeñal deberá estar colocado en su block correspondiente estando prohibido el intercambio, los blocks de Fiat tienen marcado en su lateral el año de fabricación y la numeración de serie indica también el modelo y año de fabricación. Está permitido para los motores Fiat el uso de blocks de cilindros hasta el año 1976 inclusive. Los coches Renault podrán utilizar indistintamente el block Gordini o del R4, pudiendo usar cualquiera de los dos anclajes para soportarlo, el posterior o el central.

59 - BIELAS

Deben ser totalmente originales en sus formas y medidas y peso (según catálogo de fábrica).

Las bielas se podrán balancear y retocar para llegar al peso mínimo solamente en tapa de biela y ojo de perno, siendo los pesos mínimos para Fiat 410 gr. Para Renault 335 gr, en ambos casos el peso será con buje, con bulones y sin cojinetes. Está permitido rectificar el alojamiento del cojinete únicamente y su balanceo si es necesario, no se puede acortar la distancia entre centros ni desplazar los ejes de dichos centros de la biela. Opcional usar tornillos de biela de competición.

Biela Renault 1020 su peso mínimo será 465grs con bulones, tuercas y sin cojinetes.

60 - BUJES DE BIELA

Originales en sus formas, medidas y material (bronce). Se permite únicamente para los



modelos Renault la utilización de bujes de bielas súper medida de las medidas que se comercializan actualmente. En ningún caso se podrá modificar el diámetro del perno de pistón ni la distancia entre centro de la biela.-

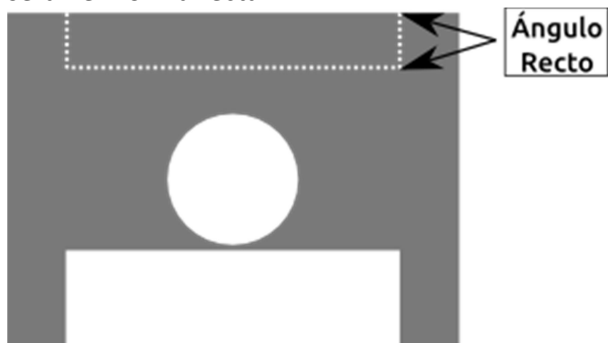
61 - PERNO DE PISTON

Éstos deberán ser en sus dimensiones totalmente originales, para los Fiat, el diámetro interior del perno será 13mm. o menor y de acero, siendo libre el material y tipo de seguro del perno.

62 - PISTONES

Originales en sus formas, medidas y peso (según catálogo original). Se permite frentear su parte superior no debiendo sobrepasar una vez armado la superficie del block, debiendo tener un solo aro en cada una de las ranuras como mínimo entendiéndose que el rasca aceite puede ser compuesto por dos o tres láminas como los provee el fabricante. Sólo se permitirán colocar en los motores las siguientes marcas de pistones: Sural, Persan, Bro, As, Silicum, Cofap, Male y Federal Mogul. Los pistones serán de industria argentina o brasileña, en todos los casos deberán contar con la marca de los pistones autorizados en su interior. Los pistones podrán estar frenteados en su cabeza pero deberá realizarse perpendicular al eje del mismo, es decir, a 90° con su plano lateral.

Se puede maquinar una cavidad en la cabeza del pistón para dar la compresión. Dicha cavidad deberá estar maquinada concéntrica a la cabeza del pistón, los ángulos que formen en la profundidad de la cavidad serán en forma recta.



63 - AROS DE PISTON

Deberán mantenerse las medidas, cantidad y formas originales que los fabricantes hayan determinado para los aros de ventas estandarizadas en comercios como repuestos originales para cada marca.

64 - CIGÜEÑAL

Original, no se permite alivianar pero sí se pueden rectificar sus muñones y balancear, debido a la rectificación la carrera podrá variar hasta un máximo de 0,6mm o en menos siempre referido a la carrera original y se permitirá el fresado de los agujeros de lubricación como máximo de 1 mm. de profundidad. Los pesos mínimos sin engranaje, sin chaveta, sin volante y sin buje para los cigüesnales son: Renault (liviano) 7,720 Kg.; Renault (pesado) 8,420 Kg. ; Fiat (corto / largo) 7,600 Kg. Con una tolerancia de 10 gr. En todos los casos.

65 - VOLANTE MOTOR

Partiendo del volante y la corona original de cada marca, su preparación será libre y libre su peso y su forma original. De existir pernos para guía del embrague se tomarán como parte del volante pudiendo usar en forma opcional la placa de embrague de R6.

66 - DISTRIBUCION

En los motores Renault podrá utilizarse el sistema original de engranajes de acero o de fibra, pudiéndose realizar orificios para la corrección de los grados del árbol de levas o también podrán adaptarse engranajes



y la cadena del R12 con corrección y opcionalmente el tensor, este sistema también se permite colocar en los motores Fiat, al igual que también se puede usar el sistema original de Fiat, estando permitida la utilización de correas dentadas. La distancia entre centros del árbol de leva y el cigüeñal deberá ser la original con una tolerancia de 0,5mm..

67 - BOTADORES

Originales, se permite realizar un solo orificio para el drenaje de aceite, en los coches Renault se podrá usar el botador de R12, en los motores Fiat el diámetro de la cabeza del mismo será como máximo de 22mm.

68 - VARILLA LEVANTA BALANCINES

Originales, sólo está permitido rebajar la parte superior para que no toque con el balancín, para Renault se puede usar varilla del motor R12.

69 - BALANCINES Y REGISTROS

Originales, se permite trabajar en sus extremos en la parte inferior, pudiendo ser embujados, material bronce o acero únicamente, no está permitido reforzar la parte superior de los balancines.

70 - ARBOL DE LEVAS

El árbol es totalmente libre en material, forma y dimensiones debiendo respetarse la medida mínima original de los bujes, en el caso de Renault que originalmente no trae buje, podrá adaptarse siendo la medida mínima la indicada por fábrica, los bujes serán de acero únicamente, estando prohibido el uso de bolilleros, deberá ser igual al original el engranaje de mando al distribuidor y la bomba de aceite, estando también prohibido desplazar en cualquier sentido el árbol de levas.

71 - EJES Y SOPORTES DE BALANCINES

Originales, se prohíbe el desplazamiento de los mismos o cualquier tipo de fijación que no sea la original. Se permite fijar las mismas con bulones o espárragos hasta 10mm.

Renault se permite reforzar los extremos del eje.

Se permite suplementar soportes ejes de balancines. Obligación perforar 2 espárragos de soporte de balancines para precintar.

Los suplementos no deberán tener cortes en los agujeros.



72 - PLATILLOS DE VALVULAS

Libres, de material de acero, la superficie para apoyar el comparador deberá ser lisa para evitar errores en las mediciones.

73 - VALVULAS

Originales en sus dimensiones, ángulos y material. Prohibido el pulido y también quitar material, sólo el necesario permitido para rectificar asientos.

74 - RESORTES DE VÁLVULAS

Libres en su diseño y cantidad.

75 - GUIAS, CASQUILLOS Y TRABAS DE VALVULAS

Los casquillos deberán mantener su ángulo original, siendo las trabas y las guías libres, estando permitido el uso de bronce en guía de válvulas, el casquillo no podrá sobresalir en la cámara de combustión.



Para la marca Renault con motor 1020cc los casquillos deberán ser originales. Angulos de asientos 45° interior de casquillo paralelo al vástago de válvulas y frente de casquillo a 90° con respecto al vástago de valvula.

76 - TAPA DE CILINDROS

Fiat modelo 600E, original o similar de fabricación nacional. Se permite pulir el conducto de admisión y escape, no se permite agregar material en su cámara de combustión, ni pulir. No se permite reparar los conductos de admisión y escape. Tampoco está permitido soldar la tapa exteriormente. Sera obligatorio la colocación de un anillo de salida de escape. Deberá tener 26mm de diámetro. Si en algún sector del orificio de escape tuviera más de esa medida, el coche será desclasificado.

Diámetro cabeza de válvula de admisión: 26mm +/- 0.2mm

Diámetro cabeza de válvula de escape: 24mm +/- 0.2mm

Diámetro interior de casquillo de admisión: 22mm +/- 0.5mm

Diámetro de casquillo de escape: 21mm +/- 0.5mm

Fiat modelo 600S, totalmente original, rosca de bugía larga, diámetro 14mm. No se permite ningún tipo de preparación.

Diámetro cabeza de válvula de admisión: 29mm +/- 0.2mm

Diámetro cabeza de válvula de escape: 26mm +/- 0.2mm

Diámetro interior de casquillo de admisión: 25.6mm +/- 0.5mm

Diámetro casquillo de escape: 22.6mm +/- 0.5mm

Renault modelo 850, original o similar de fabricación nacional. Se permite pulir el conducto de admisión y escape, no se permite agregar material en su cámara de combustión, ni pulir. No se permite reparar los conductos de admisión y escape. Tampoco está permitido soldar la tapa exteriormente. Sera obligatorio la colocación de un anillo en la admisión con una longitud máxima de 10mm. Se permite alargar el eje de balancines hacia los extremos o colocar bulones por seguridad.

Diámetro cabeza de válvula de admisión: 29mm +/- 0.2mm

Diámetro cabeza de válvula de escape: 26.5mm +/- 0.2mm

Diámetro interior de casquillo de admisión: 25.5mm +/- 0.5mm

Diámetro de casquillo de escape: 22.5mm +/- 0.5mm

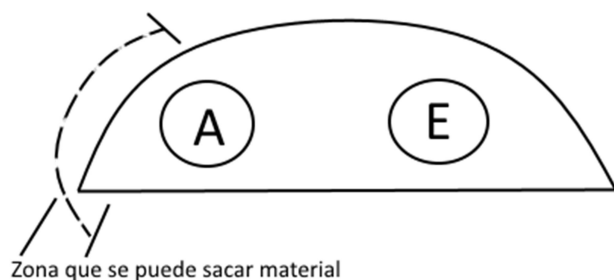
Renault modelo 1020, original o similar de fabricación nacional. Se permite pulir el conducto de admisión y escape, no se permite agregar material en su cámara de combustión, ni pulir. No se permite reparar los conductos de admisión y escape. Tampoco está permitido soldar la tapa exteriormente. Rosca de bugía larga, diámetro 14mm.

Diámetro cabeza de válvula de admisión: 33.5mm +/- 0.2mm

Diámetro cabeza de válvula de escape: 30.18mm +/- 0.2mm

Diámetro de casquillo libre.

Para todas las marcas el cepillado de la tapa de cilindro es libre, al igual que el asiento de resortes de válvulas. En ningunas de las marcas se permite dentro de los conductos de admisión y escape accesorios que cambien la orientación de la mezcla. Se permite trabajar cielo de tapa de cilindro según gráfico.



77 - MULTIPLE DE ADMISION

En todos los motores el múltiple será de dimensiones y material original o su similar de venta; su pulido es libre. En los motores Renault el diámetro máximo en la boca de entrada es de 32mm., para los R4 podrá ser de 34mm., debiendo anularse el orificio compensador. Se autoriza a la marca Fiat, la eliminación de anillo ubicado en la boca de entrada del múltiple de admisión. Será hermanada con la medida de la garganta o boca del carburador de acuerdo al Reglamento Técnico Vigente.

Se permite la reparación exterior de los múltiples. Se prohíbe quitar más de 1mm. De material donde apoya el carburador. Está permitido colocar guías en el múltiple de admisión de los motores Renault.

Para la marca Renault con motor 1020cc el múltiple de admisión no se podrá pulir ni sacar o agregar material. La pieza deberá ser original de fábrica.

78 - MULTIPLE DE ESCAPE

Libre en todas las marcas no sobresaliendo los límites de la carrocería propiamente dicha. Su salida debe ser posterior y deberá estar tomado firmemente para no permitir que se Suelte o se desprenda. Será objeto de análisis por parte de CDA. Si hubiera partes del escape que puedan soltarse.

79 - TORRETA

Se permite usar torretas para los R4 de 30mm. De altura, para los Renault Gordini de 20mm, en ambos casos cilíndricos su interior, con un diámetro no mayor al del múltiple de admisión +/- 1mm. En ambos casos el material es libre, los Fiat 600 no pueden usar ninguna torreta. Para todos los casos se permite que el espesor de las juntas sea un máximo de 4mm.

El Fiat 600 tapa chica y tapo grande llevaran como opcional una torreta que será de 70mm de altura, la misma podrá ser de Fiat 133, para llegar a los 70mm se podrá fabricar una brida con inclinación necesaria para nivelar el carburador, el interior será libre.

También podrán usar una torreta fabricada de chapa de aluminio, grüñon o cualquier otro material, el interior será libre y su altura será de 70mm como máximo.

80 - CARBURADOR

Para la marca Fiat, carburador Weber 30 ICF, difusor 22mm con brida de 28mm según plano adjunto.

Para la marca Renault gordini 1020 carburador Weber 30 ICF, difusor 22mm, con brida 25mm según plano adjunto.

Para la marca Renault R4 carburador Weber 32 ICE V, difusor 24mm con brida de 27mm según plano adjunto.

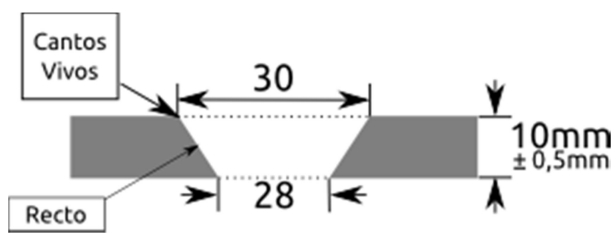
Para las marca Renault 850 carburador Weber 32 ICEV, difusor 24mm, con brida 28mm según plano adjunto.

. Los carburadores deben ser totalmente originales interior y exteriormente. Solamente se podrá anular el sistema de cebador, pudiendo tapar los orificios dejados por el eje de la mariposa de cebador, también se puede extraer el mecanismo que accionaba dicha mariposa de cebador. Totalmente prohibido su

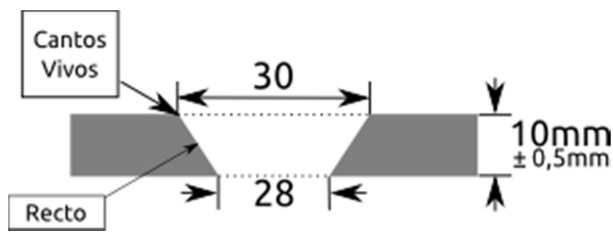


reparación y pulido. Se podrá variar el reglaje de combustible y aire con los elementos originales.

FIAT 600



RENAULT 850



RENAULT 1020

La brida será de una altura de 10mm, con diámetro interior de 25mm en angulo recto.

Estas bridas serán armadas con una junta abajo y otra arriba que no sobrepase su espesor de 1,5 Mm. cada una

81 - ALZADA DE VÁLVULAS

Renault Gordini y R4..... ..6,30 admisión y escape

Fiat..... ..7,55 admisión y 7,05 escape

La medición de la alza será de la siguiente manera: colocando un comparador sobre el platillo de válvula con el cilindro en la fase de compresión en el punto muerto superior, se aprieta el registro de dicha válvula hasta que el comparador registre 0,05mm de recorrido, poniendo el cuadrante en cero se hace girar el cigüeñal y todo lo que marque el comparador se tomará como alza de válvula, como tolerancia se permite una sola alza pasada.

Para la marca Renault motor 1020 la alza de válvula será de 7,30mm medida sobre el platillo de válvula y cargando el comparador con 0,01mm.

82 - RELACION DE COMPRESION

En los motores Renault la compresión será de 8,50 a 1, en los R4 de 9,50 a 1, y en los Fiat de 9 a 1,

Para el Renault Gordini con motor 1020cc la relación de compresión deberá ser de 8a1 y para el Renault 4 motor 1020 la relación de compresión deberá ser 9 a 1.

La medición se hará efectiva con el instrumento Liso (silbador).

La medición se efectuará en un cilindro elegido por el Comisario Técnico, si la compresión comprobada en



ese cilindro es mayor a la reglamentada se efectuara la medición en otro cilindro, si la compresión en este cilindro es superior a la reglamentación el coche quedara excluido, si el cilindro comprobado en la segunda oportunidad está cumpliendo el reglamento de relación de compresión se procederá a la medición de un tercer cilindro, el cual si excede la relación de compresión reglamentada el auto quedara excluido. Si en la tercera medición el cilindro está dentro del reglamento en relación de compresión el auto será habilitado en la clasificación, siempre que no haya excedido el reglamento de relación de compresión en la segunda medición.

Si en la medición que se efectuó en la primera oportunidad la relación de compresión se encuentra dentro del reglamento el auto queda habilitado en la clasificación.

83 - BUJIAS Y CABLES DE BUJIAS

Se permite utilizar bujías de 14mm. y 10mm. De rosca en posición y cantidad original. Cables de bujía completamente libres.

84 - BOBINA DE ENCENDIDO

Tipo y formato original, prohibido el uso de aumentador de corriente o cualquier tipo de bobina electrónica.

85 - DISTRIBUIDOR

Original o bien Fiat 133/125/128 y/o R12 para todas las marcas, posición original, su preparación es libre, manteniendo sus componentes originales con Torrington y rodamientos, no se puede usar encendido transistorizado, ni aumentador de corriente, el engranaje de comando es libre solamente su material manteniendo sus dimensiones. Se permite retirar el avance vacío y trabar o endurecer los contrapesos. Opcional electrónico R12 para la marca Renault y de Fiat Regatta para Fiat 850.

86 - BOMBA DE ACEITE

Para todas las marcas la bomba será original del modelo, en el caso de los motores Fiat se puede colocar el regulador de presión adosado a la bomba y taponar el orificio lateral, para los Renault podrán variar a gusto el orificio calibrado del block o bien taparlo llevando aceite a los balancines exteriormente.

87 - FILTRO DE ACEITE

Su uso es opcional, en el caso de no usarse podrán colocarse tapones o una placa para cubrir los orificios, si se usara filtro será libre su ubicación y modelo.

88 - RADIADOR DE ACEITE

Es libre su uso y dimensiones, también la ubicación de éste.

89 - CARTER DE ACEITE

Partiendo del original en sus formas y medidas sólo se podrá ensanchar en la parte inferior para ampliar la capacidad del mismo, es libre el uso de rompeolas solamente tomados del carter, se puede colocar salida de gases exterior previo paso por un recipiente de depósito. Está prohibido el uso del sistema de carter seco.

90 - BOMBA DE AGUA

Será la original en su modelo y sistema de funcionamiento, libre su preparación y polea.

91 - PALETA DE VENTILADOR

Su uso es libre, se permite el uso de electro ventiladores aplicado al radiador de agua.

92 - RADIADOR DE AGUA

Totalmente libre en sus formas, medidas y capacidad, prohibido colocarlo en el interior del vehículo. Aquellos que tengan el radiador ubicado más abajo que la tapa de cilindros deberá contar obligatoriamente con un sifón con tapa de seguridad y descarga al recipiente recolector de líquidos y gases.

93 - TENSOR DE CORREA



Libre su uso y dimensiones.

94 - BOMBA DE NAFTA

Modelo original, o similar en dimensiones, posición y sistema de funcionamiento originales, por seguridad las mangueras de combustible serán de goma, goma y malla metálica, plástico mallado o bien de cobre donde no exista movimientos.

95 - CAÑERÍA DE COMBUSTIBLE

Ver Art. 27. Por seguridad deberá estar tomada firmemente a la carrocería y no tendrá que ocasionar pérdidas de ningún tipo, y será de una sola pieza, solamente interrumpida por el filtro de nafta, únicamente donde se indica. Todas las cañerías que conduzcan combustible deberán ser de goma con tela o bien de goma, teflón o plástico con malla exterior, en todos los casos deberán estar ajustados con abrazaderas (no alambre doblado).

COMBUSTIBLE SEGÚN REGLAMENTO DEPORTIVO

96 - FILTRO DE COMBUSTIBLE

Totalmente libre tipo, formas y medidas, solamente con una entrada y una salida.

97 - VASO DE RETORNO

Podrá utilizarse el sistema de retorno de combustible al tanque, que impide que se rebalsen los carburadores, debiendo usar el mismo tipo de cañería estipulado en el artículo correspondiente

98 - FILTRO DE AIRE

Será totalmente libre el tipo, modelo y tamaño, su ubicación será exterior o interior, la cañería de aire podrán estar en el interior.

99 - TOMA DE AIRE

Las tomas de aire son totalmente libres tanto para el filtro de aire/ carburador, refrigerar la bomba de nafta, el radiador de aceite o los frenos, estando permitido realizar orificios o recortar la carrocería.

100 - RECIPIENTE

Todos los vehículos deberán contar con un recipiente plástico para la recuperación de líquidos emanados de la tapa de válvulas y del sobrante del agua del radiador o del sifón.

101 - GANCHO

Será obligatoria la colocación de un gancho u ojal en la parte delantera y en la parte trasera del vehículo para poder remolcar o arrastrar un auto descompuesto. El mismo deberá estar indicado con una flecha amarilla.

102 - Poleas, mangueras, bulones, espárragos, juntas, cables, abrazaderas, resortes, filtros y tomas de aire: son totalmente libres.

103 – ARRANQUE

Modelo y tipo original, uso obligatorio comandado por el piloto, el uso de alternador es opcional.

104 - EMPLAZAMIENTO DEL MOTOR

Conservará su ubicación y posición original de fábrica, siendo su altura libre, al igual que los soportes para la fijación del motor o caja de velocidades.

105 - EMBRAGUE

Libre, prohibido el uso de multidisco, su accionamiento será el original a cable. No se permiten perforaciones para alivianarlo.

106 - PALANCA DE CAMBIOS

Libre construcción y fijación al piso.

107 - PEDALERA



Libre totalmente ofreciendo seguridad al usar los pedales.

108 - CORREAS

Las correas son de dimensiones y formas libres.

CAJA DE VELOCIDADES

109 - CAJA DE VELOCIDAD

Original, se podrá usar de tres o cuatro marchas con su respectiva relación de caja, corona y piñón originales; en todos los casos deberá contar en su interior con todos los elementos y componentes provistos por las fábricas. Es obligatorio el funcionamiento de la marcha atrás, siendo opcional para Renault retirar los frenillos del interior de la caja. Es libre el sistema de varillaje y su acople en la caja, se permite colocar acople para junta homocinética en el planetario original para Fiat, pudiéndose soldar al mismo, sin excepción cada rueda deberá rotar o girar independientemente de la otra y podrá ser verificado en cualquier momento. Sólo se permiten las siguientes relaciones: Renault: piñón 8 dientes, corona 35; Fiat: piñón 8 dientes, corona 39.

110 - CAÑONERA

Para los Renault se permite un sistema de libre diseño para colocar palier flotante entre la cruceta de la caja diferencial y la maza. Se permite modificar la cañonera, se puede recortar y soldar o abulonar un nuevo porta- maza y palier. Se permite colocar un buje para seguridad en el interior de las cañoneras del lado de la caja.

111 - PALIERES

Manchones, acoples, rodamientos y semiejes, libre su uso y preparación. Será obligatorio el uso de homocinética en las ruedas traseras de los Fiat.- Para Fiat y Renault se permiten cortes en el puente trasero original para subir la caja de velocidades, bajar la carrocería, tipo encastre, sin corte total; también se permiten soldar refuerzos.

112 -PERFORADO PARA PRECINTADO

Se deberá perforar espárragos o bulones y tuercas para permitir que pase un alambre para sellar: las balancineras, la tapa de cilindros, el carter, la base del carburador, la brida, la tapa del carburador, el conjunto block de cilindros-caja de velocidades y la tapa posterior de la caja de velocidades. **ESTO ES OBLIGATORIO no se permitirá participar de la competencia quien no cumpla con el precintado correspondiente.**

113 - LASTRE

Este lastre denominado así será el que tendrá que colocar el piloto para poner su vehículo dentro del reglamento. De existir tal lastre será tomado firmemente con bulones o soldado, en todos los casos deberá ser declarado a los oficiales verificadores antes de la clasificación, de lo contrario existirán penalidades. Este lastre una vez ubicado no podrá moverse de una carrera a otra.

En caso de lastre abulonado, obligatorio orificio de 2mm. en el bulón para su precintado correspondiente

114- Para la marca Renault con motor 1020cc las disposiciones reglamentarias para chasis, transmisión y suspensión deberán cumplir las mismas especificaciones técnicas que para la misma marca con motores 850cc.

Dicho reglamento quedara durante las tres primeras fechas sujetas a modificaciones que considere el comisario técnico.